



ETUDE STRATEGIQUE ET DE MODELISATION ECONOMIQUE RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES PORTUAIRES

Rapport de Mission 5

MANDATAIRE : INDDIGO - CATRAM

CO-TRAITANTS : GAXIEUX / EGIS

SOUS-TRAITANTS : SAMARCANDE / CCO / WIINCH / CRUISE MANAGEMENT CONSULTING / VIA AQUA

Votre contact :

Dominique BERTHET

Tél. : 01 42 78 28 51

E-mail : d.berthet@inddigo.com

www.catram-consultants.com

CONTACT ADMINISTRATIF

Cathy MANCEL

Ligne directe : 01.42.78.28.63

E-mail : c.mancel@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'Inddigo SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société Inddigo SAS.

SOMMAIRE

1. MODES DE GESTION ET D'EXPLOITATION	4
1.1 Présentation des enjeux.....	4
1.2 Les investissements du projet.....	5
1.3 Analyse synthétique des différents modes de gestion	6
1.4 Présentation détaillée des modes d'organisation de la gestion envisageables	10
1.4.1 La gestion directe dite « en régie »	10
1.4.1.1 <i>L'exploitation par le maître d'ouvrage : « régie autonome » ou « régie personnalisée ».</i>	10
1.4.1.1.1 Modalités de mise en œuvre	11
1.4.1.1.2 Intérêt du recours et mise en situation	12
1.4.1.1.3 Conclusion	13
1.4.1.2 <i>La gestion en quasi-régie.....</i>	13
1.4.1.2.1 Présentation de la société publique locale (SPL)	14
1.4.1.2.2 Modalités de mise en œuvre	14
1.4.1.2.3 Intérêt du recours et mise en situation	15
1.4.1.2.4 Conclusion	15
1.4.1.3 <i>Le marché de partenariat.....</i>	16
1.4.1.4 <i>La société portuaire.....</i>	17
1.4.2 La gestion déléguée.....	17
1.4.2.1 <i>Hypothèse d'un contrat de concession comprenant la seule gestion du service.....</i>	19
1.4.2.1.1 Concession type régie intéressée.....	19
1.4.2.1.2 Concession type affermage	20
1.4.2.2 <i>Hypothèse d'un contrat de concession comprenant la réalisation de travaux, la prise en charge des investissements et la gestion du service.....</i>	21
1.4.2.3 <i>Conclusion</i>	22
1.4.2.4 <i>Hypothèse de concession à une SEMOP.....</i>	23
1.5 Recommandations.....	25

1. MODES DE GESTION ET D'EXPLOITATION

1.1 PRESENTATION DES ENJEUX

Au titre de l'article L5314-2 du code des transports, le Département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche et pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui sont transférés.

Sur la base de cette compétence, le Département des Pyrénées-Orientales a prolongé de trois ans la concession initiale conclue avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, soit jusqu'au 31 décembre 2022 afin de se donner du temps pour définir une stratégie de développement du port et préparer un renouvellement du mode de gestion du port qui intègre la mise en œuvre du projet Dezoums.

Dans le cadre du renouvellement de l'exploitation portuaire, il a été engagé une étude stratégique pour mesurer les enjeux contextuels et les opportunités d'évolution des activités portuaires de Port-Vendres. Un scénario de développement a été retenu.

Ce scénario prévoit une reconfiguration des aménagements portuaires à double détente, avec :

- Dans un premier temps et pour une période indéterminée, la transformation de la zone commerce actuelle pour permettre l'accueil de navires porte-conteneurs ainsi que l'extension du port prévue dans le cadre du projet Dezoums (extension terre-plein et nouveau quai) ;
- Dans un deuxième temps, dans l'hypothèse d'une disparition possible à moyen ou long terme du principal trafic du port (fruits et légumes exotiques), un réaménagement de la zone commerce avec l'accueil d'activités nouvelles (aquaculture, aire technique, port à sec...).

Dans cette perspective, les enjeux de gestion du port de Port-Vendres doivent considérer les principaux déterminants suivants :

- Périmètre d'activité
 - Dissocier ou non les activités plaisance / pêche de l'activité commerce ?
 - Sur la zone commerce, scinder le périmètre du port en distinguant ou non la zone commerce existante de l'extension prévue dans le cadre du projet Dezoums ?
- Portage des investissements
 - Inclure ou non la réalisation du quai Dezoums dans le contrat de gestion du port ou le porter par maîtrise d'ouvrage publique ?
 - Inclure ou non tout ou partie de la réalisation des investissements par des partenaires privés ?
- Le mode de gestion : gestion directe ou déléguée et le degré de délégation éventuelle : Délégation globale incluant réalisation et exploitation ?
 - Portage du projet in-house par une SPL ou en régie (autonome ou personnalisée)
 - Délégation de Service Public de type concession globale (de travaux) confiée à une SEM, une SEMOP, un opérateur privé
 - MOA publique + affermage (réalisation des travaux en MOA publique puis affermage pour exploitation du port)
 - Pour l'activité pêche/plaisance, en cas de dissociation de gestion avec l'activité commerce, la Gouvernance du port doit-elle être élargie à d'autres ports de pêche/plaisance du Département voire de la région (en cas de constitution d'un Syndicat mixte ou d'un groupement de commandes avec la région par exemple), ce qui nécessiterait d'associer au sein d'une structure de gestion commune (SPL, SEM, SEMOP) des acteurs publics en charge aujourd'hui de la gestion de ports de plaisance (Collectivités) avec intégration ou non d'opérateurs privés.
- ...

- Le niveau de partage des risques (investissement et/ou exploitation)
- Le renforcement de l'attractivité commerciale du port pour l'ensemble des activités
- Les contraintes de calendrier au regard :
 - i. Des échéances de fin de concession actuelles fixées à la fin de l'année 2022,
 - ii. Des objectifs temporels de réalisation des travaux du nouveau quai Dezoums,
 - iii. Des contraintes de délais incompressibles inhérents à la mise en œuvre des différents modes de gestion.

1.2 LES INVESTISSEMENTS DU PROJET

L'investissement global du scénario de projet retenu représente un coût estimé de 61,4 M€ H.T. A ce coût, il est nécessaire d'associer un coût supplémentaire possible en cas de risques confirmés à une échéance plus lointaine, d'une diminution importante des trafics commerciaux, suscitant l'opportunité d'un rapatriement d'activités de l'Anse Gerbal sur la zone commerce et du développement d'activités nouvelles (aquaculture, port à sec, etc.). Le coût associé au réaménagement de la zone commerce est estimé à 8,3 M€, soit un coût global possible de près de 70 M€ H.T.

	SCENARIO DE PROJET (SP)		
	SP retenu	SP retenu alternatif/résilient (Etape ultérieure)	
		Surcoût	Total
Zone plaisance (Quais Forgas, Fanal, Artillerie, Obélisque, Consigne, Joly, Jean Moulin)	5 000 000		5 000 000
Zone commerce	42 083 511	8 266 595	50 350 106
Dragage	10 000 000		10 000 000
Anse Gerbal	4 254 908		4 254 908
TOTAL € H.T	61 338 418	8 266 595	69 605 013
TVA (20%)	12 267 684	1 653 319	13 921 003
TOTAL € TTC	73 606 102	9 919 914	83 526 016

La répartition du portage des investissements est à ce stade difficile à définir. Cela dépendra du choix du mode de gestion retenu à l'échéance de la concession actuelle prévue en 2022. Néanmoins, si le choix de ce mode de gestion s'oriente vers une DSP, il est raisonnable de considérer une hypothèse de financement des investissements lourds par la puissance publique (biens amortissables sur une durée plus longue que la durée usuelle des concessions portuaires de l'ordre de 25 ans) et de financement des équipements et superstructures par le futur concessionnaire éventuel.

Dans cette hypothèse, une répartition des investissements est proposée à titre indicatif avec un portage global du projet qui serait financé à 70% par la puissance publique et à 30% par le futur concessionnaire si ce mode de gestion était retenu.

Valeurs en M€	CONCESSIONNAIRE / SECTEUR PRIVE		PUISSANCE PUBLIQUE		TOTAL
Scenario de projet retenu (Etape 1)	12,8	21%	48,5	79%	61,3
Zone commerce	10,4	20%	41,6	80%	52,1
Zone plaisance	0,0	0%	5,0	100%	5,0
Anse Gerbal	2,4	56%	1,9	44%	4,3
Scenario de projet retenu alternatif / résilient (Etape 2)	7,8	95%	0,4	5%	8,3
Zone commerce	7,8	95%	0,4	5%	8,3
Zone plaisance			0,0		0,0
Anse Gerbal			0,0		0,0
TOTAL	20,6	30%	49,0	70%	69,6
Zone commerce	18,3	30%	42,1	70%	60,4
Zone plaisance	0,0	0%	5,0	100%	5,0
Anse Gerbal	2,4	56%	1,9	44%	4,3

1.3 ANALYSE SYNTHETIQUE DES DIFFERENTS MODES DE GESTION

L'analyse des différents modes de gestion possible est présentée ci-après de manière synthétique sur la base de critères notés selon leur importance sur une échelle de 1 à 5 (+).

Les délais affichés dans les tableaux ci-après ne tiennent pas compte du processus de décision qui selon les cas peuvent varier de 6 mois à 1 an.

Caractérisation du service public

La gestion du port de Port-Vendres correspond à l'exercice de différentes activités de service public par le CD 66 :

- Des activités caractérisées de service public administratif
- Des activités caractérisées de service public industriel et commercial : l'exploitation des outillages publics portuaires concernant les activités de commerce, de pêche, de plaisance...

Pour rappel, un Service Public est caractérisé Industriel et Commercial (SPIC) car :

- L'objet du service consiste en une activité de production de biens ou de prestations de services susceptibles d'être exercée par une entreprise privée ;
- Les modalités d'organisation et de fonctionnement du service sont similaires à celles d'entreprise privées exerçant dans le même secteur ;
- Le service tire principalement ses ressources de redevances perçues auprès des usagers.

Les activités concernées par la présente note correspondent à cette définition.

Choix du mode de gestion

Conformément au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, le CD 66 dispose du pouvoir d'organisation et de gestion des services publics dont il a la charge. En tant qu'autorité gestionnaire du port maritime de Port-Vendres, il lui revient donc d'en définir le mode de gestion.

Le Conseil Départemental doit ainsi apprécier librement s'il souhaite :

- Assumer le service en gestion directe, en le prenant en charge par ses propres moyens,
- Ou continuer à en déléguer l'exploitation à un tiers.

A ce titre, au sein de l'analyse des modes de gestion, une distinction est opérée entre :

- Un projet qui prend en compte une part des travaux avec implication financière d'un acteur privé,
- Un projet basé uniquement sur un renouvellement de l'exploitation.

Périmètre commerce

		Associer un partenaire public	Associer un partenaire privé	Mise en concurrence	Complexité de mise en œuvre	Souplesse dans l'évolution du service	Souplesse de gestion administrative et financière	Contrôle sur la gestion et la situation financière par le CD66	Investissement humain et technique pour le CD66	Investissement financier du CD66	Risque d'exploitation pour le CD66	Délai de constitution	Degré d'intérêt	Commentaires	
Gestion directe	Régie autonome	non	non	non	+	++++	+	++++	++++	++++	++++	6 à 12 mois	+	Peu pertinent car: - les niveaux d'investissement et d'exploitation sont importants et les moyens du CD 66 limités. - le CD66 ne déploie pas une stratégie de gestion interne de ses services publics commerciaux.	
	Régie personnalisée	non	non	non	+	++++	+	++++	++++	++++	++++	6 à 12 mois	+		
	Quasi-régie	oui	non	non	+++	++++	+++	++++	+++	++++	+++	6 à 18 mois	+		Intérêt pour associer d'autres acteurs institutionnels dans la gestion du port (CD66, Région...?) mais les apports financiers conséquents restent à 100% à la charge de la puissance publique
Gestion déléguée	Gestion seule	Concession (type régie intéressée)	oui	oui	oui	++	++++	+	++++	+++	++++	++++	6 à 12 mois	+	Peu pertinent car: - Investissements importants à la charge de la puissance publique et degré d'autonomie du régisseur limité dans l'exploitation du service - Risques d'exploitation à la charge du CD66
		Concession (type affermage)	oui	oui	oui	++	++	++	+++	+	++++	+	12 à 18 mois	++	- Nécessite une MOA publique des travaux : portage des investissements par le CD 66. - Attractivité du projet moins importante du fait qu'il n'y ait pas de travaux à amortir.
	Investissement, réalisation, exploitation	Concession	oui	oui	oui	++++	++	++	+++	+	++++	+	12 à 18 mois	++++	Possibilité d'inclure la réalisation de travaux à la concession de services. Côté travaux, 2 options possibles: - Travaux du quai Dezoums inclus: nécessite une DSP longue pour amortir les investissements - Travaux du quai limités aux superstructures et outillages (aménagement des quais + PF crossdocking) et donc réalisation du quai Dezoums exclue: durée de DSP moins longue Financement des investissements, conception, réalisation des travaux, et exploitation maintenance à la charge du délégataire : pertinent vu les montants d'investissements prévus pour le périmètre commerce et les moyens limités du CD66
		SEMOP + contrat (DSP, marché...)	oui	oui	oui (1)	++++	++	++	++++	+++	++++	+ / +++	12 à 18 mois	+++	Plus grand contrôle sur la gestion du port par le CD66 mais complexité de mise en œuvre et peu de retour d'expériences

(1): pour le choix du partenaire mais pas pour le Contrat

Périmètre pêche/plaisance

		Associer un partenaire public	Associer un partenaire privé	Mise en concurrence	Complexité de mise en oeuvre	Souplesse dans l'évolution du service	Souplesse de gestion administrative et financière	Contrôle sur la gestion et la situation financière par le CD66	Investissement humain et technique pour le CD66	Investissement financier du CD66	Risque d'exploitation pour le CD66	Délai de constitution	Degré d'intérêt	Commentaires	
Gestion directe	Régie autonome	non	non	non	+	++++	+	++++	++	++	++++	6 à 12 mois	++	- Pertinent pour les périmètres sans nécessité de moyens ou d'importantes évolutions, et donc sans gros investissements : plaisance. - Peu adapté car le CD66 ne déploie pas une stratégie de gestion interne de ses services publics commerciaux.	
	Régie personnalisée	non	non	non	+	++++	+	++++	++	++	++++	6 à 12 mois	++		
	Quasi-régie	oui	non	non	+++	++++	+++	++++	++	++	+++	6 à 18 mois	+++		- Pertinent pour les périmètres sans nécessité de moyens ou d'importantes évolutions, et donc sans gros investissements : plaisance - Intérêt pour associer différents acteurs dans la gestion du port (CD66, Ville, Région...?) ou objectif de gestion commune de plusieurs ports de plaisance dans le périmètre géographique des collectivités présentes au capital de la SPL
Gestion déléguée	Gestion seule	Concession (type régie intéressée)	oui	oui	oui	++	++++	+	++++	+	++	++++	6 à 12 mois	++	- Niveau d'investissement à la charge du CD66 plus limité que pour le commerce mais risques d'exploitation à la charge du CD66 - Degré d'autonomie du régisseur limité dans l'exploitation du service
		Concession (type affermage)	oui	oui	oui	++	++	++	+++	+	++	+	12 à 18 mois	++++	Peu d'investissements à porter par le CD66, responsabilité du délégataire.
	Investissement, réalisation, exploitation	Concession	oui	oui	oui	++++	++	++	+++	+	+	+	12 à 18 mois	++	Perte d'intérêt si très peu d'investissements envisagés.
		SEMOP + contrat (DSP, marché...)	oui	oui	oui (1)	++++	++	++	++++	+++	+	+ / +++	12 à 18 mois	+	Complexité pour des périmètres d'activité ne nécessitant que peu d'investissements

(1): pour le choix du partenaire mais pas pour le Contrat

Périmètre global (commerce, pêche, plaisance)

		Associer un partenaire public	Associer un partenaire privé	Mise en concurrence	Complexité de mise en œuvre	Souplesse dans l'évolution du service	Souplesse de gestion administrative et financière	Contrôle sur la gestion et la situation financière par le CD66	Investissement humain et technique pour le CD66	Investissement financier du CD66	Risque d'exploitation pour le CD66	Délai de constitution	Degré d'intérêt	Commentaires
Gestion directe	Régie autonome	non	non	non	+	++++	+	++++	++++	++++	++++	6 à 12 mois	+	- Importance des investissements à la charge du CD66 - Pas adapté car le CD66 ne déploie pas une stratégie de gestion interne de ses services publics commerciaux.
	Régie personnalisée	non	non	non	+	++++	+	++++	++++	++++	++++	6 à 12 mois	+	
	Quasi-régie	oui	non	non	+++	++++	+++	++++	++++	++++	+++	6 à 18 mois	+	Intérêt pour associer d'autres acteurs institutionnels dans la gestion du port (CD66, Région...?) mais les apports financiers de la puissance publique à prévoir sont très importants.
Gestion déléguée	Gestion seule	Concession (type régie intéressée)	oui	oui	oui	++	++++	+	++++	++++	++++	6 à 12 mois	+	Peu pertinent car: - Investissements importants à la charge de la puissance publique et degré d'autonomie du régisseur limité dans l'exploitation du service - Risques d'exploitation à la charge du CD66
		Concession (type affermage)	oui	oui	oui	++	++	++	+++	+	++++	+	12 à 18 mois	++
	Investissement, réalisation, exploitation	Concession	oui	oui	oui	++++	++	++	+++	+	++++	+	12 à 18 mois	++++
SEMOP + contrat (DSP, marché...)		oui	oui	oui (1)	++++	++	++	++++	+++	++++	+ / ++++	12 à 18 mois	+++	Plus grand contrôle sur la gestion du port par le CD66 mais complexité de mise en œuvre et peu de retour d'expériences

(1): pour le choix du partenaire mais pas pour le Contrat

1.4 PRESENTATION DETAILLEE DES MODES D'ORGANISATION DE LA GESTION ENVISAGEABLES

1.4.1 LA GESTION DIRECTE DITE « EN REGIE »

La gestion directe implique la création d'une régie ou d'un organisme particulier. Deux possibilités sont d'abord envisageables par le CD 66 :

- La gestion en interne
- Le recours à une entreprise privée

La possibilité de la quasi-régie et le recours à une SPL peut également être évoquée.

1.4.1.1 L'exploitation par le maître d'ouvrage : « régie autonome » ou « régie personnalisée »

Dans cette hypothèse, la collectivité exploite elle-même le service, avec ses moyens propres et son personnel. Elle assure le suivi et l'entretien des installations. Les dépenses d'investissement et de fonctionnement du service sont financées par une redevance perçue auprès des usagers, et l'exploitation est réalisée aux frais et risques de la collectivité. La comptabilité de la collectivité retrace les différentes opérations du service.

L'hypothèse de la gestion en régie simple est exclue puisqu'elle n'est pas envisageable au regard de la nature juridique des services (SPIC). L'article L. 1412-1 du CGCT impose aux collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale choisissant de gérer directement des SPIC, de recourir à la régie dotée de l'autonomie financière (ou à une régie personnalisée).

La régie peut comporter deux variantes :

- La régie dotée de l'autonomie financière, dite « autonome »,
- La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dite « personnalisée ».

La gestion en régie ne signifie pas l'impossibilité de recourir à des prestataires par le biais de contrats régis par la commande publique.

□ La régie autonome

La régie autonome					
Définition	La régie autonome est un mode de gestion des services publics dont la création appartient aux organes délibérants de la collectivité. Sans personnalité morale, elle constitue un prolongement direct de la collectivité avec une autonomie de gestion.				
Fondement juridique	Art. L. 1412-1 du CGCT Art. L. 2221-1 et suivants du CGCT R. 2221-1 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens. • Régie dotée de la seule autonomie financière avec une comptabilité publique individualisée dans un budget annexe : pas de personnalité juridique propre • Pas de mise en concurrence • Gestion de la Régie par un conseil d'exploitation et un directeur sous l'autorité de l'assemblée Départementale et du Président de l'exécutif qui en est le représentant légal • Le Président de l'exécutif est le représentant légal et l'ordonnateur de la Régie • Personnel soumis au statut de droit privé à l'exception du directeur et du comptable. • Délai de constitution : de 6 mois à 1 an 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Bonne maîtrise des objectifs du service par la Gestion du port intégrée à la collectivité (Contrôle de l'exécution du service par la collectivité très important). • Souplesse en cas d'évolution technique du service (pas de conclusion d'avenant). • Bonne maîtrise des coûts • Possibilité de proposer des tarifications plus basses que celles pratiquées dans le cadre de délégations 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service. • Risques d'exploitation intégralement supportés par la collectivité • Portage financier des investissements intégralement supporté par la collectivité • Charges supplémentaires inhérentes aux services généraux (personnel, finances...). • Rigidité de gestion administrative et financière, ainsi que contraintes relatives à l'intervention de plusieurs personnes dans la gestion (maire, conseil d'exploitation, directeur de service, comptable) • Interdiction faite à la collectivité de prendre en charge dans son budget principal les dépenses de la Régie, sauf dérogation prévues par le CGCT art L2224-2. • Assujettissement de la collectivité aux impôts et taxes de toute nature auxquels sont assujetties des entreprises privées ayant la même activité : impôts société, TVA... 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Port de Cogolin • Port de la Grande Motte • Port Camargue 				

1.4.1.1.1 Modalités de mise en œuvre

La création des régies dotées de la seule autonomie financière ainsi que leur organisation administrative et financière, est déterminée par délibération de l'assemblée délibérante. Les régies à autonomie financières n'ont pas de personnalité morale propre. Elles sont administrées sous l'autorité de l'exécutif et de l'assemblée délibérante, par un conseil d'exploitation et un directeur, désignés dans les mêmes conditions. L'organe de direction, le conseil d'exploitation et le directeur, ont un rôle essentiellement consultatif, le pouvoir de décision restant à la collectivité.

Les produits financiers y compris les taxes et les charges font l'objet d'un budget spécial, annexé au budget de la collectivité qui est voté par l'assemblée délibérante. Le budget comporte deux sections, l'une pour les opérations d'exploitation, l'autre pour les opérations d'investissement. Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation et voté par l'assemblée délibérante. Le comptable est celui de la collectivité.

En cas de litige avec un tiers, c'est la responsabilité de la collectivité qui est engagée.

1.4.1.1.2 Intérêt du recours et mise en situation

Le recours à la régie autonome est simple : en effet, il suppose l'accord de l'assemblée délibérante. L'avantage de ce mode de gestion est la souplesse en matière de l'évolution éventuelle du service (pas de conclusion d'avenant pour formaliser les évolutions). Le contrôle de la collectivité sur le service est très important : en effet, la présence des élus au sein des organes de direction de l'exploitant permet de maîtriser aussi bien les aspects techniques que les aspects financiers du service.

La création d'un budget annexe permet de bâtir un plan d'action et de faire des choix financiers, d'avoir une lisibilité sur les coûts réels de l'équipement ou de réaffecter les ressources dans l'activité.

Cependant ce mode de gestion suppose un investissement humain, financier et technique très important. Il convient d'acquérir les compétences et le matériel nécessaires à la reprise en régie du service, ce qui peut être lourd pour l'exploitation complète du service.

Il n'y a pas de transferts de risques, la personne publique supporte l'ensemble des risques associés à l'activité.

□ La régie personnalisée

La régie personnalisée					
Définition	La régie personnalisée est dotée de l'autonomie financière et d'une personnalité morale, qui prend la forme d'un établissement public local.				
Fondement juridique	Art. L. 1412-1 du CGCT Art. L2221-10 R2221-1 à 26 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> ● Création pour la gestion d'un service public (administratif ou industriel et commercial) assurée par la personne publique avec ses propres moyens. ● Régie dotée d'un Conseil d'Administration et d'un Directeur désignés par l'assemblée délibérante ● Elle comprend un budget et une comptabilité propres, votés par le conseil d'administration et indépendants du Département. ● Pas de mise en concurrence ● Cahier des charges conclu entre la Collectivité et sa Régie ● Personnel soumis à un statut de droit privé, à l'exception du directeur et du comptable de la régie. Transfert du personnel portuaire de la CCI vers la Régie : art L 1224-1 code du travail et maintien des contrats de travail de droit privé. La jurisprudence tolère que les agents publics conservent le bénéfice de leur statut lors du transfert. ● Délai de constitution : de 6 mois à 1 an 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> ● Contrôle direct de la Collectivité sur la gestion des ports et sur la planification des investissements. ● Pas de période d'incertitude (phase de consultation) ● Mutualisation possible de compétence ● Le Département serait dégagé de la gestion quotidienne (administration juridique et financière indépendante) 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> ● Nécessité de trouver les compétences et matériels indispensables à l'exploitation du service. Gestion du personnel (recrutement, formation, astreinte...). ● Risques d'exploitation intégralement supportés par la collectivité ● Portage financier des investissements intégralement supporté par la collectivité, autorité portuaire ● Budget autonome pour la régie soumis au principe d'équilibre financier, qui est censé être atteint au moyen des seules recettes perçues lors de l'exploitation. ● Interdiction pour la collectivité de prendre en charge dans son budget propre les dépenses de la Régie, sauf dérogations prévues par le CGCT art L2224-2. ● Assujettissement aux impôts et taxes de toute nature : impôts société, TVA ... 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ● Port de Sète : géré par un établissement public (EPIC) Régional = Port Sud de France 				

1.4.1.1.3 Conclusion

Intérêt pour l'exploitation globale du port

La mise en régie de l'ensemble des activités du port de Port-Vendres n'est pas opportune au regard des niveaux d'investissements globaux envisagés sur le port et des moyens techniques et humains nécessaires pour le CD 66.

L'exploitation en régie de l'activité commerce ne paraît pas non plus envisageable pour ces mêmes raisons.

Intérêt pour l'exploitation d'une partie des activités

L'exploitation en régie pour la seule partie plaisance pourrait davantage être envisageable au regard du faible niveau d'investissement nécessaire mais nécessiterait une mise à disposition de personnel formé et compétent. Le CD 66 pourrait mettre en œuvre la politique de développement envisagée dans les scénarios en modernisant les services proposés tout en conservant une tarification attractive.

Néanmoins, la gestion en Régie nécessite une stratégie du CD 66 de gestion interne de ses services publics commerciaux, ce qui ne semble pas être le cas.

1.4.1.2 La gestion en quasi-régie

Les collectivités publiques doivent également être regardées comme gérant directement le service public si elles créent à cette fin un organisme dont l'objet statutaire exclusif est, sous réserve d'une diversification purement accessoire, de gérer ce service et si elles exercent sur cet organisme un contrôle comparable à celui qu'elles exercent sur leurs propres services leur donnant notamment les moyens de s'assurer du strict respect de son objet statutaire. Un tel organisme peut par exemple être mis en place lorsque plusieurs collectivités publiques décident de créer et de gérer ensemble un service public.

Les règles de concurrence qui fondent les procédures de publicité et de mise en concurrence applicables aux contrats de concession et aux marchés publics n'ont pas vocation à s'appliquer dans les relations entre la personne publique et l'organisme créé pour gérer le service sous réserve que certaines conditions soient remplies. Ainsi pour que la théorie des prestations intégrées, ou prestations dites « in house » soit applicable, deux conditions sont nécessaires : le contrôle analogue sur l'organisme (qui écarte la simple tutelle), et un travail essentiellement réalisé avec l'organisme cocontractant.

Ces relations se vérifient entre collectivités territoriales et sociétés publiques locales.

1.4.1.2.1 Présentation de la société publique locale (SPL)

La société publique locale (SPL)					
Définition	<p>La SPL est une société anonyme dont le capital est détenu en totalité par deux collectivités au minimum. Les SPL sont régies pour l'essentiel par le Code de commerce. Leur création relève d'une délibération des collectivités locales (ou de leurs groupements) actionnaires.</p> <p>Il ne peut y avoir de participation privée au capital de la SPL.</p> <p>Son capital social est de 37 000€ minimum.</p> <p>Les SPL sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ainsi que toutes autres activités d'intérêt général.</p>				
Fondement juridique	<p>Art. L.1531-1 et suivants CGCT.</p> <p>Elles sont soumises aux règles applicables aux sociétés anonymes prévues par le Code de commerce (Livre II).</p>				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative publique de sa création. • Capital exclusivement public. • Minimum deux collectivités pour constituer la SPL. • Délai de mise en œuvre : 6 mois à 18 mois 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Dispensée des procédures de mise en concurrence : opérateurs internes, les SPL n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics. • Souplesse de gestion supérieure par rapport à une régie. • Contrôle direct de la Collectivité mais partagé avec les autres collectivités ou institutions partenaires • Mutualisation possible des compétences • Risque financier dilué 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Transfert de compétence opéré au bénéfice de la SPL qui devient autorité portuaire • Montage complexe • Incertitudes juridiques sur les modalités de sortie du capital et de cessions d'actions • Risque d'exploitation supporté par les actionnaires, à savoir les collectivités membres de la SPL. 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Les ports de plaisance du Morbihan (Compagnie des Ports du Morbihan créée en 2012) • Les ports de plaisance la Manche (SPL d'exploitation portuaire de la Manche) • Port Saint Louis Provence. 				

1.4.1.2.2 Modalités de mise en œuvre

La Société Publique Locale (SPL) est un outil récemment apparu dans l'environnement juridique français. La SPL est une structure privée (régime des Sociétés Anonymes) qui agit en tant qu'exploitant 100% public du service.

Le capital est détenu en totalité par au minimum deux actionnaires publics (Collectivités territoriales ou leurs groupements) et exclut toute participation privée. Considérée comme un opérateur interne des collectivités, elle est dispensée de mise en concurrence pour les missions qu'elle se voit confiées par les actionnaires publics. Cependant, elle doit respecter les procédures de publicité et de mise en concurrence pour choisir leurs prestataires et fournisseurs dans le cadre de l'exécution de ces missions. Elle agit, exclusivement pour le compte de ses actionnaires et sur leur territoire, pour des opérations d'aménagement, de construction et d'exploitation des services publics à caractère industriels ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général.

La sphère d'intervention d'une SPL est limitée au territoire de ses collectivités locales.

1.4.1.2.3 Intérêt du recours et mise en situation

La SPL a un mode de gestion relativement souple par rapport à la régie, étant soumise au Code de Commerce. Les SPL fonctionnent donc comme toute entreprise : ce qui offre un gage de souplesse, de réactivité et de performance pour les collectivités locales.

Le recours à la SPL permet une maîtrise de l'activité par le biais des élus qui composent exclusivement le conseil d'administration.

En effet, à l'image de la SEM ou de la SEMOP, la SPL est une entreprise dédiée au développement des collectivités actionnaires. Le point négatif de ce mode de gestion est que le risque d'exploitation est supporté par les actionnaires, à savoir les collectivités membres de la SPL.

Elles ont également l'avantage de permettre un gain de temps et d'argent pour la conduite de projets par leur dispense aux procédures de mise en concurrence. En effet, considérées comme des opérateurs internes, les SPL n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics.

Contrairement aux SEM et SEMOP, les SPL ne permettent que d'associer des acteurs publics et non des sociétés privées.

1.4.1.2.4 Conclusion

Afin de créer la SPL, le CD 66 devra trouver au moins une autre collectivité partenaire (Région, Département, Collectivité locale...), prête à s'engager financièrement dans les opérations. La SPL ne peut être compétente que sur le territoire de compétences des collectivités concernées. Ce mode de gestion pourrait être intéressant :

- Dans la perspective d'une volonté de gestion commune de plusieurs ports de plaisance dans la région,
- Pour associer la ville par exemple dans la gestion du port de Port-Vendres.

1.4.1.3 Le marché de partenariat

Marché de partenariat					
Définition	<p>L'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 consacre le marché de partenariat comme une catégorie spécifique de marché public.</p> <p>Le partenaire privé assure la maîtrise d'ouvrage d'un projet, afin que lui soit confiée une mission qui peut être globale comprenant obligatoirement la réalisation d'un ouvrage nécessaire au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général, ainsi que tout ou une partie de son financement. Facultativement, le marché de partenariat peut comprendre tout ou une partie de la conception, de la maintenance et de l'exploitation de l'ouvrage et/ou la gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice d'une telle mission.</p> <p>Les deux cocontractants répartissent entre eux les risques économiques liés au projet et l'acheteur rémunère l'opérateur par un loyer régulier liée à des objectifs de performance tout au long du contrat, lequel s'étale sur une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues</p> <p>La mission de gestion d'un service public ne peut toutefois qu'être accessoire à la mission principale de financement, construction, transformation, rénovation d'un équipement.</p>				
Fondement juridique	Ordonnance 2015-899 du 23 juillet 2015				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✗	✓
Caractéristiques essentielles	<p>Il convient de préciser qu'une personne publique ne peut avoir recours au marché de partenariat qu'à la condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. de « démontrer que, compte tenu des caractéristiques du projet envisagé, des exigences de service public ou de la mission d'intérêt général dont l'acheteur est chargé, ou des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan plus favorable, notamment sur le plan financier, que celui des autres modes de réalisation du projet. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage. Les modalités d'établissement de ce bilan sont fixées par décret en Conseil d'Etat. » 2. que « la valeur de ce marché est supérieure à un seuil fixé par voie réglementaire en fonction de la nature et de l'objet du contrat, des capacités techniques et financières de l'acheteur et de l'intensité du risque encouru. » (article 75 de l'ordonnance). <p>Il s'agit d'un contrat global, de longue durée, aux modalités de rémunération originales.</p> <ul style="list-style-type: none"> En outre, « la rémunération du titulaire fait l'objet d'un paiement par l'acheteur, à compter de l'achèvement des opérations mentionnées au 1° du I de l'article 67, pendant toute la durée du contrat. Elle est liée à des objectifs de performance assignés au titulaire pour chaque phase du contrat. » (article 83) 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Bénéfice du savoir-faire et du réseau d'un opérateur économique • Portage financier des investissements par le cocontractant (et risques industriels afférents) • Logique de performance inhérente au marché de partenariat, notamment environnementale • Capacité du cocontractant en termes d'initiatives de promotion et prospection commercial, de forte réactivité 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes préalables obligatoires (évaluation préalable des modes de réalisation du projet + étude de soutenabilité budgétaire) • Montage contractuel complexe pour la répartition des risques et le régime fiscal et financier (notamment détermination des loyers et risques afférents à sa variation) • Nécessité de doubler le marché avec un contrat de concession pour l'exploitation du service • Double procédure de passation (marché de partenariat + concession) • Gestion délicate des interfaces entre le CD66, l'attributaire du marché et le concessionnaire • Attractivité limitée du montage pour les opérateurs en raison de la dissociation des prestations • Risque commercial transféré à la CTC (mais, le cas échéant, répercuté sur un délégataire) ; 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Non identifié 				

Le titulaire ne pouvant se voir confier des missions de service public, mais seulement la réalisation, la maintenance, le financement des installations nécessaires au service public, ce montage supposerait la combinaison de la passation d'un contrat de partenariat pour la réalisation et l'entretien des

infrastructures portuaires et d'un contrat de délégation de service public, vraisemblablement du type affermage, pour l'exploitation courante des ports.

Au regard de ses caractéristiques et de sa philosophie, notamment la rémunération du contractant, le marché de partenariat ne paraît pas adapté au projet envisagé par le CD66. Cette possibilité doit donc être écartée.

1.4.1.4 La société portuaire

Les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales ne permettent pas la participation des collectivités territoriales et de leurs groupements au capital de sociétés commerciales, sous réserve de dispositions spécifiques dérogatoires relative notamment à la société publique locale et à la société d'économie mixte.

L'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports admet une dérogation supplémentaire à ce principe, en permettant aux collectivités territoriales et à leurs groupements de prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports.

Les ports susceptibles de faire l'objet d'une telle gestion sont ceux visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans le ressort géographique des collectivités concernées.

Le port de Port-Vendres étant un port Départemental depuis 1984, il ne fait pas partie à l'heure actuelle des ports visés par l'article 30 de la loi du 13 août 2004, susceptibles d'être gérés par le biais d'une société portuaire, sauf modification législative.

1.4.2 LA GESTION DELEGUEE

Le terme de gestion déléguée recouvre toutes les hypothèses où la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité. L'ensemble de ces hypothèses se rattache à la définition d'une délégation de service public, qui figure aux articles L. 1411-1 du CGCT et L1121-1 du Code de la commande publique :

Une délégation de service public est un contrat de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public.

Dans ce contexte, c'est donc le délégataire qui assume à ses frais et risques la gestion du service dans le cadre des limites contractuellement définies. Il est ainsi libre de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les résultats.

Dans le cadre du droit applicable jusqu'au 1^{er} avril 2016, il existait trois grands types de délégation de service public :

- La concession de service public,
- L'affermage,
- La régie intéressée.

Depuis le 1^{er} avril 2016 et maintenant le 1^{er} avril 2019 (date de la dernière réforme), la délégation de service public prend la forme d'un contrat de concession dont la passation et l'exécution doit être conforme au Code de la commande publique. Dans ce cadre, un contrat de concession peut prévoir la gestion d'un service public comprenant :

- La gestion du service sans que le délégataire ne soit chargé de construire des ouvrages, de réaliser des travaux ou d'acquérir des biens nécessaires au service public (**ancien régime de l'affermage ou de la régie intéressée**)

OU

- La gestion du service et la prise en charge par le délégataire de la construction des ouvrages, la réalisation des travaux ou l'acquisition des biens nécessaires au service public (**ancien régime de concession de service public**),

Les contrats de concession seront dits de travaux quand ils ont pour objet soit l'exécution, soit la conception et l'exécution de travaux dont la liste est publiée au Journal officiel de la République française ou d'ouvrages répondant aux besoins de l'autorité concédante.

Les contrats de concession seront dits de services quand ils ont pour objet la gestion d'un service. Ils peuvent consister à déléguer la gestion d'un service public. Dans ce cas, et lorsqu'ils sont conclus par une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale, ils sont qualifiés de « contrats de délégation de service public » par l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales (ci-après CGCT). Certains services publics ne peuvent être délégués et doivent être assurés en régie directe.

Enfin, un contrat de concession peut également être conclu avec une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) créée par le Département « qui est constituée, pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat dont l'objet unique est la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service ».

Sur un plan financier, le délégataire s'engagerait à ses frais et risques à atteindre les objectifs déterminés par le contrat en contrepartie de « prix » fixés contractuellement.

Concernant un projet comprenant la réalisation de travaux ou l'acquisition des biens nécessaires au service public, comme ce qui est le cas pour le développement du secteur commerce du port, le Département pourrait :

- Soit les prendre à sa charge (via notamment des marchés de travaux),
- Soit décider de les confier au délégataire.

Le délégataire devra également verser à l'autorité délégante :

- Une redevance d'occupation du domaine public,
- Une redevance de contrôle.

Les montants et les modalités de calcul de ces redevances résultent notamment du contexte des négociations.

Les concessions portuaires peuvent porter sur tout l'ensemble d'un port, infrastructures, superstructures, outillages et services afférents aux différents types de trafic. La concession est alors globale. Elle peut, le plus souvent, porter sur un terminal ou une activité déterminée, infrastructures et superstructures comprises ou superstructures seules.

Les concessions des chambres de commerce sont dénommées concessions d'outillages, le mot outillages désignant à la fois les infrastructures et les superstructures.

1.4.2.1 Hypothèse d'un contrat de concession comprenant la seule gestion du service

1.4.2.1.1 Concession type régie intéressée

Concession type régie intéressée					
Définition	La régie intéressée est un contrat par lequel la collectivité publique confie à un tiers public ou privé la gestion ou la gestion et l'entretien d'un service. Celui-ci exploite le service pour le compte de la collectivité, qui assure l'intégralité des dépenses et recueille la totalité des recettes du service. Elle agit en tant qu'agent public ou « mandataire » de la collectivité qui conserve la direction du service. Le régisseur est rémunéré d'une part, directement par la collectivité (garantie de recettes) et, d'autre part, en tenant compte en partie, de sa performance en gestion, nécessaire à l'équilibre du contrat. Il y a risque dans la gestion du service.				
Fondement juridique	R 2222-5 du CGCT				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✗	✗	✗	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • La collectivité publique finance elle-même l'établissement du service ; • L'exploitation et l'entretien de ce service sont confiés à une personne physique ou morale de droit privé ou public, agissant pour le compte de la collectivité, moyennant une rémunération ; • La collectivité définit les conditions techniques, économiques et financières de l'exploitation du service ; • La collectivité garde donc la direction du service qu'elle confie au régisseur. Elle lui remet les équipements et matériels nécessaires à l'exploitation du service et contrôle son activité. • La collectivité rémunère directement cette personne au moyen d'une prime fixée en pourcentage du chiffre d'affaires, complétée d'une prime de productivité et éventuellement par une part des bénéfices ; • La collectivité détermine en association avec le régisseur les tarifs payés par les usagers du service public et que celui-ci perçoit pour le compte de la collectivité 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Transfert de l'exploitation au délégataire. • Expertise et savoir-faire technique du délégataire (grands groupes, expériences acquises au cours de l'exploitation d'autres ports). • Bonne maîtrise des objectifs du service. 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Le délégataire n'assume pas les risques de l'exploitation • La régie intéressée comporte un degré d'autonomie limitée, nécessitant une implication de la collectivité dans la gestion quotidienne et ses conséquences en termes d'organisation des services, notamment du point de vue économique, technique, juridique et comptable. • Du fait de la variabilité de la rémunération du régisseur, l'aléa financier n'est pas totalement absent du contrat de régie intéressée. Une demande de révision d'un contrat de ce type a ainsi pu être rejetée par la jurisprudence, au motif qu'elle supprimait l'intéressement du régisseur, en ayant « pour effet de rendre sans intérêt pour le régisseur la réalisation d'économies diminuant le montant des dépenses et qu'elle [était] ainsi contraire au régime de régie intéressée organisée par la convention ». • Pour être classée parmi les délégations de service public, et non parmi les marchés publics, le montant de la part variable de la rémunération du régisseur doit être fixé en fonction de paramètres étroitement liés à l'activité du service. Ce critère a été considéré comme rempli lorsque la part des recettes du régisseur autres que celles correspondant au prix payé par la personne publique devait être d'environ 30% de l'ensemble des recettes. 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Non identifié 				

La gérance

La gérance repose sur les mêmes principes que la régie intéressée. Toutefois, le contrat de gérance se distingue de la régie intéressée par le fait que la collectivité décide seule de la fixation des tarifs applicables aux usagers. De plus, le risque financier est assumé par la collectivité, puisque celle-ci conserve le bénéfice ou, en cas de déficit, rembourse celui-ci au gérant qui perçoit une rémunération forfaitaire. Le contrat de gérance s'apparente ainsi à un marché de service (CE, 7 avril 1993, Commune de Guilhaumand-Granges, n°156008).

1.4.2.1.2 Concession type affermage

Concession type affermage					
Définition	<p>La concession (de type anciennement affermage) est un contrat par lequel la collectivité publique confie à une personne morale tierce (de droit privé ou de droit public) la gestion d'un service public. Cette personne exploite et entretient l'ouvrage à ses risques et périls - elle agit pour son propre compte.</p> <p>La différenciation entre les concessions de type affermage et les concessions type délégation de service public consiste essentiellement dans la réalisation et la prise en charge par le délégataire du financement de l'établissement de l'ouvrage. Ainsi, les contrats de concession de type affermage sont généralement utilisés pour confier à un fermier l'exploitation d'un ouvrage existant et ne nécessitant pas de travaux en cours de contrat. Il s'agit en effet d'éviter autant que possible les interfaces entre les travaux lourds, qui seront réalisés par le délégant, et l'exploitation confiée au délégataire.</p>				
Fondement juridique	L1121-1 du Code de la commande publique				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✗	✗	✗	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • La collectivité publique finance elle-même l'établissement du service ; • La collectivité met à disposition du délégataire les équipements nécessaires au service public, qu'elle a préalablement réalisés. Le délégataire agit pour son propre compte et est chargé d'exploiter et d'entretenir ce service, moyennant des redevances qu'il verse à la collectivité : au titre de la remise des ouvrages ou équipements et/ou du droit d'exclusivité que lui garantit la collectivité délégante et/ou pour occupation du domaine public ; • La rémunération de la société consiste en la perception des redevances sur les usagers de l'ouvrage ou sur ceux qui bénéficient du service public dont il est prévu le mode de révision ; • La société verse une redevance annuelle à la collectivité ; • La société établit annuellement un compte-rendu technique et financier de sa gestion ; • Les concessions de type affermage sont d'une durée relativement courte (comprise entre 5 et 10 ans selon les services délégués) , du fait qu'il n'y ait pas de travaux à amortir, • La procédure de mise en concurrence, menée selon les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales et du code de la commande publique, durant classiquement entre 12 et 18 mois. 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Structure du contrat limitée aux aspects d'exploitation (montage simple) ; • Transfert de la gestion courante du port et du risque d'exploitation au fermier ; • Contrôle de la planification des investissements par la Collectivité (en fonction de leur adéquation avec le marché) ; • Définition des orientations stratégiques du port par la Collectivité ; • Contrôle du respect des obligations contractuelles du délégataire par la Collectivité (possibilité de pénalités) ; • Capacité du fermier en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité • Expertise et savoir-faire technique du délégataire (grands groupes, expériences acquises au cours de l'exploitation d'autres ports maritimes...). 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Portage financier des investissements intégralement ou très majoritairement supporté par la Collectivité ; • Risque industriel lié à la construction des infrastructures et superstructures (retards, manquements aux règles de l'art, inadéquation des outillages au marché...) porté par la Collectivité ; • Risque financier et de contentieux lié aux interfaces travaux neufs/exploitation ; • Attractivité du Projet moins importante pour les opérateurs, notamment en raison de la durée limitée de ce type de contrat. • Suivi et contrôle nécessaire du contrat par la collectivité. • Capacité de négociation pour adapter le contrat aux évolutions du service dans le temps. 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Port de pêche et de plaisance La Baule - Le Pouliguen 				

1.4.2.2 Hypothèse d'un contrat de concession comprenant la réalisation de travaux, la prise en charge des investissements et la gestion du service

La concession					
Définition	<p>Pour rappel, la concession est caractérisée par la part de risque transférée au concessionnaire, ce qui implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service.</p> <p>Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service.</p> <p>Lorsqu'un contrat de concession porte à la fois sur des travaux et des services, il est un contrat de concession de travaux si son objet principal est de réaliser des travaux.</p>				
Fondement juridique	L1121-1 du Code de la commande publique				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre d'une concession, le délégataire doit prendre en charge la réalisation des investissements nécessaires au service, qu'il s'agisse des frais de premier établissement ou des investissements à réaliser en cours d'exécution du contrat (au moins les aménagements de terre-pleins et les outillages portuaires, voire les infrastructures). La durée du contrat est calculée en fonction de la durée d'amortissement des immobilisations financées par le délégataire. • Les investissements réalisés par le concessionnaire et nécessaires au service font normalement retour à la personne publique en fin de concession. Ces biens, dits de « retour », sont considérés comme étant la propriété de la collectivité publique depuis l'origine. • Le retour est en principe gratuit, sauf si pour une cause quelconque, la concession prend fin avant l'expiration de sa durée normale, ou si, à l'expiration normale de la concession, le concessionnaire n'a pas eu le temps d'amortir les biens acquis ou réalisés par lui. • Les biens qui font partie intégrante de la concession et que la collectivité concédante a la faculté de racheter en fin de contrat sont qualifiés de biens de « reprise », et sont considérés comme la propriété du concessionnaire pendant toute la durée de la concession. • A la différence de la concession de travaux publics, qui confie la réalisation de travaux publics au concessionnaire, lequel se rémunère soit dans le droit d'exploiter l'ouvrage, soit dans ce droit assorti d'un prix, la concession de services porte principalement sur l'exploitation d'un service public. La distinction entre la concession de travaux publics et la concession de services repose donc sur l'importance respective des composantes « travaux » et « services » du contrat. • Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire assume la direction du service, choisit, rémunère et surveille lui-même le personnel du service, entretient et renouvelle les installations et le matériel nécessaires à l'exploitation. • Il se rémunère par la perception de redevances sur les usagers, lesquelles doivent normalement lui permettre de couvrir les intérêts et l'amortissement du capital qu'il a engagé et de dégager un bénéfice net dont il garde le profit. 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Mission globale • Portage financier du projet par le concessionnaire (à la différence d'une concession de type affermage) ce qui implique que ce dernier puisse justifier d'une capacité financière suffisante au regard du dimensionnement du projet. • Attractivité du projet pour certains opérateurs, industriels ou financiers - composante « travaux » • Transfert au concessionnaire du risque industriel lié à la construction des infrastructures et superstructures (retards, manquements aux règles de l'art...) • Risque financier lié aux interfaces travaux neufs/exploitation porté par le concessionnaire • Transfert au concessionnaire de la gestion courante du port et du risque d'exploitation • Définition des orientations stratégiques du port par la Collectivité • Contrôle du respect des obligations contractuelles du délégataire par la Collectivité (possibilité de pénalités) • Expertise et savoir-faire technique du délégataire : Capacité du délégataire en termes d'initiatives de promotion et prospection commerciale, de forte réactivité • Procédure balisée juridiquement. • Contrat longue durée. 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien financier de la Collectivité probablement nécessaire (garantie d'emprunt, subvention d'équipement...) 				

	<ul style="list-style-type: none"> • Montage contractuel complexe, notamment en ce qui concerne l'encadrement des risques transférés (seuils de révision des conditions financières...) • Suivi et contrôle nécessaire du contrat par l'autorité délégante • Capacité de négociation pour adapter le contrat aux évolutions du service dans le temps ; • Risques financiers porté par le délégataire et frais de structure répercutés sur les tarifs (marge, frais généraux...) • Taux d'intérêt de financement des investissements plus élevé que ceux pouvant être proposés à une collectivité.
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • La plupart des ports de commerce français hors Grand ports maritimes.

1.4.2.3 Conclusion

De manière générale et comme vu précédemment, le modèle concessif emporte un gros avantage sur le **plan financier**, puisque le délégataire s'engagerait à ses frais et risques à atteindre les objectifs déterminés par le contrat.

Sur un plan pratique, la délégation de service public permettrait au CD 66 de bénéficier de grands groupes experts ayant un grand savoir-faire en matière de gestion portuaire, avec des compétences techniques dont le Département ne peut bénéficier en interne.

Sur un plan économique, le modèle concessif peut s'avérer être avantageux pour le Département dans les cas où des économies d'échelle liées à la mutualisation des moyens propres aux grandes sociétés pourraient être utilisés. De plus, le délégataire est intéressé au résultat du service, ce qui le pousse généralement à pratiquer une maîtrise des coûts et entraîne une gestion optimisée du service, pouvant ainsi couvrir une partie de la marge envisagée par le délégataire.

Sur un plan fiscal, le délégataire est soumis à tous les impôts : taxe foncière, IS, TVA...

Le choix du modèle concessif pour la gestion de Port-Vendres semble donc être globalement, intéressant pour le CD 66.

Néanmoins le choix du recours à un contrat de concession devra s'effectuer concrètement au regard de la nature des besoins du Département et des choix de scénarios effectués :

Dans la mesure où le projet implique la réalisation de travaux, notamment les travaux propres à la partie commerce du port (Dezoums...), le CD66 aura le choix de :

- Recourir à un ou des marchés publics de travaux pour leur réalisation, puis passer un contrat de concession de type affermage pour l'exploitation seulement des installations existantes. Cette solution nécessitera de passer plusieurs voire de nombreux marchés distincts en fonction de toutes les activités dont les modifications sont envisagées par le Département, ainsi que d'assurer le financement de l'ensemble de ces investissements.
- Regrouper au sein d'un ou de quelques contrats de concessions l'ensemble des prestations (conception, réalisation, financement et exploitation), dont tous les investissements et travaux envisagés pour le projet Dezoums et la modification de la partie commerce.

Ces scénarios concessifs pourront également être déclinés en fonction des choix de gestion des différents périmètres d'activités portuaires. Dans ce cas, de très nombreux montages concessifs se présentent, dont une trop importante multiplication pourrait rendre la passation et l'exécution contractuelle complexe pour l'autorité délégante :

- Si le CD66 souhaite déléguer l'ensemble de l'exploitation portuaire en un unique bloc, regroupant l'ensemble des activités concernées actuellement (commerce, plaisance, pêche) ou envisagées pour le futur (aquaculture, yachting...), pour les investissements comme l'exploitation.
- Si le CD66 souhaite déléguer d'une part l'ensemble des investissements et de l'exploitation de la partie commerce, qui nécessite le plus d'investissements pour redevenir compétitive et conserver son partenariat avec la Compagnie Fruitière notamment. Pour déléguer d'autre part et par d'autres contrats l'investissement et l'exploitation ou l'exploitation seulement des autres activités : pêche, plaisance...

1.4.2.4 Hypothèse de concession à une SEMOP

La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)					
Définition	<p>Les collectivités ont la possibilité de créer avec au moins un actionnaire opérateur économique sélectionné après une mise en concurrence, une société d'économie mixte à opération unique. La SEMOP est un outil de coopération public-privé. Elle se voit confier une mission avant sa création formelle via une mise en concurrence des actionnaires privés. Le service est exploité sans mise en concurrence par la suite. Au terme de la mission et du contrat, la SEMOP est automatiquement dissoute. La SEMOP ne peut donc exercer ses activités que dans le cadre exclusif de l'unique contrat passé avec son actionnaire public.</p> <p>La Société d'Economie Mixte à opération unique est proche de la Société d'Economie mixte « classique ». Son mode de fonctionnement a été défini récemment par le législateur (juin 2014). Il s'agit d'une société anonyme affectée spécifiquement à un contrat.</p>				
Fondement juridique	<p>Loi n° 2014-744 du 1er juillet 2014 Art. L1541-1 et suivants du CGCT</p>				
Périmètre des prestations	Conception	Réalisation	Financement	Exploitation	Entretien/ Maintenance
	✓	✓	✓	✓	✓
Caractéristiques essentielles	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative publique de sa création. • Association avec un partenaire privé ou plus dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence classique (La part de capital de la SEMOP détenue par la personne publique est au moins de 34 % et au plus de 85 %) • Objet de la SEMOP : <ul style="list-style-type: none"> - Soit la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement ; - Soit la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service ; - Soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales. <p style="text-align: center;">Cet objet unique ne peut être modifié pendant toute la durée du contrat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La procédure d'attribution permet de désigner, à la suite d'une mise en concurrence, le partenaire qui sera associé au capital de la SEM. Ensuite, celle-ci se verra confier sa mission par contrat, sans nouvelle mise en concurrence. • La SEMOP n'est pas un mode de gestion à part entière : La procédure de mise en concurrence pour le choix du partenaire est celle prévue pour le contrat qu'exécutera la SEM à objet unique : procédure de concession.... Ce principe est validé par le droit communautaire depuis 2009 mais n'a jamais fait l'objet d'une transposition en droit national jusqu'à présent. • Le choix des critères de sélection pour une SEMOP exécutant un contrat de concession doit prendre en compte les qualités de l'offre concernant le contrat de concession lui-même, mais aussi la qualité de la relation partenariale envisagée par les candidats (par exemple, les propositions relatives à la gouvernance). • A l'issue du contrat d'exploitation, la SEM devra être dissoute. • Le montage se révèle peu adapté pour les affermagés simples de courte durée mais peut convenir pour les contrats concessifs ou les opérations d'aménagements. 				
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Champs d'intervention large : toute activité d'intérêt général. • Offre la souplesse des formes sociétales. • Constitution de la SEMOP après mise en concurrence ; • Attribution du contrat à la SEMOP sans mise en concurrence ; • Et contrôle renforcé des collectivités sur le projet / service. • Si la création d'une SEMOP présente une certaine complexité, elle peut permettre à la collectivité de déterminer, dès la phase d'élaboration de son projet, son propre niveau d'implication financière et structurelle, mais également le niveau d'implication qu'elle attend de son ou de ses futurs partenaires, en fonction des particularités du projet. 				
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Montage contractuel complexe, notamment en ce qui concerne la répartition des risques transférés. • Risque commercial qui pèse sur les collectivités actionnaires. • Obligation de procéder à la dissolution de la SEMOP à l'issue du contrat. 				
Exemples de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Port de plaisance de Barcarès • Port de commerce de Port-la-Nouvelle (mise en œuvre en cours de finalisation) 				

L'élément le plus original de ce nouveau mode de gestion, qui mêle partenariat et contrat public, réside dans le rôle donné à la collectivité. La collectivité publique se retrouve en effet dans une configuration très particulière puisqu'elle exerce un rôle dyadique : elle est à la fois donneur d'ordre en tant qu'autorité contractante et exécutante du contrat à travers sa participation à l'actionnariat de la SEMOP.

Présentant tantôt son visage d'actionnaire, tantôt celui d'autorité contractante, elle peut se trouver dans une position parfois délicate, lorsque les intérêts des actionnaires ne sont pas en totale corrélation avec ceux de l'autorité contractante.

Prenons l'exemple du retour sur investissement : en tant qu'actionnaire, elle a intérêt à bénéficier du taux de rentabilité interne (TRI) le plus élevé mais, en tant qu'autorité déléguée, elle a, en revanche, intérêt à ce que la société exécutante du contrat ne cherche pas à avoir une marge élevée.

Autre exemple révélateur, celui des pénalités en cas d'inexécution des obligations contractuelles. La collectivité, en tant qu'autorité contractante a intérêt à faire respecter le contrat et à imposer des pénalités en cas d'inexécution par son cocontractant. Mais, en tant qu'actionnaire, elle subit directement ces pénalités. Cette apparente contradiction ne doit pas être surestimée puisqu'elle peut être largement contournée en amont, en prévoyant que les pénalités figurant dans le contrat entre la collectivité et la SEMOP seront toutes reportées sur l'opérateur privé, à travers le sous-contrat passé entre la SEMOP et ce dernier.

Enfin, il ne peut être oublié que la collectivité n'est pas un contractant comme les autres. Aussi bien en tant qu'actionnaire, qu'en tant qu'autorité contractante, la collectivité continue d'agir dans un but d'intérêt général et conserve ses attributs de puissance publique. Un troisième rôle est toujours présent, celui de la collectivité en tant que puissance publique.

Ainsi, le mécanisme de la SEMOP, s'il est complexe, permet de faire ressortir d'emblée les convergences et divergences des intérêts des parties, sans attendre l'exécution du contrat. La collectivité, étant elle-même partie prenante à l'exécution du contrat en raison de sa participation à l'actionnariat de la SEMOP, intègre en amont les difficultés qui pourraient survenir ultérieurement, lors de son application. Elle est dès lors incitée à mieux en tenir compte dès la rédaction du contrat lui-même, des statuts et du pacte d'actionnaire. L'internalisation de cette pluralité des intérêts pourrait ainsi permettre d'éviter des aléas au cours de la vie de la SEMOP.

1.5 RECOMMANDATIONS

Mode de gestion

Les différents modes de gestion directe (régie autonome ou personnalisée, quasi-régie comme la SPL, voire marché de partenariat) ne sont pas à privilégier puisqu'ils nécessiteraient une stratégie de gestion interne des services publics commerciaux avec une politique de recrutement associée. Celle-ci ne semble pas en phase avec les objectifs de politique générale du CD 66.

Les modes de gestion déléguée paraissent en revanche plus pertinents, mais avec des options privilégiées selon le découpage du périmètre de gestion (séparation ou non de l'activité plaisance-pêche et de la zone commerce). Dans l'absolu, dans le cadre d'une concession globale ou de concession limitée à la seule zone commerce, la concession de travaux semble la plus appropriée au regard du niveau des investissements attendus et du partage des risques. Mais, si le CD 66 souhaite s'investir davantage dans la gestion quotidienne du port, le recours à la SEMOp peut être intéressant bien qu'il y ait à ce jour peu de retour dans sa mise œuvre dans le domaine portuaire.

En cas de gestion différenciée des activités portuaires, le mode de gestion à privilégier pour la zone plaisance-pêche serait une concession de type affermage au regard du niveau d'investissement plus faible à considérer.

Périmètre

Compte tenu de la temporalité et de l'évolutivité du scénario projet retenu (étape 1 puis éventuelle étape 2 en fonction de l'évolution des trafics commerce), l'option d'un périmètre unique pour l'ensemble des activités portuaire semble le plus approprié.

En effet, dans l'hypothèse d'une étape 2 qui se confirmerait dans 10 ou 15 ans, soit avant le terme des concessions envisagées, certaines activités pourraient basculer d'un périmètre à l'autre (transfert d'activités de l'Anse Gerbal vers la zone commerce actuelle). Cet évènement pourrait mettre en difficulté l'équilibre des concessions. Un périmètre unique faciliterait fortement les évolutions qui pourraient intervenir à moyen terme.

De même pour l'ensemble des sujets relatifs aux relations ville-port, qui devraient prendre de l'importance durant les prochaines années, il paraît plus simple d'avoir un seul interlocuteur côté concessionnaire.

Le sujet des recettes et des investissements milite également pour un périmètre unique car les activités s'équilibrent en partie entre elles.

Calendrier de mise en œuvre

Face à l'enjeu majeur de maintenir l'activité et les emplois portuaires à Port-Vendres et par conséquent les trafics de la Compagnie Fruitière, le processus de gestion déléguée de l'exploitation du port doit impérativement tenir compte des objectifs de calendrier annoncés par la Compagnie Fruitière avec un passage à une logistique tout conteneur prévu en 2023 pour la ligne Sud Méditerranée.

A cette échéance, la nouvelle organisation portuaire avec des bâtiments logistiques et des surfaces de stockage de conteneurs adaptés devra pouvoir être opérationnelle.

Comme l'illustre le chronogramme ci-après, les délais nécessaires aux procédures de choix et de mise en œuvre des différents modes de gestion ne sont pas compatibles avec le calendrier des travaux prévus pour la mise en service du projet de nouveau quai Dezoums.

De fait, la stratégie de lancement des travaux du nouveau quai Dezoums en Maîtrise d’Ouvrage Publique, sans attendre la fin de processus amenant au choix d’un nouveau délégataire est un axe à privilégier afin de :

- Améliorer la lisibilité sur la dynamique de développement du port,
- Susciter un plus grand intérêt des futurs candidats à la délégation de service public, ceux-ci pouvant compter sur de nouvelles infrastructures à-mêmes de développer les trafics portuaires,
- Garantir la réalisation du projet.

	Durée globale	janv-21	févr-21	mars-21	avr-21	mai-21	juin-21	juil-21	août-21	sept-21	oct-21	nov-21	déc-21	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23		
0	Nombre de mois	1	2	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37		
1	Date fin de concession actuelle																																					
2	Procédure choix AMO et signature marché	6 mois																																				
3	Délais de procédure:																																					
	Préparation amont à la délibération de l'exécutif pour le lancement de la procédure	6 à 12 mois	mini																																			
			maxi																																			
	Régie autonome	6 à 12 mois	mini																																			
			maxi																																			
	Régie Personnalisée	6 à 12 mois	mini																																			
			maxi																																			
	Quasi-Régie	6 à 18 mois	mini																																			
			maxi																																			
	concession (type régie Intéressée)	6 à 12 mois	mini																																			
			maxi																																			
	Concession (type affermage)	12 à 18 mois	mini																																			
			maxi																																			
	Concession (type travaux ou service)	12 à 18 mois	mini																																			
			maxi																																			
	SEMOp	12 à 18 mois	mini																																			
			maxi																																			
4	Travaux de construction quai Dezoums et d'aménagement de la zone commerce	24 mois																																				

Si les travaux n'étaient à l'inverse pas engagés sous Maîtrise d’Ouvrage Publique, le décalage de l’investissement et des travaux induirait d’office une mise en service du nouveau quai Dezoums et des aménagements de la zone commerce retardée d’un à deux ans. Ce décalage représente un risque non négligeable vis-à-vis du maintien à Port-Vendres de la Compagnie Fruitière qui souhaite disposer dès 2023 d’infrastructures et d’équipements capables d’accueillir des navires et des marchandises dans le cadre d’une logistique tout conteneur.

Au-delà de la Compagnie Fruitière, le report des travaux pourrait également représenter un signal négatif auprès de potentiels investisseurs ou délégataires qui s’intéressent à Port-Vendres et au projet de nouveau quai depuis de nombreuses années.

L’enjeu sera dès lors de rattacher la part du portage des investissements à la charge du futur délégataire dans le contrat de gestion. Deux options peuvent dès lors être esquissées :

- Soit la part de l’investissement à la charge du partenaire privé se limite aux différents travaux d’aménagement des terre-pleins et équipements du terminal commerce (transformation de la zone commerce actuelle en terminal à conteneurs avec bâtiments logistiques adaptés...),
- Soit la part de l’investissement tient compte en sus d’une partie des travaux du projet de nouveau quai Dezoums voire du projet de dragage de l’ensemble du plan d’eau.

Généralement, il est usuel de laisser à la charge de l’Autorité portuaire le financement des infrastructures lourdes (murs de quais, terre-pleins, dragage...) et à la charge du délégataire l’aménagement des terre-pleins (revêtements...) et des bâtiments.

Dans les deux cas, la durée de la future délégation de service public dépendra de la durée d’amortissement des différents ouvrages et équipements à la charge du délégataire.

N°10006648

Octobre 2019



ETUDE STRATEGIQUE ET DE MODELISATION ECONOMIQUE RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES PORTUAIRES

Rapport de Missions 1 & 2 – Diagnostic Etat des lieux

MANDATAIRE : INDDIGO - CATRAM

CO-TRAITANTS: GAXIEUX / EGIS

SOUS-TRAITANTS : SAMARCANDE / CCO / WIINCH / CRUISE MANAGEMENT CONSULTING / VIA AQUA

Votre contact :

Dominique BERTHET

Tél. : 01 42 78 28 51

E-mail : d.berthet@inddigo.com

www.catram-consultants.com

www.inddigo.com

CATRAM
CONSULTANTS

 **egis**


GAXIEU
INGENIERIE


inddigo

CONTACT ADMINISTRATIF

Audrey FROMAGEOND

Ligne directe : 01.42.78.28.82

E-mail : a.fromageond@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'Inddigo SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société Inddigo SAS.

SOMMAIRE

1. LE CONTEXTE	13
2. OBJET DE L'ETUDE.....	15
3. ANALYSE DE L'OFFRE	17
3.1 Accessibilité terrestre et offre intermodale	17
3.1.1 Accessibilité routière	18
3.1.2 Accessibilité ferroviaire	21
3.2 Etat des lieux opérationnel	28
3.2.1 Etat des lieux opérationnel (commerce)	28
3.2.2 Etat des lieux opérationnel (plaisance).....	44
3.2.3 Etat des lieux opérationnel (Croisière).....	45
3.2.4 Etat des lieux opérationnel (pêche).....	47
3.3 Services portuaires et services publics présents au port	49
3.3.1 Commerce	49
3.3.2 Plaisance	49
3.3.3 Pêche	50
3.4 Analyse des emplois portuaires port-vendrais	50
3.4.1 Les approches méthodologiques.....	50
3.4.2 L'évaluation des emplois générés par les activités portuaires à Port-Vendres.....	51
3.5 Synthèse de l'offre.....	56
4. ANALYSE DE LA DEMANDE	58
4.1 Caractérisation des filières Fret et passagers	58
4.1.1 Filière Fruits et légumes	58
4.1.2 Trafics maritimes passagers	81
4.1.3 Trafics maritimes fret roulant	89
4.1.4 Commerce extérieur et Potentiel de trafics	91
4.2 Caractérisation des autres filières.....	101
4.2.1 Croisières.....	101
4.2.2 Plaisance, grande plaisance et activités d'entretien et réparation nautique	111
4.2.3 Pêche	116
4.2.4 Activités touristiques et sportives.....	132
4.3 Synthèse de la demande	136

5. IDENTIFICATION DES PORTS CONCURRENTS, COMPLEMENTAIRES ET MIROIRS ET POSITIONNEMENT TARIFAIRE 139

5.1 Commerce..... 139

- 5.1.1 L'offre portuaire concurrente 139
- 5.1.2 Positionnement tarifaire 142

5.2 Croisières..... 148

- 5.2.1 Benchmark..... 148
- 5.2.2 Positionnement tarifaire 160

5.3 Plaisance..... 161

- 5.3.1 L'offre portuaire concurrente 161
- 5.3.2 Positionnement tarifaire 163

5.4 Pêche 166

5.5 Synthèse 169

6. ATOUTS ET PISTES DE PROGRES 171

6.1 Identification et caractérisation des facteurs d'influence auxquels le port est soumis 171

- 6.1.1 Facteurs d'influence : Fret..... 171
- 6.1.2 Facteurs d'influence : Croisière..... 173
- 6.1.3 Facteurs d'influence : Plaisance et grande plaisance 173
- 6.1.4 Facteurs d'influence : Pêche..... 174
- 6.1.5 Facteurs d'influence : Tourisme et activités locales 176

6.2 Analyse SWOT 177

- 6.2.1 Analyse de l'offre..... 177
- 6.2.2 Analyse de la demande par filière 178

6.3 Définition des modalités envisagées pour éviter la réalisation des risques ou en réduire leurs effets 185

- 6.3.1 Filière fruits et légumes..... 185
- 6.3.2 Plaisance 187
- 6.3.3 Filière pêche 188

7. ANNEXES..... 192

7.1 Services maritimes sous température contrôlée entre l'Afrique de l'Ouest (Maroc compris) et l'Europe 192

7.2 Export de la région Occitanie à destination des pays desservis par la CF 193

7.3 Pêche 195

7.3.1	Cartographie et équipements des ports périphériques.....	195
7.3.2	Comparaison de Port-Vendres aux autres ports sous les aspects structure de vente directe et de stockage de matériel.....	199
7.3.3	Tarifcation des services à la pêche dans les ports de Port-Vendres, Port-La-Nouvelle et Saint-Cyprien.....	207
7.3.4	Analyse détaillée des risques relatifs à la filière pêche.....	214
7.4	Approche détaillée du marché de la croisière	221
7.4.1	Le marché de la croisière	221
7.4.2	La Méditerranée, destination croisière.....	228

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Vue aérienne – Etude d’impact requalification quai Dezoums	13
Figure 2 : Plan de délimitation des concessions portuaires	17
Figure 3 : Aménagement de l’accès routier – CD66.....	29
Figure 4 : Quais actuels destinés aux activités commerciales à Port-Vendres – source : RC-2-a- Plan de la zone concédée +Délimitation des concessions + Quais.pdf	32
Figure 5 : Espaces d’activités terminal commerce	33
Figure 6 : Capacité de stockage des cellules réfrigérées - source CCI.....	35
Figure 7 : Descriptif de la grue de Port-Vendres – Source : Port de Port-Vendres. Requalification du quai Dezoums à l’Anse des Tamarins /Dossier d’enquête publique	36
Figure 8 : Navire ROPAX Monte d’Oro – Corsica Linea.....	41
Figure 9 : Ancien schéma de la chaîne logistique des primeurs Agadir-Port Vendres (IMTC) – Traitement Samarcande.....	42
Figure 10 : Répartition des activités et outils halieutiques à Port-Vendres (Via Aqua 2019) (P = petits métiers, C = chalutier, S = senneurs, L = Lamparo, VD = vente directe organisée).....	48
Figure 11 : Schéma logistique simplifié de la filière des fruits et légume en France - Sources : CTIFL (Centre Technique Interprofessionnel des Fruits et Légumes) et SCEES (Service Central des Etudes Economiques et Statistiques)	67
Figure 12 : Schéma logistique d’importation des bananes Transit Fruit Port-Vendres – Source : Transit fruit traitement Samarcande	72
Figure 13 : Conteneur réfrigéré intégral – Source Dynamar.....	74
Figure 14 : Répartition des activités et outils halieutiques à Port-Vendres (Via Aqua 2019) (P = petits métiers, C = chalutier, S = senneurs, L = Lamparo, VD = vente directe organisée).....	128
Figure 15 : Organisation du CRPME Occitanie (Source http://www.peche-lr.fr)	130
Figure 16 : Plan du port de Palamos - Source https://www.costabracruiseports.com/palamos-port/cruise-lines/port-facts/	150
Figure 17 : Plan du port de Roses - Source https://www.costabracruiseports.com/roses-port/cruise-lines/port-facts/)	154
Figure 18 : illustration du Terminal à conteneurs de Dunkerque : 700 prises reefer et entrepôt frigo cross-docking dunfresh (largeur : 60mL/ 70 quais camions x2, 29 000 m2), ~ 30 000 EVP reefers/an : source CCO.....	171
Figure 19 : Schématisation des relations entre les différents facteurs d’influence de la pêche port-vendraise (Source Via Aqua 2019).....	175
Figure 20 : Schéma organisationnel des étals de vente directe à Port-Vendres (Source GALPA Vidourle Camargue (2017)).....	201
Figure 21 : Description de la zone portuaire de petite pêche à Port-Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017)).....	202

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : évolution des distances parcourues sur les routes départementales – Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Résultats des comptages de circulation, février 2019.....	20
Graphique 2 : Trafics commerce Port-Vendres – Source : CCI	59
Graphique 3 : Evolution de la production mondiale de bananes - Source : FAO, juin 2018	61
Graphique 4 : Evolution des exportations mondiales de bananes – Source : FAO.....	62
Graphique 5 : Evolution des exportations mondiales de bananes par zone géographiques – Source : FAO	62
Graphique 6 : Principaux marchés d’importation de la banane - Source : FAO	62
Graphique 7 : Origine des bananes du marché français - Sources : Douanes françaises – Recueil statistique banane 2017 ODEADOM	62
Graphique 8 : Consommation de bananes par pays de l’UE - Source : Plan de filière banane, décembre 2017, Association Interprofessionnelles de la banane	63
Graphique 9 : Evolution de la production de fruits et légumes dans les pays du bassin méditerranéen – Source : traitement Samarcande de données FAO (FAO Stat 2019)	65
Graphique 10 : Evolution du trafic du Marché International Saint-Charles à Perpignan - Source : CCI Pyrénées Orientales, « les Pyrénées orientales en quelques chiffres », 2018	70
Graphique 11 : Evolution des volumes de produits réfrigérés transportés par voie maritime – Source : Dynamar.....	75
Graphique 12 : Evolution de la répartition de la flotte de navires réfrigérés (Conventionnels / Porte-conteneurs) – Source : Dynamar	75
Graphique 13 : Capacité totale des navires conventionnels en service, par année de construction – Source : Dynamar	76
Graphique 14 : Trafic passagers Tanger-Port-Vendres 2004-2005 -Source : CCI.....	82
Graphique 15 : Statistique passagers GNV, port de Sète, source Port Sud de France	84
Graphique 16 : Répartition des trafics passagers (ferries) du port de Barcelone – Source : statistiques portuaires	85
Graphique 17 : Statistiques passagers aéroport de Perpignan - source Union des aéroports français ..	87
Graphique 18 : statistique passagers aéroport de Montpellier, source Union des aéroports français ...	87
Graphique 19 : Commerce extérieur de la région Occitanie par département – Source Douanes.....	91
Graphique 20 : Importations de la région Occitanie par zone géographique et par département – Source : Douanes.....	92
Graphique 21 : Exportations de la région Occitanie par zone géographique et par département – Source : Douanes.....	92
Graphique 22 : Importations de la région Occitanie par département et par pays africain – Source : Douanes	93
Graphique 23 : Export de la région Occitanie par département et pays africains – Source Douanes ...	94
Graphique 24 : Export de la région Occitanie par Département vers les pays desservis par la CF – Source : Douanes	95
Graphique 25 : Export de la région Occitanie par type de produits à destination des pays desservis par la Compagnie fruitière – Source : Douanes	96
Graphique 26 : Répartition des trafics de la région Occitanie à destination des pays desservis par la CF par département – Source : Douanes	97
Graphique 27 : Export de produits sous température contrôlée depuis la région Occitanie vers les pays desservis par la CF – Source : Douanes	97

Graphique 28 : Flux du commerce extérieur de la région Occitanie avec la Tunisie et l'Algérie. – Source : Douanes	98
Graphique 29 : Répartition des échanges avec l'Algérie et la Tunisie par département – Source : Douanes	98
Graphique 30 : Durée du trajet maritime entre les ports français et les ports Algériens et Tunisiens – Source : www.searates.com	99
Graphique 31 : Evolution des trafics de croisiéristes	102
Graphique 32 : Capacités en service et en commande par compagnie	102
Graphique 33 : Répartition des capacités de croisière par destination - Source : CLIA https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).pdf	103
Graphique 34 : Evolution du trafic croisières dans les ports membres de MedCruise – Source : MedCruise	104
<i>Graphique 35 : Evolution des escales sans les ports membres de MedCruise - Source : MedCruise..</i>	<i>104</i>
Graphique 36 : Capacité moyenne des paquebots escalant dans les ports membres de MedCruise – Source : MedCruise	104
Graphique 37 : Capacités déployées en Méditerranée par les compagnies susceptibles d'escalier en PO - Source : Cruise Management Consulting	105
Graphique 38 : Escales croisière sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux	106
Graphique 39 : Evolution du trafic croisière sur la côte Vermeille – Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux.....	106
Graphique 40 : Nombre d'escales sur la côte Vermeille de 2005 à 2019 - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux.....	107
Graphique 41 : Trafic croisière cumulé de 2005 à 2009 sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux.....	107
Graphique 42 : Capacité moyenne des paquebots escalant sur la Côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux.....	108
Graphique 43 : Situation du trafic croisières (Pax) dans les ports de Méditerranée occidentale - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données transmises par les gestionnaires des différentes autorités portuaires.	109
Graphique 44 : Evolution des nouvelles immatriculations de bateaux de plaisance en France entre 2000 et 2018 - Source DDTM bureau plaisance	112
Graphique 45 : Evolution des nouvelles immatriculations de bateaux de plaisance en France entre 2000 et 2018 en région Occitanie - Source DDTM bureau plaisance	112
Graphique 46 : Evolution du carnet de commande des Yachts à l'échelle internationale - Source : Super Yacht Intelligence.....	114
Graphique 47 : Les étapes importantes de l'histoire de la ville et leur impact sur la démographie locale depuis 1820 - Source, PLU Port-Vendres 2012.....	117
Graphique 48 : Evolution du prix du carburant marin entre 2005 et 2011 - Source FranceAgriMer ...	117
Graphique 49 : Evolution de la flotte Port-Vendres par zone de pêche (SIH, 2004-2018, Via Aqua 2019)	118
Graphique 50 : Evolution de la production française de sardines en Atlantique et en Méditerranée (Source : Via Aqua 2019 d'après FAO Fishstats)	118
Graphique 51 : Evolution des captures de poulpes à travers le monde (Ethic Ocean, 2019)	120
Graphique 52 : Evolution des quantités vendues par criée entre 2007 et 2016 – Source : PROEPP, 2018 et FranceAgriMer, 2017.	122

Graphique 53 : Evolution de la flottille de pêche d’Occitanie entre 2005 et 2015 (PROEPP (2018), SIH (2015)	123
Graphique 54 : Structure démographique de la flottille d’Occitanie en 2016 (PROEPP (2018), SIH (2016)	124
Graphique 55 : Evolution des trafics du port de Barcelone – Source : statistiques portuaires.....	141
<i>Graphique 56 : Trafic croisière Port-Mahon Source :</i> http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/APB_Memoria_Anuual_2018_web.pdf	149
<i>Graphique 57 : Trafic croisière aux Baléares - Source :</i> http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/APB_Memoria_Anuual_2018_web.pdf	149
Graphique 58 : Trafic croisière à Palamos - Source : http://ports.gencat.cat/dades-economiques-i-anuari-estadistic/	152
Graphique 59 : Trafic croisière à Roses - Source : http://ports.gencat.cat/dades-economiques-i-anuari-estadistic/	154
Graphique 60 : Trafic croisière à Sète	155
Graphique 61 : trafic croisière à Calvi - Source : Port de Bastia	157
Graphique 62 : Trafic croisière à Bastia – Source : Port de Bastia	158
Graphique 63 : trafic croisière à Portoferraio	159
Graphique 64 : Frais de port du paquebot « Club Med 2 » - Source : Cruise Management Consulting	160
Graphique 65 : Analyse comparative des tarifs plaisance par port et catégorie de bateaux - source : site des gestionnaires	164
Graphique 66 : Analyse comparative des tarifs plaisance par port et catégorie de bateaux - source : site des gestionnaires	164
Graphique 67 : Evolution des ventes à la criée de Port-la-Nouvelle (Source FranceAgriMer 2019)....	167
Graphique 68 : Escales croisière sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux	274
Graphique 69 : Trafic croisière cumulé de 2005 à 2009 sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux.....	276

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Réseau routier proche de Port-Vendres – Source : GéoPortail.....	18
Carte 2 : carte du comptage sur les routes du département des PO (TMJA en véhicules par jour) – Source : Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Résultats des comptages de circulation, février 2019	19
Carte 3 : accès routier au port de commerce de Port-Vendres – Source : Géoportail.....	20
Carte 4 : réseau ferroviaire des Pyrénées-Orientales – Source : SNCF Réseau (juin 2018).....	24
Carte 5 : Europe Africa Global Line Express – Service SS CAM_Med - Source : http://www.transitfruits-eagle.com/fr/ligne-atlantique	39
Carte 6 : Africa Express line – Service SS CAM_Med - Source : https://www.transitfruits-eagle.com/lignes-et-horaires/ligne-mediterranee/	39
Carte 7 : Pays exportateurs de fruits – Source : Dynamar	60
Carte 8 : Pays exportateurs de banane – Source : Dynamar.....	61
Carte 9 : Pays exportateurs d’agrumes – Source : Dynamar	63

Carte 10 : Pays exportateurs de fruits tropicaux – Source : Dynamar.....	64
Carte 11 : Pays exportateurs de légumes – Source : Dynamar	64
Carte 12 : Principaux flux de fruits et légumes en 2016 dans l’Ouest Méditerranée – Source : traitement FAO stat	66
Carte 13 : Principaux pays utilisateurs de navires conventionnels réfrigérés – Source : Dynamar.....	76
Carte 14 : Transport européen de passagers – Source : ISEMAR données 2016	81
Carte 15 : Passagers - liaisons maritimes et opérateurs	83
Carte 16 : Localisation des aéroports sur le territoire – Source : géoportail	86
Carte 17 : Services maritime méditerranée (RORO et OCTC) au départ des ports concurrents susceptibles de concurrencer l’hinterland de Port-Vendres pour du fret roulant – Source : Compagnies maritimes	90
Carte 18 : Répartition des petits métiers en Occitanie (PROEPP, 2018)	125
Carte 19 : Répartition des chalutiers en Occitanie (PROEPP, 2018, Via Aqua 2019).....	127
Carte 20 : Répartition des senneurs thoniers en Occitanie (PROEPP, 2018, Via Aqua 2019)	128
Carte 21 : Hinterland et connexions du port de Barcelone - Source : Documentation portuaire.....	140
Carte 22 : Localisation et usage des ports de pêche de la région Occitanie (PROEPP, 2018).....	195
Carte 23 : Statut juridique des ports et des sites de débarquement (PROEPP, 2018)	195
Carte 24 : Equipements collectifs d'appui à la prise en charge et à la mise en marché (PROEPP, 2018)	196
Carte 25 : Equipements collectifs de services aux navires (PROEPP, 2018).....	196
Carte 26 : Flux de commercialisation des produits en région Occitanie (PROEPP, 2018)	198

TABLE DES PHOTOS

Photo 1 : Photo historique du port de Port-Vendres	21
Photo 2 : voies ferrées dans l’enceinte du port de commerce – source : Samarcande, juin 2019	22
Photo 3 : voies d’accès ferroviaire au port de Port-Vendres– Source : Géoportail.....	22
Photo 4 : Source photo train des primeurs : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/le-train-de-primeurs-perpignan-rungis-obtient-un-sursis-jusqu-a-la-fin-de-l-ete_133752	26
Photo 5 : Parc conteneur/PL Port de Port Vendres	34
Photo 6 : illustration déchargement palettes	37
Photo 7 : Navire « Colombian Star » - Source : AEL.....	39
Photo 8 : Navire « Lady rose » - Source : AEL.....	39
Photo 9 : Magasin d’entreposage Port de Port-Vendres - Source : http://www.transitfruits-eagle.com/fr/transit-door-door	40
Photo 10 : Navire RoRo Aknoul – Source : CMA CGM.....	43
Photo 11 : Port-Vendres – Quai de débarquement.....	45
Photo 12 : Le Marché Saint-Charles de Perpignan – Source : Saint-Charles International	70
Photo 13 : Gare maritime Orsetti, port de Sète (http://www.sete.port.fr).....	84
Photo 14 : ferry Barcelone – Tanger, au port de Barcelone	85
Photo 15 : Navires de petite pêche à l’angle du quai François Joly et du quai Pierre Forgas (Source Via Aqua, 2019).....	124

Photo 16 : Lamparo et ses appareils le long du quai Fanal (Source Via Aqua, 2019).....	125
Photo 17 : Chalutier Marie-José Gabriel (Source J.P. Bazard, 2011)	126
Photo 18 : Senneurs en stationnement le long du quai de la Douane République (Source Via Aqua 2019)	127
<i>Photo 19 : Infrastructures croisière de Port-Mahon.....</i>	<i>148</i>
<i>Photo 20 : Port de Palamos.....</i>	<i>150</i>
Photo 21 : Photographie des espaces de vente directe et de stockage de matériel à Port-la-Nouvelle (Via Aqua 2019	168
Photo 22 : Photographie des espaces de stockage du matériel à Port- Vendres (Source GALPA Vidourle Camargue (2017)).....	202
Photo 23 : Photographie des espaces de vente directe Port- Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017)).....	203
Photo 24 : Vues du prolongement du quai, jouté par des bâtiments dédiés aux professionnels de la pêche	204
Photo 25 : Photographie des espaces de stockage du matériel à Port-Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017)).....	204
Photo 26 : Photographie des espaces de vente directe à Saint Cyprien (Via Aqua 2019)	205
Photo 27 : Photographie des espaces de stockage de matériel à Saint Cyprien (Via Aqua 2019)	205



Contexte | Objet de l'étude

1. LE CONTEXTE

Le port de Port-Vendres, propriété du Département des Pyrénées-Orientales, est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan depuis les années 60. Le renouvellement des concessions d'exploitation est en cours.

Le port et ses projets

Port-Vendres est un port mixte regroupant des activités de commerce, de croisière, de pêche et de plaisance. Il est situé au sud-est du département des Pyrénées-Orientales, à 30 km de Perpignan et à 20 km de l'Espagne. C'est un port naturel, imbriqué dans la ville, dont les activités croisière et grande plaisance contribuent aux retombées économiques et touristiques pour sa population, qui est multipliée par trois en haute saison pour atteindre jusque 12 000 habitants.

L'accès au port est limité à une taille de navires de 155 m de long et de 8 m de tirant d'eau et par son cercle d'évitage.

Les escales se font sur deux quais, le quai de la République (principalement en provenance du Maroc et les croisières) attendant à la gare maritime et le quai de la Presqu'île (navires sous température dirigée en provenance d'Afrique de l'Ouest) dont la rampe d'accès Ro-Ro n'est plus adaptée à l'évolution de la taille des navires.

Les quais sont à proximité immédiate des entrepôts du terminal fruitier (18 000 m² dont 17 000 m² Tc° dirigée) et d'un quai de chargement ferroviaire embranché. Le trafic est d'environ 300 000 tonnes/an (20 000 EVP/an). Le port dispose d'un terminal à conteneurs d'une capacité de stockage de 380 EVP et d'un terminal roulier (50PL) ainsi que d'une grue mobile (40t à 35m).

Le Département a lancé des études d'agrandissement des infrastructures avec le projet d'un troisième quai en lieu et place de l'actuel quai Dezoums. **L'objectif est de pérenniser et revitaliser les trafics portuaires** qui font la spécificité de Port-Vendres (hub d'importation des fruits et légumes) en favorisant la cohabitation et les synergies des parties prenantes et le développement de nouveaux trafics, notamment rouliers.



Figure 1 : Vue aérienne – Etude d'impact requalification quai Dezoums

Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique au 1^{er} trimestre 2017. Il prévoit notamment un nouveau quai de 170 m de long et 8,5 m de tirant d'eau, la construction d'un terre-plein de 10 700 m² équipé d'une grue mobile, la construction d'un nouvel hangar frigo et l'aménagement d'espaces de stationnement pour les poids lourds.

L'activité commerce

Port-Vendres a une situation stratégique et économique privilégiée comme port fruitier d'importation en proximité de structures logistiques multimodales connectées avec toute l'Europe (Grand Saint Charles, terminal ferroviaire de Perpignan, distriport du Boulou, aéroport de Perpignan-Rivesaltes, site logistique torremila, parc logistique « espace Entreprises Méditerranée » de Rivesaltes) et est reconnu pour la qualité de ses équipements et son savoir-faire.

Le port est directement relié à St Charles International par voie routière ou ferroviaire. L'autoroute ferroviaire depuis le Distriport du Boulou offre une alternative à l'hinterland du nord Europe.

Il est le second port français de Méditerranée spécialisé en fruits et légumes après Marseille. Les trafics sont historiquement assurés par deux grandes familles de produits sont :

- Les bananes d'Afrique de l'Ouest dont les trafics sont assurés par Transit fruits / La Compagnie fruitière (armement AEL) et réexpédiées vers les mûrisseries françaises et européennes. Le service hebdomadaire historique effectuée avec 4 navires une boucle Port-Vendres » Vado (ITA) » Agadir » Abidjan » Douala » Tema » Dakar » Port Vendres en 26 jours. La Compagnie fruitière utilise le port de Port-Vendres comme port d'import de bananes et de légumes pour le sud de la France (en dessous Bordeaux) et le port d'Anvers pour le nord de la France.
- Les primeurs du Maroc dont les trafics conteneurisés (reefers) qui étaient assurés dernièrement par CMA-CGM entre Agadir et Port-Vendres (Service Maroc West Med / AGAPOV), en saison hivernale et qui étaient très majoritairement à destination du marché Saint-Charles, en concurrence avec la route (via le Détroit de Gibraltar).
- Des signaux réellement alarmants, et notamment une tendance forte à l'érosion des marchés "traditionnels",
- Des facteurs plutôt encourageants, en partie lié à un engouement constant pour la mer et les pratiques nautiques associées,
- Et surtout l'émergence de nouvelles formes de pratique et de consommation du nautisme et la plaisance, qui offre de solides opportunités de développement pour les ports de plaisance, sous réserve de s'organiser pour les capter.

Ces évolutions commencent à impacter de manière significative les ports de plaisance, générant à la fois des inquiétudes mais également de formidables opportunités de développement à explorer. Elles imposent en tout cas de **revoir le modèle de fonctionnement et de développement pour s'adapter et anticiper ces évolutions.**

En dépit de ses atouts et marchés de niche, **Port-Vendres reste sur un marché très concurrentiel** avec notamment Marseille, les ports espagnols, mais aussi potentiellement des ports plus proches, dont certains ont bénéficié de larges programmes d'optimisation des infrastructures et équipements comme Sète (ex Terminal Agrexco).

L'activité croisière

Les prochaines années vont connaître une accélération du trafic croisière tirée par des commandes sans précédent de paquebots de croisière. Le marché de la croisière va donc mécaniquement passer de 26,5 millions à 40 millions de passagers dans les 5 ans à venir.

La Méditerranée est le second bassin de croisière au monde et va profiter pleinement de ce développement. Port-Vendres peut saisir cette opportunité pour développer son activité croisière en profitant en particulier du développement des compagnies de croisière positionnées sur les segments des paquebots expédition et luxe.

L'activité plaisance

Les marchés de la plaisance connaissent en France et à l'étranger des transformations importantes, avec à la fois :

L'analyse des marchés devra ainsi permettre de déterminer le rôle et le positionnement possible de Port-Vendres dans ces transformations du marché et identifier les réponses à apporter. Les travaux et réflexions devront se faire au travers d'une approche segmentée, s'intéressant aux différentes natures de clients actuels et potentiels. En effet, il est important que le nouveau modèle portuaire sorte d'une logique de "gestion d'emplacements" pour évoluer dans une vision d'offre de services pour ses différentes cibles de clientèles. Pour Port Vendres, une attention toute particulière devra être accordée aux marchés de l'escale et de la Grande Plaisance compte tenu des caractéristiques du port et de sa position dans son bassin de navigation.

L'activité de pêche

L'activité de pêche à Port-Vendres a considérablement régressé par rapport à ce qu'elle était dans les décennies précédentes.

On estime aujourd'hui à moins de 20 le nombre de navires de pêche travaillant régulièrement depuis Port-Vendres. A une exception près, un lamparo de 15 mètres, ces navires ne travaillent pas au-delà de la bande des 3 milles et sont des petits métiers (filet, ligne, casier). Ce sont des navires de petite taille (moins de 12 mètres), armés par 1 à 2 hommes d'équipage au

maximum, et présentant une moyenne d'âge importante (31 ans).

Les captures totales, estimées à moins de 600 tonnes en 2017, sont caractéristiques de la pêche méditerranéenne, avec une importante part de sardine et une gamme variée d'espèces typiques (poulpe, anchois, merlu, rouget, pageot, ...). Autrefois vendues sous criée, les débarques sont maintenant commercialisées en direct sur le quai par les pêcheurs ou via des mareyeurs faisant fonction de grossistes-détaillants, ou bien acheminées vers la criée de Port-la-Nouvelle pour une vente aux enchères. L'emploi directement lié à la filière et fixé à Port-Vendres ne se compte plus aujourd'hui qu'en quelques dizaines (pêcheurs et mareyeurs confondus).

2.OBJET DE L'ETUDE

Dans ce contexte, le Département des Pyrénées-Orientales a souhaité lancé une étude stratégique et de modélisation économique, fondée sur une analyse prospective du développement de l'ensemble des activités portuaires et connexes en fonction des évolutions engagées et des enjeux recensés. Pour parvenir à définir sa stratégie, le Département doit ainsi pouvoir :

- Apprécier le positionnement, la compétitivité et les perspectives de développement des activités du port à travers un diagnostic prospectif précis des différentes filières ;
- Identifier les conditions de consolidation des filières actuelles et de développement de nouvelles filières au regard de l'organisation de services logistiques performants pour étendre l'hinterland du port et répondre aux besoins des entreprises qui le compose ;
- Définir les enjeux, les objectifs et les orientations stratégiques qui répondent à la vocation du port de Port-Vendres et aux ambitions du groupement ;
- Traduire les orientations stratégiques en scénarios de trafics et de développement ;
- Evaluer l'état des infrastructures, superstructures et outillages actuels et en projet et estimer les besoins d'évolution et de renouvellement qui découleraient de la stratégie esquissée ;
- Inscrire le port de Port-Vendres dans une dynamique permanente de performance environnementale et d'amélioration de l'interface ville-port destinée à augmenter son acceptation vis-à-vis des populations et acteurs locaux ;
- Mesurer l'impact économique et financier des scénarios de développement ;
- Susciter la confiance des parties prenantes en valorisant une relation gagnant-gagnant permettant à chacun d'atteindre les objectifs d'efficacité économique et de préservation du cadre de vie.



Diagnostic prospectif

3. ANALYSE DE L'OFFRE

Le port de Port-Vendres accueille des activités liées au commerce, à la plaisance et à la pêche. Il est également un port d'escale pour la marine nationale et étrangère. Sous l'autorité portuaire du Conseil Départemental des Pyrénées orientales, la CCI de Perpignan est le concessionnaire historique depuis 1969 de l'ensemble des activités à travers deux concessions, dont le périmètre est délimité sur le plan ci-dessous, commerce (en jaune sur la carte) et plaisance/pêche (en bleu).

Les concessions avaient été octroyées pour une période de 50 ans jusqu'en 2019 et renouvelées sur une période courte de 3 ans jusqu'en 2022.



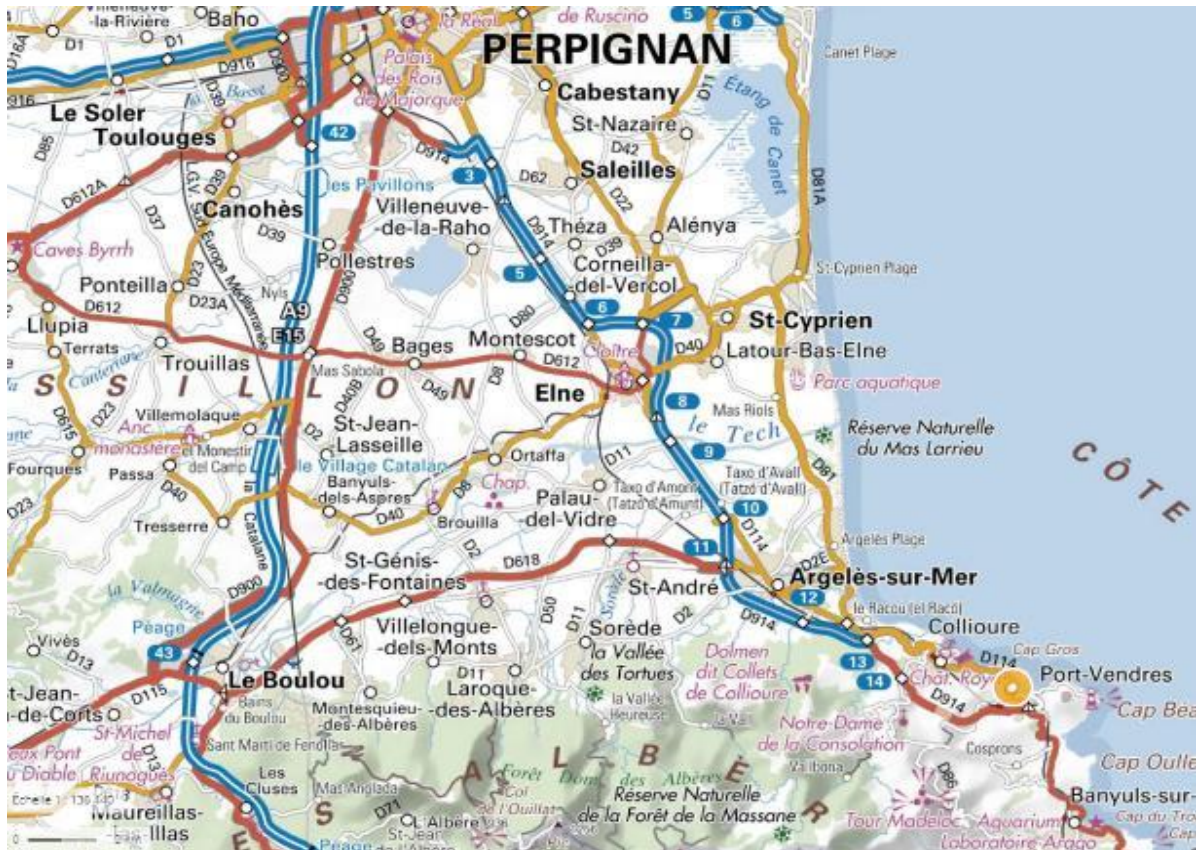
Figure 2 : Plan de délimitation des concessions portuaires

3.1 ACCESSIBILITE TERRESTRE ET OFFRE INTERMODALE

Acteurs interrogés

- SNCF Réseau – Monsieur Charles Lopez – Montpellier, juin 2019
- Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal – Monsieur Eric Gilbert (Directeur Général du terminal) – Perpignan, juin 2019
- VIIA – Daniel Lebreton (Directeur commercial) – Paris, aout 2019

3.1.1 ACCESSIBILITE ROUTIERE



Carte 1 : Réseau routier proche de Port-Vendres – Source : GéoPortail

Port-Vendres est essentiellement desservi au plan routier par la RD914 reliant Perpignan à la frontière espagnole à Cerbère. L'autre voie d'accès, la route littorale (RD114), est d'un gabarit plus limitant et se trouve également plus sinueuse : elle n'est utilisée pour l'essentiel que par les véhicules légers.

La RD914 est un axe structurant du département, particulièrement roulant, à 2x2 ou 2x1 entre Collioure et Port-Vendres. Elle a bénéficié de plusieurs aménagements qui ont amélioré son utilisation et permis une meilleure fluidité : déviation d'Argelès à partir de 1994, déviation d'Elne en 2001. La section Collioure – Port-Vendres est la plus limitante puisqu'à 2x1. L'échangeur de Port-Vendres marque la fin de l'aménagement de la RD914 vers le Sud. Les conditions topographiques et le caractère sensible du secteur (le Cap Béar) ont jusqu'à récemment freiné les projets. Mais un aménagement entre Port-Vendres et Paulille (Banyuls) a été autorisé par arrêté préfectoral en 2018¹.

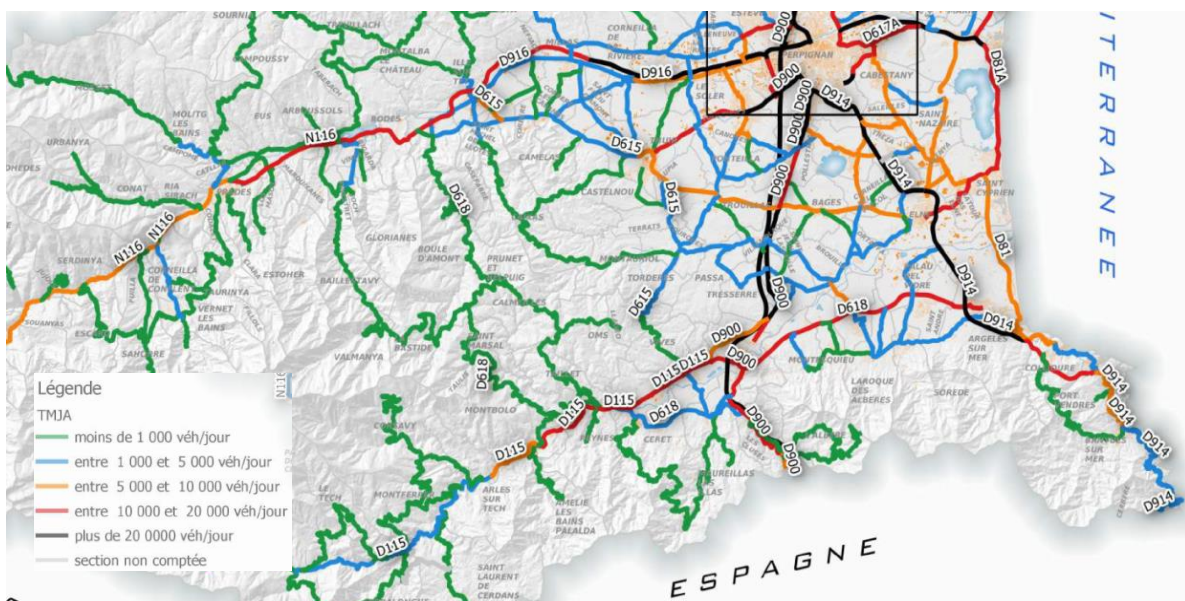
Concernant les circulations, les résultats des comptages de circulation réalisés par le Département des Pyrénées Orientales en 2018 donnent plusieurs informations intéressantes :

- La RD914 est un **axe à très fort trafic**, globalement supérieur à 20 000 véhicules/jours (Trafic Moyen Journalier Annuel), plus fort en se rapprochant de Perpignan. Du Sud au Nord, la Moyenne Journalière Annuelle est de 10 900 v/j au tunnel à Collioure (Tunnel d'en Raxat), puis passe à 21 200 v/j à Valmy et 33 400 v/j à Argelès Nord. Le trafic descend à 26 500 v/j à Elne Est du fait de la connexion avec la RD81 (échappée de trafic vers le littoral) et augmente de nouveau fortement à Saleilles Pont du Réart (Sud de Perpignan) à 46 000 v/j.
- L'entrée de Perpignan et la connexion avec le Marché Saint-Charles, qui est à l'Est de Perpignan, peut être contrainte par des ralentissements au niveau de la rocade Sud et de l'entrée du marché.

¹ http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ap_signe-5.pdf

Le temps de parcours entre Port-Vendres et Saint-Charles est habituellement de 45 minutes pouvant être maximisé à 1 heure.

- La **part de poids-lourds est en revanche faible**, de l'ordre de 3 à 5% (4,8% au maximum à Saleilles). Pour comparaison, la proportion de PL sur autoroute est estimée en France à 15% et entre 8 et 10% sur les autres axes.
- La **saisonnalité estivale maximise fortement les circulations** en augmentant les chiffres de 10 000 véhicules environ sur chaque poste de comptage. A Argelès par exemple, le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) passe de 33 400 v/j à 47 400 v/j.
- **Les trafics sont en augmentation entre 2014 et 2018**, surtout sur les sections Nord ; +400 v/j seulement à Collioure (tunnel d'en Raxat), mais + 2 000 v/j à Argelès, +5 800 v/j à Elne Nord et +3 500 v/j à Saleilles Pont du Réart.
- Au Sud de Port-Vendres, les trafics sur la RD914 sont beaucoup plus faibles, mais en rapport avec le caractère sinueux de l'infrastructure ; 1 700 v/j à Cerbère.



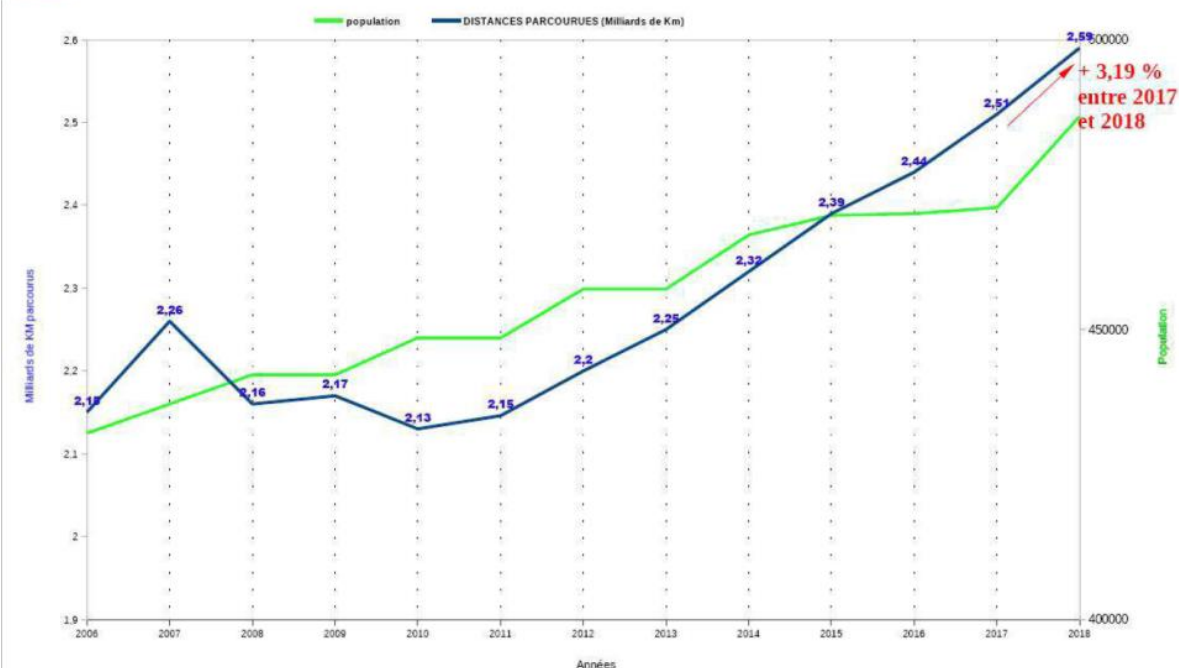
Carte 2 : carte du comptage sur les routes du département des PO (TMJA en véhicules par jour) – Source : Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Résultats des comptages de circulation, février 2019

La RD618 est l'autre axe structurant des relations routières de marchandises de Port-Vendres, permettant de rejoindre l'A9 sur 30 km en près de 30 minutes pour les liaisons avec l'Espagne. Elle est connectée à la RD914 au niveau d'Argelès. C'est une route express à 2x1 voies, dont le trafic est relativement dense, compris entre 10 et 15 000 v/j. La part PL y est faible ; 3,7% à St Génis Fontaine.

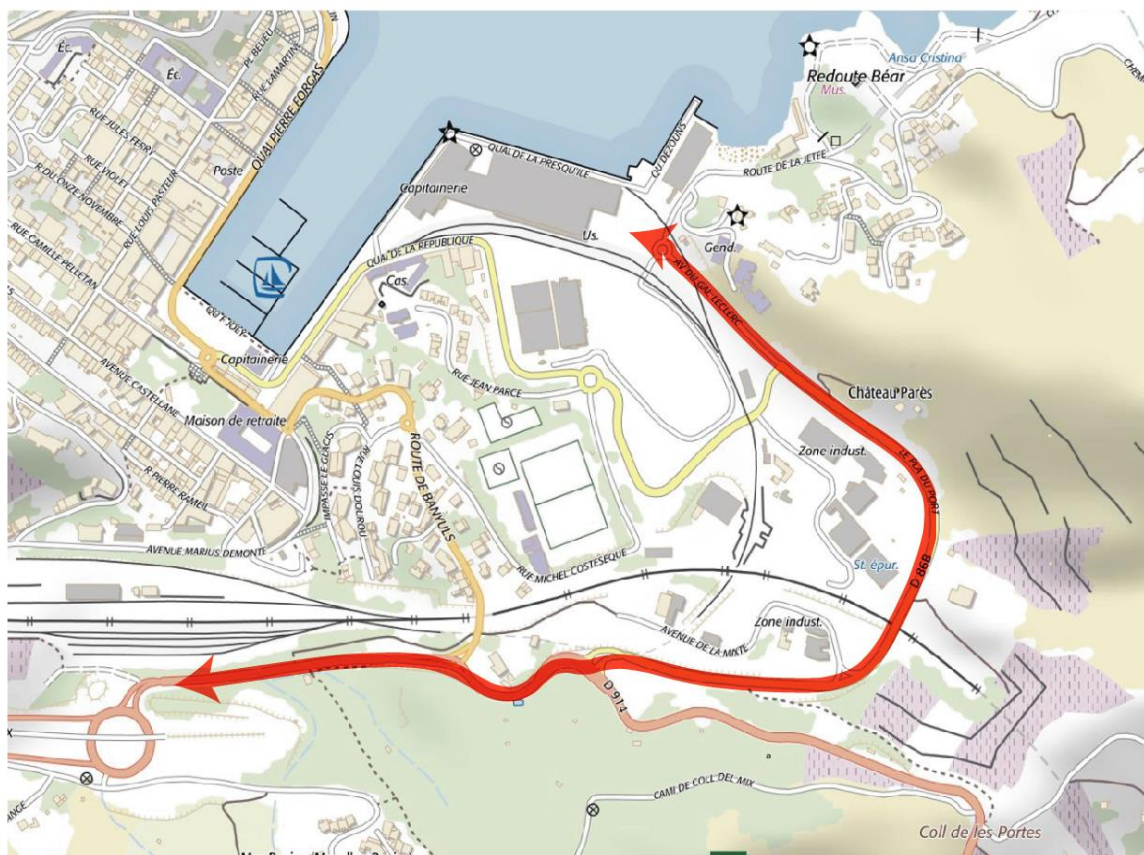
Au-delà de la RD914 et de la RD618, l'A9 est l'axe qui place le département des Pyrénées-Orientales au cœur du corridor rhodano-languedocien permettant à une large partie de l'Europe d'être reliée à la péninsule ibérique. Cet axe accueille près de 10 000 poids-lourds par jour avec une part de véhicules lourds importante, de près de 20%.

Depuis 2011, les trafics sur l'ensemble des RD du département ont fortement augmenté ; cette hausse a été de l'ordre de 2-3% chaque année. Comme le montre le graphique ci-dessus, l'évolution des distances parcourues au fil des ans sur les routes départementales des Pyrénées-Orientales en comparaison avec la croissance démographique indique un accroissement de l'utilisation du réseau supérieur à l'augmentation de la population.

Au bilan, la RD914 et la RD618 permettent de connecter Port-Vendres à l'A9 et à son hinterland de la façon la plus directe et rapide possible, sur une infrastructure adaptée et qui a donné lieu à plusieurs aménagements de capacité. Les circulations, notamment sur la RD914, restent néanmoins denses, en particulier en période estivale, et en augmentation, avec une fragilité en cas de blocage routier et d'absence d'itinéraire alternatif.



Graphique 1 : évolution des distances parcourues sur les routes départementales – Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Résultats des comptages de circulation, février 2019



Carte 3 : accès routier au port de commerce de Port-Vendres – Source : Géoportail

3.1.2 ACCESSIBILITE FERROVIAIRE

3.1.2.1 Caractéristique du réseau et de la desserte ferroviaire du port de Port-Vendres

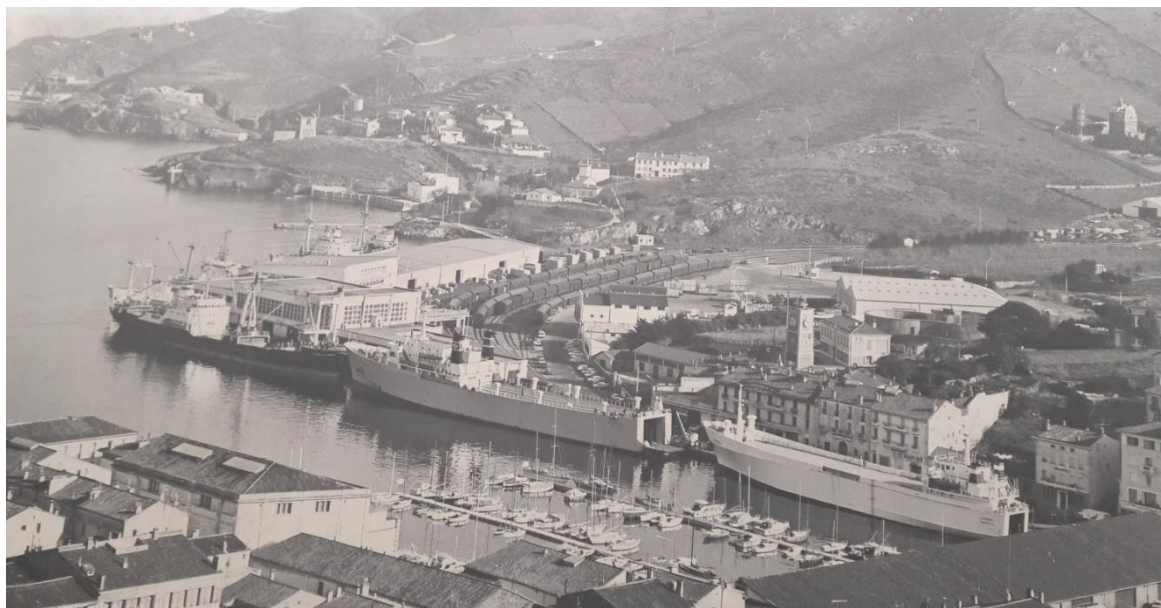


Photo 1 : Photo historique du port de Port-Vendres

Le port de Port-Vendres est historiquement **une infrastructure trimodale** : mer, route et fer. Le chemin de fer y était actif jusqu'en 2003 et assurait des trafics pour les utilisateurs du port. Même si elles ne sont plus utilisées aujourd'hui, les infrastructures ferroviaires sont toujours en place.

Le transport ferroviaire en 2019 n'est plus le même qu'au début des années 2000. Le trafic est en fort recul, les opérateurs ferroviaires, Fret SNCF en premier lieu, sont dans une situation économique et financière dégradée, l'offre de services ferroviaires se rétracte, en particulier pour les trafics diffus et les conditions de mise en place de nouvelles offres et de nouveaux moyens passe dorénavant par une garantie de viabilité économique (et donc d'un minimum de trafic) et financière (et donc d'une rentabilité durable du service). Un opérateur, quel qu'il soit, exigera une visibilité maximale sur le volume et la pérennité des trafics, les possibilités de massification et la cohérence des flux avec les moyens et contraintes spécifiques de l'exploitation ferroviaire, avant de s'engager dans une démarche qui nécessitera des investissements, notamment en matériel, et qui mobilisera des moyens opérationnels importants.

Par ailleurs, les conditions de mise en place éventuelle de ce type de trafic impliquent qu'un certain nombre de paramètres techniques soient réglés. Ils sont de trois niveaux :

- Les contraintes liées à la nature spécifique des produits transportés, les fruits et légumes, qui demandent un matériel sous température contrôlée ;
- Les contraintes liées à l'acheminement et en particulier ce qui concerne la taille des trains (nombre de wagons), l'équilibre des flux (retours à vide), la vitesse et les délais, qui pèsent autant sur la performance que sur les coûts en regard des coûts routiers ;
- Les contraintes liées aux opérations de rupture de charge sur l'embranchement ferroviaire du port (manutentions, transfert des marchandises, conditions de liaison ferroviaire entre le port et la ligne principale (notamment les problèmes de rampe qui obèrent les capacités d'acheminement des wagons...)).



Photo 2 : voies ferrées dans l'enceinte du port de commerce – source : Samarcande, juin 2019



Photo 3 : voies d'accès ferroviaire au port de Port-Vendres– Source : Géoportail

Au plan infrastructurel, la partie principale de la voie entre gare et port est une voie unique sous caténaire (en fait cette électrification dans le passé a peu servi) ; elle est en **forte rampe** vers la gare. La Direction Régionale Infrastructure SNCF donne une déclivité de 25,2 mm par mètre (pour information, la valeur standard maximum conseillée pour installations nouvelles se situe à 15 mm/m).

La voie entre PN1 et un premier tunnel sous voie ferrée est encore en territorialité maritime sur environ 150 mètres. La voie continue sur une soixantaine de mètres jusqu'au grand tunnel avant de rejoindre le plateau des voies de service de la gare SNCF de Port-Vendres. Le point de jonction de la voie remontant du port jusqu'à ces voies est situé à proximité après ce tunnel ; c'est un poste de manœuvre d'aiguilles, dit point B. Ce poste commande l'accès du port vers les voies de service et vers les autres voies.

TRAFIC FERROVIAIRE AU DEPART DE PORT VENDRES (source SNCF)						
Année	clients	tonnes fer	kTkm	distance	nombre wagons	tonnage moyen
1996	TRANSIT FRUITS	2300	1694	737	64	36
	PHILIPPE REY	465	397	854	17	27
1997	TRANSIT FRUITS	16717	14430	863	466	36
	TRANSWAGGON				7 w vides	
1998	TRANSIT FRUITS	16147	13593	842	467	35
	SIMBA FRANCE SA	1406	702	499	65	22
	CLTM	260	222	854	6	43

1999	TRANSIT FRUITS	10069	7887	783	371	27
2000	TRANSIT FRUITS	3681	3094	841	153	24
	REEFER TERMINAL SPA	672	529	787	21	32
2001	TRANSIT FRUITS	817	697	853	36	23
	SUNEXO	292	250	856	13	22
2002	TRANSIT FRUITS	291	248	852	13	22
2003	ARRET DU TRANSPORT FERROVIAIRE					

Tableau 1 : historique des trafics ferroviaires du port de Port-Vendres – Source : Samarcande

Le port de Port-Vendres a généré des trafics ferroviaires jusqu'en 2003. Ce trafic a été à son apogée en 1998 (538 wagons, environ 17 000 tonnes).

Selon SNCF Réseau **l'embranchement du port est aujourd'hui très dégradé**. Des travaux de remise en état sont indispensables, en particulier au niveau du tunnel et des passages à niveau. Le montant de ces travaux n'a jamais été chiffré, mais ils seraient probablement assez élevés. Néanmoins, ce coût de remise en état doit aussi être mesuré à la lumière des trafics potentiels que le port pourrait générer. Si ces trafics sont massifs et pérennes, une remise en état est envisageable.

L'embranchement est dans le domaine portuaire. Son entretien relève donc du gestionnaire du port. La limite entre l'embranchement et le RFN (Réseau Ferré National) est nommé « point frontière ». Il détermine les responsabilités de l'entretien de la voie et se trouve généralement après une aiguille ferroviaire. Ce point frontière est à l'entrée/sortie des voies du faisceau de Port-Vendres ville.

La politique actuelle de remise en état des lignes ferroviaires implique aujourd'hui une participation de l'embranché, mais des financements publics sont possibles. Auparavant, la connexion au RFN (Réseau Ferré National), c'est-à-dire la remise en état d'une voie de desserte, était à la charge 100% SNCF Réseau. Aujourd'hui, une participation est demandée à l'embranché industriel (ou portuaire). La répartition des frais se fait généralement à 50/50. Mais des négociations particulières peuvent amener à répartir de manière différente, au cas par cas.

Concernant un embranchement institutionnel, comme un embranchement portuaire, des enjeux d'aménagement peuvent être aisément avancés et d'autres financements institutionnels sont possibles (Conseil Régional, Département...). Les autorités publiques sont aussi parfois amenées à allouer des aides comme cela fut le cas en 2018 avec la contribution de la Région Occitanie aux travaux de remise en état de l'embranchement Perrier de Vergès. Plusieurs arguments ont justifié les travaux : des volumes importants (1 train par jour), un enjeu de fonctionnement d'un site de production d'eau en bouteilles (qui ne peut pas matériellement évacuer sa production uniquement par camion), un enjeu de développement du site (dans le but d'exporter la production vers les marchés asiatiques et américains).

D'une manière générale concernant la remise en état d'un embranchement ou d'une ligne ferroviaire, Il y a **une adéquation entre le coût de remise en état et le niveau de trafic attendu**. C'est aussi le cas des lignes capillaires fret. L'Etat peut financer à hauteur de 30% la remise en état d'une ligne. Le tour de table est complété par le ou les industriels embranchés, collectivité locales, intercommunalités...

La procédure de remise en état d'un embranchement est généralement de 2-3 ans entre la décision de réactivation de la ligne et la fin des travaux. Elle comprend 4 phases :

- 1^{ère} étape : décision de réactivation d'une ligne ou d'un embranchement par un industriel (ou un institutionnel)
- 2^{ème} étape : établissement d'un diagnostic de la voie, chiffrage des travaux en regard des trafics prévus, et établissement de différents scénarios de pérennité de la voie à 5, 10 et 15 ans (ce qui donne 3 enveloppes). L'embranché donne un engagement de volume de trafic ou une étude plus complète peut être faite sur le potentiel de la ligne.
- 3^{ème} étape : choix du scénario retenu, « tour de table » financier et établissement de convention de financement
- 4^{ème} étape : phase étude, appels d'offre et travaux.

Selon SNCF Réseau, le seuil minimal pour la réactivation d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) est de 2 trains par semaine. Aujourd'hui, le trafic Transit Fruit le plus important est à destination de la murisserie de Châteaurenard. Il est de l'ordre de 15 camions par semaine, ce qui fait un demi-train entier par semaine, soit seulement 2 trains entiers par mois. S'ajoute à ce déficit de volume un problème organisationnel, lié au rythme des livraisons. En effet, les envois entre Port-Vendres et Châteaurenard se font au coup par coup, à raison de 1, 2 voire 3 camions par jour en fonction de la demande de la murisserie et de son donneur d'ordre, la grande distribution. Or aujourd'hui, aucun opérateur ferroviaire n'accepterait de transporter que quelques wagons de bananes pour des raisons de coût d'exploitation.

Mais il y a d'autres obstacles à un transfert modal ; en premier lieu les murisseries ne sont pas embranchées, ce qui obligerait à une rupture de charge clairement inenvisageable. La question des retours à vide qui maximiserait les coûts de transport se pose également. Le faisceau ferroviaire de Port-Vendres gare n'est pas suffisamment long pour constituer plus d'un demi-train entier (un train entier ne pourrait être constitué qu'à Perpignan). La distance de transport entre Port-Vendres et Châteaurenard (300 km) est très courte pour le fret ferroviaire. Enfin, dans le cas de wagons chargés de conteneurs, le coût de mise au gabarit des tunnels entre le port et Port-Vendres gare serait encore plus élevé.

Ainsi, dans l'état actuel des trafics existants, des infrastructures ferroviaires et des organisations logistiques en flux tendu, et même si les volumes pouvaient le permettre, la réactivation de l'embranchement ne paraît pas justifiable.

Néanmoins, **le caractère embranché du port demeure un atout de compétitivité et une valeur ajoutée indéniable** pour attirer d'autres acteurs économiques pouvant utiliser le chemin de fer. Par la suite, encore faut-il répondre aux impératifs de fonctionnement du fret ferroviaire : flux massifiés, régularité de mise à disposition, équilibre des flux...



Concernant le réseau départemental et régional, il n'y a **pas d'enjeu capacitaire sur la ligne Perpignan - Cerbère** à double voie électrifiée. Cette ligne accueille des trafics mixtes voyageurs et fret. Des travaux de RVB (Remplacement Voie Ballast) sont programmés dans 2-3 ans.

Le fret qui y circule est important : 10 trains fret par jour, trafics internationaux Espagne - Allemagne et problématique de changement d'essieu ou de transbordement de marchandises à Cerbère Port-Bou, car l'écartement des voies est différent entre l'Espagne et la France. Il s'agit de trafics de voitures et pièces auto notamment. Il n'y aurait théoriquement pas de problème à accueillir un trafic supplémentaire venant de Port-Vendres sur cette ligne.

En revanche, **le contournement Nîmes - Montpellier (CNM) pose problème**. Le fret ferroviaire passe par la ligne nouvelle sans PN et sur un itinéraire sécurisé (clôturé). La ligne est mixte voyageur,

TGV et fret. Le problème a été déplacé sur les 2 goulets d'étranglement où la ligne nouvelle se connecte à la ligne classique. C'est le cas du point noir de Lattes.

De manière générale, tout l'arc méditerranéen fait actuellement l'objet de travaux d'amélioration du réseau par tronçons de voies et par sens. D'importants chantiers sont prévus dans les 5 prochaines années. Il y a de la capacité sur ces lignes, mais il peut y avoir des problèmes ponctuels de circulation et d'affectation de sillons aux horaires de pointe.

3.1.2.2 L'offre combinée et ferroviaire proche de Port-Vendres

L'espace catalan est actuellement particulièrement dynamique du point de vue de la reconfiguration de son offre ferroviaire, qu'elle soit conventionnelle ou intermodale. Mais grâce à son positionnement géographique de type « verrou » européen entre France et Espagne, et entre Pyrénées et Méditerranée, du fait également de paramètres d'infrastructure (écartement de voie différente entre la France et l'Espagne), la Catalogne a toujours été un territoire ferroviaire pour des trafics de desserte et surtout de transit.

La région se concentre surtout sur le développement de l'offre du **terminal de transport combiné de Perpignan Saint Charles** qui a donné lieu à un investissement de 40 M € et dont la SEM, Perpignan Saint Charles Conteneurs Terminal (PSCCT) a repris l'exploitation.

Le terminal dont les travaux ont commencé en janvier 2010, a été livré en janvier 2013, date à laquelle PSCCT (Perpignan Saint Charles Conteneurs Terminal) a repris la gestion. Il emploie 18 salariés, dont beaucoup travaillent sur des plages horaires restreintes. Il est de grande capacité, entièrement clos, compte 3 cours et 6 voies de 730m et 370m pouvant traiter 5 trains simultanément. Un parc de stationnement pour les véhicules récupérant les UTI stockées et un parc de semi-remorques en attente de train sont également présents.

En 2019, le terminal travaille pour 4 clients ayant mis en place 5 lignes :

- Novatrans : 2 lignes quotidiennes Perpignan-Dourges, via Toulouse et Bordeaux, Perpignan-Valenton (arrive à 10h, repart à 11h), via Avignon (prend/laisse) et Lyon, mais liaison de mauvaise qualité.
- Hupac : 1 ligne Perpignan-Anvers (6 fois/semaine) avec 10 UTI, reprises par le train Barcelone-Anvers (500 m auxquels on ajoute 300 m).
- TP Nova (Espagne), qui commercialise en Espagne sur Perpignan-Barcelone (10 camions/jour)
- DB Cargo : 1 ligne quotidienne Perpignan-Sarrebrück (trafic pour l'automobile notamment pour Bosch).

L'offre avec Paris est en revanche très insuffisante en raison de mauvais sillons ; le train arrive trop tard et part trop tôt, l'idéal étant de partir le soir et d'arriver le matin à Perpignan. Il y a une forte demande de TC à Perpignan : PSCCT estime un potentiel de 150 caisses/jour sur l'Île-de-France. Il n'y a pas de problème de marché, pas de problème de capacité, mais un problème de gestion de réseau. Le problème de desserte ferroviaire du chantier est lié à la voie unique qui dispose d'un block très ancien, ce qui pose un problème de gestion de l'infrastructure, le personnel qui gère les infrastructures du site n'en est pas responsable.

Le trafic a doublé en 5 ans ; il s'élève à 28 735 UTI transbordées en 2018. Le trafic prévisionnel pour 2019 est de 35 000 UTI. La capacité minimale du chantier est de 100 000 mouvements, mais PSCCT estime qu'il est possible de réaliser 200 000 et même 300 000 mouvements si le chantier était ouvert la nuit. Le CA est passé de 500 000 € en 2013 à 1,6 M€ en 2019 (prévisionnel).

Le terminal combiné n'est qu'une partie de la gare de marchandises de Perpignan qui compte d'autres offres conventionnelles :

- **Le train Perpignan-Rungis dit « train des primeurs »**, train réfrigéré de palettes qui vient d'être arrêté et qui ne transportait pas que des fruits et légumes. Le transfert envisagé de ce

trafic sur le transport combiné est sujet à négociations. Plusieurs problèmes sont à régler, notamment le choix de l'opérateur qui porterait une nouvelle offre, la rentabilité de la liaison en regard des investissements futurs sur le matériel, de la qualité et de la vitesse du train (140 km/h nécessaire), des horaires de départ et surtout d'arrivée au MIN de Rungis (besoin d'arriver au MIN de Rungis le plus tôt possible).

- **Rail Sider** (ex Transfesa), qui transporte quotidiennement des produits pondéreux comme de l'acier, des pièces métalliques, du papier... qui sous-loue à VIA un coupon mixte semi-UTI rattaché au train Barcelone-Bettembourg (10 wagons doubles-remorques, soit 330m + 10 wagons dédiés au transporteur autrichien Walter).



Photo 4 : Source photo train des primeurs : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/le-train-de-primeurs-perpignan-rungis-obtient-un-sursis-jusqu-a-la-fin-de-l-ete_133752

La plate-forme Perpignan/Le Boulou est un hub ferroviaire de massification vers/depuis l'Espagne et la Catalogne qui propose des services d'autoroute ferroviaire. Elle dispose d'un très bon accès routier, alors que l'accès à Barcelone est très compliqué : par exemple, un chauffeur routier peut faire 2 rotations vers Saragosse depuis Perpignan et seulement une depuis Barcelone.

La zone s'est développée grâce aux investissements de VIIA (filiale SNCF). La ligne s'est modernisée et le nombre de trains a progressé, avec actuellement 6 Allers-Retours par jour, 4 avec Bettembourg (Luxembourg) et 2 avec Calais. En delà de Bettembourg, une correspondance ferroviaire est possible vers Anvers, et au-delà de Calais vers Douvres, ce qui confère au Boulou un rôle de hub intermodal de dimension européenne.

L'autoroute ferroviaire du Boulou traite 50% de semi-remorques et 50% de caisses mobiles. Les relations avec Bettembourg sont amenées à progresser encore. En revanche, la zone logistique de Tressere au Nord du Boulou ne s'est jamais développée.

	OFFRE	TECHNIQUE	DATE D'OUVERTURE	TRAFIC FREQUENC E	OPERATEUR PORTEUR PROJET	CONNEXION POSSIBLE
Existant						
Saint-Charles	Perpignan - Dourges (via Toulouse, Bordeaux)	TCRR	Existant	6 A/R/sem	Novatrans	
	Perpignan - Valenton (via Avignon Lyon)	TCRR	Existant	6 A/R/sem	Novatrans	
	Perpignan - Anvers	TCRR	Existant	6 A/R/sem	Hupac	
	Perpignan - Barcelone	TCRR	Existant		TP Nova	
	Perpignan - Sarrebrück	TCRR	Existant		DB Cargo	
	Barcelone - Bettembourg Stop à Perpignan St-Charles	AF semi-remorque et conteneurs	Depuis février 2019	6 A/R/sem	VIIA	Anvers
	Perpignan - Rungis « Train des primeurs »	Conventionnelle	Arrêté fin 2019	1 A/R/j	Fret SNCF	
Perpignan - Bettembourg	Conventionnelle					
Le Boulou	Le Boulou - Bettembourg	AF semi-remorque et caisse mobile	Depuis 2007	4 A/R/j, 7/7j	VIIA, CFL	Anvers
	Le Boulou - Calais Stop à Macon depuis mars 2019	AF semi-remorque et caisse mobile	Depuis février 2016	Jusqu'à 2 A/R/j, 6/7j	VIIA	Douvres
Autre	Sète - Bettembourg Stop à Noisy-le-Sec	AF semi-remorque	Depuis octobre 2016	4 A/R/sem	VIIA, Ekol	Connexion vers Zeebrugge ?
En projet						
	Barcelone - Rungis	AF	A l'examen		SEMMARIS	
	Paris - Barcelone		2022			

Tableau 2 : Synthèse des relations intermodales et conventionnelles en juin 2019 - Sources : Samarcande, Entretien Terminal St-Charles, Cluster Occitanie juin 2019

D'autres offres intermodales sont projetées ou se sont mises en place à une échelle plus large :

- **Sète - Bettembourg**, liaison AF opérée par VIIA depuis 2016, proposant 3 allers/retours par semaine. Chaque train comprend 48 unités, qui sont des semi-remorques ou des conteneurs. Il s'agit aujourd'hui de flux origine Turquie ou Maghreb. Il y a peu de fruits et légumes.
- **L'offre de VIIA va se renforcer très prochainement (d'ici fin 2019) à Sète**, soit en fréquence soit en destination. Des travaux d'amélioration de capacité ferroviaires sont programmés (agrandissement, faisant passer le terminal de 2 à 3 voies). Le lien fonctionnel entre le terminal et le port de Sète est important : le terminal intermodal de Sète a l'avantage d'être sur le domaine portuaire.
- **Barcelone - Rungis**, projet d'une offre AF porté par la Semmaris, gestionnaire du MIN de Rungis. Le coût du projet serait de 100 millions d'euros : 37 millions pour adapter le terminal de Rungis, 45 millions pour le matériel roulant et 27 millions pour le terminal de Barcelone. La Semmaris chercherait des financements. 300 à 500 camions par jour seraient économisés, 3 à 5 aller / retours par jour avec 50 semi-remorques par train sont envisagés.
- **Barcelone - Paris** : liaison pour 2022, dans le cadre du projet « Multimodal Route Connecting Barcelona to Paris » financé à 50% par l'Union Européenne.

La liaison avec l'Espagne est importante, notamment la ligne nouvelle Figueras-Perpignan (LFP) gérée par la SNCF, l'ADIF et la RENFE. Dans un rayon de 200 km autour de Saint-Charles, notamment en

Espagne, les besoins sont largement supérieurs à l'offre existante. 15 à 16 000 PL franchissent la frontière chaque jour, soit l'équivalent de 400 trains par jour. En Espagne, depuis 10 ans cela va très vite. La ligne historique Perpignan-Barcelone à écartement UIC est adaptée pour les voyageurs, mais pas pour le fret, car tous les terminaux ne sont pas accessibles en écartement UIC du côté espagnol. De nouvelles offres émergent comme des offres directes Barcelone - Europe ; la DB envisage un Saragosse – Sarrebruck.

A noter que **Cerbère** accueille toujours une activité liée au changement d'essieux à la frontière qui se développe avec 2 ou 3 nouveaux trains au-delà de Barcelone par exemple avec Tarragone (chimie, carrelage).

Le corridor ferroviaire Andalousie-Méditerranée avance vite en Espagne avec la mise à l'écartement UIC ou troisième rail. Cela va permettre aux trafics de Catalogne et de Valence d'utiliser le ferroviaire. Cela peut être une opportunité pour Perpignan de massifier des trafics supplémentaires et de les réécarter sur Saint Charles. En avril 2018, deux consultations publiques ont été lancées dans le cadre de la coopération entre la France et l'Espagne pour le développement des services d'autoroute ferroviaire. Elles s'adressent aux acteurs intéressés par la mise en place de services d'autoroute ferroviaire². En mai 2019, les gros producteurs valenciens ont lancé un train pour Rotterdam et prévoit d'en lancer d'ici 3 ans vers Poznan (Pologne) et le Royaume-Uni.

Au bilan, l'offre ferroviaire intermodale (hors Installation Terminales embranchées) dans les Pyrénées-Orientales et sur les espaces voisins est importante et en reconfiguration. Des relations se développent, les trafics progressent et des projets émergent côté français et espagnol. Ce mouvement est porté par la demande du marché et des trafics transpyrénéens, et par le dynamisme des opérateurs combinés, notamment VIIA en France. En revanche, ceci souligne en négatif le déclin du fret conventionnel dont les difficultés du train des primeurs sont un exemple.

Port-Vendres est aujourd'hui faiblement concerné par cette offre intermodale. Quelques conteneurs traités par Transit Fruit sont épisodiquement acheminés au Boulou, où ils empruntent les services de l'Autoroute Ferroviaire Le Boulou – Bettembourg.

A l'avenir, si le trafic de conteneurs à Port-Vendres progresse (tendance à la conteneurisation), les flux entre le port et les terminaux devraient aussi augmenter. La performance d'une offre intermodale à Perpignan et au Boulou deviendra d'autant plus stratégique pour le port de Port-Vendres.

Mais cette performance doit aussi être évaluée par rapport à la concurrence, notamment du port de Sète qui cherche à augmenter son trafic conteneurisé et qui a l'avantage d'avoir un terminal intermodal au plus près, dans son domaine portuaire, alors que le trafic de Port-Vendres doit aller au Boulou ou à Perpignan à 30 km. Ce qui est péjorant n'est d'ailleurs pas tant la distance (peu importe de faire 10 ou 100 km) que la rupture de charge.

3.2 ETAT DES LIEUX OPERATIONNEL

3.2.1 ETAT DES LIEUX OPERATIONNEL (COMMERCE)

3.2.1.1 Conditions de desserte

Le site, tel qu'il est aujourd'hui, a fait l'objet d'adaptations au fur et à mesure des années, pour s'adapter aux besoins. D'une manière générale, toutes les zones de circulation sont adaptées au trafic en fonction de l'activité et notamment des charges roulantes.

² <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires>

Dans le diagnostic, il n'est pas mis en évidence de problèmes d'écoulements hydrauliques ou de besoins supplémentaires en réseaux, mais une mise à niveau des installations pourrait être réalisées.

Les voies routières

- **Le Terminal Fruitier** : plateforme retravaillée lors de la construction de l'extension du hangar en 2005, avec des voiries, des voies ferrées et du réseau de collecte des eaux pluviales.

La voie routière jouxte la dalle béton des voies ferrées. Ces voies routières sont circulables pour les poids lourds et pour la grue mobile, avec comme données de dimensionnement :

- Trafic du projet en 2005 : 100 PL/jour + 1 grue porte container/jour,
- Durée de vie de la chaussée : 20 ans
- Taux d'accroissement annuel du trafic : 0%
- Largeur utile pour le passage en travers des containers : 15m
- Devers maxi accepté par la grue : 1,5%
- Caractéristiques de la grue mobiles : essieux avant : 75T essieux arrière : 25T

NB : la durée de vie pour laquelle le dimensionnement a été fait arrive à terme en 2025.

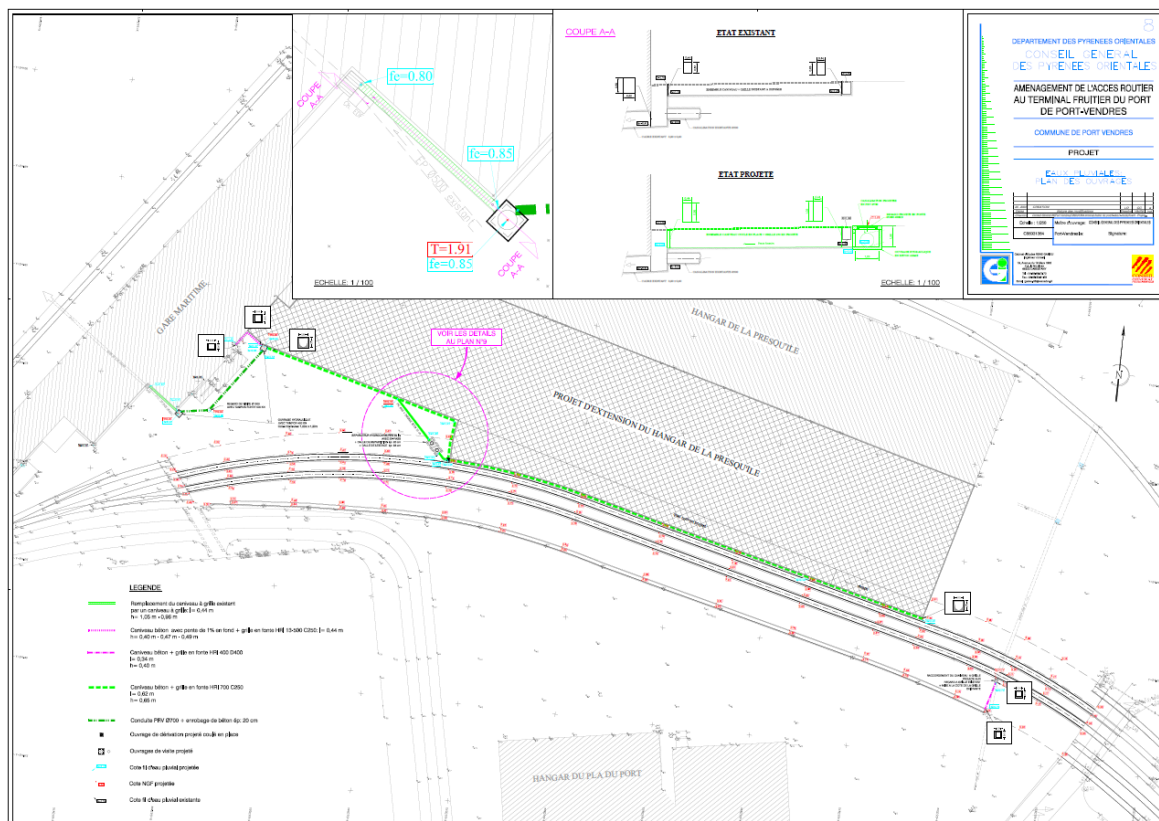


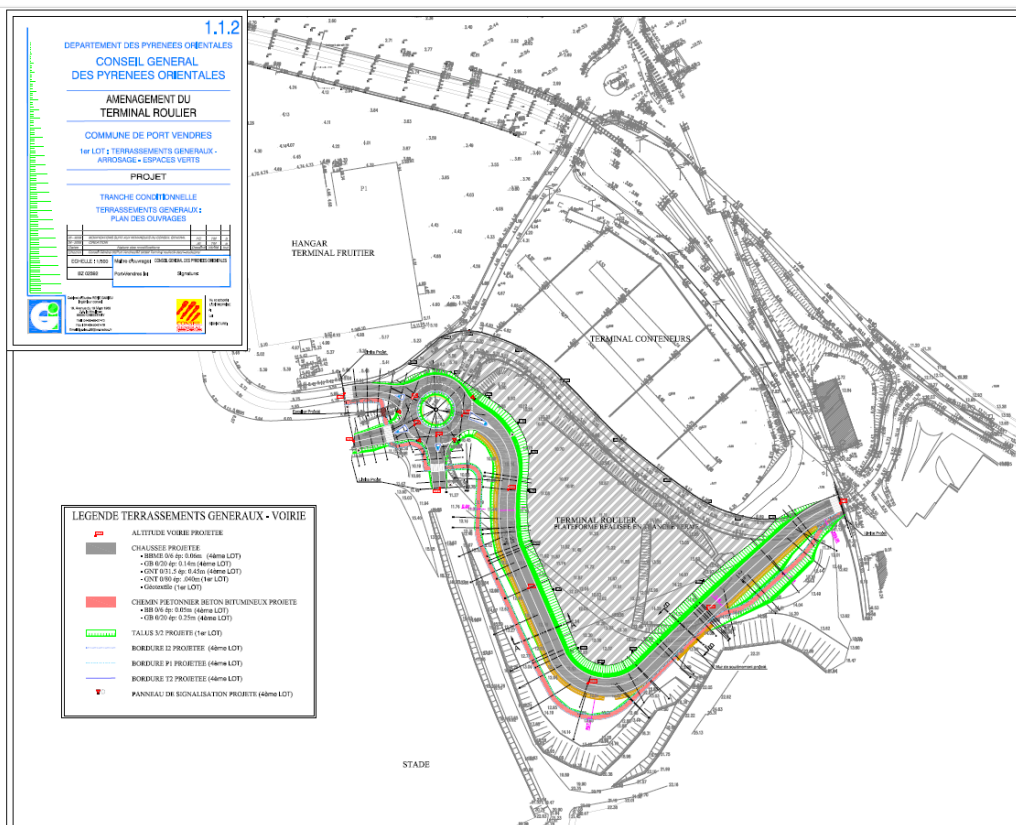
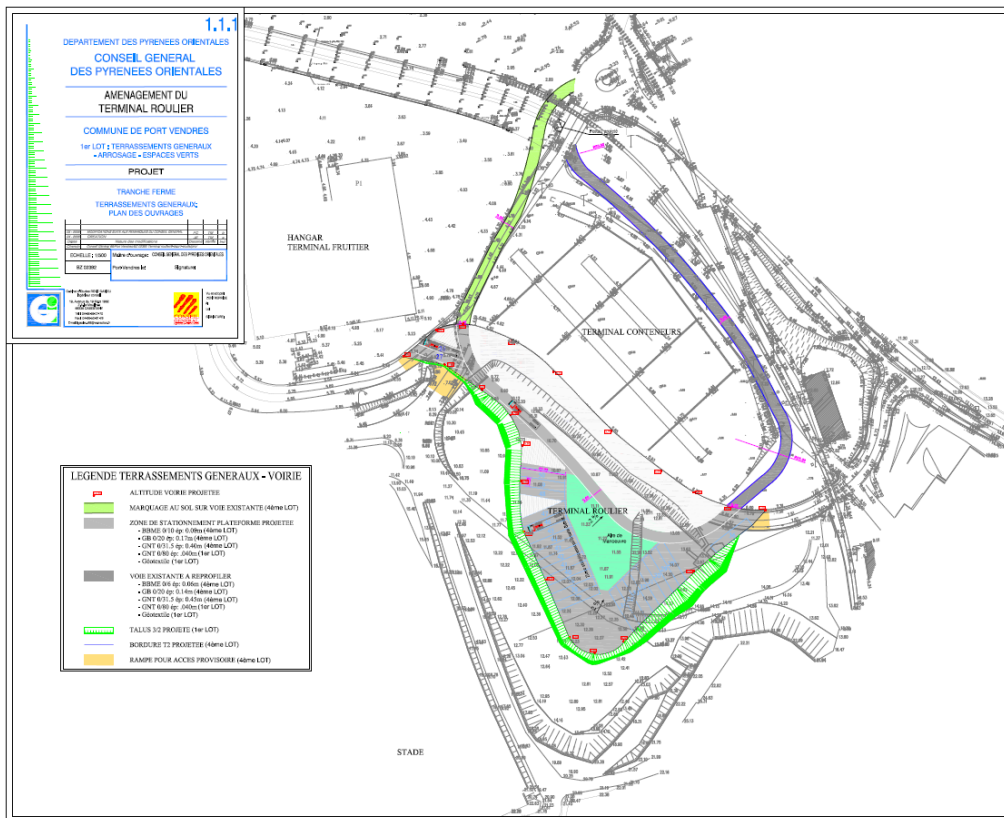
Figure 3 : Aménagement de l'accès routier – CD66

- **Le Terminal Roulier** : plateforme retravaillée en 2009, avec des structures lourdes, du traitement de sol en place et du réseau de collecte des eaux pluviales.

Sur la même base que le Terminal Fruitier, le dimensionnement des structures de chaussée est en compatibilité avec le trafic des semi-remorques et des chariots porte-conteneurs. Les largeurs de passage et les girations ont été étudiées pour s'adapter aux besoins.

- Sur ce parking de stockage de poids lourds, le nombre de places de stationnement est de 50 semi-remorques, de 4 m de large et de 20 m de long,
- Cette zone est en lien direct avec le Terminal à conteneurs pour leur stockage,
- Une aire de repos à côté des sanitaires est présente pour les chauffeurs,

- Une voie de circulation à sens unique permet le stationnement,
- Une voie de contournement, plus haute altimétriquement, en dehors du site clos, permet d'avoir une plateforme en lien direct avec le reste de l'exploitation (auparavant une voie communale traversée le site).





Les voies ferrées :

Deux voies ferrées réhabilitées longent le quai du hangar du Terminal Fruitier et sont en attente au niveau des anciennes voies ferrées qui étaient au nombre de 5. Ces voies ferrées sont circulables pour les poids lourds et pour la grue porte container.

Les rails sont noyés dans une dalle en béton armé de 50cm d'épaisseur et de 2,20m de large qui repose sur un corps de chaussée de 40 cm en GNT 0/31,5.

D'une manière générale le tracé des voies ferrées respecte les prescriptions de la SNCF :

- La distance entre le bord à quai et l'axe de la voie ferrée est de 1,655m,
- La distance à l'axe entre deux voies ferrées est au moins de 4,50m,
- Les deux voies ferrées sont horizontales,
- La largeur des dalles porteuses des rails est de 2,20m,
- La pente du profil en long des voies au droit du quai est de 1mm/m maxi,
- La distance entre l'axe des voies ferrées et le bord des voies routières est au moins de 2,98m,
- Le rayon de courbure est supérieur à 150m,

NB : d'anciennes voies ferrées sont encore présentes en bordure du Quai de la Presqu'île, mais elles ne sont plus fonctionnelles. Il en est de même pour les voies qui sont hors site, y compris dans le tunnel venant de la Gare de Port Vendres, sur lesquelles de gros travaux seraient nécessaires.



Clôture sécurité portuaire :

Une clôture ISPS en panneaux rigides de 2,50 m de hauteur avec des « bas volets » délimite le site afin de le sécuriser. Des portails avec contrôle d'accès sont présents, tant pour les piétons que pour les véhicules.

3.2.1.2 Présentation des accès, des infrastructures et des équipements



Accès nautique

L'accès nautique du port de commerce de Port Vendres se caractérise principalement par la limitation du cercle d'évitage aux navires de 155m de long et 8m de tirant d'eau, correspondant à des navires porte-conteneurs d'une capacité d'environ 1200 EVP.

Quais commerce

Les quais destinés à l'accueil des activités commerciales sont le quai de la presqu'île (210 ml), le quai de la République (120 ml) et le quai Dezoums (70ml).



Figure 4 : Quais actuels destinés aux activités commerciales à Port-Vendres – source : RC-2-a- Plan de la zone concédée +Délimitation des concessions + Quais.pdf

A quai, les limites sont les suivantes :

Postes	Accostage	Observations
Poste 1 RORO (quai Dezoums)	L max. 110 m TE max. 5,70 m	
Poste 2 RORO (quai de la presqu'île)	L max. 155 m TE max. 6,20 m	TE max limité à 6,20m entre les bollards n°1 et n°3 (8m au-delà)
Poste 2/3 (quai de la presqu'île)	L max. 155 m TE max. 8 m	TE max limité à 8m entre les bollards n°3 et n°13 (6,20m entres les bollards n°1 et n°3)
Poste 4/5 (quai de la presqu'île)	L max. 155 m TE max. 8 m	

Tableau 3 : Contraintes d'accès nautiques – Source : RPPP 2019

Le quai de la presqu'île (210 ml)

Le quai de la presqu'île est le quai principal du port de commerce de Port Vendres. Ce quai est en mauvais état (source CCI) et à 18mL seulement des entrepôts frigorifiques. L'état du quai et la proximité des entrepôts, ne permet pas la manutention navire à la grue mobile. La manutention sur ce quai est réalisée à la grue de bord.

Le quai est actuellement utilisé pour le service AEL et RoRo Monte d'Oro. En 2017 le service AEL a été manutentionné sur le quai de la presqu'île en moyenne 33h/escale soit un total de 1 718h/an(source Mouvements de navires 2017). Le service RoRo Monte d'Oro est opéré en moyenne 15h/escale soit ~180h/an (source Mouvements de navires 2017)

Sur une base de 24h/24 7j sur 7 soit 8 760h/an, le taux d'occupation du quai de la presqu'île est estimé à près de 22%, ce qui est inférieur au taux standard d'occupation d'un poste à quai qui est de l'ordre de 50-60%.

Avec une typologie de trafic similaire à 2018, la capacité théorique du quai est donc de 250 KT (volumes 2018) / (22%) x (50-60%) = 570 -681KT/an.

- **Le quai de la République** (120 ml) est le quai secondaire du port de commerce. Il est le quai principal pour l'accueil des navires de croisière et des navires de commerce sur les services Maroc (agrumes, fruits et légumes) son taux d'occupation était de 2,7% pour le commerce en 2017 (source Mouvements de navires 2017).
- **Le quai Dezoums** (70 ml) équipé d'une rampe RoRo, n'est plus utilisé depuis 2005.

Terre-pleins

Les caractéristiques du terre-plein sont les suivantes :

- Superficie : ~20 000m²
- Capacité statique : 386 EVP ~50 PL
- Prises reefers : 122

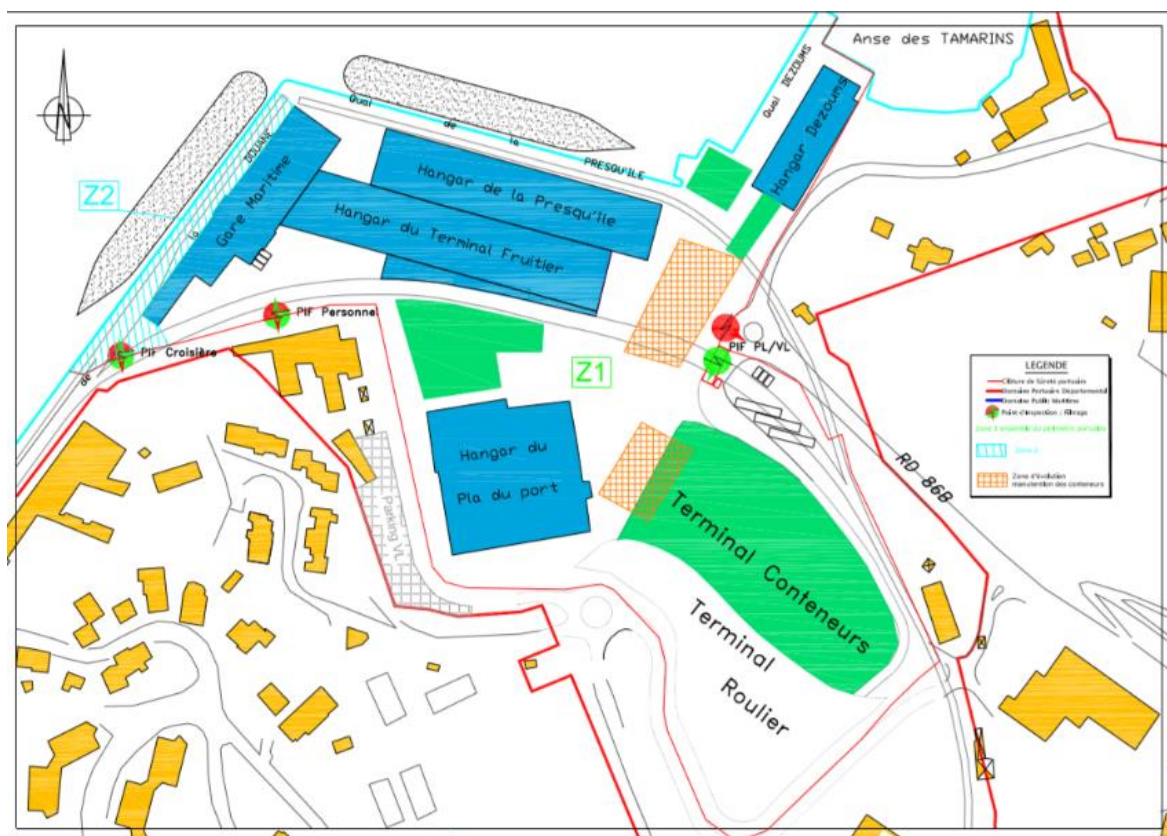


Figure 5 : Espaces d'activités terminal commerce

Les conteneurs sont opérés au reach stacker. Les emplacements PL sont généralement utilisés pour le stockage des conteneurs et des VL pour les RoRo.



Photo 5 : Parc conteneur/PL Port de Port Vendres

Les temps de séjour moyen des conteneurs sont les suivants³ :

- Reefer (40% du trafic conteneur) : 1 jour,
- Dry (20% du trafic conteneur) : 4 jours,
- Vides (40% du trafic conteneur) : 20 jours.

Sur cette base, le temps moyen de stockage des conteneurs sur le terre-plein est estimé à 9,2 jours. La capacité théorique de stockage des conteneurs suivant la même typologie se détermine par l'équation suivante :

$$\text{Capacité annuelle EVP} = \text{Nb EVP} \times \text{Taux d'occupation} \times 365 \text{ jours} / (\text{Temps de séjour} \times \text{Pic facteur})$$

En prenant un taux d'occupation moyen de 85% et un pic facteur de 1,2 (valeurs standards dans l'industrie des terminaux à conteneur)

La capacité théorique annuelle du parc conteneur est donc $(385 \text{ EVP} + 122 \text{ prises reefer} \times 2 \text{ EVP/prise}) \times 85\% \times 365 \text{ j} / (9.2 \text{ j} \times 1,2) =$ de 17 000 EVP. Le taux d'occupation du parc conteneur est donc de 73%.

• Entrepôts

Le port dispose de 18 000 m² d'entrepôts dont 16 600 m² d'entrepôts frigorifiques pour 17 cellules. La capacité statique est de 9 650 palettes.

³ Source : La Compagnie Fruitière



N° CELLULES	SURFACES (m ²)	CAPACITE (palettes)
1	650	540
2	1 350	860
3	600	300
4	800	470
5	600	360
6	800	470
7	1 200	700
8	600	400
9	600	450
10	1 350	600
11	1 500	850
12	1 800	1 000
13	1 350	750
14	700	400
15	700	400
16	1 350	700
17	650	400
Totaux	16 600	9 650

Figure 6 : Capacité de stockage des cellules réfrigérées - source CCI

Le temps de séjour moyen d'une palette est de 4 jours⁴.

	Temps de séjour (J)	Taux occupation	Pic facteur	Capacité statique palettes	Volume annuel palettes
Palettes	4	85%	1,2	9 650	623 732

La capacité théorique annuelle des entrepôts est donc de 623 732 palettes. Le taux d'occupation théorique des entrepôts est donc 24 %.

3.2.1.3 Organisation de la maintenance

● **Manutention à quai**

Depuis 2013, le port (la CCI) dispose d'une grue mobile portuaire qui n'est que très peu utilisée. Elle avait été financée dans la perspective du projet de nouveau quai Dezoums et servait au trafic Maroc sur le quai de la République qui avait été renforcé en conséquence. Elle sert toujours en dépannage lorsque les grues de bord des navires sont en panne.

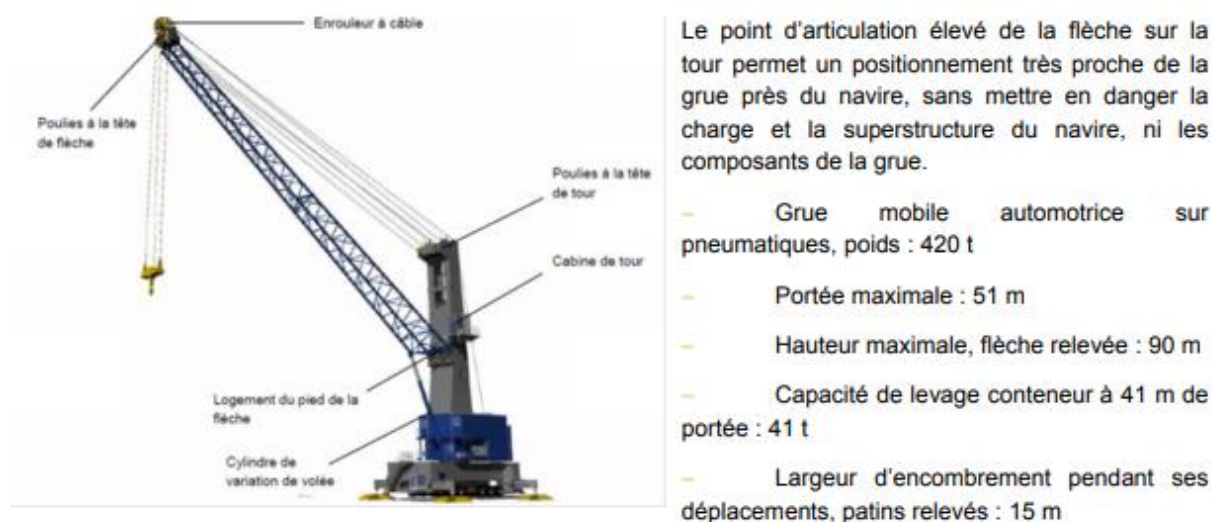


Figure 7 : Descriptif de la grue de Port-Vendres – Source : Port de Port-Vendres. Requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins /Dossier d'enquête publique

● **Les contraintes d'usage actuelles**

L'état de la structure du quai de la presqu'île ne permet pas à ce jour d'exploiter cette grue sur le service AEL. Parallèlement, la distance entre le bord à quai et les entrepôts (18m) n'est pas suffisante pour permettre de positionner la grue (emprise de 15m + 2m de distance/au quai = 17m) et de laisser circuler les camions, les reach stackers ou les élévateurs.

Les 18 m sont aussi trop justes pour permettre le demi-tour des reach stackers et des camions portuaires en toute sécurité tout en garantissant une bonne productivité.

⁴ Source : La Compagnie Fruitière

La distance standard entre le bord à quai et les entrepôts sur les terminaux conventionnels opérés à la grue mobile est de 27-30ml.

- **Les cadences de manutention**

La manutention est donc très majoritairement effectuée avec les grues de bord des navires dont les cadences moyenne de manutention sont d'environ 8 à 10 mouvements/h., contre 12 à 15 mouvements/h. avec une grue mobile. Les palettes sont généralement manutentionnées avec un cadre qui permet de regrouper 3 à 6 palettes par mouvement.



Photo 6 : illustration déchargement palettes

L'utilisation de grues de bord à la place de grues mobiles génère une baisse de la productivité navire d'environ 50% et limite de fait l'attractivité du port de Port-Vendres.

- **Manutention entrepôts**

Une fois les palettes posées sur le quai, elles sont reprises par des élévateurs qui les amènent à l'entrepôt frigorifique pour y être stockées. L'opérateur de manutention CLTM dispose de 50 chariots élévateurs entre 2t et 4t.

- **Manutention Parc conteneurs**

Le parc est opéré par la CLTM qui dispose de 2 reach stackers, 4 tracteurs portuaires MAFI avec remorques 45'. L'organisation actuelle du stockage des conteneurs à Port-Vendres sont régis par les éléments suivants :

- Les conteneurs pleins peuvent être stockés sur 4 hauteurs maximum et 4 largeurs,
- Les conteneurs vides sont stockés sur 5 hauteurs et 12 largeurs.

La cadence brute d'un reach stacker est de 25-30 mouvements/heure. Les deux reach stackers ont donc une cadence supérieure aux 2 grues de bord ou 2 grues mobiles et sont adaptés au faible trafic conteneur du port de Port-Vendres.

3.2.1.4 L'offre de services maritimes

3.2.1.4.1 Service régulier Afrique de l'Ouest

La Compagnie Fruitière possède 12 000 ha de plantation en Afrique. Cette surface est en augmentation régulière depuis plusieurs années et devrait probablement encore progresser. Le groupe est le plus grand producteur de bananes et d'ananas de la zone ACP (Afrique, Caraïbes et Pacifique). La **production annuelle est de l'ordre de 500 000 tonnes** dont 450 000 t de bananes, 30 000 t d'ananas, 10 000 de tomates du Sénégal et 10 000 t d'autres produits (haricots, mangues de Côte d'Ivoire et du Sénégal, etc.). La production est plus ou moins stable tout au long de l'année (faible saisonnalité, hormis pour les mangues).

La Compagnie Fruitière dessert le marché européen avec les deux services maritimes de sa filiale AEL (Africa Express Line), « SS CAM_MED » pour desservir la Méditerranée et « SS CAM_NORTH » pour la desserte de l'Europe du Nord. A la descente, les navires transportent des cargaisons générales, des machines, des voitures et des pièces d'automobiles, ainsi que des pommes de terre et des oignons (réfrigérés) en cale ou en conteneurs.

Africa Express Line exploite une flotte de sept grands navires conventionnels⁵ relativement récents, construits entre 1998 et 2010.

- Les plus grosses unités (13 200 tpl⁶ / 180 EVP) de la série des « C-STAR » sont déployées sur la route de l'Europe du Nord. Ces navires ont été jumboisés⁷ en 2013 avec une augmentation de leur capacité de +25% (ajout d'une nouvelle cale) afin de répondre à l'augmentation des volumes de production. En outre, AEL affrète également sur cette ligne un porte-conteneurs d'une capacité de 2 400 EVP et de 500 prises reefers.
- Les plus petites unités (10 600 tpl / 100 EVP) sont déployées sur la route méditerranéenne.
- L'entreprise dispose d'une flotte importante de conteneurs de 40 pieds, détenues et louées. En octobre 2017, elle a commandé 500 autres conteneurs à atmosphère contrôlée avec une technologie de surveillance à distance des conteneurs.

Service SS CAM_NORTH

Pour le Nord de l'Europe, les ports de Portsmouth et d'Anvers sont les points d'entrée vers l'Europe du Nord (ligne Atlantique) de la compagnie. Anvers alimente les murisseries Compagnie Fruitière du Nord de la France (Lille, Metz, Rungis, etc.).

La ligne Atlantique pèse pour 55% du marché alors que la ligne Méditerranée pèse pour 45%. Elle est opérée par 4 navires reefers « sister ships » dits « C-STAR⁸ » de 185 m de long auquel s'ajoute le porte-conteneurs « Mimmi schulte » de 188 m de long et d'une capacité de 2400 EVP.

⁵ Huit navires jusqu'en Juillet 2019 mais un navire de la ligne Méditerranée n'est plus affecté au service lié à la suppression de l'escale à Vado en Italie.

⁶ Tpl : Tonne de port en lourd

⁷ La jumboisation est une technique de construction navale consistant à agrandir substantiellement un navire déjà existant en allongeant sa coque.

⁸ Colombian Star, Costa Rican Star, Cote d'Ivoirian Star et Caribbean Star

La capacité en pontée est de 180 TEU sur les « C-STAR » et autant de prises reefer. Chaque navire est équipé de 4 cales de 4 entreponts chacune offrant 6520 m² d'espace disponible ainsi qu'une cale centrale spécialement dédiée aux conteneurs.

La boucle hebdomadaire dessert les ports de Anvers, Abidjan, Douala, Tema, Abidjan, Dakar, Portsmouth et Anvers.



Photo 7 : Navire « Colombian Star » - Source : AEL



Carte 5 : Europe Africa Global Line Express – Service SS CAM_Med - Source : <http://www.transitfruits-eagle.com/fr/ligne-atlantique>

Service SS CAM_MED

Port-Vendres est **la porte d'entrée Sud Europe des fruits et légumes**⁹ (essentiellement des bananes) en provenance des plantations africaines de la Compagnie fruitière. 80% de l'importation de fruits et légumes à Port-Vendres proviennent des plantations de la Compagnie Fruitière. La compagnie charge également pour le compte d'autres planteurs ou d'autres producteurs.



Photo 8 : Navire « Lady rose » - Source : AEL



Carte 6 : Africa Express line – Service SS CAM_Med - Source : <https://www.transitfruits-eagle.com/lignes-et-horaires/ligne-mediterranee/>

⁹ L'escale de Vado a été supprimée en juillet 2019

3 navires (4 navires avant juillet 2019) assurent la relation à la montée entre les 4 ports africains de Douala, Tema, Abidjan et Dakar et Port-Vendres ; Agadir étant ajouté à la descente.

Ces navires sont des « sister ships » réfrigérés conventionnels dits « LADY¹⁰ » de 143 m de long pour 22,70 m de large et avec un tirant d'eau maximum de 9m. Ces navires grésés sont chacun équipés de 4 cales et de 4 entreponts offrant 6 000 m² d'espaces disponibles. La fréquence d'accostage à Port-Vendres est de 1 navire par semaine. Les navires chargent sur 4 origines africaines :

- Douala Cameroun : 12 jours de trajet jusqu'à Port-Vendres
- Puis Tema Ghana : 11 jours
- Puis Abidjan Côte d'Ivoire : 9 jours
- Puis Dakar Sénégal : 5 jours

Un navire accostant à Port-Vendres décharge en moyenne 4 800 t de marchandises¹¹, dont 3 300 t conditionnées en palettes et 1 500 t en conteneurs. Les palettes sont exclusivement entreposées dans les cales à température contrôlée des navires. Toutes les marchandises transportées dans les cales sont des bananes. Les conteneurs quant à eux prennent place sur les ponts et transportent les autres marchandises et des palettes de bananes. Il y a en moyenne 68 conteneurs par navire, essentiellement des 40' (pour les fruits et légumes) et quelques 20' (cacao de Côte d'Ivoire). Mais l'écart d'emport des conteneurs peut aller de 25 à 96 unités. Sur ces 68 conteneurs de moyenne 58 sont pleins et seulement 10 sont vides. Il y a 20 palettes par conteneurs.

Pour les conteneurs, 3 options sont possibles :

- Un dépotage immédiat pour des livraisons par camion à la palette, par lot, et sans entreposage intermédiaire,
- Un branchement du conteneur pour son immobilisation provisoire dans le parc conteneur dans l'attente d'une livraison par plusieurs lots vers plusieurs clients (lors de l'arrivée des camions),
- Une expédition « door to door » c'est-à-dire le chargement immédiat du conteneur sur le camion pour une destination unique. Le « door to door » est peu fréquent (2% des volumes totaux).



Photo 9 : Magasin d'entreposage Port de Port-Vendres - Source : <http://www.transitfruits-eagle.com/fr/transit-door-door>

¹⁰ Lady Rose, Lady Rosebud et Lady Rosemary

¹¹ Source : Transit Fruits Port-Vendres

Le temps d'escale d'un navire est de 32-34 heures : arrivé à 6h du matin un mardi le « Lady » reprend la mer en milieu de matinée le mercredi. Une fois déchargées, les marchandises conditionnées en palettes vont être provisoirement entreposées dans les magasins du terminal fruitier de Transit Fruit où les camions viendront les récupérer « à la demande ». Les marchandises déchargées ne sont stockées au maximum que quelques jours sur le port (3-5 jours).

En 2018, le service AEL a traité 250 KT de fret à Port Vendres qui se caractérisent comme suit :

- 85% à l'import (210 Kt) et 15% à l'export (40 kt) ;
- 6 600 Conteneurs, soit 12 400 EVP en 2018 (ratio de 1,88 EVP par conteneur) ;
- Une moyenne de 4 800 t de marchandises par escale : 800 T à l'export et 4 000 T à l'import ;
- Les exports sont exclusivement en conteneurs Dry.

Les palettes sont exclusivement entreposées dans les cales à température contrôlée des navires. Toutes les marchandises transportées dans les cales sont des bananes.

Nous ne disposons pas de détail sur le nombre de conteneurs pleins/vides chargés et déchargés sur le service ainsi que le tonnage correspondant, mais sur la base de ratios standards, nous pouvons estimer ces chiffres. En considérant que les conteneurs sont majoritairement des 40' et que le tonnage moyen d'un 40' est de 25 T, les trafics du service AEL sont estimés comme suit :

- ~1 500 conteneurs 40' pleins Dry à l'export
- ~5 100 conteneurs 40' reefers par an.

En supposant que les conteneurs reefers sont déchargés pleins et rechargés à vide cela représente 2 550 conteneurs reefers pleins imports et 2 550 conteneurs reefers vides export. Soit ~65 000 T de fruits et légumes importés par conteneurs reefers et ~ 150 000 palettes de 1 T en 2018.

Le service AEL décharge en moyenne environ 3 000 palettes et 50 conteneurs Reefers pleins et charge 30 conteneurs pleins Dry et 50 conteneurs reefers vides par semaine

3.2.1.4.2 Services occasionnels RoRo

Depuis le 15/04/2018, le port est desservi par des escales spots depuis et vers Marseille par la Corsica Linea avec des navires rouliers mixtes. Le principal navire utilisé sur cette ligne est le navire RoRo « Monte D'Oro » de 145,6m de long, 25,7m de large et 6,30m de tirant d'eau. Il y a eu 10 escales en 2018 pour un tonnage total de 3 639 tonnes soit une moyenne de 400 VL par escale.

La Corsica Linea dessert Port-Vendres pour acheminer les véhicules de location vers la plateforme de stockage de Renault au Boulou.



Figure 8 : Navire ROPAX Monte d'Oro – Corsica Linea

Les anciens services conteneurisés

L'origine de la création de la ligne Agadir Port-Vendres était multiple : augmentation des trafics routiers entre le Maroc et l'Europe, augmentation des coûts routiers et traversée des camions entre Tanger et Gibraltar défallante. Fort de ce constat les principaux opérateurs ont cherché des alternatives maritimes conteneurisées. 3 d'entre eux se sont positionnés : IMTC, Maersk et CMA CGM, chacun ayant une ligne :

- L'armement marocain IMTC qui avait débuté son service en 2007 puis stoppé avec la faillite de l'entreprise en 2013 ;
- CMA-CGM a initié un service conteneurisé en 2010 qu'il a arrêté en 2016 avant de lancer en 2017 pour une saison un service roro entre Tanger et Port-Vendres. Les services conteneurisés étaient le service AGAPOV qui reliait en direct Agadir, Port Vendres (3,5 jours) et Marseille (5 jours) avec la rotation suivante : Casablanca, Agadir, Port Vendres, Marseille, Barcelone, Valence. En 2016, la Compagnie a également initié un nouveau service NADOR MED EXPRESS reliant Nador (région productrice de clémentines) à Port Vendres et Marseille.
- Maersk avait également initié un service pour une saison en 2007 entre Agadir et Port-Vendres.

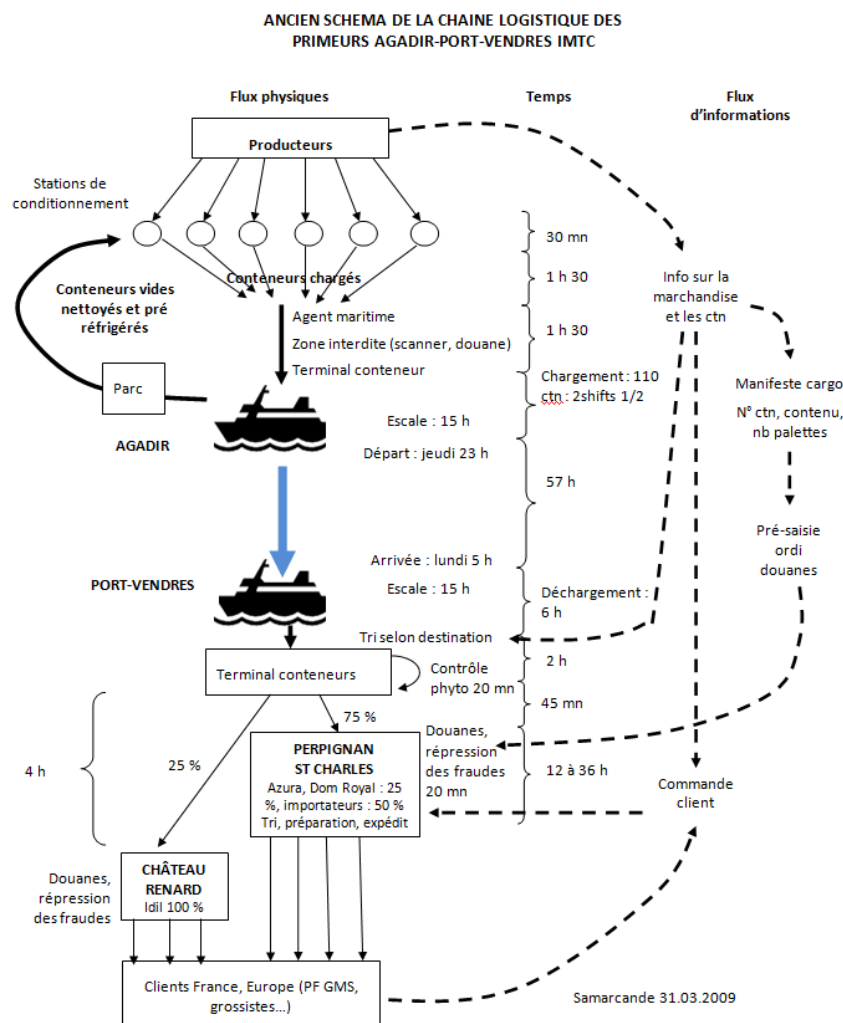


Figure 9 : Ancien schéma de la chaîne logistique des primeurs Agadir-Port Vendres (IMTC) – Traitement Samarcande

Maersk a rapidement stoppé son offre, ne réalisant qu'une seule saison. IMTC avait quant à lui des engagements avec des producteurs commercialisateurs. Il y avait notamment Azura pour 60 conteneurs par semaine. Mais en 2013, IMTC a rencontré de graves difficultés, qui l'ont forcée à interrompre ses activités. CMA-CGM qui était sans contrat fixe de remise a récupéré les clients d'IMTC. CMA-CGM a été actif pendant 6 ans sur cette relation entre 2010 et 2016. Les produits étaient notamment des tomates et des agrumes. Pour les tomates la commercialisation se faisait à l'arrivée à Saint-Charles : quand les conteneurs partaient d'Agadir les tomates n'étaient pas encore vendues. Du fait de sa nature périssable il y avait nécessité de partir avant la commercialisation de manière à avoir des tomates correctement mûres chez le destinataire.

Néanmoins, au fil des années, il y a eu baisse des taux de remplissage. En outre, des aménagements du port de Tanger Med ont grandement amélioré la compétitivité des relations tout route depuis Agadir (attractivité du TIR). Azura estime également que le problème se situait au niveau du chargement – déchargement des conteneurs : 1 jour pour le chargement à Agadir (conteneur prêt le jour A pour départ le jour B) et ½ journée pour le déchargement à Port-Vendres.

Aujourd'hui, CMA-CGM envisagerait toujours de relancer la relation, vers Port-Vendres ou vers un autre port (Marseille ?). Maersk serait également attentif pour reprendre une relation.

● *L'ancien service ro-ro « Morocco express »*

Le service MOROCCO EXPRESS (Tanger-Port Vendres) escalait toutes les semaines de fin Novembre à fin Mars. Ce service Roulier exploitait le navire Aknoul 122 m/22m et importait ~ 30 000 T de conteneurs Reefers d'Agadir.

Ce service opéré par CMA CGM avait été substitué au service conteneurisé de la même compagnie. Initié en 2017, il a été arrêté le 15 Janvier 2018 après peu de temps d'exploitation.



Photo 10 : Navire RoRo Aknoul – Source : CMA CGM

3.2.2 ETAT DES LIEUX OPERATIONNEL (PLAISANCE)

Le port de plaisance propose une offre complète, répondant aux différentes étapes liées à l'utilisation de son bateau et aux différentes clientèles.

Offre	Situation actuelle	Enjeux
Accès nautique au port	Un atout essentiel, avec un accès par tous les temps et pour des grosses unités à fort tirant d'eau	Un facteur d'attractivité à valoriser auprès des grandes unités
Amarrage du bateau	Les bateaux sont amarrés dans des conditions totalement satisfaisantes sur les secteurs actuels : ponton en bon état, plan d'eau abrité (sauf cas ponctuels), équipement satisfaisant des pontons en fluides ... Capacités saturées en raison de l'attractivité du port	L'attractivité du port justifie la recherche de solutions pour augmenter les capacités d'accueil, à flot (mobilisation autres secteurs en fonction du potentiel) et/ou à terre (port à sec)
Manutention du bateau	La zone technique dispose de plusieurs engins de manutention : - Un portique élévateur de 160 T, qui n'est pas utilisé par la plaisance mais uniquement par les grosses unités de pêche et les bateaux de travail - Deux chariots à fourche de 28 et 13 T. Ces engins sont utilisés pour la plaisance et d'autres usages. Ce type d'outil est très rarement utilisé pour la plaisance dans ces conditions là mais ne pose pas de problèmes particuliers a priori. Par contre, les horaires de manutention sont très contraignants	L'offre est sommaire, mais a priori suffisante pour lever la plupart des bateaux présents dans le port. Les unités particulières et de grande dimension peuvent être manutentionnées sur les ports voisins qui offrent des moyens performants et de qualité. En revanche, les horaires actuels sont très pénalisants, tant pour les particuliers que les entreprises.
Les espaces de travail à terre	L'offre actuelle pour la plaisance est limitée, car la zone est étroite, utilisée par d'autres filières maritimes et de piètre qualité. Les conditions de travail à terre sur les bateaux de plaisance ne sont pas totalement satisfaisantes	Les conditions de travail actuelles sur les bateaux ne sont pas satisfaisantes, mais là aussi, des offres de qualité existent sur des ports proches.
La filière professionnelle	Port Vendres accueille une entreprise du nautisme (BEAR Nautisme) qui propose une offre de services complète pour l'achat, la maintenance, l'entretien et l'hivernage des bateaux de plaisance. Le port accueille également des professionnels domiciliés dans d'autres ports du bassin	La filière professionnelle est limitée, mais suffisante pour gérer la flotte présente dans le port. Le professionnel local propose une gamme de prestations complète et qualitative. La proximité avec le pôle nautique de Canet put également permettre de répondre à des besoins spécifiques

<p>Les locaux</p>	<p>Les locaux administratifs, d'accueil des clients et les sanitaires associés sont bien placés mais apparaissent peu qualitatifs, voire obsolètes. Un projet de construction d'un nouveau bâtiment est envisagé. Le bâtiment actuel ne participe à qualifier le fond de port, pourtant stratégique pour la qualité urbaine du secteur.</p>	<p>Enjeu central de montée en gamme de l'offre de services et d'accueil des clients, couplé à un besoin de qualification de ce secteur stratégique au plan urbain.</p>
<p>Le stationnement automobile</p>	<p>Contrainte forte pour les clients du port, car il n'existe pas de stationnements réservés.</p>	<p>Enjeu central à intégrer dans une réflexion urbaine élargie à l'échelle de la Commune, notamment dans le traitement de son interface Ville / Port</p>

3.2.3 ETAT DES LIEUX OPERATIONNEL (CROISIERE)

3.2.3.1 L'offre pour les croisiéristes sur la côte Vermeille

Les paquebots qui escalent sur Port-Vendres peuvent opérer soit sur rade avec un service de tenders, soit en allant à quai si le paquebot est d'une longueur inférieure à 155m. Cette restriction est dictée par le diamètre du cercle d'évitage plus que par la longueur de quai. Un paquebot d'une longueur supérieure à 155m pourrait donc à priori accoster sur Port-Vendres mais cette manœuvre ne serait possible que par beau temps car le paquebot devrait éviter à l'extérieur du port.

Le port de Port-Vendres est le seul à disposer d'infrastructures dédiées à l'accueil des croisiéristes. De l'avis des personnes interrogées, ces infrastructures sont satisfaisantes pour l'accueil des croisiéristes. Tous félicitent les institutionnels pour la qualité d'accueil réservée aux croisiéristes et aux équipages lors d'escales de paquebots.

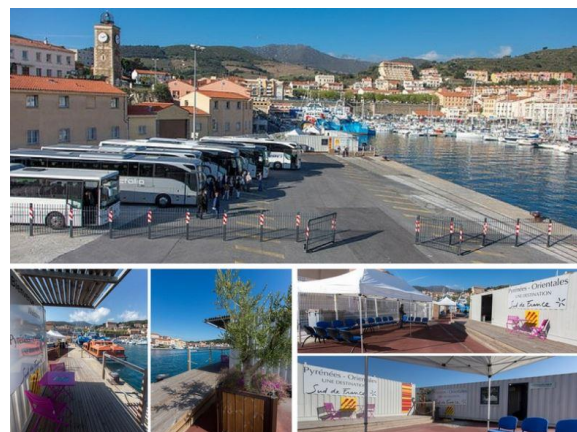


Photo 11 : Port-Vendres – Quai de débarquement

Après avoir visité la région et avoir interrogé de nombreux acteurs locaux, la destination croisière se présente comment suit :

● Collioure & Port-Vendres, une destination unique avec les options de débarquement suivantes :

- A quai sur Port-Vendres pour les paquebots d'une longueur jusqu'à 155m
- Sur rade de Port-Vendres
- Et sur rade de Collioure

Les mouillages de Port-Vendres et de Collioure sont exposés à la tramontane qui soulève un clapot qui peut rendre les opérations sur rade dangereuses. Dans ce cas, le Port-Argelès peut offrir une solution de repli. Le paquebot mouillant à proximité de l'entrée du port il est exposé au vent mais la mer de vent n'a le temps de se former ce qui permet des opérations sur rade.

Ces destinations permettent des excursions entre autres sur les destinations suivantes : Collioure, Perpignan, Céret et Carcassonne.

Ces deux escales permettent à la fois des programmes excursions riches et variés ainsi que des escales libres pour des passagers qui auront plaisir à profiter des charmes de Port-Vendres et tout particulièrement de Collioure.

Et Banyuls

Compte tenu de son éloignement de l'ensemble des destinations touristiques citées plus haut nous voyons plus la destination comme une escale à promouvoir avec un argumentaire un peu différent s'adressant à des compagnies qui escalent régulièrement sur Port-Vendres ou sur Collioure et qui cherchent une escale alternative à proposer sur certains itinéraires.

3.2.3.2 La problématique météo

Ce sont 220 escales de croisières qui ont été opérées normalement sur Port-Vendres et sur Collioure de 2005 à 2019. Pendant cette période, **9 escales ont été annulées pour des raisons météo, soit 4% des escales prévues**. Il s'agit des escales lors desquelles le paquebot s'est effectivement présenté sur rade de Collioure ou de Port-Vendres, a embarqué le pilote et a seulement ensuite pris la décision d'annuler l'escale compte tenu des conditions météo. Elles ne prennent pas en compte les escales qui ont été annulées quelques jours avant compte tenu de mauvaises conditions météo dans la région¹².

Les pilotes de Port-Vendres qui sont avec les agents maritimes les interlocuteurs privilégiés du Commandant lorsqu'ils montent à bord du paquebot ont identifié Port-Argelès comme escale de replis en cas de tramontane forte. **Jusqu'à maintenant aucun paquebot n'a accepté de basculer l'escale sur Port-Argelès et ils ont tous préféré annuler l'escale.**

Les raisons de cette situation sont de notre avis les suivantes :

- Absence d'une autorité maritime qui soutienne les recommandations du pilote ;
- En cas de basculement de l'escale de Port-Vendres ou de Collioure sur Port-Argelès, rien n'est à priori prévu pour les passagers individuels. Pour eux il s'agira donc d'un changement d'itinéraire ;
- Le Commandant n'a à priori pas été informé au préalable de cette possibilité et il n'a pas d'information sur la destination.

Les statistiques de vent au cap Bear sont précisées en annexe.

3.2.3.3 Le standard ISPS

Seul le port de Port-Vendres est certifié ISPS. On l'a vu lors des attentats du 11 septembre 2001, les Etats Unis ont voulu se protéger du risque qui consistait à voir une bombe entrer aux Etats Unis à bord d'un cargo. Sous leur impulsion des Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale ont adopté le 12 décembre 2002 le code ISPS qui se traduit en français par Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il s'applique pour tout navire de plus de 500 tonneaux de jauge brute effectuant un trafic international et donc à l'ensemble des paquebots.

Les Etats membres de l'OMI (dont la France) s'engagent donc à accueillir des paquebots uniquement dans des infrastructures portuaires qui auront été certifiées ISPS. Il se trouve que la France est l'un des rares pays de l'Union européenne à ne pas imposer systématiquement aux destinations de croisières

¹² Dans la pratique la compagnie essaie d'anticiper de telles décisions afin de pouvoir programmer l'escale dans une autre destination et éviter d'une part, la déception des passagers le matin de l'escale, mais aussi les frais liés aux annulations de dernière minute de l'ensemble des excursions.

l'application de cette réglementation. Un paquebot qui décide d'escaler dans une destination qui n'est pas certifiée ISPS peut le faire sous réserve qu'il mette alors en place une procédure de gestion de la sûreté à la place de la destination.

Dans la mesure où il y a volonté de la part de Collioure, de Banyuls et de Port-Argelès d'accueillir des paquebots de croisière il conviendrait que Port-Vendres soit moteur à l'obtention de cette certification ISPS pour ces destinations.

Les ports de la Côte Vermeille disposent de deux destinations distinctes :

- Collioure et Port-Vendres avec trois possibilités de débarquement pour les paquebots et un port de repli qui est Port-Argelès en cas de forte tramontane,
- Et Banyuls.

Ces 4 destinations devraient avoir une autorité commune qui aurait la charge de :

- Confirmer les réservations d'escales en accord avec une charte mise en place sur les 4 destinations confirmant la capacité maximum des paquebots que la destination peut accueillir et le nombre maximum de paquebots pouvant être accueillis sur chaque destination sur la Côte Vermeille simultanément ;
- Certifier le standard ISPS dans les 4 ports avec la mise en place d'une Zone Accès Restreinte temporaire mise en place lors des escales de paquebots ;
- Un standard d'accueil identique sur chaque destination ;
- En cas de basculement de l'escale vers Port-Argelès un système de navette de bus automatiquement mis en place entre Port-Argelès et la destination initiale du paquebot afin de ne pas pénaliser les passagers individuels ;
- Et l'autorité coordinatrice, en accord avec les pilotes et les acteurs locaux, définit des conditions dans lesquelles il est recommandé de déporter l'escale initialement à Port-Vendres ou Collioure. Cette recommandation serait officiellement communiquée aux agents maritimes et aux agents excursions au plus tard la veille de l'escale au matin, charge à eux de la communiquer au Commandant du paquebot et à la compagnie.

Cette situation permettrait de sécuriser les escales sur la Côte Vermeille et d'offrir des garanties à la compagnie et le bord en termes de qualité de prestation quel que soit le point de débarquement :

1. Une autorité portuaire qui garantit la sécurité avec les mêmes standards sur les différentes destinations,
2. Une destination qui assure la même qualité d'accueil sur tous les ports,
3. Et une destination qui accompagne l'armateur en mettant un service de navette gratuite en place en cas de changement du point de débarquement.

3.2.4 ETAT DES LIEUX OPERATIONNEL (PECHE)

En octobre 2019, 18 navires actifs à la pêche sont enregistrés par les services de l'état (DML) à Port-Vendres, employant régulièrement 40 à 45 marins. Aujourd'hui, seul 1 chalutier, 1 lamparo, 2 senneurs sont présents à Port-Vendres et une douzaine de petits métiers sont installés.

En 2014, la criée de Port-Vendres a fermé. La CCI de l'Aude a alors suggéré que la vente aux enchères se fasse à Port-la-Nouvelle et que Port-Vendres demeure un point de débarquement.

Un service de ramasse trois fois par semaine (lundi – mercredi et vendredi) a été mis en place à partir d'octobre 2019 afin de grouper les débarquements des Pyrénées Orientales mises en ventes à Port la Nouvelle, réduire le coût de transport et faire économiser du temps aux pêcheurs port-vendais.

La Région Occitanie finance, via le FEAMP, l'extension du service de ramassage sur les Pyrénées Orientales (acquisition d'un second camion).

La sécurisation de la fourniture de glace aux navires devrait être une autre action prioritaire engagée dès 2020. Le CD66 sera propriétaire de l'outil et la CCI 10 en sera gestionnaire.

Aujourd'hui à Port-Vendres la pêche -et donc la vente directe- sont disséminés sur le port : cela peut paraître incohérent dans une optique d'optimisation des espaces, mais c'est également un atout, car si on regroupe tous les pêcheurs au même endroit :

- Certains pourraient perdre leur clientèle
- Il y aura plus de concurrence, alors qu'aujourd'hui la ville est « partagée »
- Les petits métiers constituent un facteur d'attractivité du port. On peut considérer cette dispersion dans une optique de parcours touristique.

La fermeture de la criée en 2014 a sonné le glas du mareyage à Port-Vendres. Aujourd'hui il ne reste plus qu'un seul mareyeur à Port-Vendres. Situé dans un bâtiment à l'arrière de l'ancienne halle à marée, sa localisation est historique, mais aujourd'hui la part des poissons commercialisés issus de méditerranée est très faible, celle des poissons de Port-Vendres est anecdotique.

Un fumeur de produits de la mer s'est récemment installé à Port-Vendres. La gamme des produits est large et concerne des produits d'importation (Saumon, haddock...) mais aussi de la côte atlantique et de méditerranée. Le développement d'une gamme de produits locaux pourrait être envisagée.

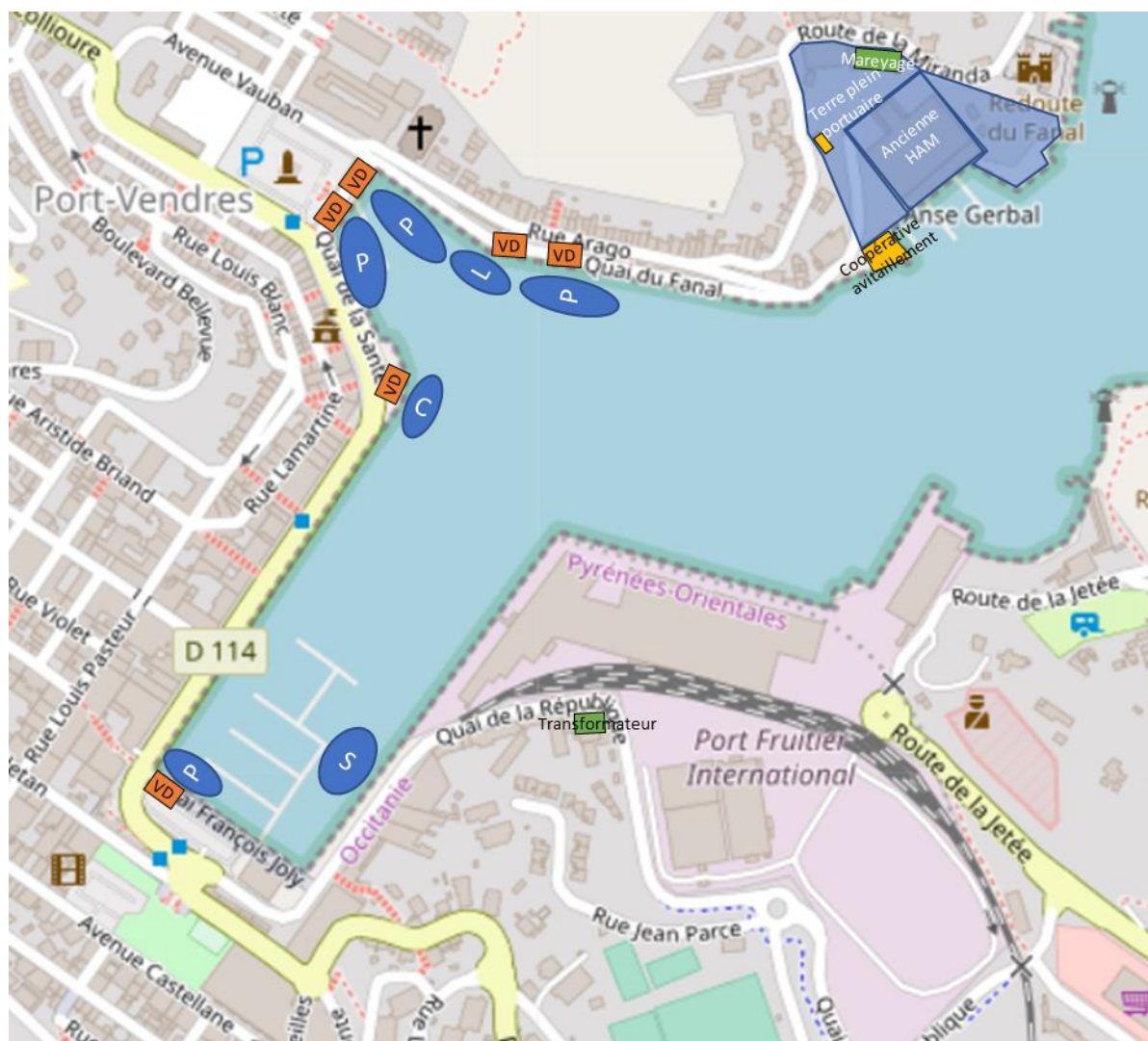


Figure 10 : Répartition des activités et outils halieutiques à Port-Vendres (Via Aqua 2019) (P = petits métiers, C = chalutier, S = senneurs, L = Lamparo, VD = vente directe organisée)

3.3 SERVICES PORTUAIRES ET SERVICES PUBLICS PRESENTS AU PORT

Le concessionnaire exploite les outillages publics, ainsi que les infrastructures terrains et bâtiments concédés :

- Pour le commerce : des bâtiments et des hangars frigorifiques, une grue à conteneurs, des terre-pleins portuaires,
- Pour la plaisance : des anneaux et appontements, un bâtiment d'accueil avec club-house,
- Pour la pêche : une halle de débarquement pêche, une zone de carénage, un portique de manutention, des anneaux et appontements, divers bâtiments support d'activité.

Ses prestations, services et produits traités sont vendus aux pêcheurs, mareyeurs, plaisanciers et chantiers navals, compagnies maritimes, entreprises de manutention, sur la base d'un barème approuvé.

La Communauté de Communes, dispose des compétences économie, tourisme, eau potable, eaux usées, éclairage public et déchets. Elle est signataire de la Convention de Coopération pour l'aménagement de l'interface Ville-Port.

La Commune de Port-Vendres, également signataire, est en charge notamment des compétences d'urbanisme, de police et d'animation urbaine, très importantes dans le cas de Port-Vendres avec un port ancien enchâssé dans la ville.

3.3.1 COMMERCE

Pour l'activité commerce, d'autres fonctions sont exercées sur le Port :

- La compagnie maritime, affréteur du navire fait appel à divers prestataires dans le port,
- La manutention portuaire, activité exercée pour le compte des compagnies maritimes, et des logisticiens, consiste à décharger le navire, à rentrer la marchandise dans les hangars ou sur parc, et à charger ensuite les camions pour l'import, et en sens inverse pour l'export.
- Les activités d'agent maritime, de consignataire en douane, de logisticien sont connexes, et effectuées pour le compte des compagnies maritimes
- La station de pilotage a pour mission d'apporter conseil et assistance aux navires pour leurs manœuvres. Cette activité est rémunérée par les compagnies maritimes, mais commissionnée par l'Etat.
- La station effectue également deux activités du domaine concurrentiel, le lamanage et l'aide à la manœuvre ; il n'y a pas de remorquage à Port-Vendres.

3.3.2 PLAISANCE

L'offre de service peut être qualifiée de sommaire, mais globalement suffisante pour garantir les services de base liés à la propriété d'un bateau. Cette situation est d'autant moins problématique que des ports structurants et dotés d'une offre de service et professionnelle importante se situent à proximité immédiate de Port Vendres, garantissant les compléments de services nécessaires aux besoins.

3.3.3 PECHE

Pour la pêche, le poisson peut soit être vendu directement par le pêcheur à un acheteur connu (mareyeur, particulier, restaurateur), soit être mis sur le marché par le concessionnaire pour une vente aux enchères, à la criée de Port la Nouvelle.

3.4 ANALYSE DES EMPLOIS PORTUAIRES PORT-VENDRAIS

3.4.1 LES APPROCHES METHODOLOGIQUES

Deux méthodes d'évaluation existent en France pour évaluer les retombées socio-économiques des ports :

3.4.1.1 La méthode classique ou approche déterritorialisée

- Cette **méthode** repose sur l'estimation d'emplois directs, indirects et induits. Cette approche s'apparente à une approche de filière par laquelle on estime la part des emplois générés par l'activité portuaire auprès des acteurs de 1er jusqu'au nième rang (fournisseurs, sous-traitants etc.) selon les filières concernées. De fait, les établissements retenus peuvent être géographiquement très éloignés du périmètre et de la zone d'emploi portuaire.
- Pour l'évaluation des **retombées directes**, les données sont collectées par questionnaire auprès des acteurs concernés et à défaut recherchées auprès d'autres supports (notamment pour les ratios financiers de chiffre d'affaires et valeur ajoutée). Un taux de dépendance au port est ensuite défini pour chacune des filières ou activités et appliqué aux emplois et ratios financiers des entreprises concernées.
- Pour l'évaluation des **retombées indirectes**, il n'existe pas de méthode homogène. Selon les études, deux définitions sont proposées (non exclusives l'une de l'autre)
 - Une définition « financière » fondée sur l'évaluation de l'emploi généré chez les sous-traitants et/ou les fournisseurs : Est considéré comme emploi indirect l'emploi correspondant au montant des achats/sous traitance converti en emploi (en prenant une quote part de la masse salariale moyenne sur le montant des achats). La limite de l'exercice (en dehors de l'utilisation de ratios moyens) est que l'on ne peut pas localiser précisément ces emplois indirects, sans recourir à des enquêtes permettant d'identifier les zones d'approvisionnements et la part relative de ces zones dans une perspective géographique. On peut cependant le calculer.
 - Une définition plus adaptée aux fonctions logistique et transport et qui renvoie à la notion de dépendance entre entreprises, ou d'attractivité. La question serait « quelle part des emplois d'autres entreprises que celles du port existent parce que ce dernier leur offre des services transport et logistique. Cette définition a, par exemple, été utilisée par le Port de Marseille. La limite de l'exercice est qu'il faut recourir à des enquêtes nombreuses et précises (échantillonnage important) pour obtenir des résultats. L'autre limite est que rien ne permet d'affirmer que, sans l'infrastructure en question, les entreprises ne pourraient pas travailler.
- L'évaluation des **retombées induites** correspond aux dépenses des salariés des activités directes et indirectes injectées dans l'économie locale et faisant vivre différents secteurs d'activités (commerce, services à la personne, etc.).

3.4.1.2 La méthode par cluster ou approche territoriale

- Cette méthodologie repose sur la notion de cluster maritime et de cluster industriel. Ces derniers regroupent d'une part, les activités industrielles et logistiques incluses dans le périmètre portuaire et, d'autre part, les activités de services (services aux navires, services à la marchandise, gestion du port, pêche réparation navale) incluses dans la zone d'emploi du port concerné. Cette approche développée par l'INSEE tend à se déployer notamment dans les Grands ports Maritimes mais aussi dans les évaluations de retombées à l'échelle de façade portuaire (ex : la façade Manche Mer du Nord de Douarnenez à Calais).
- Cette méthode n'est pas à l'avantage des « petits ports » disposant de peu de foncier et donc peu d'acteurs implantés sur le domaine portuaire.
- Les données sont collectées dans les bases de données de l'INSEE (Fichiers CLAP et Fichier Economique Enrichi) partiellement en « open data ».

3.4.2 L'ÉVALUATION DES EMPLOIS GÉNÉRÉS PAR LES ACTIVITÉS PORTUAIRES À PORT-VENDRES

La faible diversité des acteurs et des activités à Port-Vendres incite à évaluer les retombées du port à travers la méthode traditionnelle d'emplois directs, indirects et induits.

3.4.2.1 Les emplois directs

Les principaux acteurs de la place portuaire ont été interrogés afin d'estimer les emplois liés au port en équivalent temps plein (ETP).

- Le nombre d'emplois directs en ETP ont été fournis par le CD66 (sans répartition par secteur), la CCI (avec répartition commerce/plaisance), CLTM, Transit Fruits, les services portuaires, les douanes (sans répartition), la DDTM (sans répartition), la Gendarmerie maritime (sans répartition), l'agence de développement touristique pour la promotion de la croisière et les acteurs de la filière pêche.
- Certains emplois ont été répartis à parts égales entre les 4 principales activités du port (commerce, croisière, plaisance, pêche), notamment ceux du CD66, de la DDTM et de la Gendarmerie maritime.
- Pour la plaisance, le principal acteur hormis la CCI est l'entreprise BEAR marine qui a 8 salariés (mais qui travaillent également sur d'autres ports). Il est en revanche difficile de quantifier le nombre d'ETP d'entreprises situées ailleurs et qui interviennent sur Port-Vendres.

Afin d'y remédier, une estimation a été faite à partir du ratio national de la Fédération des Industries Nautiques qui retient 10 emplois pour 100 places de port. Dans les faits, ce ratio oscille entre 0 et 35 en fonction de la taille de la flotte, son niveau de sophistication et les dynamiques économiques du territoire. Pour Port-Vendres, on peut considérer que :

- Le ratio à retenir se situe en deçà car la filière professionnelle y est peu développée et que des plateformes techniques et commerciales d'envergure existent à proximité (Canet en Roussillon)
- Mais que la présence de belles unités participe à accroître le volume des dépenses générées par bateau.

On peut donc retenir un ratio de l'ordre de 5 emplois pour 100 places de port, soit un total d'ETP autour de 15 ETP pour l'ensemble de la filière nautique (Exploitation du port, entreprises de vente, services et réparation, emplois générés par les dépenses des clients du port : commerce

de bouche, avitaillement ...). Par extension, l'hypothèse retenue porte sur 80% d'emplois directs, 10% d'emplois indirects et 10% d'emplois induits.

- Pour la maintenance externalisée, faute d'avoir pu actualiser les données, celles recueillies par le CD66 en 2016 ont été reprises.
- Pour la pêche, les données des emplois ont été obtenues par enquête auprès des opérateurs.
 - La notion d'ETP est toujours à manipuler avec prudence car les marins sont payés à la part et travaillent bien plus que 35h/semaine.
 - Il a été considéré que les senneurs et lamparos ne travaillent que 3 mois dans l'année soit un ratio de 0.25 entre le nombre de marins et le nombre d'ETP.
 - L'apport estival des lamparos extérieurs n'a pas été pris en compte car anecdotique ces dernières années.

Emplois directs					
Métier	Nombre d'entreprises	Nombre de marins par navire	Nombre de marins	ETP/marin	ETP total
Petite pêche	13	1,2	16	1	16
Chalutier	1	5	5	1	5
Lamparo	1	5	5	0,25	1
Senneur	2	10	20	0,25	5
Mareyeur	1				5
TOTAL	18		46		32

- Pour la croisière, le trafic croisière 2019 a été pris comme base de référence, soit 15 escales dont 6 sur Collioure et 9 sur Port-Vendres et 4 400 passagers en transit.
 - Les pilotes nous indiquent que la station de pilotage emploie 7 marins et pilotes. Le nombre de navires s'est stabilisé à environ 90 par an, soit environ 170 opérations de pilotage. Les 30 escales de croisière représentent 60 mouvements soit 35% de l'activité de la station soit 2,5 postes sur l'année.
 - Un agent maritime présent tout au long de l'escale soit 15 journées travaillées par an
 - M. Bernadi (CCI) confirme mobiliser 3 officiers de sûreté lors des escales sur Port-Vendres et un officier de port est mobilisé lors des escales sur Collioure 33 journées travaillées par an.
 - L'Agence de développement touristique indique que 100 jours par an sont consacrés par l'ADT à la promotion de la croisière et à l'accueil des croisiéristes.

Sur cette base, **les emplois directs** générés par les activités portuaires à Port-Vendres **sont estimés à 174**, dont 64% liés au commerce, 22% à la pêche, 10% à la plaisance et 5% à la croisière.

3.4.2.2 Les emplois indirects et induits

- **Pour le commerce :**
 - Le coefficient de diffusion (emplois indirects / emploi direct) retenu est de 1,8. Ce coefficient est basé sur les données internes du consultant et études qu'il a pu réaliser de manière plus précise pour le compte d'autres ports. Il s'agit d'un ratio que l'on peut qualifier de raisonnable et correspondant aux emplois des secteurs aval de la Compagnie fruitière et de transit fruits tels que le transport routier, les sous-traitants et fournisseurs.

- Le coefficient d'induction (emplois induits / directs + indirects) retenu est de 0.5. Il s'agit d'un ratio usuellement retenu dans les études des retombées socio-économiques portuaires.
- **Pour la pêche :**
 - Ces données sont obtenues par estimation grâce à des données bibliographiques sur des territoires et activités similaires, basées notamment sur une étude socio-économique du port de Sète en 2017 (<https://fr.slideshare.net/mexicain/etude-socio-economique-port-de-ste>). Les mêmes coefficients de diffusion et d'induction ont été repris car le territoire est proche et ils nous paraissent cohérents par rapport à d'autres études similaires.
- **Pour la croisière,** Anne-Marie Guittard, Responsable de Sud-Singulier précise que :
 - Sur une base de 50% de croisiéristes participant aux excursions, soit 2 200 passagers, et avec une moyenne de 25 passagers par bus on obtient 88 journées travaillées pour un guide et un chauffeur de bus soit 166 journées travaillées au total par an ;
 - Un agent excursions présent tout au long de l'escale soit 15 journées travaillées.
 - L'agence de développement Touristique précise avoir calculé les dépenses directes faites localement par les croisiéristes soit 40 000 € par escale (600 000 € sur la base de 15 escales). Ces retombées économiques directes correspondent à 17 emplois par an sur la base de 35 000 € par emploi.
- **Pour les centres de plongées,** dont les emplois sont considérés comme indirects, 15 ETP étant employés en pleine saison, il est estimé un équivalent de 9 à 10 ETP toute l'année.

Ainsi, pour le port de Port-Vendres, les emplois indirects s'élèveraient à environ 225 emplois (89,7% commerce, 6,2% pêche, 4,4% plongée, 0,4% plaisance et 0,3% croisière). Les emplois induits s'élèveraient à 219 (70,9% commerce, 21% pêche, 7,8% croisière, et 0,4% plaisance).

Ainsi globalement, **les emplois générés par l'activité portuaire à Port-Vendres s'élèveraient à près de 620** (75% commerce, 16% pêche, 4% croisière, 3% plaisance et 2% plongée).

Activités	Acteurs	Commerce	Croisière	Plaisance	Pêche	Plongée	Total	Source	Hypothèses
Autorité portuaire	CD66	1,8	1,8	1,8	1,8		7,0	Enquête 2019	Affectation à part égale par secteur
Concessionnaire	CCI	7,7	0,1	4,9	1,2		14,0		Affectation de 20% des effectifs de la plaisance à la pêche
Manutentionnaire	CLTM	65,0					65,0		
Transitaire	Transit Fruits	12,0					12,0		
Agent maritime	NC		0,1				0,1		15j / an
Services portuaires	Pilotage/lamanage	4,5	2,5				7,0		
Etat	DDTM	0,9	0,9	0,9	0,9		3,5		Affectation à part égale par secteur
	Douanes	2,0					2,0		
	Gendarmerie Maritime	2,3	2,3	2,3	2,3		9,0		Affectation à part égale par secteur
Promotion croisière	Agence de développement touristique		0,4				0,4	100j / an	
Filière nautique	Entreprises de vente, services et réparation			6,7			6,7	Ratios Fédération des Industries Nautiques	5 emplois (directs, indirects et induits) pour 100 places de port (base ratio FIN compris entre 0 et 35 selon la taille de la flotte, son niveau de sophistication et les dynamiques économiques du territoire) => Hypp. 80% des emplois totaux
Filière pêche	Mareyage				5,0		5,0	Enquête 2019	Ratios emplois/ETP par type de pêche (Coeff. 1 petite pêche et chalutier, coeff. 0,25 lamparo et senneur)
	Marins				27,0		27,0		
Maintenance externalisée	Bizern, Prosegur, plongeurs, réparation conteneurs etc.	15,0					15,0	Enquête 2016	
Total emplois directs (ETP)		111	8	17	38	0	174		
Emplois indirects	Commerce	199,9					199,9	Données consultant	Coeff (indirect/direct) de 1,8
	Croisière		0,7				0,7	Enquête 2019	
	Plaisance			0,8			0,8	Hyp. Consultant	10% des emplois totaux
	Pêche				14,0		14,0	Port de Sète	Coeff (indirect/direct) de 0,5 pour les pêcheurs et de 0,2 pour les mareyeurs

Activités	Acteurs	Commerce	Croisière	Plaisance	Pêche	Plongée	Total	Source	Hypothèses
	Plongée					10,0	10,0	Données consultant	15 ETP en pleine saison soit 9 à 10 ETP toute l'année
Total emplois indirects (ETP)		200	1	1	14	10	225		
Emplois induits	Commerce	155,5					155	Données consultant	Coeff (induit/indirect + direct) de 0,5
	Croisière		17,0				17	Agence développement touristique	base 40 000€ de dépense par escale soit 600 000 € et 35 000 € par emploi
	Plaisance			0,8			1	Hypo. Consultant	10% des emplois totaux
	Pêche				46,0		46	Données consultant	Coeff (induit/indirect + direct) de 1
Total emplois induits (ETP)		155	17	1	46	0	219		
Total emplois (ETP)		466	26	18	98	10	618		

Tableau 4 : Estimation des emplois générés par les activités portuaires de Port-Vendres

3.5 SYNTHÈSE DE L'OFFRE

○ Une amélioration de l'accessibilité ferroviaire difficilement justifiable en l'état des trafics mais restant potentiellement un facteur d'attractivité futur

Port-Vendres est localisé dans une région très active en termes d'échanges entre l'Espagne, la France et l'Europe. Des solutions intermodales importantes sont déployées et en projet avec notamment côté français, l'opérateur VIAA et côté espagnol, une stratégie forte des acteurs pour mieux connecter Barcelone et la région de Valence vers les principaux bassins de consommation européens. Cette dynamique contraste avec les difficultés du fret ferroviaire conventionnel dont la pérennité est remise en cause (ex : train des primeurs vers Rungis).

Pour autant, le port de Port-Vendres n'est aujourd'hui pas ou peu concerné par cette offre intermodale au regard de la nature des trafics (majoritairement en palettes) et des besoins logistiques associés, davantage organisés en « épicerie » qu'en mode massifié, à destination de murisseries qui ne sont d'ailleurs pas embranchées. Dès lors, la remise en état de l'embranchement ferroviaire du port, aujourd'hui très dégradé (mise en gabarit du tunnel, allongement du faisceau pour constituer un train entier...), pose question avec un niveau d'investissement inévitablement lourd pour un potentiel de trafic très insuffisant pour atteindre le seuil minimum (2 trains par semaine) permettant d'engager des discussions sérieuses entre les acteurs et financeurs concernés.

Néanmoins, le caractère embranché du port demeure un atout de compétitivité et une valeur ajoutée indéniable pour attirer d'autres acteurs économiques pouvant utiliser le chemin de fer. On le constate d'ailleurs avec le port de Sète qui développe ses trafics intermodaux et qui a la chance de disposer d'un terminal intermodal dans son enceinte. Par la suite, encore faut-il répondre aux impératifs de fonctionnement du fret ferroviaire : flux massifiés, régularité de mise à disposition, équilibre des flux...

○ Commerce : Des infrastructures portuaires et des conditions d'exploitation mal adaptées dans une perspective d'un passage à des trafics entièrement conteneurisés

Côté infrastructures portuaires dédiées au commerce, les quais sont globalement en assez mauvais état. Les taux d'occupation des quais (22% pour le quai de la presqu'île) sont en dessous des standards optimum (50 à 60%). Côté terre-plein, le taux d'occupation est nettement supérieur (73%) traduisant des contraintes de ce port enserré par la ville et le relief. Côté opérationnel, la proximité des magasins et des quais (18m), qui est utile aujourd'hui pour le transbordement des cargaisons de palettes sous température dirigée, deviendrait une contrainte dans la perspective du développement de trafics entièrement conteneurisés avec des navires non grésés pour une productivité améliorée. L'espace serait insuffisant pour faire circuler en toute sécurité et avec la productivité nécessaire les outillages et engins de manutention (grue mobile, reach-stacker). Par ailleurs, le taux d'occupation desdits magasins est aujourd'hui assez faible puisque estimé à 24%.

○ Plaisance : Des conditions d'amarrage satisfaisantes mais des espaces de travail à terre limités et une nécessaire réflexion urbaine élargie dans le traitement de son interface ville-port

Au niveau des infrastructures du bassin de plaisance, les bateaux sont amarrés dans des conditions satisfaisantes : ponton en bon état, plan d'eau abrité (sauf cas ponctuels), équipement satisfaisant des pontons en fluides ... L'offre de la zone technique en équipements (portique élévateur, chariot à fourche..., d'ailleurs principalement utilisés pour les unités de pêche) est sommaire, mais a priori suffisante pour lever la plupart des bateaux présents dans le port. Les unités particulières et de grande dimension peuvent être manutentionnées sur les ports voisins qui offrent des moyens performants et de qualité. Les espaces de travail à terre sont en revanche limités et ne permettent pas de travailler sur les bateaux dans de bonnes conditions. La filière professionnelle est limitée, mais suffisante pour gérer la flotte présente dans le port. Les locaux administratifs, d'accueil des clients et les sanitaires associés sont bien placés mais apparaissent peu qualitatifs, voire obsolètes.

Le stationnement est une problématique pour les usagers qui ne disposent pas d'emplacements dédiés et constitue par le fait un enjeu central à intégrer dans une réflexion urbaine élargie à l'échelle de la commune, notamment dans le traitement de son interface Ville / Port.

🔴 Croisière : Des conditions d'accueil appréciées mais un besoin d'actions concertées avec les 3 ports voisins afin de garantir le même niveau de prestations :

- Garantir la sécurité avec les mêmes standards sur les différentes destinations,
- Assurer la même qualité d'accueil sur tous les ports,
- Mettre en service de navette gratuite en place en cas de changement du point de débarquement.

🔴 Pêche : Une offre majoritairement concentrée sur des petits métiers suite à la raréfaction de la ressource en Méditerranée

🔴 Des retombées significatives en termes d'emplois d'environ 620 emplois directs, indirects et induits

4. ANALYSE DE LA DEMANDE

4.1 CARACTERISATION DES FILIERES FRET ET PASSAGERS

4.1.1 FILIERE FRUITS ET LEGUMES

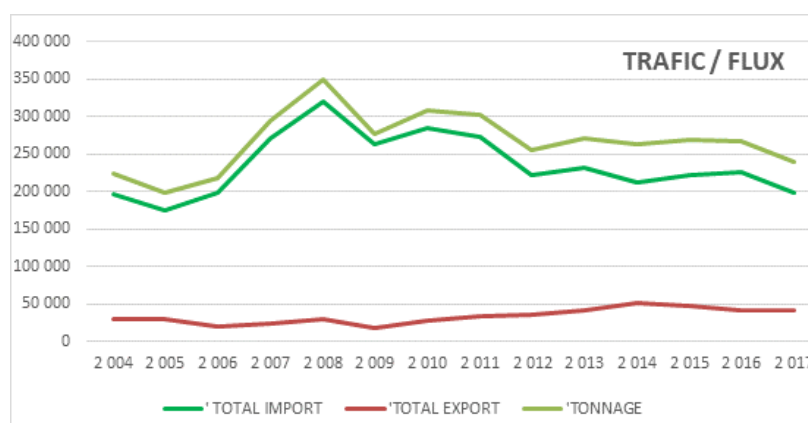
Acteurs interrogés

- CMA CGM Maroc - Monsieur Laurent Calvino (Directeur Général groupe Maroc) et Monsieur Najib Aitsi (Commercial Chief Officer) – Casablanca, juin 2019
- Compagnie Fruitière : Jérôme De Fremont Vice-Président logistique groupe
- Transit Fruit Port-Vendres – Monsieur Frédéric Procida (responsable Port-Vendres) – Port-Vendres, mai 2019
- Transit Fruits Marseille – Monsieur Yann Le Cozic (Directeur) – Marseille, juin 2019
- Cluster Logistique Occitanie – Madame Fabienne Chauvineau (Directrice) et Monsieur François Trouquet Directeur adjoint) – Perpignan, juin 2019
- Azura – Monsieur Hervé Chartin (Directeur Azura Perpignan) – Perpignan, juin 2019
- Guanter Rodriguez – Monsieur José Rodriguez (Directeur) – Perpignan, mai 2019
- Saint-Charles International – Monsieur Cyril Gornès (Directeur Général) – Perpignan, mai 2019
- Sofruce – Monsieur Fabien Lefebvre (Directeur Sofruce) – Perpignan, juin 2019
- Vita Fresh – Monsieur Irad Yacoubi (Directeur commercial) – Perpignan, juin 2019

4.1.1.1 Historique d'évolution des trafics du port de commerce

Sur la période 2004-2017, les trafics commerciaux de Port-Vendres ont oscillé entre environ 200 000 tonnes (2005) et 350 000 tonnes (2008).

Les trafics import depuis l'Afrique de l'Ouest par la Compagnie Fruitière (bananes...) sont soumis à des aléas climatiques et géopolitiques expliquant les variations observées, avec des creux observés notamment en 2005, 2009 et 2010. Ils enregistrent

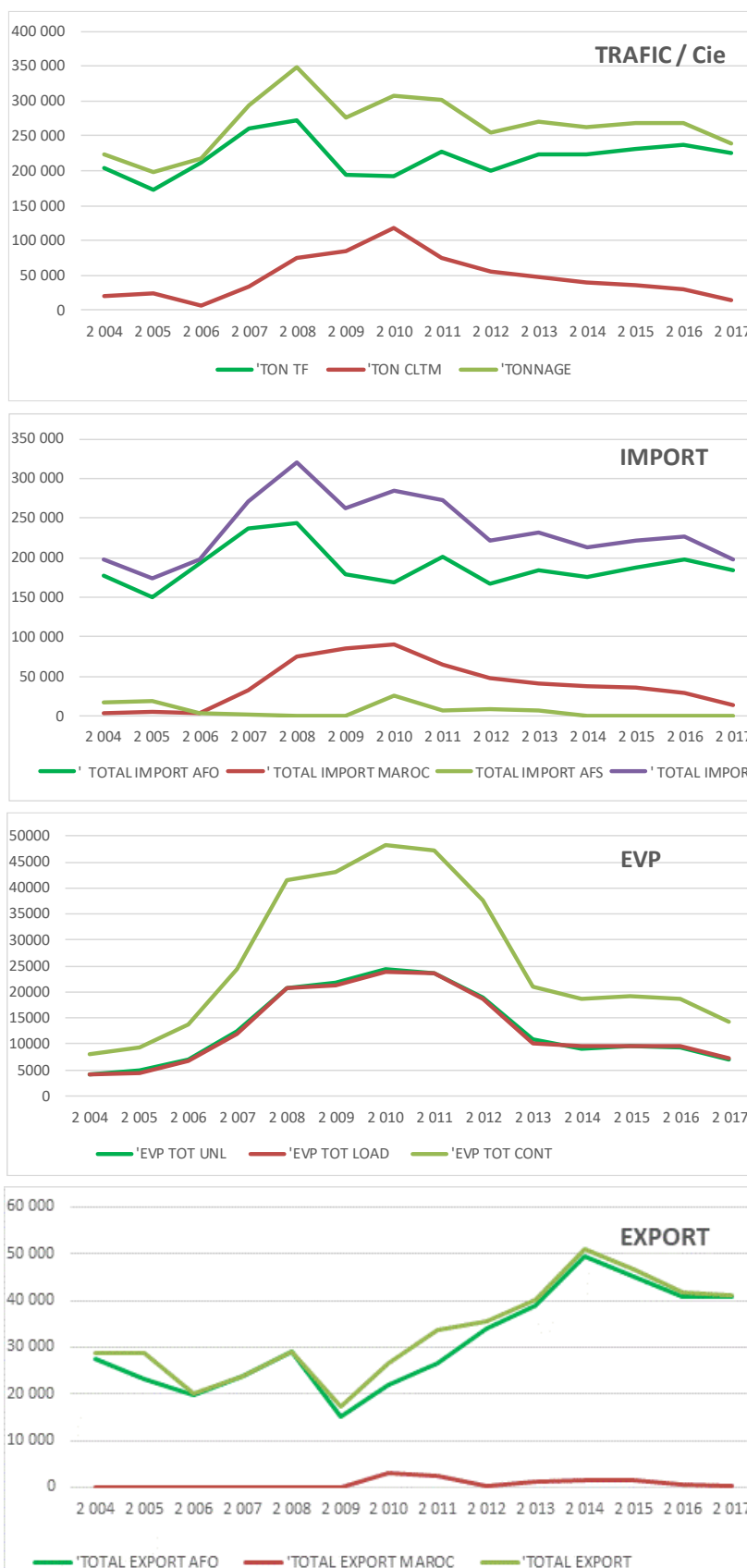


cependant une légère croissance de près de +2% par an depuis 2012.

Les trafics import depuis le Maroc (agrumes, légumes) ont enregistré un pic de trafic en 2010 à près de 90 kt, correspondant à l'arrivée en 2007/2008 de différents armements conteneurisés (IMTC, CMA-CGM et MAERSK), avant d'entamer une baisse progressive et continue, au rythme du départ de ces mêmes armements et un arrêt des trafics avec le Maroc en 2018.

Il résulte de cette baisse de volumes une baisse des **trafics conteneurisés** qui ont enregistré un pic de conteneurs déchargés en 2010 de près de 25 000 EVP contre près de 7 000 EVP en 2017.

L'export, correspondant principalement à du matériel exporté par la Compagnie Fruitière pour ses plantations, enregistre une belle progression depuis 2010 pour atteindre plus de 40 000 tonnes en 2017.



Graphique 2 : Trafics commerce Port-Vendres – Source : CCI

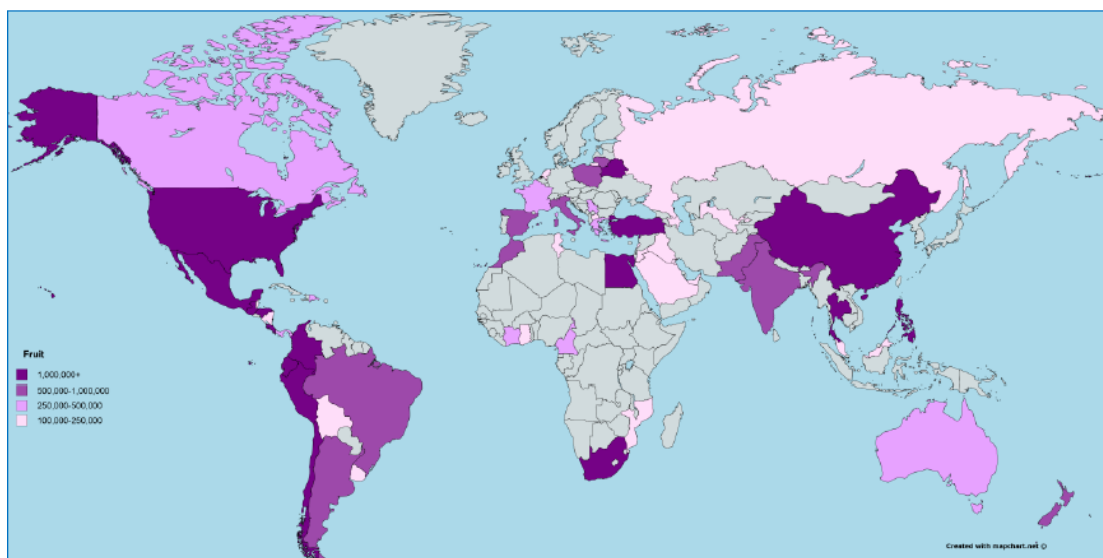
4.1.1.2 Descriptif et tendances du marché

4.1.1.2.1 Une production mondiale de fruits et légumes dominée par la banane

Les échanges mondiaux de fruits se sont élevés à 63,7 millions de tonnes en 2017 et les légumes à 35,5 millions de tonnes. Il existe une grande variété de fruits, qui peuvent être grossièrement divisés en cinq catégories, par ordre d'importance :

- Bananes et plantains : 18,93 millions de tonnes ;
- Fruits à feuilles caduques (Pomme, poire et raisin) : 13,9 millions de tonnes ;
- Fruits tropicaux (avocat, melon et ananas, etc.) : 12,4 millions de tonnes
- Agrumes (orange, mandarine, etc.) : 11,4 millions de tonnes ;
- Autres fruits (baies et kiwi, etc.) : 7,0 millions de tonnes.

Les principales régions d'exportation sont Amérique du Sud et centrale / Caraïbes, exportant environ 12 millions de tonnes chacun, suivis par l'Extrême-Orient (10,3 millions de tonnes), l'Amérique du Nord (8,6 millions de tonnes) et l'Europe (8,2 millions de tonnes).



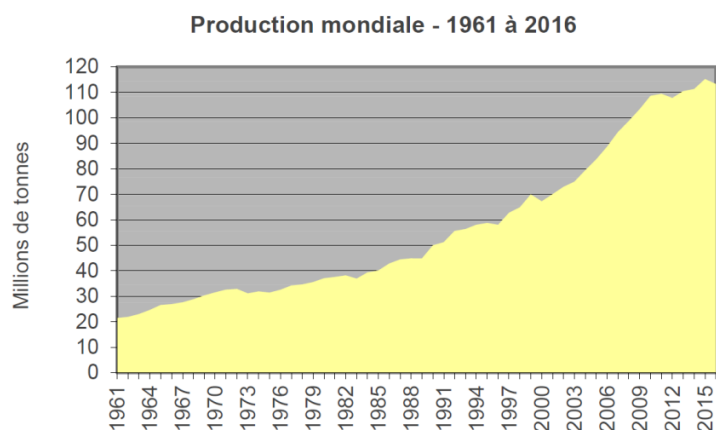
Carte 7 : Pays exportateurs de fruits – Source : Dynamar

● **Un marché international de la banane à la fois puissant et fragile.**

L'exportation des bananes est généralement effectuée dans des zones bien définies, proches de la côte, et repose sur un rendement élevé. Contrairement à la plupart des autres fruits, le refroidissement des bananes ne débute généralement pas avant qu'il ne soit chargé dans le conteneur ou dans la cale du navire. Après expédition, la maturation est fréquemment provoquée artificiellement par exposition à l'éthylène. Pendant le transport, les bananes sont conservées à une température d'environ 13 à 14 degrés, ce qui donne une durée de conservation maximale comprise entre 7 et 28 jours. Les bananes étant disponibles toute l'année, la structure des échanges n'a pas tendance à changer beaucoup d'une année sur l'autre.

Le marché international de la banane est à la fois puissant et fragile. Puissant en termes de production mondiale, 110-120 Mt par an, en termes de consommation également puisque la banane est le fruit le plus consommé dans le monde, mais cette consommation est surtout locale (pays producteurs). C'est également le fruit le plus commercialisé dans le monde, celui qui donne lieu à le plus de flux

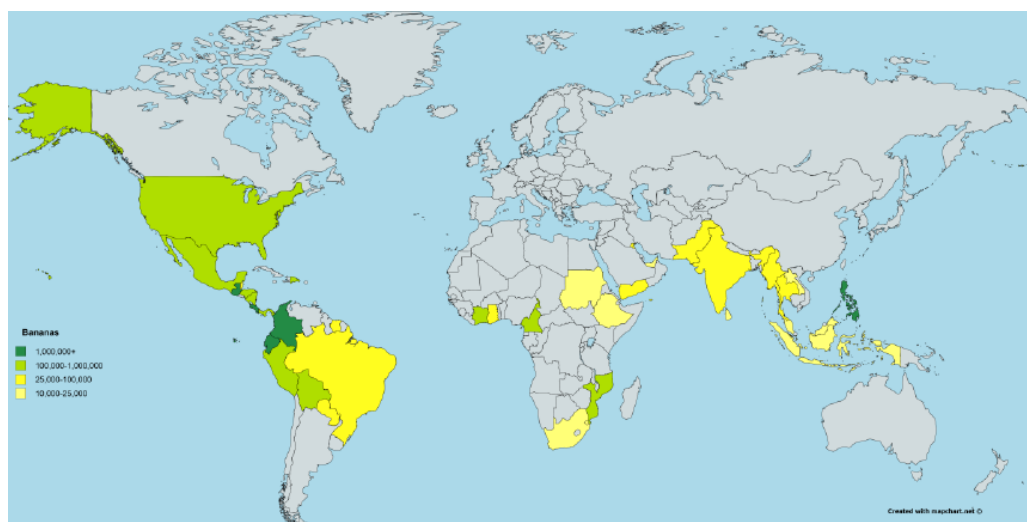
internationaux. Fragile car sensible aux conditions climatiques, aux risques sanitaires, aux agitations politiques et sociales dans certains pays (notamment africains) et à des variations de coûts externes (droits de douane, énergie...).



Graphique 3 : Evolution de la production mondiale de bananes - Source : FAO, juin 2018

En 2016 les premiers pays producteurs sont l'Inde (environ 30 Mt), la Chine (environ 13 Mt), l'Indonésie (environ 7 Mt) et le Brésil (environ 7 Mt). Ces 4 pays représentent près de la moitié de la production mondiale¹³.

Le continent africain pèse pour environ 15-20% de la production mondiale. L'essentiel (plus de la moitié) de cette production africaine est dans la partie orientale (Tanzanie, Kenya, Rwanda, Burundi). L'Afrique occidentale, celle de la Côte d'Ivoire et du Cameroun, représente une très faible part de la production africaine (8%) et mondiale (1%).



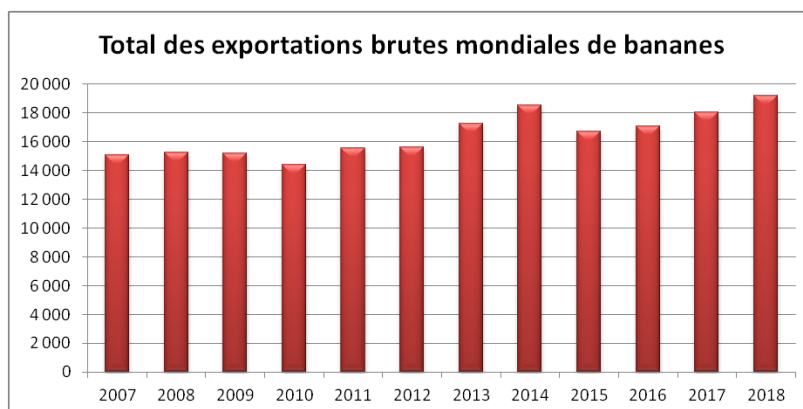
Carte 8 : Pays exportateurs de banane – Source : Dynamar

19,2 Mt de bananes ont été exportées en 2018 dans le monde. C'est **un trafic maritime qui progresse** : il était de 15 Mt en 2007, de seulement 4 Mt en 1960.

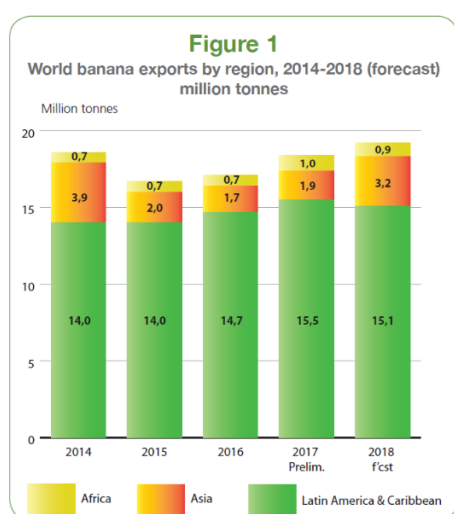
Les bananes exportées viennent à 80% de la zone Amérique latine et Caraïbe. L'Afrique n'exporte à l'échelle mondiale que 5% des bananes exportées (près de 1 Mt dont Côte d'Ivoire 0,43 Mt et Cameroun 0,37 Mt). Il n'y a pas d'évolution dans le temps de cette part africaine qui est donc constante (4-5%).

¹³ Source : FAO, dans Recueil statistique banane 2017, ODEADOM

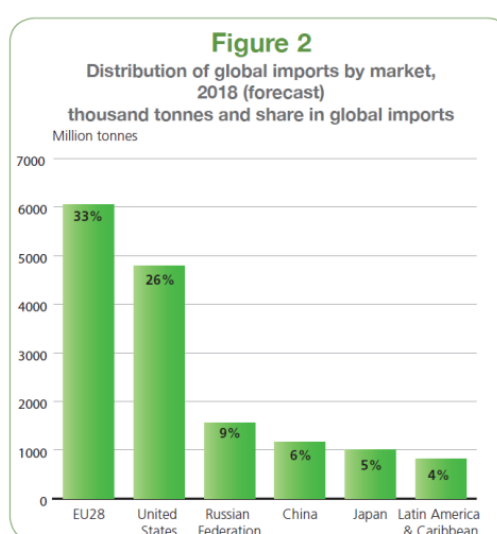
L'Europe est la principale destination mondiale de ces trafics, contribuant à un tiers du total.



Graphique 4 : Evolution des exportations mondiales de bananes – Source : FAO



Graphique 5 : Evolution des exportations mondiales de bananes par zone géographiques – Source : FAO



Graphique 6 : Principaux marchés d'importation de la banane - Source : FAO

Le transport de bananes entre l'Afrique et l'Europe pèse donc assez peu en regard des flux les plus importants qui se font entre l'Amérique latine d'un côté, l'Europe et l'Amérique du Nord de l'autre. C'est **un trafic particulier et captif** du marché mondial de la banane.

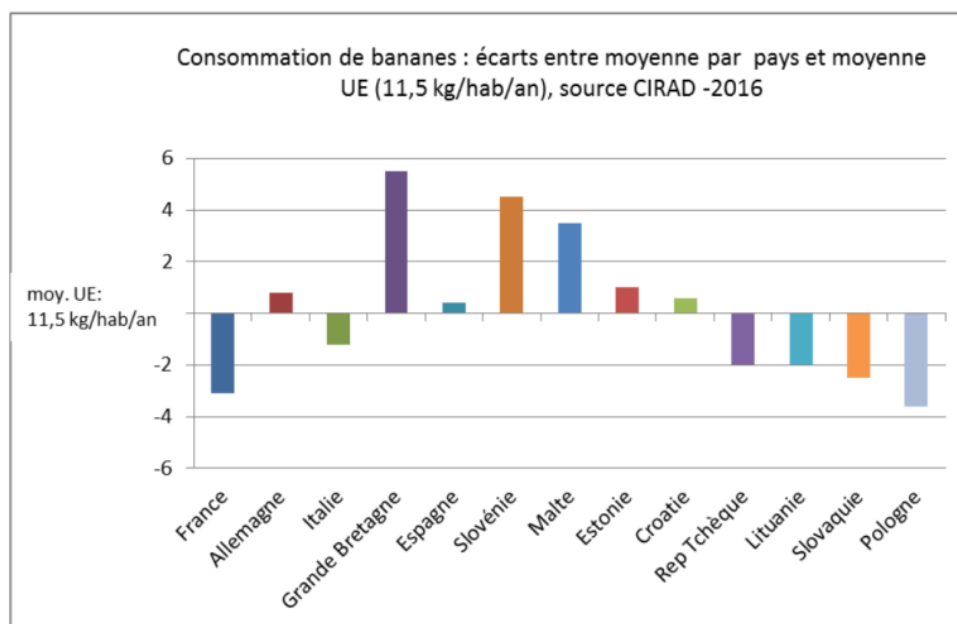
De fortes variations annuelles sont observables sur les principaux pays d'origine en fonction notamment des aléas climatiques. Mais sur plusieurs années d'observation, **l'Afrique est la première origine des bananes consommées en France** avec une part de 40%, devant les Antilles françaises (20-30%) et le trio Sud-américain Colombie Costa-Rica Equateur (10-20%).

	2017	%	2015	%
Cote d'Ivoire- Cameroun - Ghana	367 763	44%	317 551	38%
Martinique – Guadeloupe	165 998	20%	260 050	31%
Colombie - Costa Rica - Equateur	190 276	23%	90 055	11%
Autres origines	111 212	13%	172 299	21%
TOTAL (hors réexportations)	835 249	100%	839 955	100%

Graphique 7 : Origine des bananes du marché français - Sources : Douanes françaises – Recueil statistique banane 2017 ODEADOM

Port-Vendres, port français d'importation des bananes africaines, est donc **une pièce maitresse dans l'approvisionnement du deuxième fruit le plus consommé en France. Son port est la porte d'entrée nationale des bananes les plus consommées en France, les bananes africaines.**

Concernant la consommation, le marché européen a fortement progressé en volume (mais pas en valeur). En Europe la consommation moyenne par an et par personne est de 11,5 kg. La France a une consommation inférieure : 8,5 kg.

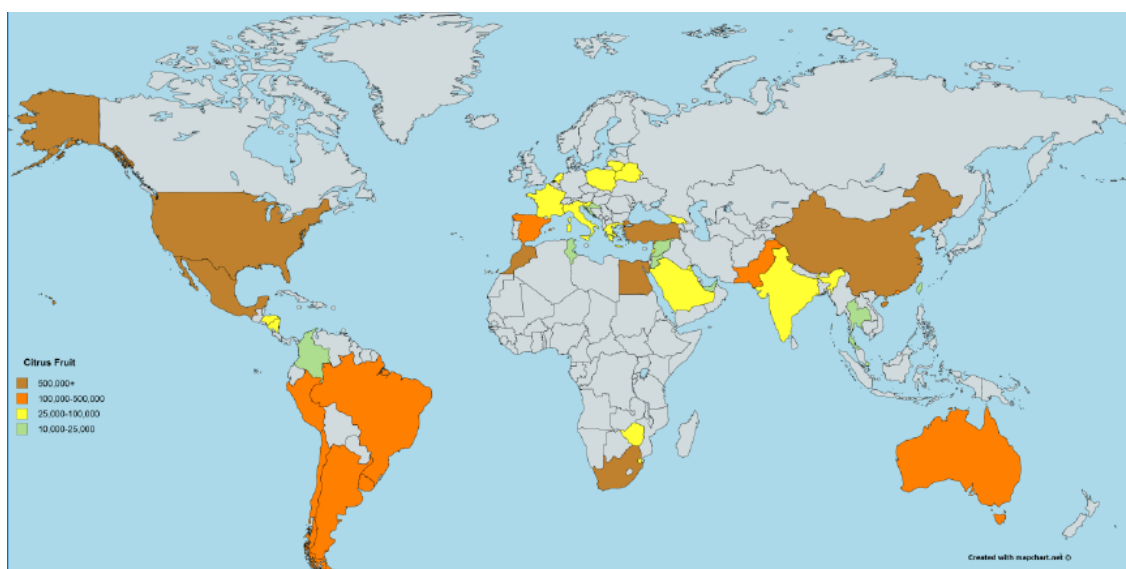


Graphique 8 : Consommation de bananes par pays de l'UE - Source : Plan de filière banane, décembre 2017, Association Interprofessionnelles de la banane

Néanmoins, la banane, 2^{ème} fruit le plus consommé en France derrière la pomme et devant l'orange, représente 14% des volumes de fruits achetés avec un fort taux de pénétration dans les foyers (88% de foyers acheteurs). C'est aussi l'un des fruits les moins chers au rayon fruits et légumes, faisant souvent l'objet de promotions. La saisonnalité de consommation est peu marquée (léger creux de la consommation pendant l'été du fait de la concurrence des autres fruits de saison).

La consommation de la banane en France et en Europe est donc marquée par d'importants volumes, qui plus est en légère hausse, et une relative régularité tout au long de l'année. C'est **un marché considéré mature et pérenne**.

Le marché des agrumes

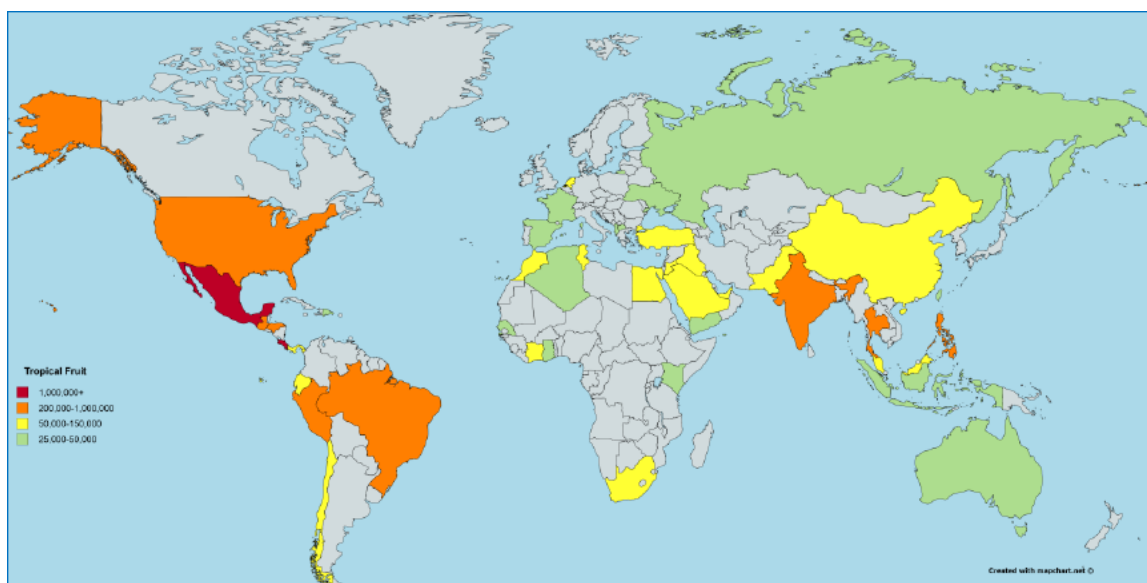


Carte 9 : Pays exportateurs d'agrumes – Source : Dynamar

La classe des agrumes comprend un éventail de différents types (oranges, mandarines, citrons, pamplemousse). Les conditions de transport et la durée de conservation maximale varient considérablement, en fonction du type de fruit.

● **Le marché des fruits tropicaux**

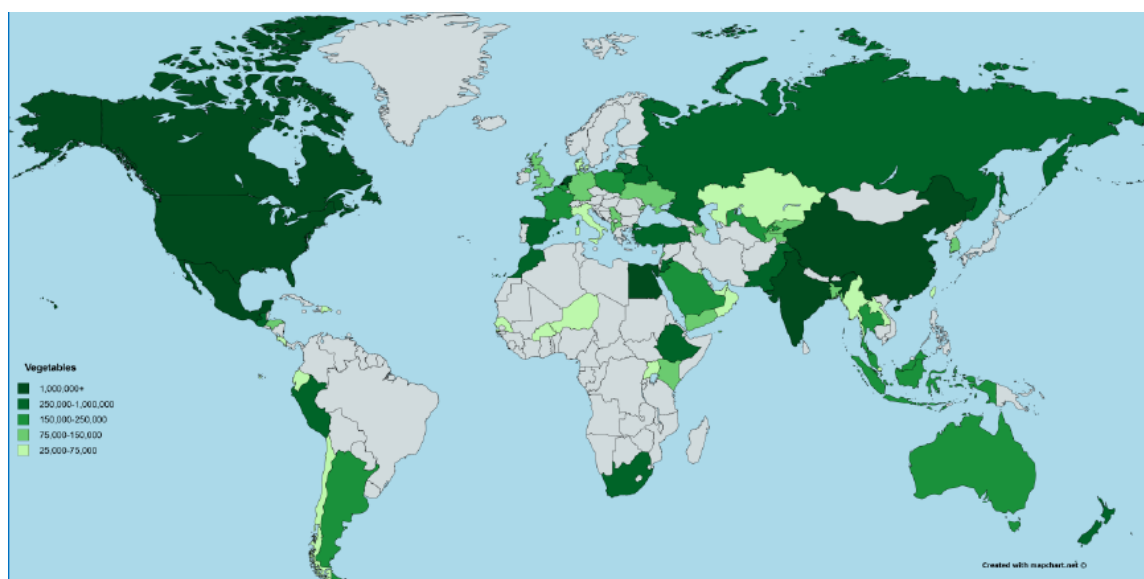
Le segment des fruits tropicaux comprend une grande variété de types différents. Ceux-ci proviennent de nombreuses différentes parties du monde, généralement dans des zones tropicales ou subtropicales proches de l'équateur. En général, la durée de vie de fruits tropicaux est courte, entre deux et quatre semaines en moyenne. Les principales catégories sont melons (toutes sortes), ananas et goyaves / mangues. Le commerce total s'est élevé à 12,4 millions de tonnes. Les principales zones émettrices étant l'Amérique du Nord et du Sud, l'Inde et la Chine.



Carte 10 : Pays exportateurs de fruits tropicaux – Source : Dynamar

● **Le marché des légumes**

Les légumes sont la catégorie la plus diversifiée. Après le fruit, les légumes totalisent 35,5 millions de tonnes échangées.

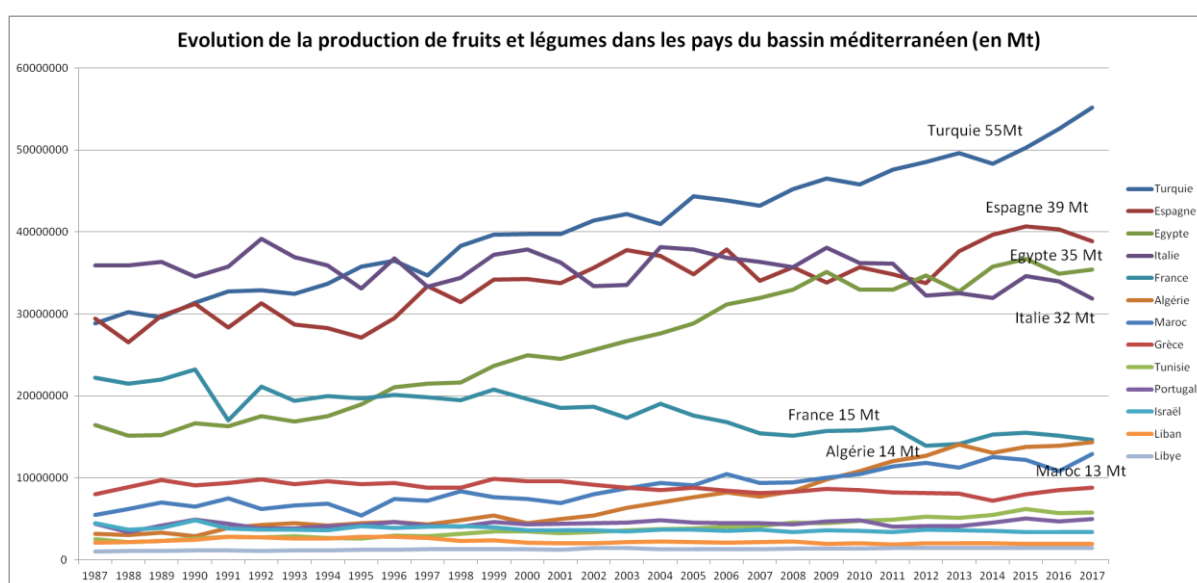


Carte 11 : Pays exportateurs de légumes – Source : Dynamar

4.1.1.2.2 Bassin méditerranéen : une production au Sud qui progresse, des flux Sud - Nord importants

230 millions de tonnes de fruits et légumes sont produits dans les pays du bassin méditerranéen chaque année (chiffre 2017, source FAO). Le bassin méditerranéen représente environ 7% de la production mondiale de fruits et légumes en 2017. Cette part méditerranéenne a fortement baissé : elle était de 16% en 1987. La montée en puissance de pays comme la Chine explique cette baisse en part mondiale. Mais en valeur absolue les pays méditerranéens produisent toujours plus : 164 Mt en 1987, 178 Mt en 1997, 202 Mt en 2007.

La Turquie, l'Espagne, l'Égypte et l'Italie sont les principaux producteurs méditerranéens. Mais la plus forte progression production de fruits et légumes entre 1987 et 2017 concerne en premier lieu l'Algérie (Taux de croissance Annuel moyen de +5,1%), devant le Maroc (+2,9%) et la Tunisie (+2,8%). A noter que l'Espagne n'a augmenté sa production que de 0,9% et que la France accuse une baisse de 1,4%. Au Maroc, l'exportation porte sur 1,2 à 1,5 Mt des 13 Mt produits annuellement.



Graphique 9 : Evolution de la production de fruits et légumes dans les pays du bassin méditerranéen – Source : traitement Samarcande de données FAO (FAO Stat 2019)

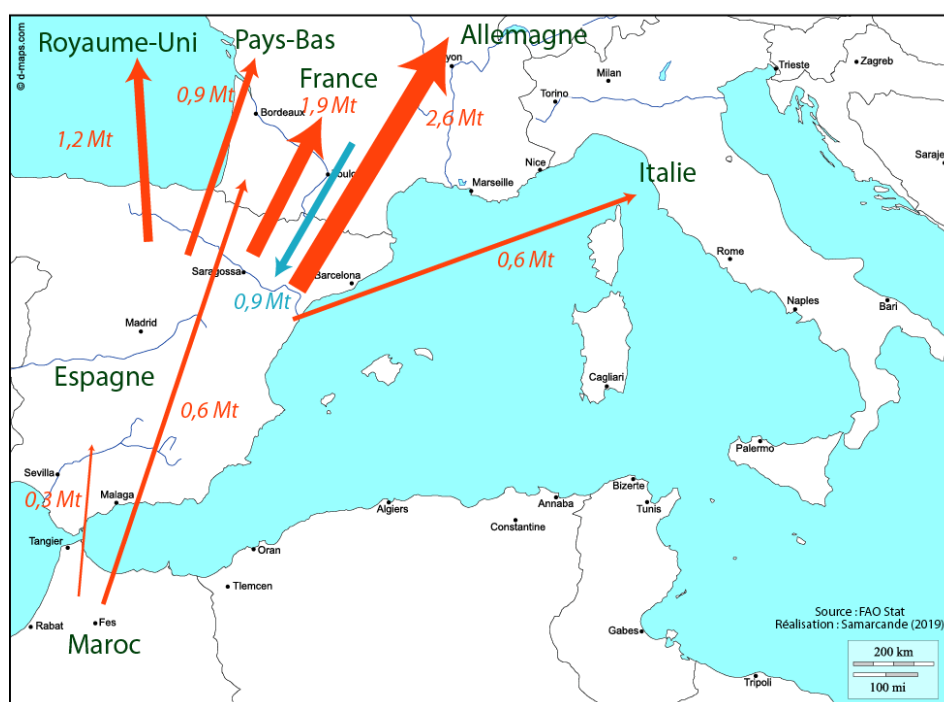
Les pays du Maghreb sont donc ceux dont la production de fruits et légumes a augmenté le plus. Et l'on sait que le marché de l'Union Européenne est le premier débouché des exportations marocaines en produits maraîchers avec une part de 83% (tomates, haricots verts, courgettes, poivrons...). **L'Espagne et le Sud-Est de la France sont sur les routes et les voies maritimes de ces flux Sud-Nord.**

Maroc	Algérie	Tunisie
Tomate 1,3 Mt	Pastèque 1,9 Mt	Tomate 1,3 Mt
Mandarine, clémentine 1,3 Mt	Oignon sec 1,4 Mt	Pastèque 0,5 Mt
Orange 1 Mt	Tomate 1,3 Mt	Piment 0,4 Mt
Oignon sec 0,7 Mt	Datte 1 Mt	Oignon, échalote 0,3 Mt
Pastèque 0,6 Mt	Orange 1 Mt	Datte 0,3 Mt
Autres 8,1 Mt	Autres 7,4 Mt	Autres 3,2 Mt
TOTAL : 13 Mt	TOTAL : 14 Mt	TOTAL : 6 Mt

Tableau 5 : Principales productions de fruits et légumes en 2017 à l'Ouest du Maghreb - Source : FAO stat 2019

Les flux depuis l'Espagne et le Maroc vers l'Union Européenne pèsent environ 11 Mt. La France représente près d'un quart de ces trafics avec environ 2,5 Mt. L'Espagne, trois fois plus producteur que le Maroc, pèse pour une part très importante de ces flux vers l'UE (10 Mt) pour 1 Mt pour le Maroc vers l'UE. En résumé, les principaux trafics Sud - Nord sont :

- **Trafic Maroc vers Union européenne** : 1 Mt, dont 600 000 t vers la France (dont 340 000 de tomates) et 300 000 t vers l'Espagne (notamment 90 000 t de haricots).
- **Trafic Espagne vers autre UE** : 10 Mt, dont 2,6 Mt vers l'Allemagne (notamment des oranges pour 420 000 t, des pastèques pour 300 000 t et des concombres pour 250 000 t), 1,9 vers la France (dont 400 000 t d'oranges) et 1,2 Mt vers le Royaume-Uni.
- Trafic Algérie vers Union Européenne : 20 000 t seulement, dont 14 000 t vers la France.
- Trafic Tunisie vers Union Européenne : 90 000 t, dont 40 000 t vers la France et 17 000 t vers l'Italie.
- Le seul trafic Nord – Sud d'importance est interne à l'UE entre la France et l'Espagne, 900 000 t dont 500 000 t de pomme de terre.



Carte 12 : Principaux flux de fruits et légumes en 2016 dans l'Ouest Méditerranée – Source : traitement FAO stat

La production marocaine est marquée par quelques tendances :

- Plus de qualité, mais pas encore beaucoup de bio. Par exemple seulement 12% de la production marocaine de tomate est bio.
- Une diversification des productions : au Maroc, la production de la fraise et de la banane par exemple ont fortement progressé.
- Mais l'une des tendances récentes est aussi vers davantage d'exportation marocaine vers la Russie. Ces flux concernent surtout les agrumes. Ils ont notamment bénéficié de la politique d'embargo alimentaire de 2014 venant de l'Union Européenne.

La consommation européenne et française est notamment marquée par un marché de la tomate mûre mais de plus en plus diversifié. La consommation de tomate est globalement stable en Europe. En revanche, il y a un changement de type de produits consommés. Il y a 10 ans la consommation concernait surtout de grosses tomates, tomates grappes ou rondes classiques. Aujourd'hui il y a une diversification des produits et une progression notamment de la tomate cerise sous toutes ses formes : allongée, de différentes couleurs, grappée...

4.1.1.2.3 Le rôle de la grande distribution, la place du marché Saint-Charles

Le schéma logistique de distribution nationale présenté ci-dessous montre notamment la part encore prépondérante de la production française dans les trafics commercialisés (60%) et l'importance de la grande distribution.

La production nationale occupe une part marginale sur Saint-Charles. Celui-ci est largement dominé par les trafics internationaux, espagnols et Nord africains pour qui Saint-Charles est la porte d'entrée sur le marché français.

La filière fruits et légumes est marquée par une montée en puissance commerciale et logistique de la grande distribution. En remontant l'amont de la chaîne, celle-ci en est devenue un acteur dominant au point d'imposer une restructuration des pratiques commerciales et logistiques et une nouvelle distribution des rôles entre les acteurs.

La grande distribution est la destination de la majorité des fruits et légumes qui passent par Saint-Charles (environ 75%). Depuis 20 ans, les centrales d'achat de ces grands distributeurs cherchaient à éviter les intermédiaires et donc le passage à Saint-Charles. Ce phénomène n'est pas nouveau ; il concerne surtout les centrales d'achat les plus importantes, qui importent en plus grand volume et achètent directement aux producteurs ou il concerne des produits de base, sans « spécificité logistique » ou de supply chain comme la tomate ronde.

Mais le passage par Saint-Charles reste pertinent pour de nombreuses raisons : dédouanement, dégroupage éclatement, stock tampon, contrôle qualité sur les produits de plus en plus rigoureux pour des produits plus fragiles comme les fruits rouges ou les melons, travail à façon, sur mesure (entreposage, étiquetage...).

Chez Azura par exemple, spécialisé dans les tomates, beaucoup de client achètent en camions complets. Mais cela n'empêche pas de passer par St Charles car il y a possibilité d'avoir des camions spécialisés par pays. Et ces transporteurs font l'aller et le retour, alors que si l'on prend un marocain qui va directement en Allemagne il doit s'organiser pour avoir un retour, ce qui est moins facile pour lui. S'il n'a pas de retour il sera plus cher. Saint-Charles est également intéressant au niveau du choix de flotte transporteur que l'on peut avoir par pays.

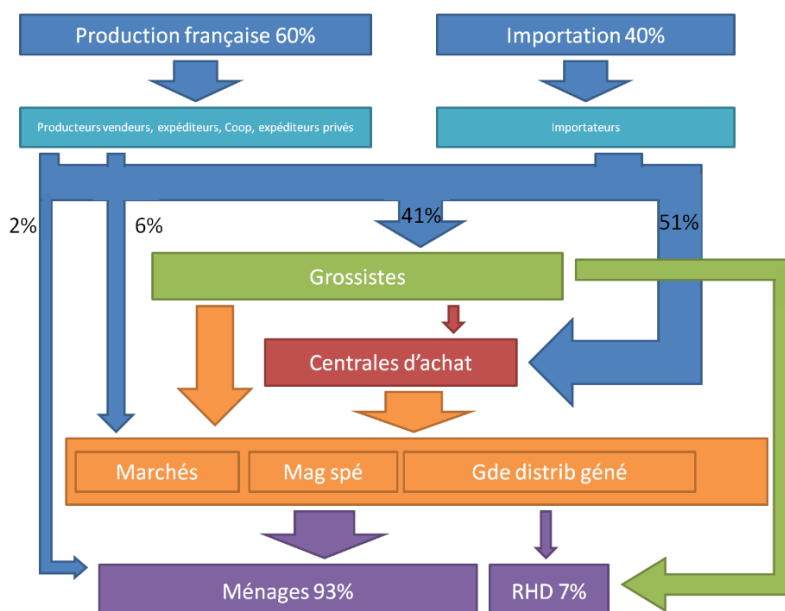


Figure 11 : Schéma logistique simplifié de la filière des fruits et légumes en France - Sources : CTIFL (Centre Technique Interprofessionnel des Fruits et Légumes) et SCEES (Service Central des Etudes Economiques et Statistiques)

Acteur	Rôle logistique
Producteur	<ul style="list-style-type: none"> • Agréage qualité • Datage des produits
Centrale de conditionnement	<ul style="list-style-type: none"> • Conditionnement • Expédition en direct sur les PF de la grande distribution ou sur St-Charles pour les trafics à dégroupier – éclater
Bureau de vente, importateurs, représentants des coopératives	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation des approvisionnements directs depuis le producteur • Stockage et groupage sur St-Charles pour les trafics non massifiés et à éclater
Importateurs indépendants	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation du transport amont • Stockage des produits • Expédition des produits chez le prestataire de la grande distribution
Centrale d'achat grande distribution	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation des schémas logistiques et transport
Commissionnaire de vente	<ul style="list-style-type: none"> • Réception des marchandises • Contrôle qualité • Stockage • Pré-allotissement à destination des différents magasins • Chargement sur les camions
Transporteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Enlèvement des marchandises • Livraison des magasins
PF de la grande distribution	<ul style="list-style-type: none"> • Cross-docking

Tableau 6 : Rôle des acteurs de la filière fruits et légumes – Source : Samarcande

4.1.1.2.4 Les Pyrénées-Orientales, un positionnement géo-logistique stratégique

La spécificité du positionnement des Pyrénées-Orientales est d'être l'un des deux points de passage terrestre depuis et vers la Péninsule ibérique. En 2014, 6,1 millions de poids-lourds ont franchi les Pyrénées dont 3,2 millions par Le Perthus et 2,9 millions par Bariatou. Ce trafic transpyrénéen était en augmentation entre 2010 et 2014 (+2,2%), plus particulièrement au Perthus (9,5%). Les produits de l'agriculture et les produits alimentaires représentent le tiers des marchandises aux points de passage des Pyrénées¹⁴.

En conséquence, le territoire véritablement concurrent de l'économie logistique roussillonnaise, n'est ni l'Asie du Sud-Est, ni seulement plus près de nous la conurbation barcelonaise, mais aussi le pôle Hendaye/Bayonne/Irun. Les nombreux opérateurs du secteur transport et logistique intervenant dans l'organisation des chaînes logistiques entre la péninsule ibérique et l'Europe sont présents sur les deux couloirs (atlantique et méditerranéen) de la chaîne des Pyrénées.

En outre, la faiblesse du système ferroviaire ibérique, liée pour partie au différentiel d'écartement des voies avec le réseau UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) du reste de l'Europe, a contraint les opérateurs à organiser une rupture technique et/ou modale pour assurer, par la route ou le fer, la continuité des acheminements de flux ferroviaires vers l'Espagne. Ceci a pu valoriser la rupture de charge frontalière. Ce critère sera toutefois moins décisif à l'avenir avec les programmes d'adaptation du réseau espagnol au réseau européen UIC.

Ainsi, dans les années 1970/1980, l'Autoport du Boulou n'était qu'un vaste terre-plein où les transitaires locaux organisaient le transbordement de marchandises (fruits et légumes, vin, etc.) des camions espagnols sur des camions et/ou semi-remorques venus des pays de l'Europe du Nord. Depuis, le Distriport du Boulou est devenu un véritable site intermodal accueillant des fonctions liées à l'interface entre le rail et la route, renforcées par l'arrivée du terminal d'autoroute ferroviaire.

¹⁴ Source : Commissariat Général au Développement Durable, Chiffres & Statistiques, mars 2016, « les Pyrénées deux fois plus traversées que les Alpes françaises par les poids lourds ».

4.1.1.2.5 *Un écosystème fruits et légumes local disposant d'un très fort savoir-faire*

La filière fruits et légumes, historiquement présente depuis plusieurs décennies sur le site de Saint-Charles International, et plus largement sur la zone d'activités du Grand Saint-Charles, s'est structurée autour des importateurs/exportateurs de fruits et légumes en provenance d'Espagne, puis du Maroc. Chaque année, ce sont en effet près de 1,6 millions de tonnes de fruits et légumes qui transitent par le plus grand marché européen du secteur : le Grand Saint-Charles.

En effet, le pôle perpignanais peut être assimilé un marché-gare et/ou MIN, dont la fonction constitue un point d'approvisionnement des distributeurs locaux. Saint-Charles International est :

- Un pôle de dégroupage de flux de fruits et légumes en provenance d'Espagne, du Maroc, voire du Roussillon,
- Un pôle de recomposition des flux dans les entrepôts sous température dirigée basé sur le site du Grand Saint-Charles,
- Un pôle de groupage de flux de fruits et légumes vers l'Europe (pays autres que la péninsule ibérique).

Le **savoir-faire des professionnels de la filière** autour de la fonction négoce d'un produit de grande valeur ajoutée, mais instable dans le temps, a permis de surmonter les faits économiques majeurs tels que l'entrée de l'Espagne dans la Communauté Economique Européenne en 1986, puis la suppression des formalités douanières au sein de l'Union Européenne en 1993.

Ces fonctions ne sont pas mobiles et ne peuvent se déplacer hors des limites départementales, sauf à ce que les acteurs de la filière fruits et légumes décident eux-mêmes de s'expatrier hors des limites territoriales de la Catalogne du Nord.

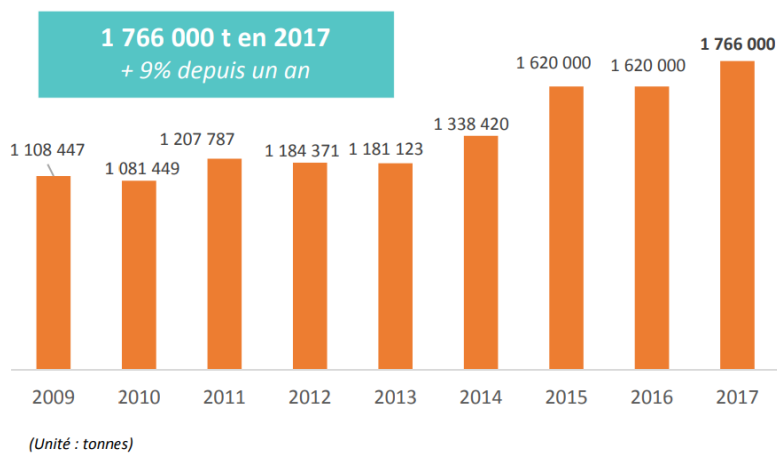
La mise en réseau des importateurs/exportateurs et la mutualisation d'informations et de moyens mis en place, depuis plusieurs décennies, par Saint-Charles International, appuyée par les collectivités locales, crée de fait « **un système logistique fruits et légumes local** » duquel il serait difficile de s'affranchir.

4.1.1.2.6 *Saint-Charles et la filière fruits et légumes : un système unique en Europe*

L'activité la plus importante, mais aussi la plus originale de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, est celle qui s'est organisée depuis les années 60 autour de l'importation et la commercialisation de fruits et légumes. Ancienne région productrice de fruits et légumes, le Roussillon jouit depuis longtemps d'un savoir-faire dans leur production et leur commercialisation. Cependant, c'est le positionnement exceptionnel du territoire, à la frontière espagnole, véritable porte d'entrée et de sortie des échanges de la péninsule ibérique et au-delà du Maroc, qui a pu être valorisé, grâce au regroupement des professionnels locaux, autour de Paul Marquillanes et qui a été, en 1971, à l'origine de l'ouverture du Marché International Saint-Charles (le MISC, devenu depuis Saint-Charles International) avec l'appui de la CCI.

En 2019 le Grand Saint Charles compte 200 000 m² d'entrepôts, dont une grande majorité sous température dirigée, sur 70 hectares de surfaces totales. Le « site privé » de St-Charles (à l'intérieur du péage) couvre lui 33 hectares. Mais l'ensemble forme un tout. Il y a 2 200 emplois permanents sur le marché, 150 entreprises membres (PME et TPE) et un trafic de 3 000 camions en circulation par jour. Une aire de stationnement poids-lourds est présente mais sous dimensionnée. Une aire de services qui réponde aux normes européennes, donc sécurisés, est envisagée.

Le trafic du marché Saint Charles est en progression. Il est aujourd'hui de **1,8 Mt traité par an, dont 1,62 Mt de fruits et légumes**. Les origines géographiques sont pour 65% l'Espagne, pour 25% le Maroc et pour 10% d'autres origines (dont la production locale ou celle de l'hémisphère Sud).



Graphique 10 : Evolution du trafic du Marché International Saint-Charles à Perpignan - Source : CCI Pyrénées Orientales, « les Pyrénées orientales en quelques chiffres », 2018

Les trafics fruits et légumes à Saint-Charles sont marquées par plusieurs tendances, parmi lesquelles :

- la **progression de la part des produits marocains** (25% aujourd'hui). Du point de vue commercial, il y a de plus en plus d'intérêt pour les produits marocains, dont la production est la fois plus volumineuse, plus diversifiée, mais aussi de qualité.
- La **progression de la production bio**, pour laquelle la demande est de plus en plus forte. Saint Charles accueille 4-5 sociétés leaders dans ce domaine et qui ne font que du bio : Alterbio, Bio&Bio, Solagora.... Les volumes sont difficiles à estimer mais ils progressent. Le Maroc n'est pas concerné par cette production bio qui vient surtout d'Espagne.

La majorité des origines de produits reste espagnole (65%). Les produits leaders en légumes sont les tomates, concombres, poivrons, courgettes et salades. En fruits les produits leaders sont les fruits à noyaux, agrumes, melon, pastèques et fraises.

Les 10% restants sont des productions Amérique du Sud, notamment pour les citrons, ou locales, avec des acteurs comme Réart Vallée, important producteur de pêches et nectarines, mais aussi Teraneo, Coop de France.... Toute la production locale travaille avec Saint Charles pour sa logistique.



Photo 12 : Le Marché Saint-Charles de Perpignan – Source : Saint-Charles International

Saint-Charles est **le premier marché fruits et légumes en Europe**. Son principal concurrent est Barendrecht aux Pays-Bas (1 Mt traité par an). Le marché de Munich n'est pas considéré comme concurrent car il est sur d'autres produits et son bassin de consommation reste cantonné à l'Allemagne, alors que Saint-Charles est un marché de réexportation.

40% (700 000 tonnes) de ce qui passe par Saint-Charles est destiné à l'international Europe, notamment Allemagne, Italie et Suisse, et de plus en plus l'Europe de l'Est voire la Russie.

La quasi-totalité des marchandises sortent par camion. La question du « train des primeurs » et d'une possible nouvelle offre qui la remplacera peut paraître symbolique en termes de tonnage et de part modale. Mais elle permettrait de garder un « lien ombilical » entre la première plateforme européenne de fruits et légumes et le premier marché de gros au monde.

Concernant les entrées, Saint-Charles est là encore presque exclusivement routier si l'on considère l'ensemble des chaînes logistiques. L'arrêt de la relation CMA CGM Agadir Port-Vendres en 2016 n'est pas un manque à gagner pour le Marché, puisque les marchandises arrivent toujours, mais par camion. C'est en revanche une facilité en moins et un appauvrissement de l'offre globale. Il reste le trafic Transit Fruit dont une partie va à Saint-Charles (notamment vers la murisserie de bananes, de l'ordre de 4 camions par semaine). La proportion est néanmoins faible au regard de la totalité des flux. Il y a aussi un peu de trafics aériens depuis l'Amérique latine vers Madrid puis qui remonte par la route à Saint-Charles.

4.1.1.2.7 *Le Cluster logistique Occitanie, outil de dynamisation de la filière logistique*

Le Cluster Logistique Occitanie est le résultat de la transformation au moment de la fusion des Régions, de la Plate-forme Pyrénées-Méditerranée (MP2), pilotée par le Département des Pyrénées-Orientales et la CA de Perpignan. Son territoire de compétence est régional (nouvelle Région Occitanie). Il résulte de la sensibilité de la Région aux questions logistiques, fret et en particulier ferroviaire. L'initiative est partie de l'expertise de MP2 pour recréer une structure au niveau régional au moment de la sortie de la Stratégie France Logistique 2025, en favorisant la coopération public-privé autour de la logistique et de la montée en compétence des Régions.

Le cluster a réellement débuté son activité en janvier 2019. Comme MP2, il est basé à Perpignan. Il compte 4 pôles :

- Développement de la multimodalité.
- Innovation logistique, transport intelligent.
- Logistique urbaine
- Ressources humaines, formation, recrutement.

Il vise à la mise en réseau, l'information et la veille informationnelle sur ces domaines. Son modèle économique est fondé sur une forte impulsion de départ des institutions publiques, puis sur un équilibre public-privé, avec diversification des acteurs.

4.1.1.2.8 *La logistique de Transit Fruit (Compagnie fruitière) à Port-Vendres*

La présentation des services maritimes de AEL, filiale de la Compagnie fruitière a été faite au point « 3.3.1 Service régulier Afrique de L'ouest ».

La Compagnie Fruitière a mis en place **une logistique intégrée**, maîtrisée de bout en bout, de la production dans ses bananeraies africaines, vers ses propres capacités maritimes, ses moyens de traitement à Port-Vendres et ses propres murisseries en France et en Espagne. Seul le maillon transport routier n'est pas maîtrisé entre Port-Vendres et les murisseries. **Port-Vendres est le pivot de cette logistique internationale intégrée.**

Pour les bananes, c'est-à-dire la grande majorité des produits, les destinations sont les murisseries françaises et espagnoles. Les sorties de camions se font à la demande des murisseries qui sont elles-mêmes soumises à la demande de leurs clients grands distributeurs. Les autres fruits et légumes

acheminés vont soit directement vers les plates-formes de la grande distribution, soit pour partie vers Saint-Charles.

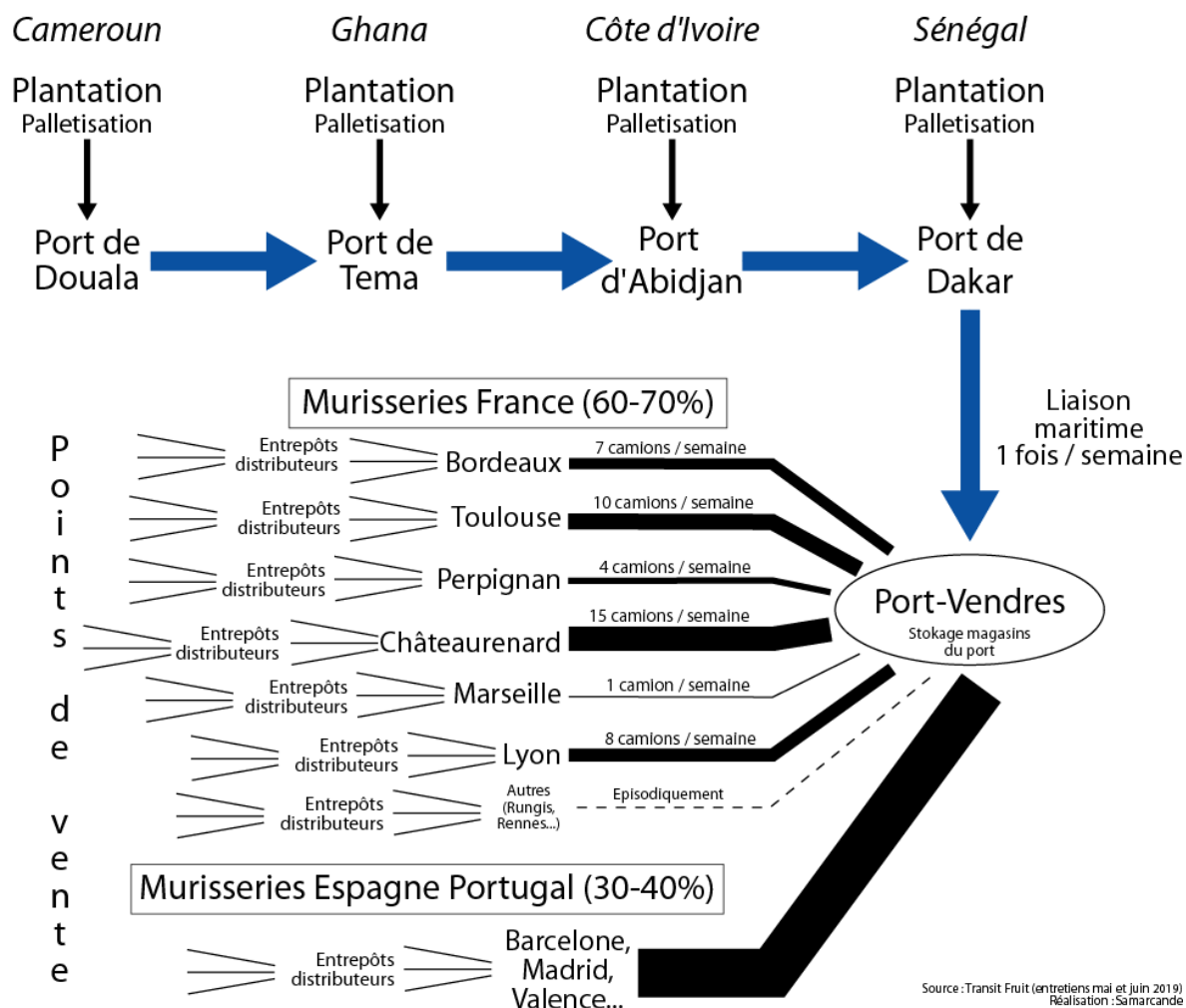


Figure 12 : Schéma logistique d'importation des bananes Transit Fruit Port-Vendres – Source : Transit fruit traitement Samarcande

Le trafic est **en croissance** ; 230 000 palettes (230 000 tonnes) ont été déchargées en 2018 et la Compagnie vise 250 000 tonnes pour 2019.

2012	182 000 t	2016	209 000 t
2013	200 000 t	2017	231 000 t
2014	185 000 t	2018	228 000 t
2015	197 000 t		

Tableau 7 : Trafics import de la compagnie fruitière à Port-Vendres - Source : entretien Transit Fruit mai 2019

4.1.1.3 Perspectives de développement

Les facteurs qui vont influencer sur l'évolution des trafics de fruits et légumes à Port-Vendres relèvent de 4 groupes :

4.1.1.3.1 Les déterminants du marché

Le marché de la banane est soumis à des **aléas** qui peuvent être climatiques (tempêtes aux Antilles, inondations en Afrique...), politique et sociaux (agitation sociale au Cameroun dans la partie anglophone en 2016, etc.) ou sanitaire (champignons résistants endommageant les bananiers). Il y a toujours un risque de baisse annuelle de la production et donc des trafics en raison d'une instabilité politique dans un des pays d'Afrique.

Toutefois, ces aléas ont toujours été anticipés puisque les spécialistes considèrent que c'est un marché mondial en surproduction. « Une partie de cet excédent permet d'assurer l'approvisionnement des marchés en cas d'aléas climatiques, mais l'équilibre de la filière est de ce fait dépendant de ces aléas »¹⁵.

Une autre question est celle des droits de la politique internationale vis-à-vis des **droits de douane**. « Les fournisseurs ACP (Afrique Caraïbe Pacifique) de bananes bénéficient d'un accès au marché de l'Union européenne **en franchise de droits** et sans contingent en vertu d'un Accord de Partenariat Economique (APE) entré en vigueur en 2008. Depuis lors, les exportations en provenance des trois plus grands fournisseurs ACP – la République Dominicaine, la Côte d'Ivoire et le Cameroun – ont considérablement progressé. »¹⁶

L'importation de bananes en provenance de la zone Amérique est régie, quant à elle, par l'Accord de Genève sur le commerce des bananes, négocié en décembre 2009 et entré en vigueur en mai 2012. Cet accord a mis fin à un long différent commercial entre les 2 parties. Il engage l'Union Européenne à réduire progressivement ses droits de douane jusqu'en 2022. En conséquence, les conditions douanières d'importation s'harmonisent entre l'Afrique et l'Amérique. L'avantage douanier africain est donc moins fort. Mais il est difficile d'en mesurer l'impact sur les volumes importés.

Concernant le marché de la tomate, le Maroc bénéficie d'un régime douanier privilégié européen qui l'autorise à importer dans l'Union Européenne 240 000 tonnes annuellement à des conditions particulières : prix d'entrée inférieur au marché et exonération des droits de douane. Au-delà des 240 000 t, le tarif douanier reste inférieur au tarif douanier commun.

Le régime privilégié permet des importations massives et favorise l'utilisation de la voie maritime. Il faut d'ailleurs noter que les importateurs de Perpignan utilisaient pour une bonne part la relation conteneurisée Agadir – Port-Vendres (notamment Matysa et Vita Fresh).

L'Union européenne absorbe 85 % des exportations marocaines de tomate. La production marocaine de tomates est détenue par quelques grands groupes marocains (domaines royaux, grandes familles marocaines) et étrangers (Azura...).

4.1.1.3.2 Les déterminants de l'offre de transport : conteneurisation, réglementation low sulphur, service roulier, concurrence et performance prix de l'offre routière...

A Port-Vendres les 2/3 des marchandises en importation sont palettisées. Mais les navires en provenance des Antilles et accostant sur la côte Atlantique sont eux totalement conteneurisés. La **conteneurisation**

¹⁵ Source : Plan de filière banane, décembre 2017, Association Interprofessionnelles de la banane

¹⁶ <http://www.fao.org/3/a-i7410f.pdf>

présente plusieurs avantages : le maintien de la chaîne du froid, la facilité de chargement/déchargement sur les ports... Mais il est plus cher.

• *Une mutation massive de la flotte des navires sous température contrôlée au profit des porte-conteneurs*

- Dans les années 1960, le navire frigorifique à températures multiples dominait les échanges de produits sous température dirigée. Il permettait de transporter simultanément différents types de marchandises garantissant une plus grande flexibilité et rentabilité des services.

Au même moment, la palette de taille standard (1,20 x 1,0 mètre) était généralisée permettant d'améliorer considérablement les opérations de manutention.

En 1975, seulement 10% de la flotte frigorifique était compatible avec les palettes contre 93% pour les navires construits entre 1984 et 1990. Les unités restantes étant principalement destinées aux pays de l'ex-Union soviétique.

Le chargement latéral a été une évolution majeure dans la manutention des navires conventionnels. Cette conception facilite les opérations par mauvais temps avec des panneaux de cales qui restent fermés permettant de mieux garantir le maintien à la bonne température des produits.

- À la fin des années 1960, les porte-conteneurs réfrigérés font leur apparition. Les navires étaient équipés d'unités de réfrigération centrales fournissant de l'air froid (conditionné) à des conteneurs par l'intermédiaire de deux ouvertures dans la paroi du conteneur (hublots).

Chaque unité était capable de réfrigérer jusqu'à 48 boîtes simultanément. À terre, les conteneurs étaient remplis d'air froid par un système de refroidissement similaire à celui qui se trouvait à bord. L'un des inconvénients de ce système était que chaque conteneur connecté à la même unité était maintenu dans les mêmes conditions et à la même température.

Les conteneurs à hublots ont maintenant été remplacés par les conteneurs réfrigérés intégrés, chacun équipé de sa propre unité de refroidissement distincte et d'un équipement contrôlant l'atmosphère intérieure. À bord du navire, les boîtes sont branchées au système d'alimentation électrique à bord. Sur le terminal, elles sont connectées à des prises de connexion frigorifiques ou alimentées par un groupe électrogène.

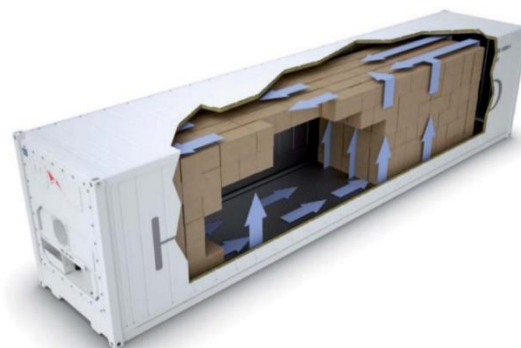
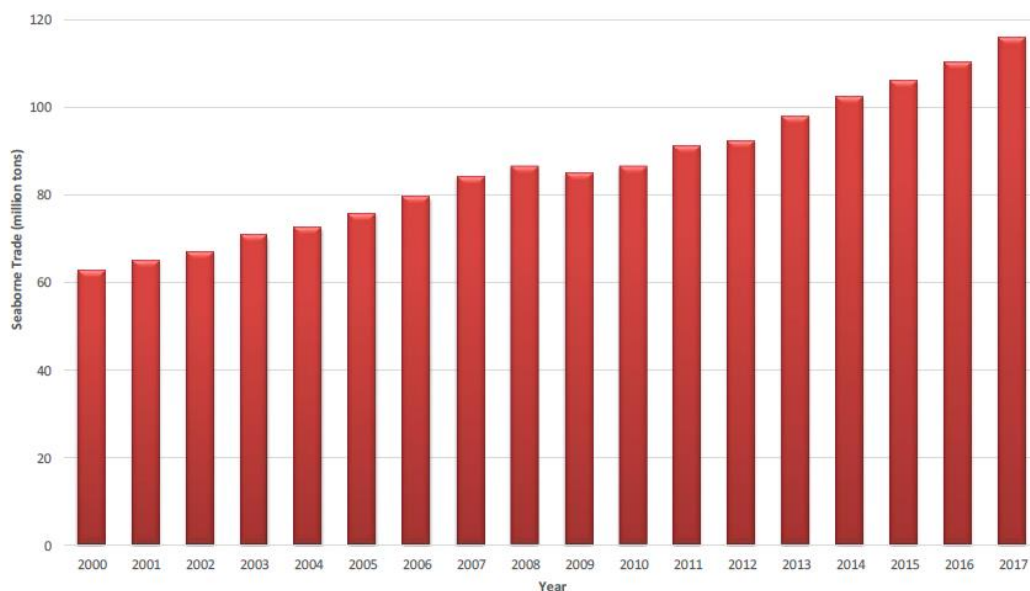


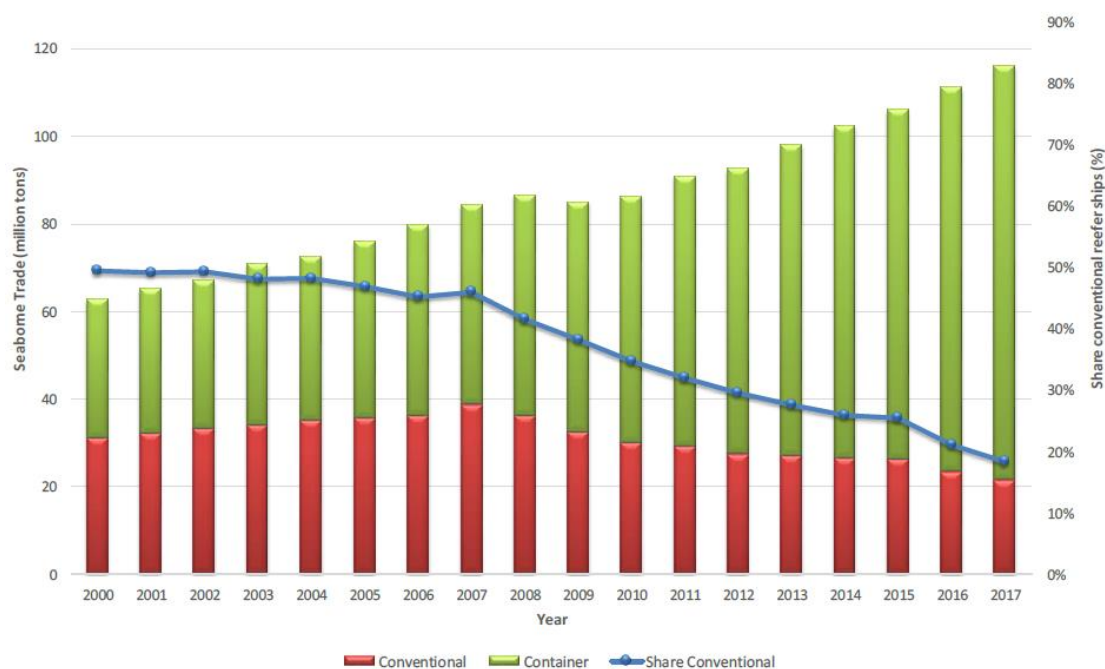
Figure 13 : Conteneur réfrigéré intégral – Source Dynamar

- Les volumes de produits réfrigérés transportés par voie maritime sont en constante augmentation avec un volume en 2017 de près de 120 Mt, soit presque le doublement des volumes transportés en 2000.



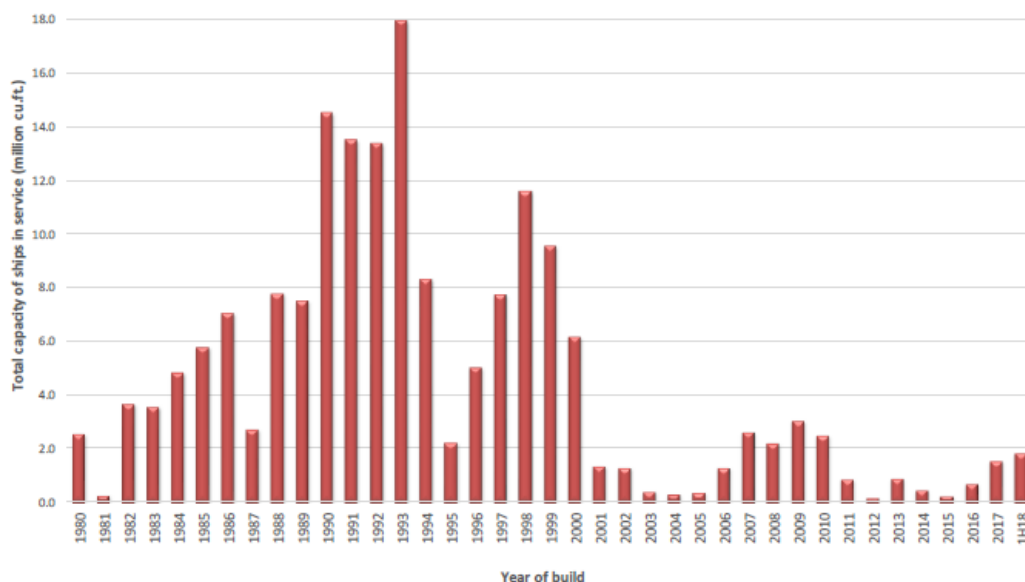
Graphique 11 : Evolution des volumes de produits réfrigérés transportés par voie maritime – Source : Dynamar

Jusqu'en 2008, la part de flotte des navires porte-conteneurs sur le marché du transport marchandises sous température représentait environ 30% et permettait d'absorber l'augmentation de la demande. Depuis cette date, ils ont en revanche gagné des parts de marché sur les navires conventionnels avec une part de marché de 80% en 2017. Cette tendance traduit une **sortie progressive des navires conventionnels réfrigérés** qui ont transporté 21 Mt de marchandises en 2017 contre 31 Mt en 2000.



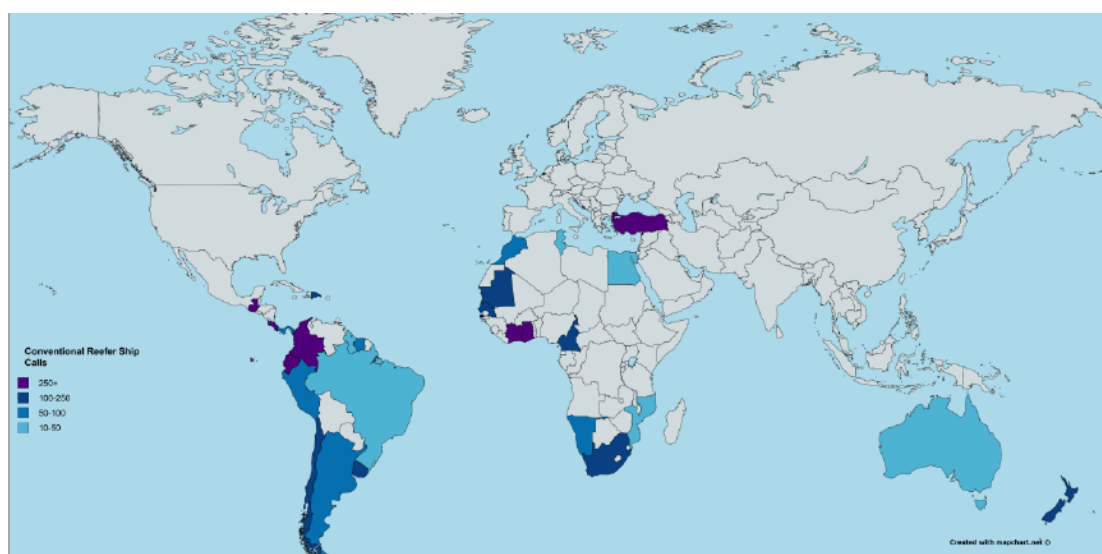
Graphique 12 : Evolution de la répartition de la flotte de navires réfrigérés (Conventionnels / Porte-conteneurs) – Source : Dynamar

Depuis 1980, 774 navires frigorifiques conventionnels ont été construits, dont 527 flottent toujours. La plupart des navires actuellement en service ont été construits entre 1988 et 1994, avec un autre pic en 1998. Peu de navires ont été construits après l'an 2000 du fait de la concurrence des porte-conteneurs et peu d'entreprises sont disposées à prendre le risque financier d'un tel investissement à long-terme. Les navires conventionnels reefers les plus récents (comme ceux du service AEL desservant Port-Vendres) disposent généralement de surfaces dédiées aux conteneurs en pontée.



Graphique 13 : Capacité totale des navires conventionnels en service, par année de construction – Source : Dynamar

Les principaux pays impliqués dans le transport sous température dirigée à l'aide de navires conventionnels sont représentés sur la carte ci-après.



Carte 13 : Principaux pays utilisateurs de navires conventionnels réfrigérés – Source : Dynamar

Ils concernent très majoritairement l'Amérique du Sud et l'Amérique du Sud avec un transfert de ces navires entre les pays en fonction du développement des terminaux à conteneurs. Ainsi, par exemple, le navire conventionnel frigorifique est en train de disparaître en Argentine, au Chili et en Uruguay, alors qu'il gagne du terrain au Pérou et en Equateur. En Méditerranée, le commerce conventionnel des reefers est centré sur la Turquie et, dans une moindre mesure, sur l'Égypte.

L'analyse des services maritimes¹⁷ montre que sur les 21 services entre l'Afrique de l'Ouest (Maroc compris) et l'Europe (10 en Méditerranée / 11 Nord Europe), 19 sont réalisés à l'aide de porte-conteneur contre seulement 2 en navires réfrigérés que sont les é lignes du service AEL de la Compagnie Fruitière.

¹⁷ Cf Annexe

● *L'impact de l'entrée de la réglementation « Low Sulphur » en 2020 sur la flotte de navires conventionnels reefer restante*

Le transport maritime consomme très majoritairement du fuel lourd dont la combustion s'accompagne d'importantes émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'azote (NOx) ainsi que de particules fines (PM).

Pour limiter ces émissions et la pollution de l'air associée, l'OMI a adopté en 2008 et confirmé en octobre 2016 une réglementation abaissant le futur plafond autorisé de la teneur en soufre dans les carburants marins de l'ensemble des navires marchands : à partir du 1er janvier 2020, ce plafond sera de 0,5% de teneur en soufre, contre 3,5% actuellement. Aujourd'hui, seules les Zones de Contrôle des Emissions (ECA) - Europe du Nord, Mer Baltique et Amérique du Nord – font l'objet d'une réglementation contraignante (0,1%).

Les compagnies sont d'ores et déjà en train d'adapter leur moyen et leur fuel pour respecter la norme IMO Sulphur 2020. Pour y parvenir elles auront trois possibilités :

- Recourir à du fioul lourd « peu soufré » (« LSFO » en anglais), issu de la distillation d'un pétrole brut à faible teneur en soufre (ou de la distillation d'un pétrole à haute teneur en soufre suivie ensuite d'une désulfuration en raffinerie) ou à du fioul plus léger comme le gasoil marin à 0,1% de teneur en soufre (dit « MDO¹⁸ » ou « MGO »), sachant que « le fioul désoufré » et le gasoil sont grossièrement plus chers de 35% par rapport au fuel lourd ;
- Conserver l'usage du fuel lourd mais installer des systèmes de retraitement des fumées appelés « scrubbers » : le choix de l'installation de scrubbers pourra être fait soit au moment de la construction du navire, soit pour des navires suffisamment jeunes afin de rendre l'investissement viable car il représente de l'ordre de 5 à 10 millions de dollars ;
- Utiliser autant que possible des énergies alternatives comme le gaz naturel liquéfié (GNL) : ce choix impliquera des investissements significatifs qui devront être rentabilisés par la réduction de la facture de carburant. A ce jour, environ 125 navires dans le monde (sur 50 000 en 2018) utilisent la propulsion au GNL¹⁹ ou sont « gaz ready », c'est-à-dire pouvant utiliser ou non du GNL. La flotte mondiale propulsée par GNL augmente de 15 à 25% par an. Si la tendance se poursuit, on estime que 22% de la consommation totale de soutage sera constituée de GNL d'ici 2035. Peu de ports fournissent aujourd'hui ce carburant ce qui privilégie cette propulsion pour les navires à passagers, ferries et paquebots effectuant des trajets réguliers et dont l'avitaillement peut être facilement anticipé. La faiblesse actuelle de l'offre de stockage et d'avitaillement limitera très probablement la mutation à court et moyen terme vers ce nouveau type de propulsion.

La plupart des armateurs propriétaires et exploitants devraient donc s'orienter vers l'option du carburant à faible teneur en soufre nécessitant l'adaptation des sites de raffinage ce qui ne sera pas sans poser des problèmes d'approvisionnement en gasoil marin à court terme. A titre d'exemple, face à la réglementation « low sulphur », CMA CGM a pris la décision d'investir significativement en propulsant certains de ses futurs porte-conteneurs au GNL (9 navires en commande) et en passant commande d'un certain nombre de scrubbers pour ses navires.

Le surcoût du gasoil marin d'environ 35% par rapport au fuel lourd coûte environ 200 à 250 USD de plus par tonne. D'après certains acteurs de la filière l'entrée en vigueur de la norme impliquerait un surcoût estimé entre 160 et 300 USD/EVP, dont tout ou partie pourrait être compensé par de nouvelles surcharges.

Dans ce contexte, les armateurs de la flotte de navires conventionnels reefers ne devraient vraisemblablement pas investir dans les scrubbers, trop coûteux pour une flotte déjà globalement très vieillissante, mais s'orienter sur l'achat de gasoil marin. Ils s'exposeront ainsi à un **surcoût et une perte de compétitivité par rapport aux porte-conteneurs** plus sobres

¹⁸ MDO : Marine Diesel Oil

¹⁹ Source : ISEMAR

en termes de consommation. Les avantages comparatifs de ces 2 types de navires sont repris dans le tableau suivant.

AVANTAGES COMPARATIFS DES DIFFERENTS TYPE DE FLOTTE	
NAVIRES CONVENTIONNELS REFRIGERES	NAVIRES PORTE-CONTENEURS (PC)
<ul style="list-style-type: none"> • Liaisons directes entre ports permettant de réduire les distances de navigation sur un nombre limité de ports (économie de carburant et temps de transport limités) • Transport à la demande possible permettant de proposer des solutions plus personnalisées • Des équipages plus spécialisés dans le soin des cargaisons périssables que sur les PC • Potentiel de fret retour plus important (marchandises diverses, matériel roulant) alors que les PC doivent recharger en partie des boîtes vides • Souvent gréés, les navires nécessitent une infrastructure portuaire plus simple que les PC, mais à contrario nécessitent un besoin de stockage à terre plus important que les conteneurs et sous température dirigée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les grands PC tirent pleinement parti des économies d'échelle • Les conteneurs réfrigérés peuvent être utilisés pour une chaîne de transport de porte à porte, réduisant ainsi le risque de dommage sur la marchandise. • La durée de vie d'un conteneur reefer est beaucoup plus courte que celle d'un navire frigorifique, permettant une meilleure adaptation aux nouvelles techniques et technologies • Dans l'attente du navire à quai, une gestion des conteneurs reefer plus simple que les palettes qui nécessitent un entrepôt frigo • Les conteneurs conviennent mieux au transport de petits colis, bien qu'elles aient également réussi à pénétrer avec succès le secteur de la banane à haut volume • En général, les PC sont beaucoup plus modernes et consomment beaucoup moins de carburant que les navires conventionnels. Ce différentiel sera particulièrement important quand, en 2020, les navires devront passer au carburant à faible teneur en soufre : Les opérateurs de PC pourront se limiter dans l'investissement de scrubbers tandis que les exploitants de navires réfrigérés devront investir bien plus dans du carburant à faible teneur en soufre.

Le transport de palettes frigo se fera de plus en plus par conteneur reefer et de moins en moins par navire frigorifique. D'ici 5 ans, la majeure partie des navires palettes frigo restant en activité sera remplacée par des navires porte-conteneurs.

Les vellités en faveur des services ro-ro et conteneurisés à Port-vendres

L'augmentation de la taille des navires est l'autre grande tendance du transport maritime de marchandises, porté par les progrès de l'architecture navale et de la motorisation. Le premier effet en est la course à l'adaptation des infrastructures pour suivre le gabarit des navires. L'extension spatiale des ports tient donc tout autant à la taille des navires qu'à la croissance des trafics.

Pour certains acteurs du Marché Saint-Charles, le plus pertinent serait une relation **Ro-Ro** entre le Maroc et Port-Vendres. Selon Azura²⁰, important groupe familial franco-marocain présent à Saint-Charles sur le marché des tomates, la condition de réussite est le respect du transit time, qui doit être identique à celui de la route, c'est-à-dire 3-4 jours entre Agadir et Perpignan. Azura, qui utilisait la relation conteneurisée Agadir-Perpignan, y déplorait un faible niveau de fiabilité et d'importants retards. La société importe un volume important de tomates depuis Agadir par voie routière aujourd'hui via des liaisons ro-ro Tanger-Algésiras, Tanger-Motril ou Tanger-Barcelone. La moyenne est de 30-40 camions

²⁰ Azura est un des plus importants producteurs privés de tomate au monde. La société commercialise 120 000 t de tomate par an à Saint-Charles ou elle occupe 11 000 m² sous froid.

par jour en départ d'Agadir avec une saisonnalité d'acheminement : 15 camions l'été, 40 camions en hiver. Si ce transit time est assurée, **Azura serait prêt à s'engager sur une quantité de marchandises** (de l'ordre de 10 camions pour chaque trajet maritime en moyenne annuelle).

Le **transport routier** est un autre élément comparatif à prendre en compte. Sur les relations marocaines, le transport routier est plus cher que le transport maritime. Pour Sofruce²¹ par exemple, le prix d'un lot complet par voie maritime Port-Vendres est moins cher de 300€ que le prix par la route. Mais il est plus intéressant de passer par la route car le camion permet de gagner 24 à 48h de fraîcheur sur le produit. La législation routière européenne évolue également : par exemple, depuis juillet 2018 Bruxelles impose aux chauffeurs marocains un temps de repos en Espagne non plus dans la cabine du camion mais dans un hôtel, d'où des charges supplémentaires. Ceci renforce la compétitivité des transporteurs espagnols.

Concernant le retour de services conteneurs, CMA-CGM est en discussion avec des groupements de producteurs de fruits et légumes Marocains, pour consolider un service conteneur Casa/Agadir → Port Vendres. Ils souhaitent consolider 110 conteneurs reefers/escale pour mettre en place le service.

4.1.1.3.3 *L'incertitude sur la stratégie de la Compagnie Fruitière.*

La logistique des fruits et légumes est une activité « qui n'aime pas le changement ». Un bateau accoste toutes les semaines à Port-Vendres, des organisations de livraison sont organisées pour les clients. Transit Fruit est en attente de coûts maîtrisés, stables. Or, le prix de la banane n'évolue quasiment pas (le prix de vente d'une banane est identique depuis 10 ans) et, qui plus est, sur une marchandise qui est un produit d'appel pour la grande distribution.

Transit Fruits considère que Port-Vendres est relativement cher pour ce qui est des droits de port, ce qui l'inciterait à examiner régulièrement d'autres ports. Mais ce coût supérieur est compensé par la capacité de traitement des bateaux, très rapide grâce à l'implication des dockers. Le travail se fait dans de bonnes conditions. Selon le Directeur Général de transit Fruits Marseille, interrogé en juin 2019, une relocalisation dans un autre port « casserait » une chaîne logistique aujourd'hui efficace et engendrerait des surcoûts de réorganisation de la chaîne d'approvisionnement.

3 éléments ont présidé au choix de Port-Vendres par la Compagnie Fruitière en 1993. Ces atouts sont toujours présents aujourd'hui :

- **Un climat social apaisé** : le début des années 90 a été marqué par des mouvements sociaux importants sur le port de Marseille, liés à la réforme portuaire. La Compagnie Fruitière a examiné plusieurs solutions de repositionnement, notamment Toulon (ou des tests de trafic avaient été effectué) et Port-Vendres ;
- **Un savoir-faire déjà existant et performant** : Port-Vendres assurait déjà en 1993 une activité de réception de fruits de contre saison, avec un quai et du personnel disponible ;
- **Un très bon positionnement géo-logistique** : la proximité du Marché International Saint-Charles et des solutions de transport terrestre, notamment les camions frigorifiques, proposés par des logisticiens déjà présents... Ceci n'était pas le cas à Sète.

Parallèlement, l'entretien réalisé auprès du Vice-Président en charge de la logistique groupe de la Compagnie Fruitière était assez clair sur une mutation de la flotte vers le tout conteneur d'ici 3-5 ans et sur l'interrogation du maintien du port de Port-Vendres dans le circuit logistique.

²¹ Sofruce importe et commercialise sur Saint-Charles des fruits rouges d'Espagne, et de plus en plus de tomates et d'agrumes marocains. L'entreprise traite 120 000 t/an, avec une saisonnalité d'activité (pic en hiver) sur 12 000 m² de bâti.

Ainsi, la conteneurisation du trafic international de fruits et légumes, et notamment de bananes, est une tendance réelle et lourde. A Port-Vendres, cela nécessiterait selon Transit Fruit une modification de la chaîne et des opérations logistiques, avec démultiplication des opérations de dépotage, ce qui induirait probablement le besoin d'agrandissement du terminal à conteneurs et de nouveaux outils de manutention.

4.1.1.3.4 L'opportunité du nouveau quai Dezoums vu par les acteurs

• **Trafics de Fruits et légumes avec le Maroc**

- La totalité des acteurs économiques rencontrés dans le cadre de cette phase d'analyse et d'état des lieux se sont déclarés favorables à la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins.
- Pour le Marché Saint-Charles, « Les investissements projetés (...) permettront de maintenir et d'accroître l'attractivité de notre plate-forme ainsi que la compétitivité de nos entreprises membres ». « Il peut être envisagé, grâce à la requalification du quai (...), une diversification des lignes, et notamment le traitement de certains flux maritimes passant traditionnellement par les ports du Nord pour ensuite être réacheminés par la route vers le Sud ». Enfin, « La requalification du quai Dezoums (...) permettrait d'anticiper et de faire face à la concurrence croissante des autres marchés européens, et notamment la montée en puissance des ports du Nord de l'Europe et des plates-formes qui y sont adossées ». (source : courrier adressé par Saint-Charles Export à M. le Commissaire enquêteur, siège de l'Enquête publique, mars 2017).
- Peuvent s'ajouter à ces arguments la possibilité de diversification du port, qui rendrait Port-Vendres moins dépendant d'un seul acteur, la Compagnie Fruitière, qui, si elle quitte Port-Vendres, porterait un coup important au port et à la ville.
- CMA-CGM est en discussion avec des groupements de producteurs de fruits et légumes Marocains, pour consolider un service conteneur Casa/Agadir avec Port Vendres. Ils souhaitent consolider 110 conteneurs reefers/escale pour mettre en place le service.
- MAERSK resterait également attentif à la relance d'un nouveau service.

• **Trafics de Fruits et légumes avec l'Afrique de l'Ouest**

- Transit Fruit se dit favorable à la réalisation du 3^{ème} quai. Mais l'entreprise est également soucieuse de ses capacités de traitement et de stockage sur le terminal et sur les 2 quais actuels.
- La Compagnie Fruitière devrait s'inscrire dans un schéma de renouvellement de sa flotte vers le tout conteneur à un horizon de 3 à 5 ans. Elle étudie actuellement 3 scénarios :
 - Scénario 1 : conserver un service maritime directe côte Ouest Afrique-Méditerranée avec escale à Port-Vendres,
 - Scénario 2 : Garder un seul service directe côte ouest Afrique – Nord Europe et transborder à Tanger le trafic Méditerranée, avec desserte par feeder des différents ports. La Compagnie Fruitière envisage de remplacer les navires conteneurs sur le nord de l'Europe par des navires de 2000 -2500 EVP soit 180m-200m de long.
 - Scénario 3 : Les trafics de la Compagnie Fruitière ne transitent plus par le port de Port-Vendres.

La mutation à venir de la flotte de la CF réinterroge donc les besoins à terre à Port-Vendres pour la gestion des flux en termes de manutention, d'extension de capacité du parc à conteneurs, de facilités de circulation entre le quai et le parc conteneurs, de besoins de surface sous température dirigée pour le traitement des lots avant expédition, d'adaptation des entrepôts avec une évolution vers le cross-docking (des entrepôts étroits, avec de nombreux quais camions de chaque côtés).

4.1.2 TRAFICS MARITIMES PASSAGERS

Acteurs rencontrés

- M. Jérôme STRAUSS – Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention
- M. Cyril HERVIEU – CCI
- M. Nicolas DAROUSSAT – Port Sud de France
- M. Stéphane VANDAELE – EUROMER

4.1.2.1 Descriptif et tendances du marché

Sur le pourtour Méditerranéen, le transport de passagers est polarisé par 2 grandes destinations, les liaisons avec la Corse et la Sardaigne représentant globalement 9 millions de passagers et les liaisons avec le Maroc et les enclaves de Ceuta et Melilla avec 6,8 millions de passagers. S'en suivent les liaisons avec les Baléares (1,3 M pax), la Tunisie (0,7 M pax) et l'Algérie (0,5 M pax).



Carte 14 : Transport européen de passagers – Source : ISEMAR données 2016

Actuellement, aucun service Passagers ne circule au départ / à l'arrivée du port de Port-Vendres. Au cours des dernières décennies, plusieurs lignes régulières ont circulé depuis le port de Port-Vendres :

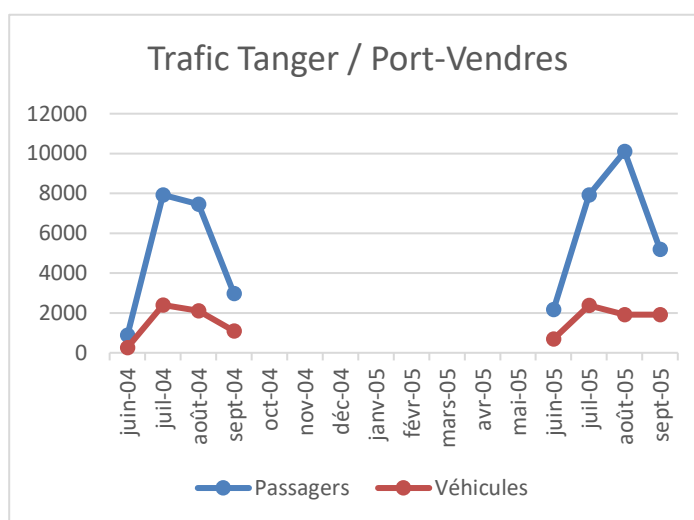
- Ligne Tanger – Port-Vendres (2004-2005)
- Ligne Baléares – Port-Vendres (1975-1986)
- Ligne Maroc – Port-Vendres arrêté en octobre 1967
- Ligne Algérie – Port-Vendres arrêté en octobre 1964

4.1.2.1.1 L'histoire des lignes depuis Port-Vendres

● La ligne Tanger-Port-Vendres (2004-2005)

Concernant la ligne Tanger, les caractéristiques du service étaient les suivantes :

- Le service était assuré par la Compagnie Comanav ;
- Le bateau était le Pride of Salam 1, puis le Nador qui a été rebaptisé Mogador en 2005 ;
- Le service était bihebdomadaire, en saison estivale ;
- Le temps de parcours était en moyenne de 33h ;
- Les tarifs s'élevaient à 117€ l'aller-retour (64€ l'aller simple) et 429€ l'aller-retour avec véhicule
- Une fréquentation de 19 200 passagers en 2004 et 25 400 en 2005.



Graphique 14 : Trafic passagers Tanger-Port-Vendres 2004-2005
-Source : CCI

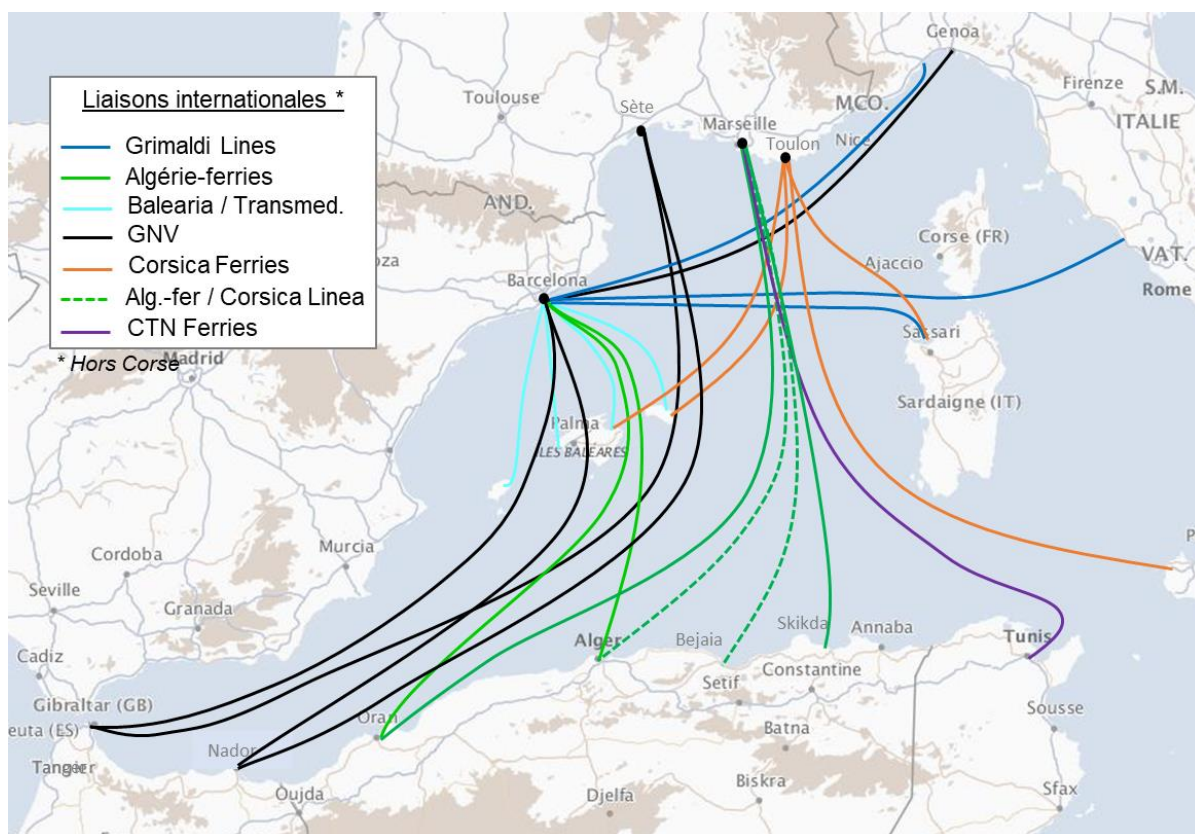
D'après les passagers voyageant à l'époque, embarquer à Port-Vendres était plus simple qu'à Sète, et prendre le bateau à Port-Vendres était plus près que de se rendre à Barcelone pour gagner le Maroc par voie maritime.

● Les autres lignes historiques avec Port-Vendres

Sur les trois autres lignes, peu d'informations sont disponibles. Toutefois ces services représentent des attitudes de consommation et des bassins d'emplois anciens qui ne sont pas représentatifs des pratiques actuelles. Les caractéristiques récupérées sont les suivantes :

Ligne	Baléares (Puerto de Alcudia)	Maroc	Algérie
Année	1975 à 1986, avec interruption	Jusqu'en 1967	Jusqu'en 1964
Compagnie	Aznar (1975 et 1976) / Martin Paris (1981) / Roseways (1984) / Townsend Thoresen (1986)		
Temps de parcours	10h		
Nombre de rotation	<ul style="list-style-type: none"> • Mai, juin, sept, oct : 4 rotations par semaine • Juillet, août : 1 rotation par jour 		

Les ports en concurrence directe proposant des liaisons Passagers régulières aux alentours de Port-Vendres se situent à Sète et Barcelone. La carte ci-après présente les différentes destinations internationales (hors desserte de la Corse) proposées par les ports de Barcelone, Sète, Marseille et Toulon.



Carte 15 : Passagers - liaisons maritimes et opérateurs

● Les liaisons maritimes avec Sète

La gare maritime du port de Sète propose deux traversées régulières vers le Maroc, :

- Tanger : 2 rotations par semaine en haute saison, 1 tous les 4 jours en basse saison, pour une durée de traversée de 42h minimum. Le tarif par personne est à partir de 120€ l'aller-retour.
- Nador : 1 rotation par semaine en haute saison, 1 tous les 8 jours en basse saison, pour une durée de traversée de 38h minimum.

Dans la grande majorité des cas, les bateaux font escale à Barcelone.

Les liaisons sont assurées par l'opérateur Grandi Navi Veloci. Les 2 lignes sont exploitées par le navire Atlas (161,3 mètres, capacité 2 000 passagers) et occasionnellement par les navires Excellent (202,2m) et Fantastic (188,2m).

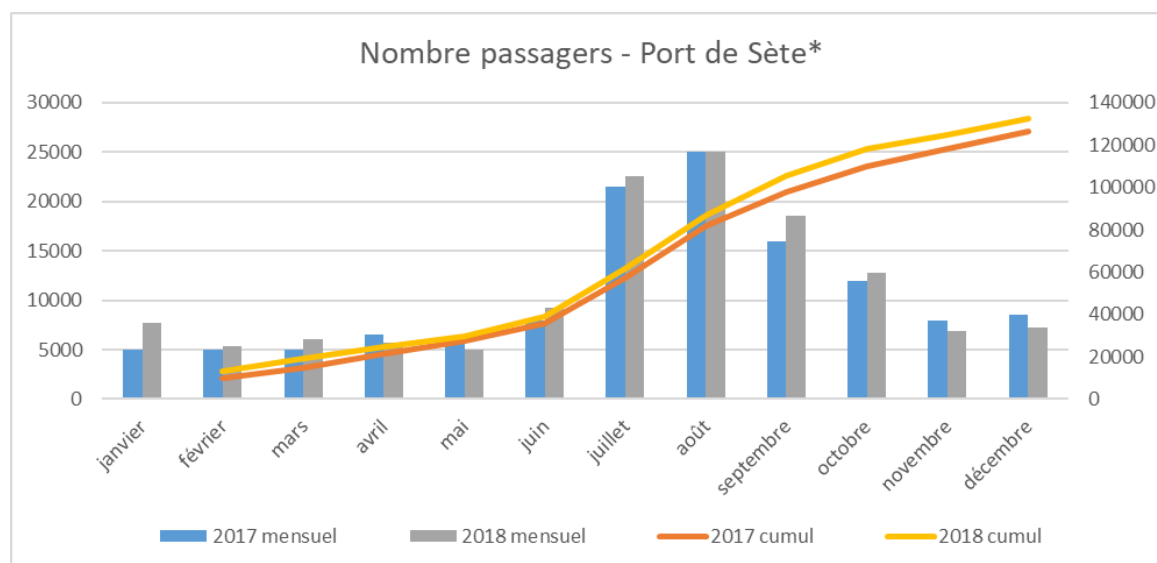
Sur ces traversées, 100 mètres linéaires sont réservés au fret (petit matériel type engin agricole).

En 2015, la gare maritime de Sète a accueilli 180 000 passagers. En 2018, le port a accueilli 141 000 passagers (+7% par rapport à 2017) pour un total de 132 escales (16 en juillet, 15 en août). Un peu plus de la moitié des passagers voyage sur la liaison de Tanger.

En termes de remplissage, les traversées de juillet ont un nombre de passagers important au départ de Sète. Et ce sont les traversées retour qui sont les plus remplies en août et septembre (dissymétrie des flux).

En haute saison, les navires accueillent régulièrement 1 500 passagers, alors qu'en basse saison, les navires accueillent 300-400 passagers.

En plus de passagers et véhicules, les ferries transportant des marchandises diverses, dont le tonnage est fluctuant : 45 600 tonnes en 2018, 75 971 tonnes en 2017.



* le total est inférieur au volume ci-dessus : les bébés sont exclus sur le graphique du fait de la gratuité jusqu'à 2 ans.

Graphique 15 : Statistique passagers GNV, port de Sète, source Port Sud de France

La Région Occitanie, propriétaire du port, s'est engagée depuis 2015 dans la création d'un nouveau pôle passagers (fin des travaux en 2020) de manière à :

- Augmenter la capacité d'accueil : l'objectif est d'accueillir 300 000 passagers en 2020 et 600 à 900 000 passagers à l'horizon 2030.
- Améliorer la qualité d'accueil et de traitement tant pour les voyageurs que pour les compagnies maritimes et leur personnel
- Assurer une relation ville-port harmonieuse et de qualité, la nouvelle gare maritime étant limitrophe du centre-ville.

Des nouvelles liaisons sont à l'étude (Algérie, Baléares).



Photo 13 : Gare maritime Orsetti, port de Sète (<http://www.sete.port.fr>)

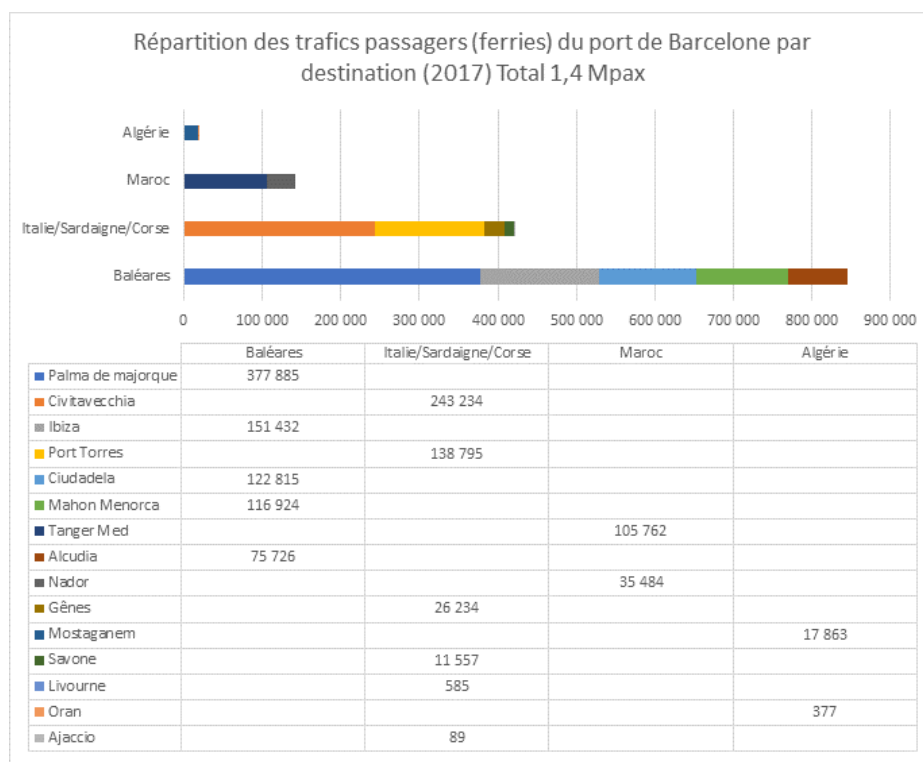
● Les liaisons maritimes à Barcelone

Le port de Barcelone propose des lignes de ferries régulières à destination des Baléares (6 à 8h de traversée pour Majorque), du Maroc (Tanger, Nador), de l'Italie et de l'Algérie.



Photo 14 : ferry Barcelone – Tanger, au port de Barcelone

En 2017 et 2018, 1,4 million de passagers ont emprunté les ferries à Barcelone, ce qui correspond à une augmentation de 12% par rapport à 2016 (1,27 million en 2016, 1,17 million en 2015) ; 59% avec les baléares (844 782 pax), 29% avec l'Italie (420 494), 10% avec le Maroc (141 246 pax) et 1,3% avec l'Algérie (18 240 pax).



Graphique 16 : Répartition des trafics passagers (ferries) du port de Barcelone – Source : statistiques portuaires

Des modifications intervenues dans les itinéraires mis en service en 2017 ont favorisé une évolution positive des trafics avec le Maroc (+37% en 2017 grâce à la nouvelle liaison avec Nador, qui renforce les 4 rotations hebdomadaires avec Tanger).

Les opérateurs sont les suivants :

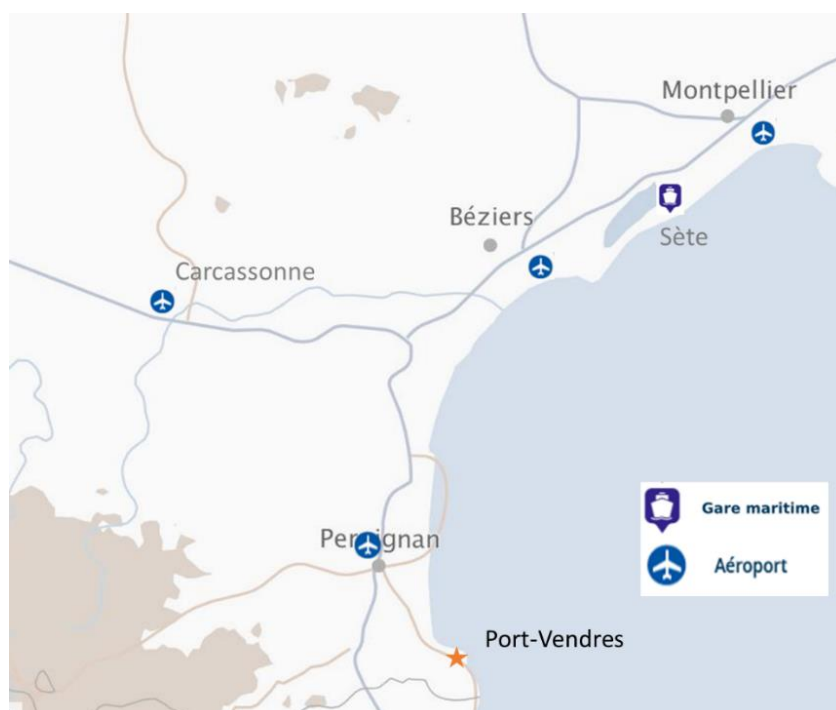
- Baleares : Balearia et Transmediterranea ;

- Maroc : GNV (navires Excellent et Fantastic en saison, Excelsior hors saison et Rhapsody occasionnellement. Le navire le plus grand est de 202,2 mètres) ;
- Algérie : Algérie-ferries ;
- Italie : GNV (navire Excellent et Fantastic en saison, Excelsior hors saison et Rhapsody occasionnellement. Navire le plus grand de 202,2 mètres), Grimaldi Lines (navires Cruise Roma et Cruise Barcelona de 254 mètres)

En termes de tarif, un billet Barcelone-Tanger pour un voyageur s'achète à partir de 80€ l'aller-retour. Depuis la France, actuellement, les Baléares sont accessibles par la mer depuis le port de Toulon.

4.1.2.1.3 Les liaisons aériennes

Plusieurs aéroports se situent aux alentours du port de Port-Vendres, dont certains proposent des offres similaires aux services maritimes actuellement en place entre Sète et Barcelone.

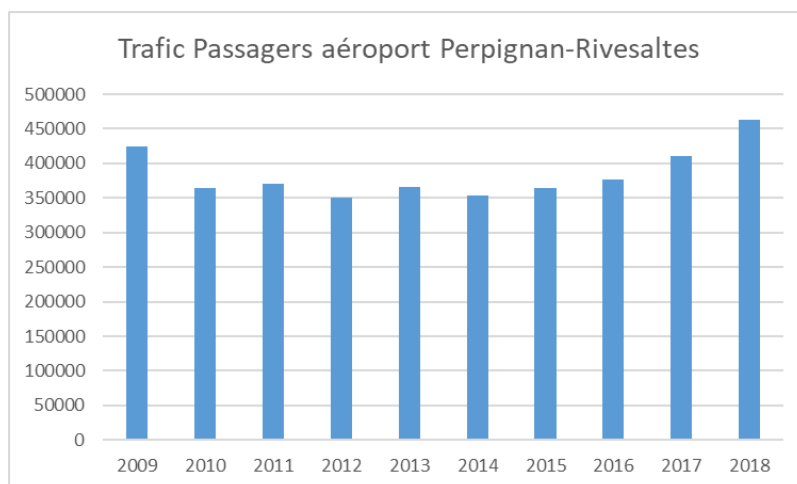


Carte 16 : Localisation des aéroports sur le territoire – Source : géoportail

● **L'aéroport de Perpignan-Rivesaltes propose 12 destinations directes dont :**

- L'Algérie avec des vols saisonniers de juin à septembre vers Oran, proposés par ASL Airlines France (Algérie)
- Le Maroc, avec des vols réguliers vers Marrakech (Maroc), deux à trois fois par semaine, pour un temps de vol de 2h35, assurés par la compagnie aérienne à bas prix Ryanair (à partir de 40€ l'aller-retour).

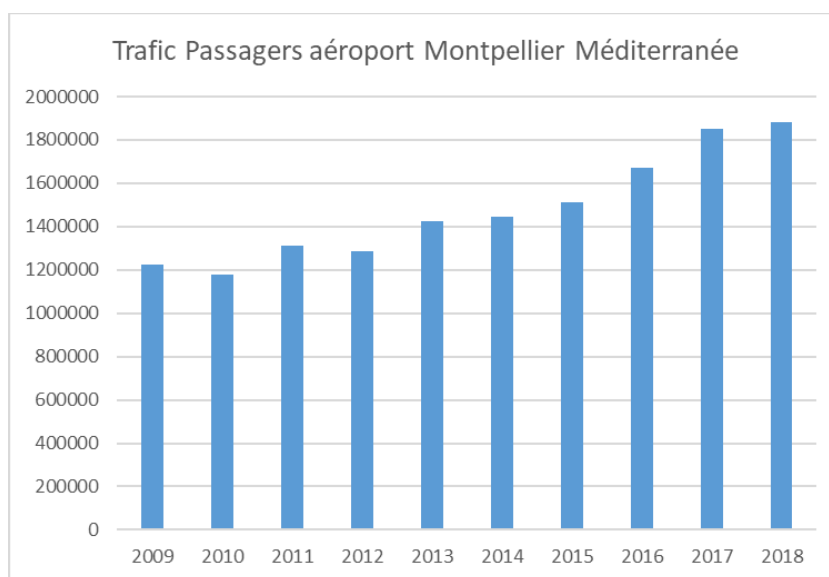
L'aéroport de Perpignan-Rivesaltes a été fréquenté par 464 246 passagers, en 2018, soit +13,2% par rapport en 2017. Le transport de passagers est assuré par une douzaine de compagnies aériennes qui ont réalisé 4 548 mouvements commerciaux en 2018.



Graphique 17 : Statistiques passagers aéroport de Perpignan - source Union des aéroports français

L'agglomération de Montpellier dispose d'un aéroport international situé à environ 8 km à l'est de l'agglomération.

L'aéroport Montpellier Méditerranée est le 10^{ème} aéroport de province après les deux aéroports parisiens. Le trafic est en constante augmentation depuis 2010 avec 1,88 millions de passagers transportés en 2018 (+1,7% par rapport à 2017).



Graphique 18 : statistique passagers aéroport de Montpellier, source Union des aéroports français

Près d'une vingtaine de compagnies desservent l'aéroport. Des dessertes régulières vers l'Afrique du Nord sont assurées :

- L'Algérie, jusqu'à 2 vols par semaine pour Oran et Alger (à partir de 209€ l'aller-retour, avec Air Algérie)
- Le Maroc, 5 villes desservies : Nador 3 vols par semaine (à partir de 163€ avec Air Arabia), Casablanca jusqu'à 9 vols par semaine (à partir de 137€ avec Air Arabia), Marrakech 4 vols par semaine (à partir de 155€ avec Air Arabia), Fès jusqu'à 6 vols par semaine et Errachidia 1 vol par semaine

Ils proposent des liaisons régulières et saisonnières avec le nord de l'Europe.

4.1.2.2 Perspectives de développement

La demande en passagers existe sur le territoire, et une liaison maritime régulière avec le Maroc pourrait être rentable, à l'instar du service en place en 2004 et 2005.

Pour qu'une telle ligne régulière existe, et pour garantir sa pérennité, la ligne pourrait proposer un service de fret en basse saison. En haute saison, le trafic passagers est à privilégier, avec un fond de cale pour les petites marchandises/l'industriel (type vêtement, fruits, pièce de voiture, etc.).

Une telle ligne ro-pax paraît compatible avec le marché de contre-saison actuel entre la France et l'Afrique du Nord : marché touristique l'été, marché fruitier en hiver.

Une liaison avec les Baléares serait intéressante pour les passagers qui économiseraient le trajet routier jusqu'à Barcelone (ex passagers en provenance par exemple de l'Europe du nord). En empruntant l'autoroute, ils passent à proximité de Port-Vendres.

La difficulté aujourd'hui est de convaincre un armateur qui s'engagerait sur une liaison régulière. Une ligne ro-pax à Port-Vendres impliquerait :

- Une compatibilité des activités Marchandises / Passagers : en cas de retard, quelle seraient les procédures ? Comment garantir la sécurité des marchandises et des passagers ?
- La mise en place de services douaniers pour les passagers ;
- La gestion du stationnement des véhicules, et du cheminement piéton entre le stationnement et le quai, au sein du port devra également être étudiée.

La requalification du quai Dezoums pourrait permettre le développement de l'activité passagers, sans perturbation de l'activité Marchandises actuelle.

Pour que la liaison maritime constitue une véritable alternative à l'offre aérienne et aux offres maritimes actuelles, il faudra proposer une offre adaptée en termes de tarifs, de temps de traversée, de confort à bord et de navigation.

Toutefois la concurrence semble forte tant au sein de la région, avec le port de Sète en plein développement, que de l'autre côté de la frontière, avec le port de Barcelone où les trafics sont en forte croissance avec l'Afrique du Nord.

4.1.3 TRAFICS MARITIMES FRET ROULANT

Acteurs rencontrés

- En dépit de nombreuses tentatives, il n'a pas été possible d'échanger avec M. Patrick Gadiet (Directeur Commercial fret) de la Corsica Linea

4.1.3.1 Descriptif et tendances du marché

4.1.3.1.1 Dynamique globale du marché en Méditerranée

Le fret roulant accompagné (ensemble routier avec chauffeur) est un marché généraliste utilisant des ferries ou des rouliers mixtes. Le marché du fret non accompagné se base généralement sur des flux industriels (véhicules neufs, logistique longue distance, bois et papiers nordiques, produits sidérurgiques etc.).

En Méditerranée, le fret roulant est généralement sous la forme d'ensembles routiers accompagnés même si des remorques transitent aussi seules. L'Espagne possède des acteurs purement fret maintenant rassemblés puisque Suardiaz, a repris Nisa Maritima (2017) avec des services Canaries et une liaison Marseille – Algérie.

Les liens fret sont importants avec le Maghreb grâce aux produits agricoles et aux délocalisations. Pour le Maroc, il existe un véritable pont maritime entre Algeiras et Tanger Med (237 000 unités fret « UF ») alors que la Tunisie alimente des flux de Marseille jusqu'au ports siciliens (120 000 UF).

Enfin, d'Est en Ouest, la Méditerranée est parcourue par une flotte turque de rouliers. La puissance de l'économie turque et ses échanges avec l'UE alimentent des flux massifs. Une grande partie de ceux-ci se fait par la mer, via la conteneurisation, mais aussi via le réseau de services rouliers. L'originalité des services turcs vers l'Ouest réside dans le transport rapide des ensembles routiers complets, mais sans les chauffeurs qui se déplacent en avion.

Depuis, l'activité s'est développée avec environ 350 000 unités de fret réparties entre l'Italie (280 000) et la France (70 000) avec une maîtrise directe de la logistique par les acteurs turcs. Le plus grand opérateur turc UN RoRo (1994) possédé par des intérêts privés du pays s'était implanté à Marseille puis finalement Toulon en 2011 avec la ligne Pendik-Toulon.

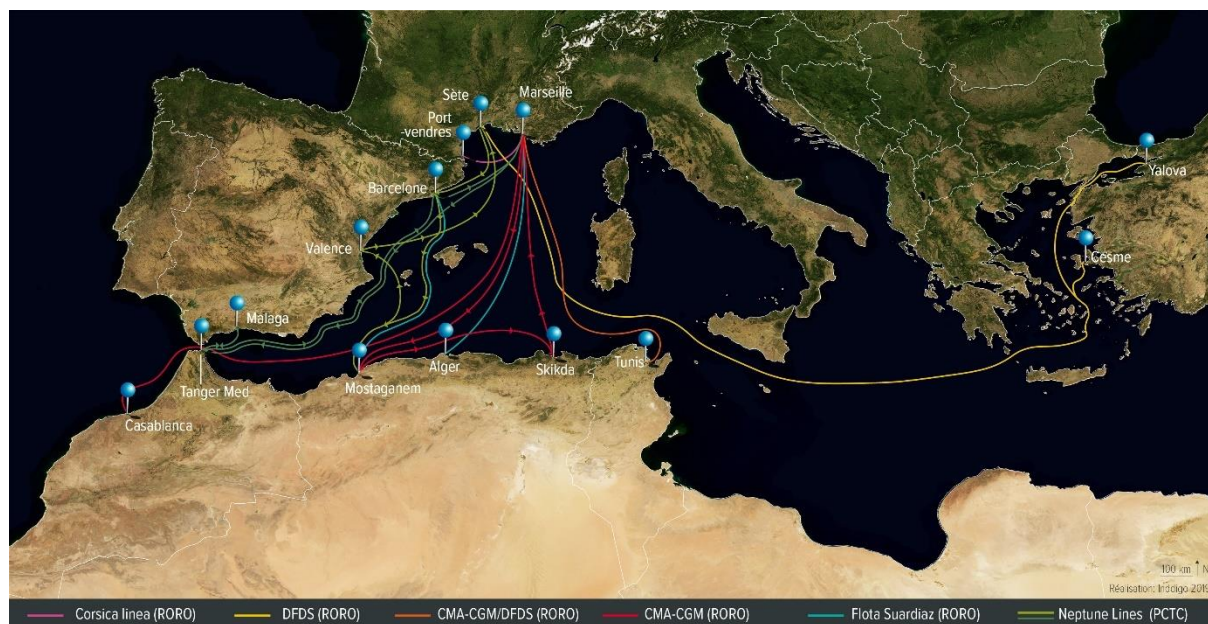
La concurrence nationale s'incarne dans le groupe logistique Ekol (1990) qui a développé une ligne sur Sète en 2015 et a acquis un terminal roulier à Trieste et commandé des navires neufs. Le groupe possède ses navires (6), sa flotte de camions et des entrepôts et collabore avec des acteurs ferroviaires pour organiser des navettes depuis Trieste vers l'Allemagne et Sète vers Paris.

UN Roro a été repris par l'armement Danois DFDS en juin 2018. Le 1^{er} octobre 2019, DFDS a décidé de rapatrier toutes ses lignes turques de Toulon à Sète à une fréquence de 3 navires par semaine (des navires rouliers de 223 mètres d'une capacité de 4 600 mètres linéaires, soit 330 remorques).

Depuis avril 2018, Port-Vendres est desservi par des escales spots depuis et vers Marseille par la Corsica Linea avec des navires rouliers mixtes²².

²² Cf § 3.1.2.2.

La carte ci-dessous représente les services RORO et PCTC²³ susceptibles de concurrencer un service maritime de fret roulant au départ de Port-Vendres ; hors ferries présentés dans la partie précédente « 4.1.2 Transport maritime de passagers » également susceptibles de transporter du fret roulant.



Carte 17 : Services maritime méditerranéenne (RORO et OCTC) au départ des ports concurrents susceptibles de concurrencer l'interland de Port-Vendres pour du fret roulant – Source : Compagnies maritimes

En RORO classique, les services Nord-Sud desservent majoritairement Marseille.

Les 2 services PCTC sélectionnés (Neptune Lines et Flota Suardiaz) à destination de Barcelone, Marseille et Sète permettent principalement l'acheminement de véhicules neufs produits au Maroc ou en Algérie. Ils peuvent néanmoins accueillir en complément ou en fret retour du fret roulant de la région Occitanie qui potentiellement pourraient passer par Port-Vendres (hors fruits et légumes du fait d'un transit time peu compatibles mais pour d'autres types de marchandises).

4.1.3.2 Perspectives de développement

D'une manière générale, les lignes de fret roulant sont en grande partie liées aux lignes mixtes ferry passagers/fret et peuvent se défaire ou se défaire au gré des flux de passagers.

²³ PCTC : Pure car & trucks carriers

4.1.4 COMMERCE EXTERIEUR ET POTENTIEL DE TRAFICS

Le commerce extérieur a été analysé à partir des données 2018 issues des douanes.

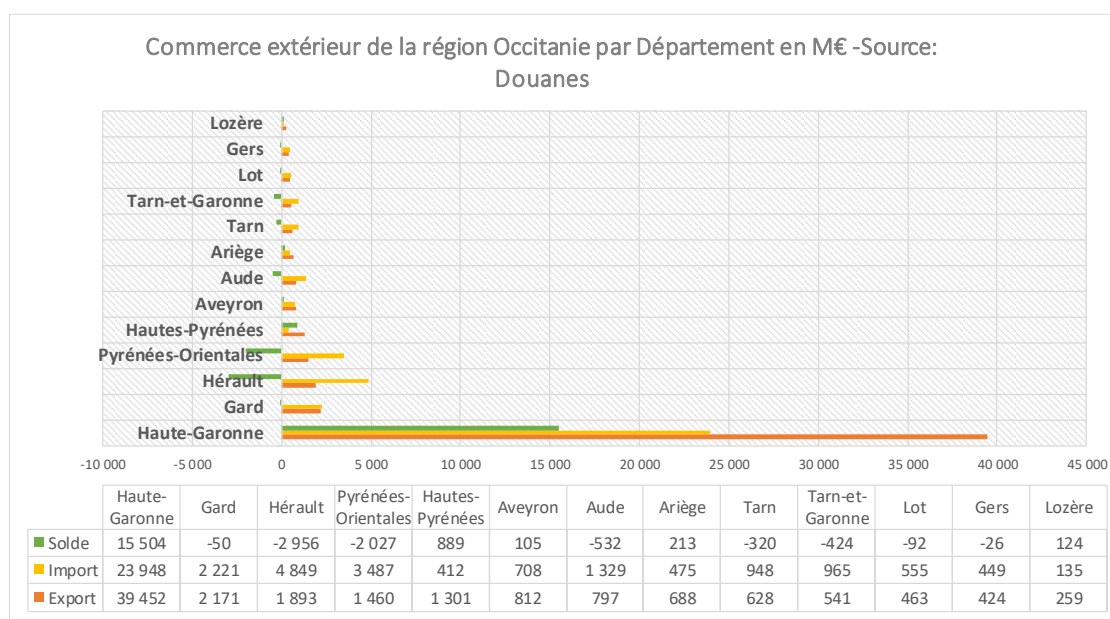
4.1.4.1 Les volumes d'échanges de la région Occitanie en valeurs

En 2018, la région Occitanie présentait un excédent commercial de 10 405 M€. La balance commerciale est générée très majoritairement par le département de la Haute-Garonne (78% des exportations et 59% des importations) qui présente un excédent commercial de 15 504 M€ lié à la filière aéronautique. Étant donné la puissance de cette filière, les autres départements sont tous proportionnellement faiblement contributeurs. Les principaux déficits commerciaux sont générés par les départements de l'Hérault (- 2956 M€) et des Pyrénées-Orientales (- 2027 M€).

Balance commerciale (M€)	Export + Import		Export		Import		Solde
région Occitanie	91 369	100%	50 887	100%	40 482	100%	10 406
dont Haute Garonne	63 401	69,4%	39 452	77,5%	23 948	59,2%	15 504
dont Hérault	6 742	7,4%	1 893	3,7%	4 849	12,0%	-2 956
dont Pyrénées-Orientales	4 946	5,4%	1 460	2,9%	3 487	8,6%	-2 027
dont Gard	4 392	4,8%	2 171	4,3%	2 221	5,5%	-50
dont Aude	2 127	2,3%	797	1,6%	1 329	3,3%	-532
dont Hautes-Pyrénées	1 713	1,9%	1 301	2,6%	412	1,0%	889
dont Tarn	1 575	1,7%	628	1,2%	948	2,3%	-320
dont Aveyron	1 520	1,7%	812	1,6%	708	1,7%	105
dont Tarn-et-Garonne	1 505	1,6%	541	1,1%	965	2,4%	-424
dont Ariège	1 162	1,3%	688	1,4%	475	1,2%	213
dont Lot	1 019	1,1%	463	0,9%	555	1,4%	-92
dont Gers	873	1,0%	424	0,8%	449	1,1%	-26
dont Lozère	394	0,4%	259	0,5%	135	0,3%	124

Tableau 8 : Balance commerciale de la région Occitanie en 2018 – Source Douanes

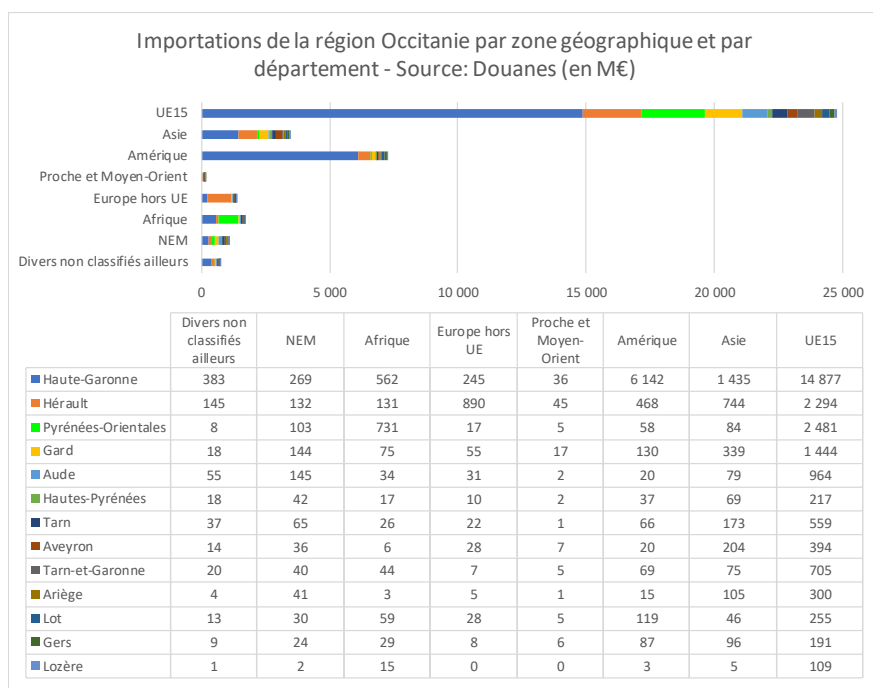
En termes de volumes d'échanges économiques, les Pyrénées-Orientales sont en 3^{ème} position représentant 5,4% du poids régional (2,9% des exportations et 8,6% des importations en valeurs).



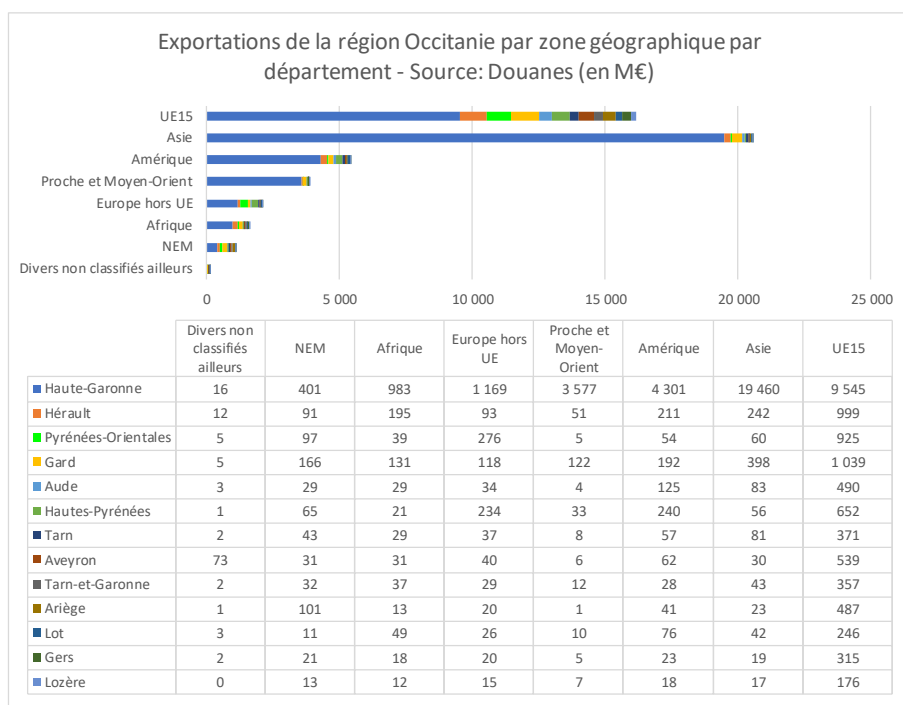
Graphique 19 : Commerce extérieur de la région Occitanie par département – Source Douanes

4.1.4.2 Les origines/destinations des flux du commerce extérieur de la région Occitanie

La région Occitanie échange majoritairement avec les pays européens (51%), principalement à l'import (67%) contre 38% à l'export. L'importance des flux d'exportations vers les marchés asiatiques, américains et du Proche et Moyen-Orient est liée à la filière aéronautique. Elle représente également environ 50% des échanges avec les pays européens tant à l'import qu'à l'export. Le continent africain représente quant à lui 3,6% des échanges en valeurs (4,3% à l'import et 3,1% à l'export).



Graphique 20 : Importations de la région Occitanie par zone géographique et par département – Source : Douanes



Graphique 21 : Exportations de la région Occitanie par zone géographique et par département – Source : Douanes

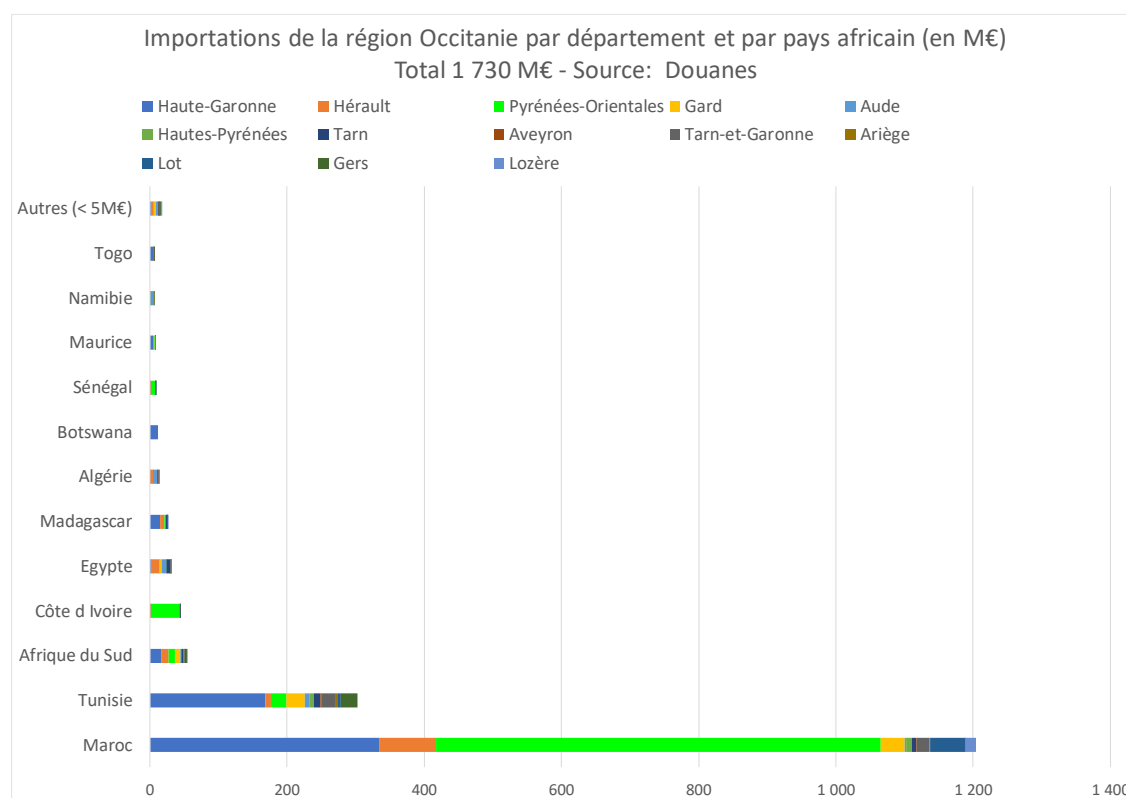
4.1.4.3 Focus africain des origines/destinations des flux du commerce extérieur de la région Occitanie

Etant donné les relations étroites du port de Port-Vendres avec ce continent, un focus a été réalisé sur les échanges de la région (par département) avec les pays africains du bassin méditerranéen et de la côte occidentale de l'Afrique.

- **Au niveau des importations**, le Maroc et la Tunisie sont les principaux fournisseurs. On identifie bien les flux d'importation de fruits et légumes depuis le Maroc et de bananes depuis la Côte d'Ivoire vers les Pyrénées-Orientales et donc Port-Vendres. Pour ces trafics, le Cameroun n'apparaît pas conformément à la décision d'arrêt de l'escale à Douala par la Compagnie Fruitière en 2018 lié en partie aux conflits armés qui sévissent dans le nord du pays.

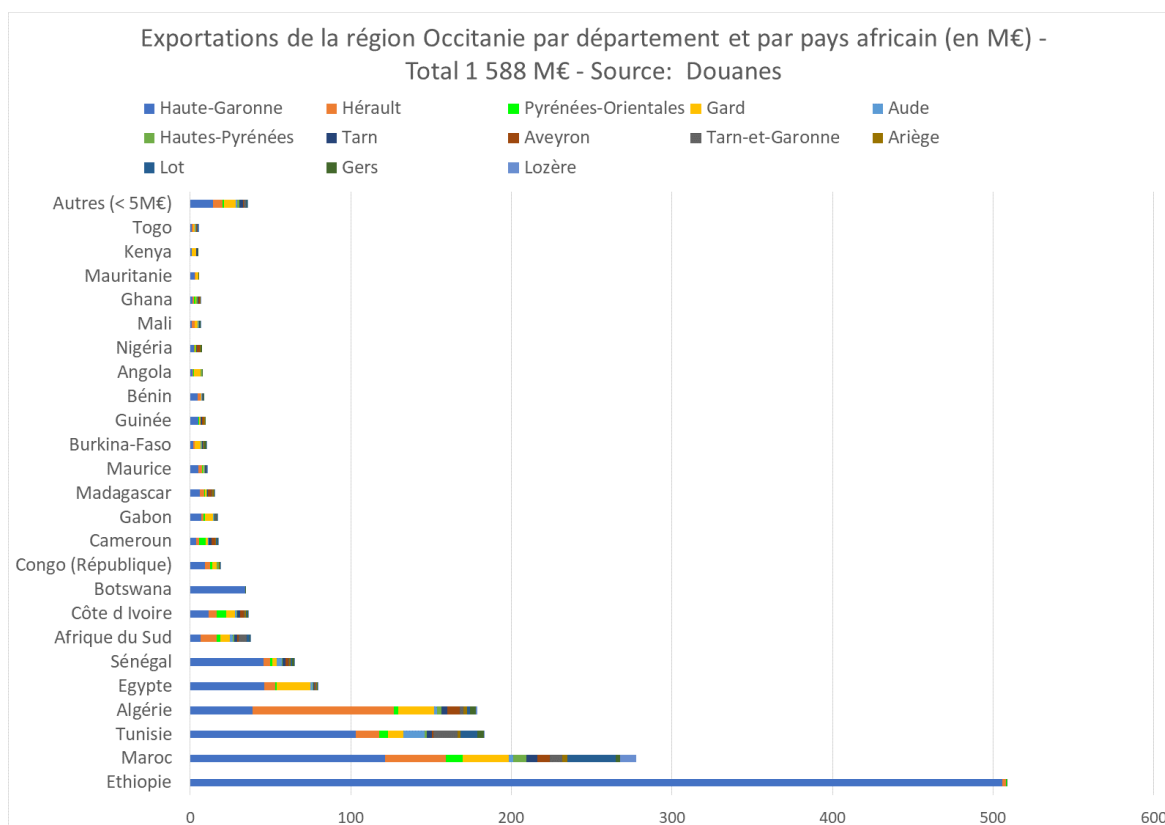
La Haute-Garonne a également une part significative d'import, d'une part, depuis le Maroc, correspondant presque exclusivement à 50/50 aux flux des équipementiers automobiles et de l'aéronautique et, d'autre part, depuis la Tunisie avec notamment l'import de téléphonie, d'habillement et d'équipements automobiles.

Le reste des échanges à l'import avec les autres pays est assez marginale.



Graphique 22 : Importations de la région Occitanie par département et par pays africain – Source : Douanes

- **A l'export**, l'importance de la filière aéronautique est très nette avec notamment la totalité des flux avec l'Ethiopie. Les échanges à l'export sont globalement beaucoup plus diffus que ceux à l'import (très concentrés sur le Maroc et la Tunisie). Ici, les échanges avec les principaux pays du Maghreb sont majoritaires ainsi qu'avec l'Egypte et le Sénégal. Après la Haute-Garonne qui domine les exportations régionales (62%) en grande partie avec la filière aéronautique, l'Hérault est le département qui échange le plus (12,3% de l'export régional : viande, textile, produits chimiques etc.) suivi du Gard (8,2% de l'export régional : produits chimiques, machines et équipements, produits agricoles etc.). L'export depuis les Pyrénées orientales (2,4% de l'export régional) concernent principalement les filières papier-cartons, viande ainsi que les machines et équipements.



Graphique 23 : Export de la région Occitanie par département et pays africains – Source Douanes

Département	Export vers l'Afrique (M€)	%
Haute-Garonne	983	61,9%
Hérault	195	12,3%
Gard	131	8,2%
Lot	49	3,1%
Pyrénées-Orientales	39	2,4%
Tarn-et-Garonne	37	2,4%
Aveyron	31	1,9%
Aude	29	1,8%
Tarn	29	1,8%
Hautes-Pyrénées	21	1,3%
Gers	18	1,2%
Ariège	13	0,8%
Lozère	12	0,8%
Total général	1588	100,0%

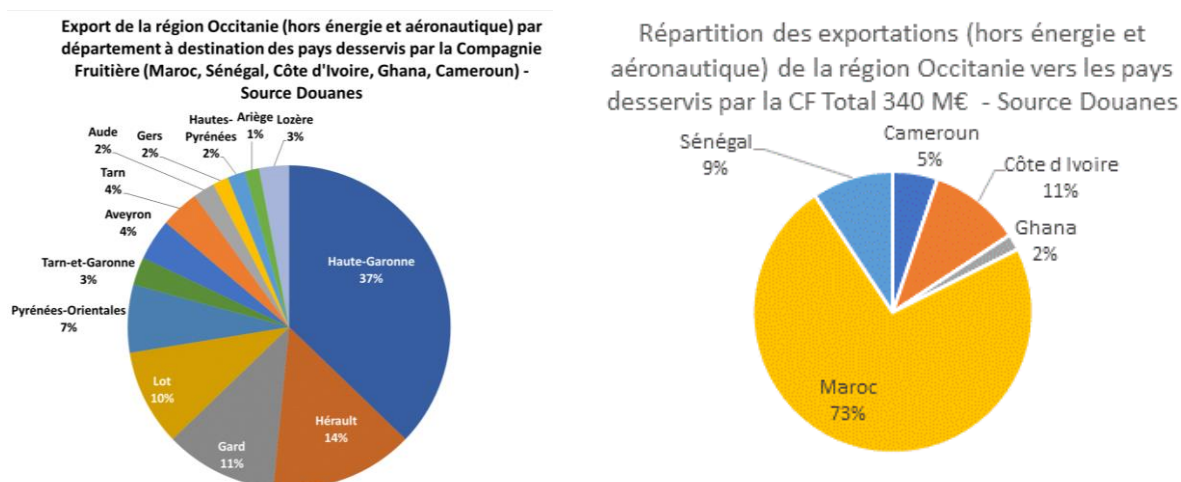
Tableau 9 : répartition des exportations de la région Occitanie par département à destination de l'Afrique – Source : Douanes

4.1.4.4 L'export de la région Occitanie vers les pays desservis par la Compagnie Fruitière

Les produits hors énergie et aéronautique

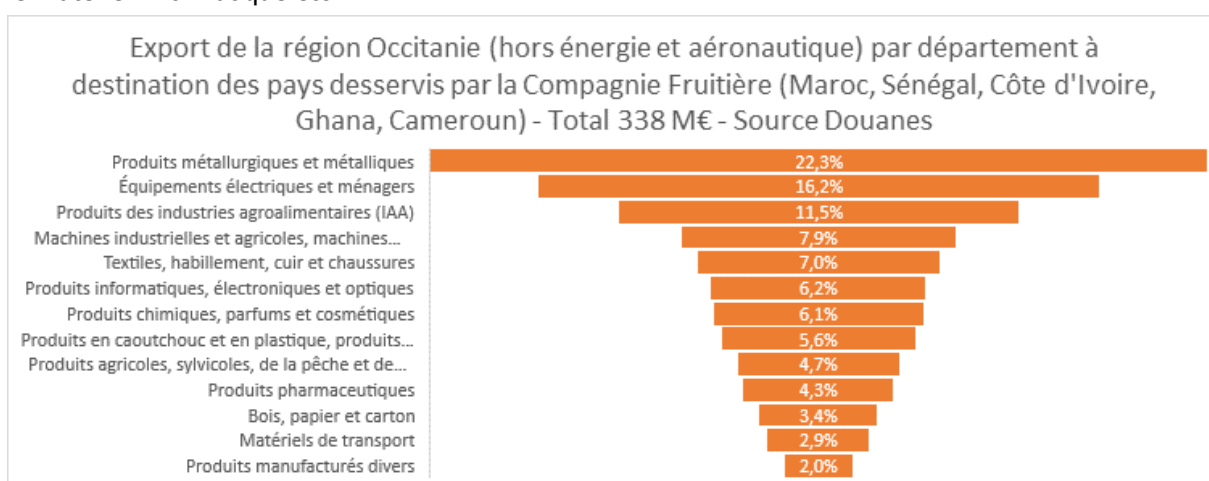
Un focus des exportations de la région Occitanie vers les pays desservis par la Compagnie Fruitière (Maroc, Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana, Cameroun) a été réalisé afin d'identifier le potentiel à capter par le port de Port-Vendres sur ces destinations. L'export vers ces pays représente 25 % (en valeurs) de l'export global de la région vers le continent africain (40% hors filière aéronautique).

Les Pyrénées-Orientales représentent 7% des transactions régionales à l'export vers ces destinations (hors énergie et aéronautique) qui restent dominées à plus de 70% par la Haute-Garonne, l'Hérault, le Gard et le Lot. La première destination est le Maroc avec 73% des flux



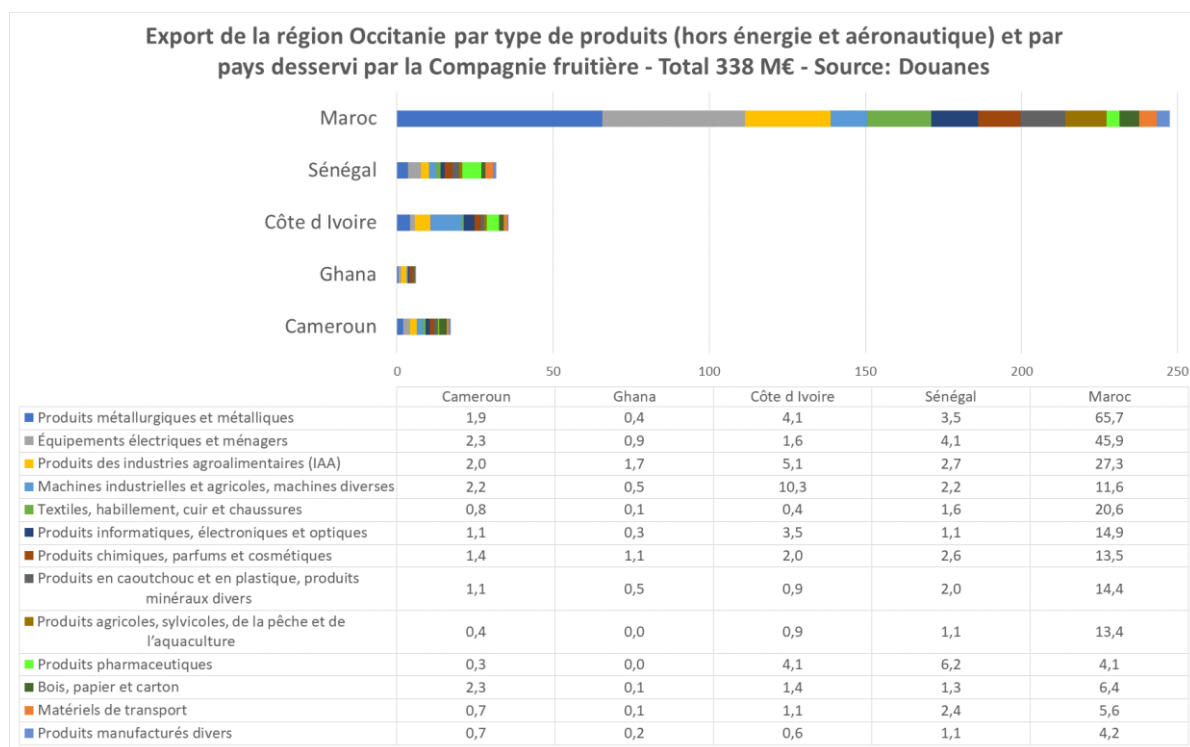
Graphique 24 : Export de la région Occitanie par Département vers les pays desservis par la CF – Source : Douanes

Les produits exportés²⁴ sont diversifiés et comprennent principalement les produits métalliques (outillage, coutellerie, etc.), les équipements électriques et ménagers, les produits de l'industrie agroalimentaire (viande et ses dérivés, huiles alimentaires...), les machines et équipements, le textile, le matériel informatique etc.



²⁴ Tableau détaillé repris en annexe

Le Maroc génère 73% des flux contre 11% pour la Côte d'Ivoire, 9% pour le Sénégal, 5% pour le Ghana et 2% pour le Cameroun. L'ensemble de ces flux sont réputés conteneurisés.



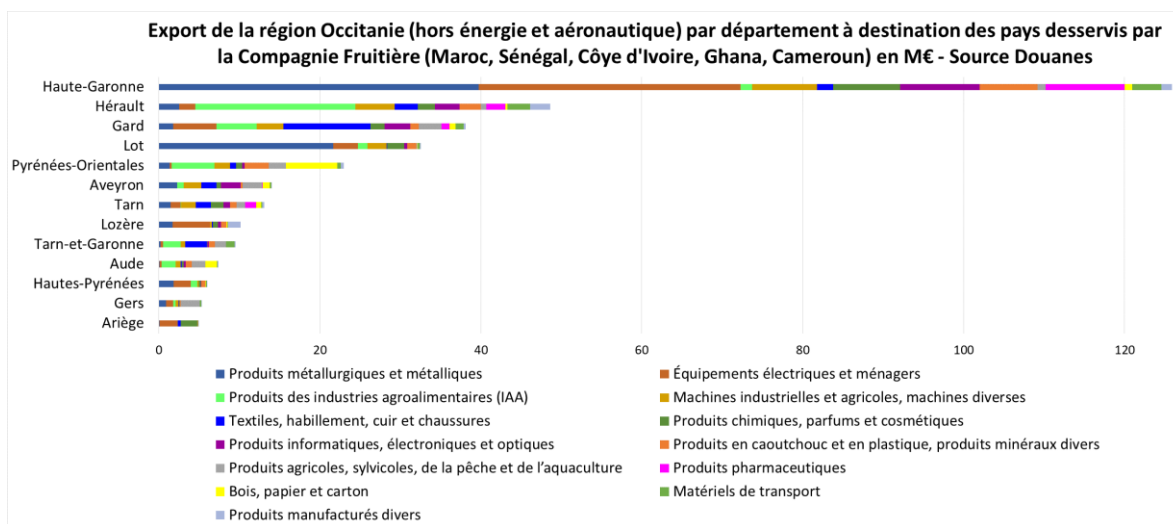
Graphique 25 : Export de la région Occitanie par type de produits à destination des pays desservis par la Compagnie fruitière – Source : Douanes

Globalement, les départements de la région Occitanie proposent tous une diversité de produits à destination de ces pays²⁵. Les principaux départements contributeurs par type de produits et importance des flux sont les suivants :

- Produits métallurgiques et métalliques (22,3%) : Haute-Garonne (53%), Lot (29%)
- Équipements électriques et ménagers (16,2%) : Haute-Garonne (60%), Gard (10%), Lozère (8%)
- Produits IAA (11,5%) : Hérault (51%), Pyrénées-Orientales (14%), Gard (13%)
- Machines industrielles et agricoles (7,9%) : Haute-Garonne (30%), Hérault (18%), Gard (12%)
- Textile et habillement (7%) : Gard (46%), Tarn et Garonne (11%)
- Informatique et électronique (6,2%) : Haute-Garonne (47%), Hérault (15%), Gard (15%), Aveyron (12%)
- Chimie, parfums et cosmétiques (6,1%) : Haute-Garonne (41%), Hérault (10%), Lot (10%), Ariège (10%)
- Caoutchouc, plastique, minéraux divers (5,2%) : Haute-Garonne (38%), Pyrénées-Orientales (16%), Hérault (14%)
- Produits agricoles (4,7%) : Gard (18%), Aveyron (16%), Gers (15%), Pyrénées-Orientales (14%), Aude (11%)

²⁵ Le détail par sous-produits est repris en annexe.

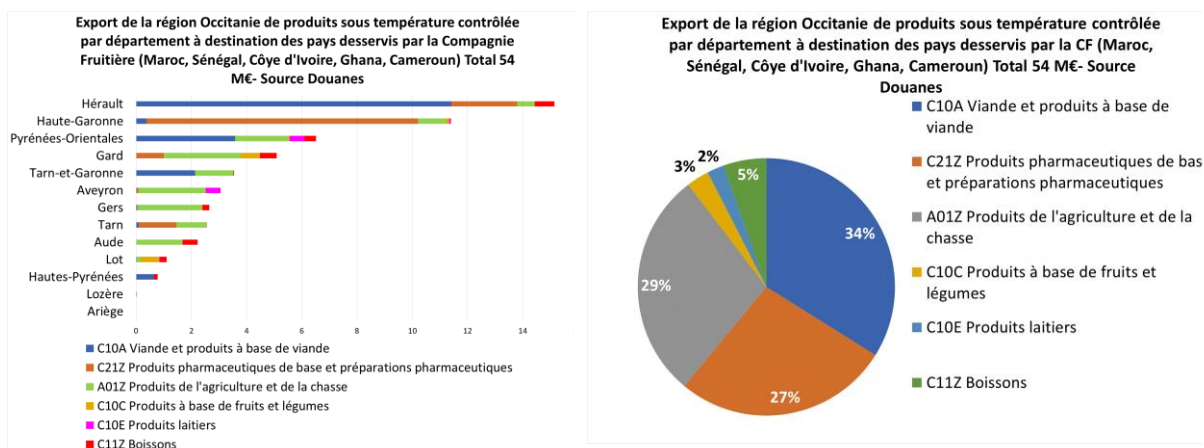
- Pharmacie (4,3%) : Haute-Garonne (67%), Hérault (16%)
- Bois papier (3,4%) : Pyrénées Orientales (55%), Aude (12%)
- Matériel de transport (2,9%) : Haute-Garonne (36%), Hérault (29%), Tarn et Garonne (11%) Tarn (10%),
- Produits manufacturés divers (2%) : Hérault (37%), Lozère (23%), Haute-Garonne (19%).



Graphique 26 : Répartition des trafics de la région Occitanie à destination des pays desservis par la CF par département – Source : Douanes

Les produits susceptibles d'être transportés sous température contrôlée

Par ailleurs, les transactions de produits susceptibles d'être transportés sous température contrôlée à destination des pays desservis par la Compagnie Fruitière s'élèvent à 54 M€ soit environ 16% des échanges totaux en valeurs²⁶.

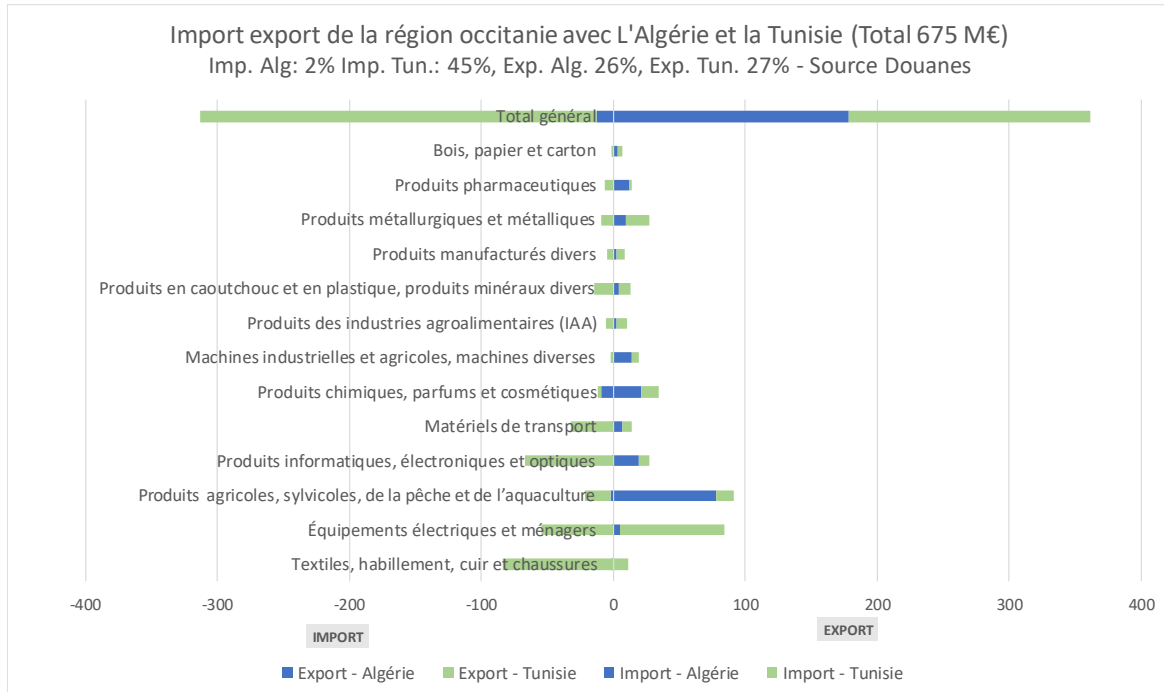


Graphique 27 : Export de produits sous température contrôlée depuis la région Occitanie vers les pays desservis par la CF – Source : Douanes

²⁶ Hors énergie et aéronautique

4.1.4.5 Les échanges de la région Occitanie avec l'Algérie et la Tunisie

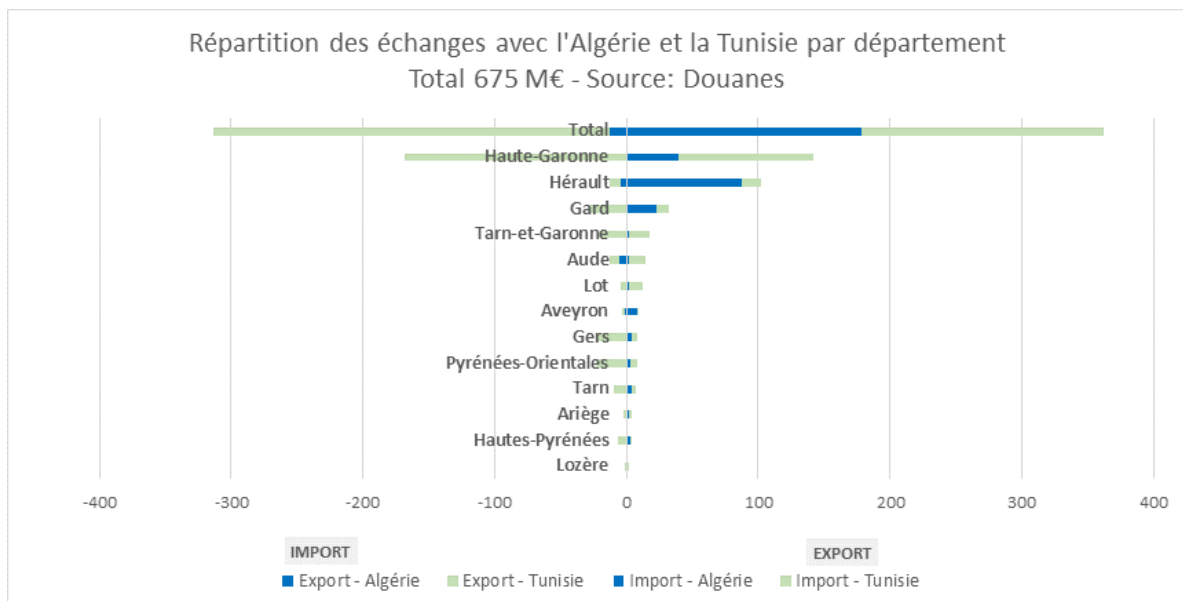
Les échanges avec l'Algérie et la Tunisie s'élèvent globalement à 675 M€ (Tunisie 72% / Algérie 28%) soit 20% du commerce extérieur de la région Occitanie avec le continent Africain. Les flux sont plus équilibrés pour la Tunisie (export 38% / Import 62%) que pour l'Algérie (export 93%, Import 7%).



Graphique 28 : Flux du commerce extérieur de la région Occitanie avec la Tunisie et l'Algérie. – Source : Douanes

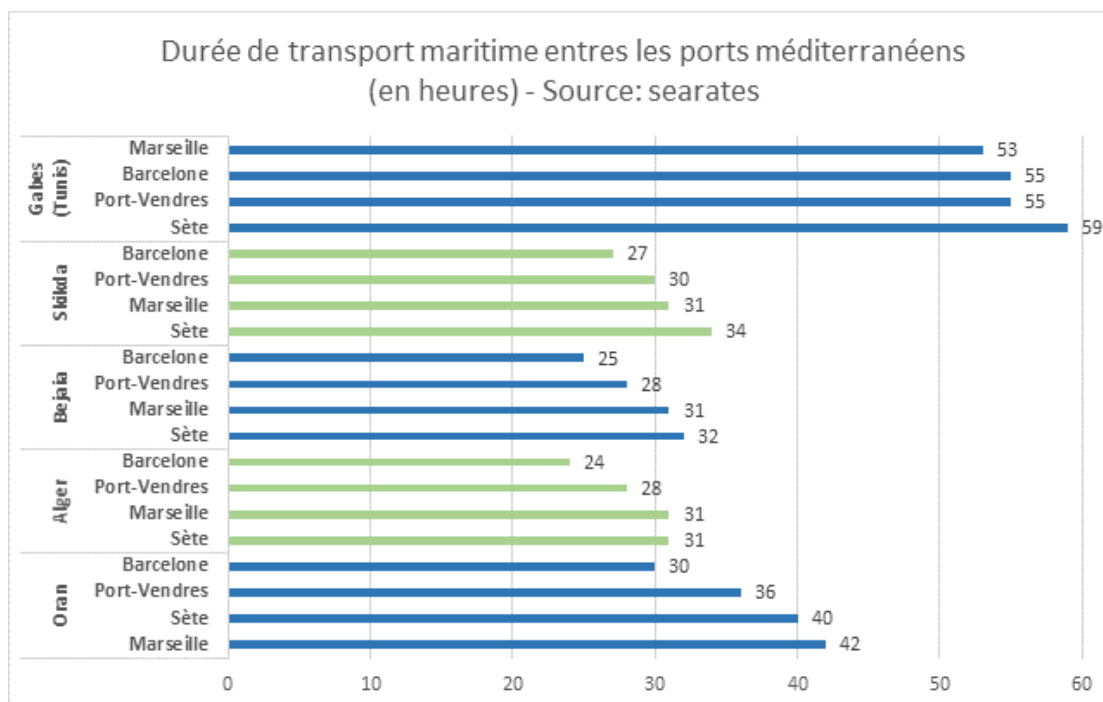
La répartition des flux par département traduit l'importance des flux (Import/export) :

- Tunisie : avec la Haute-Garonne (56%) ;
- Algérie : avec l'Hérault (48% des échanges Occitanie/Algérie) et la Haute-Garonne (21%).



Graphique 29 : Répartition des échanges avec l'Algérie et la Tunisie par département – Source : Douanes

Le potentiel de flux à capter par Port-Vendres serait dans l'absolu plus important avec la Tunisie du fait, d'une part, d'un meilleur équilibre Import/Export et, d'autre part, d'une proximité plus grande des zones d'émissions et de réception des flux (Haute-Garonne). Par ailleurs, le trajet maritime avec la Tunisie est globalement assez favorable à Port-Vendres par rapport aux ports concurrents.



Graphique 30 : Durée du trajet maritime entre les ports français et les ports Algériens et Tunisiens – Source : www.searates.com

4.1.4.6 Synthèse du commerce extérieur

- La filière aéronautique domine très largement la valeur des échanges du commerce extérieur de la région Occitanie, principalement à l'export (70% à l'export et 43% à l'import).

La structuration très forte de secteurs industriels du secteur toulousain fait de **la Haute-Garonne le département le plus dynamique dans le commerce extérieur régional**. Les départements ayant le plus gros déficit de balance commerciale sont l'Hérault et les Pyrénées-Orientales.

- **La part des échanges vers le continent africain**, dont le Maghreb et la côte occidentale sont le foreland naturel des ports maritimes régionaux, **est faible comparativement aux autres destinations avec 3,6% des échanges en valeur** du commerce extérieur régional. Parmi les pays concernés, le Maroc et la Tunisie dominent très largement les flux à l'import, tandis que les destinations sont plus diffuses à l'export, avec en premier lieu les pays du Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie) ainsi que le Sénégal et l'Égypte.

Les départements les plus actifs dans leurs échanges avec le continent africain sont la Haute-Garonne, le Lot et le Gard, desquels suivent le Lot et les Pyrénées-Orientales, tandis que les autres départements ont des échanges plus limités.

- **Les exportations régionales vers les pays desservis par la Compagnie fruitière** (73% Maroc, 11% Côte d'Ivoire, 9 % Sénégal, 2% Ghana, 5% Cameroun) **représentent 40% de l'export régional global vers l'Afrique** (hors énergie et aéronautique). Les flux export correspondant sont assez diversifiés mais 50% concernent les produits métalliques, les équipements électriques et les produits issus de l'industrie agro-alimentaire.

Le développement des exportations à Port-Vendres doit passer principalement par la captation de trafics de niche. Le poids important des trafics émis par le département de la Haute-Garonne en fait un marché de premier plan. La difficulté réside dans le fait que ce département se situe aujourd'hui clairement dans l'hinterland du port de Barcelone qui y possède notamment le « TMT » (Terminal Maritime de Toulouse) géré par stockalliance.

Parallèlement, et afin d'évaluer le potentiel de remplissage des conteneurs reefers de la CF à la descente, **les produits de la région nécessitant un transport sous température contrôlée sont assez faibles** sur ces destinations (0,1% de l'export régional total soit 54 M€) avec, d'une part, **la viande et ses dérivés** dont une très grande majorité provient de l'Hérault (62%) et qui peuvent donc être transportés par camion frigorifiques à destination du Maroc (qui capte 75% des exportations régionales à destination des pays desservis par la Compagnie Fruitière) et, d'autre part, **les produits pharmaceutiques**, originaires à 62% de la Haute-Garonne et à destination du Sénégal (42%), du Maroc (28%) et de la Côte d'Ivoire (28%) dont le débouché maritime via Port-Vendres pourrait être un complément utile.

Un des scénarios de la Compagnie Fruitière qui consiste à passer à court terme au tout conteneur et à opérer des navires-mères sur le service Atlantique et des feeders pour le service Méditerranée, avec transbordement à Tanger, **pourrait être une opportunité intéressante pour compléter les trafics à l'export** tant pour les conteneurs reefers, aujourd'hui principalement rechargés vides à la descente, que pour les conteneurs dry. Il pourrait être envisagé qu'avec ce service, du fret à destination d'autres pays de la côte occidentale africaine pourrait être chargé sur un autre service opéré par d'autres armements après transbordement à Tanger.

Cela nécessite des actions commerciales ciblées pour tenter de capter du fret qui aujourd'hui passe soit par Barcelone en conteneur avec une solution intermodale à Toulouse, soit par camions au départ de Sète.

- **Les échanges** de la région Occitanie **avec l'Algérie et la Tunisie représentent 20% du commerce extérieur avec le continent Africain** (Tunisie 72%, Algérie 28%). Pour l'Algérie, il s'agit majoritairement d'un flux export émis par le département de l'Hérault (produits agricoles) tandis que les flux import/export sont plus équilibrés avec la Tunisie (Import de textile et équipements électroniques et export d'équipements électriques), majoritairement avec la Haute-Garonne. **Le bon positionnement de Port-Vendres en termes de transit time maritime avec la Tunisie** est un atout dans la perspective de recherche de fret avec ce pays.

4.2 CARACTERISATION DES AUTRES FILIERES

4.2.1 CROISIERES

Acteurs locaux

- CCI Pyrénées-Orientales, Cyril Hervieu, Directeur Administratif & Financier
- CCI Pyrénées-Orientales, Marc Bernadi, Maître de Port
- Direction départementale, Joël Pou, Directeur Adjoint chargé des investissements
- Agence de développement Touristique, Remy Vernier, Directeur
- Agence de développement Touristique, Béatrice Antigny
- Office de Tourisme, Laetitia
- Pilote, Sylvain Leducq

Agents Maritimes & agents réceptifs

- Cambiaso & Risso, Maryline Zéravica
- Cruise Services, Sylvie Hiroux & Gérard Tomatis
- Mathez Voyages, Stéphanie Rissel
- PromarMed, Balier
- Sea Invest, Stephan Espie
- Sud Singulier, Anne-Marie Guittard

Armateurs de croisière

- Azamara Club Cruise, Michel Club Cruises, Director of Strategic Itineraries & Itinerary Planning
- Club Méditerranée, Katy Laboureur, Responsable excursions
- Club Méditerranée, Philippe Mercet, Cruise Product Manager
- Crystal Cruises, Claugius Docekal, Vice-President Deployment
- Ponant, Silviane De Tracy, Director Product Development
- Phoenix Reisen, Michael Schulze
- Silversea Cruises, Frédérique Patry
- Silversea Cruises, Federica Bellinghieri, Manager Destinations Experience
- Star Clippers, Huguette Lubrano, Responsable Excursions
- Windstar Cruises, Melissa Witsoe, Product Manager

Autres

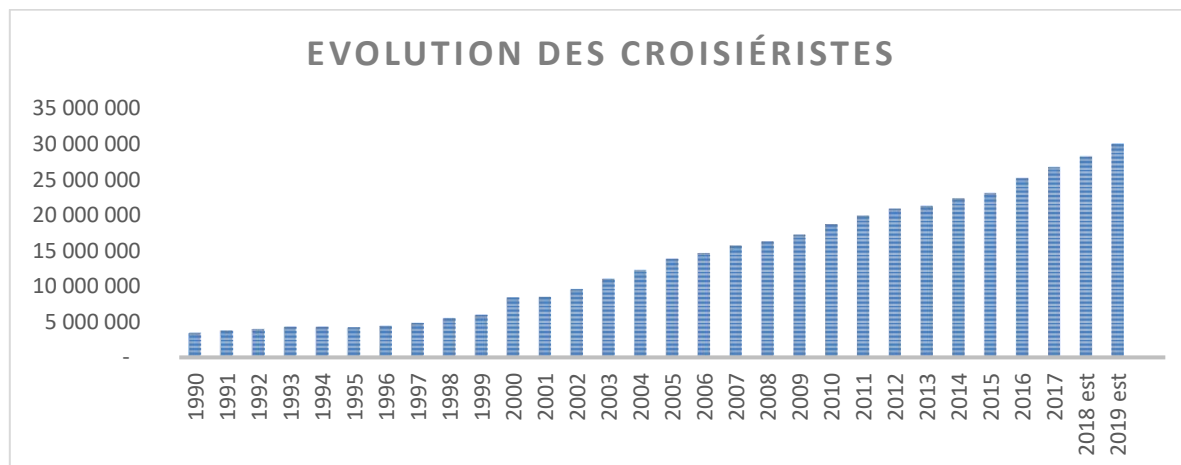
- Les Clos de Paulilles
- Cave des Templiers

Les principaux éléments de diagnostic et de recommandations sont repris dans la partie ci-après. Une analyse plus détaillée du marché de la croisière figure en annexe.

4.2.1.1 Descriptif et tendances du marché

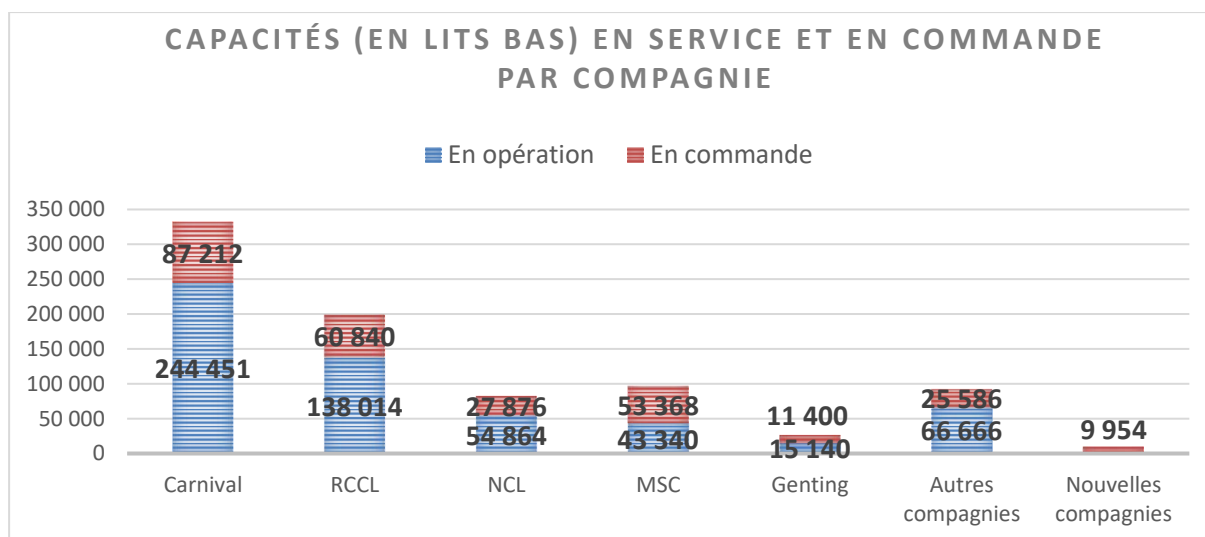
4.2.1.1.1 Le marché de la croisière

Le marché de la croisière est une niche de tourisme qui connaît une croissance constante depuis plus de 30 ans. Le développement de l'offre par les compagnies de croisière est le moteur de cette croissance.



Graphique 31 : Evolution des trafics de croisiéristes

L'offre croisière est aujourd'hui de 390 paquebots représentant 562 475 lits bas. 125 paquebots sont actuellement en commande (276 236 lits bas) ce qui portera la capacité **d'ici à 2025** à plus de 840 000 lits bas, représentant **une augmentation de +55% des capacités offertes**. **Le nombre de croisiéristes devrait donc passer de 28 à plus de 40 millions d'ici à 2025.**



Graphique 32 : Capacités en service et en commande par compagnie

Si la majorité des paquebots en construction est le fait de grands groupes de croisière qui commandent des paquebots de très grande capacité, il y a de nombreux paquebots de petite capacité destinés soit au marché expédition soit aux compagnies opérant sur les marchés de niche. La capacité moyenne des paquebots commandés est de :

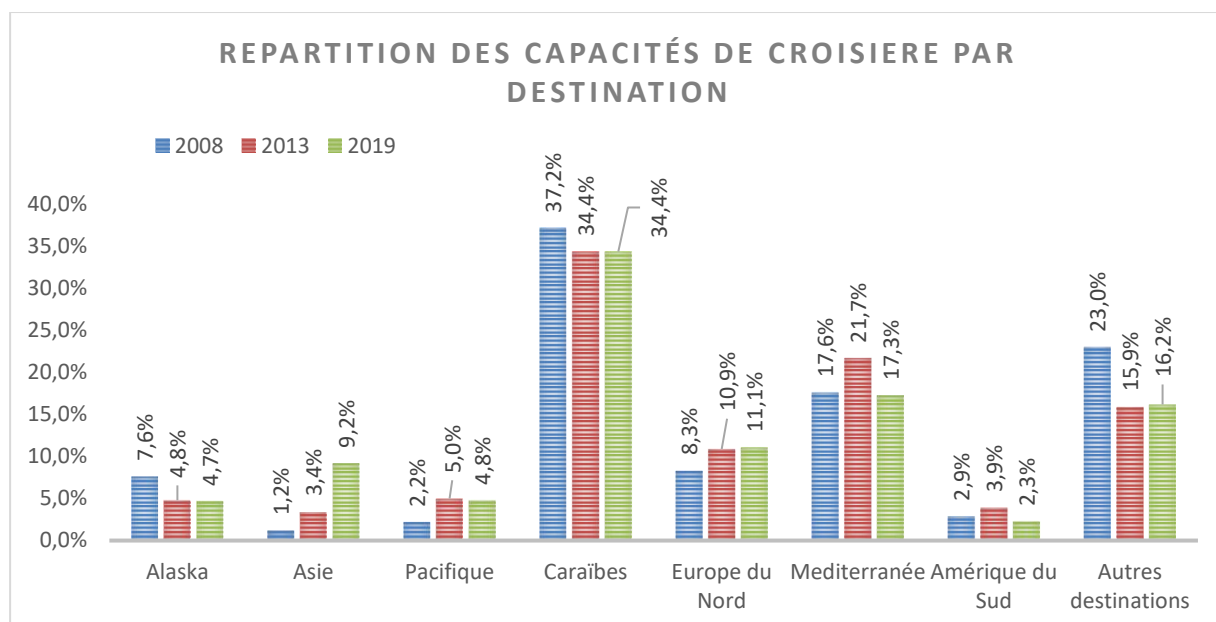
- 3 997 lits bas sur le segment premium (61 paquebots) ;
- 830 lits bas sur le segment du luxe (25 paquebots) ;
- 208 lits bas sur le segment de la croisière expédition (43 paquebots) ;

Les paquebots de croisière sont des actifs mobiles. Les armateurs analysent l'évolution de la demande sur les différents marchés et positionnent les paquebots en fonction de cette demande afin d'obtenir le meilleur revenu net²⁷.

Le graphique ci-après montre que **la Méditerranée est la seconde destination de croisière au travers du monde après les Caraïbes** avec 17,3% des capacités déployées.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- La saison de croisière en Méditerranée commence en avril pour se terminer fin octobre, soit 7 mois contre 3 à 5 mois pour des destinations comme l'Europe du Nord ou l'Alaska ;
- La Méditerranée est proche de grands marchés source que sont les marchés européens ;
- La destination offre une grande variété de destinations ;
- La Méditerranée occidentale bénéficie d'une bonne stabilité sociale et politique.

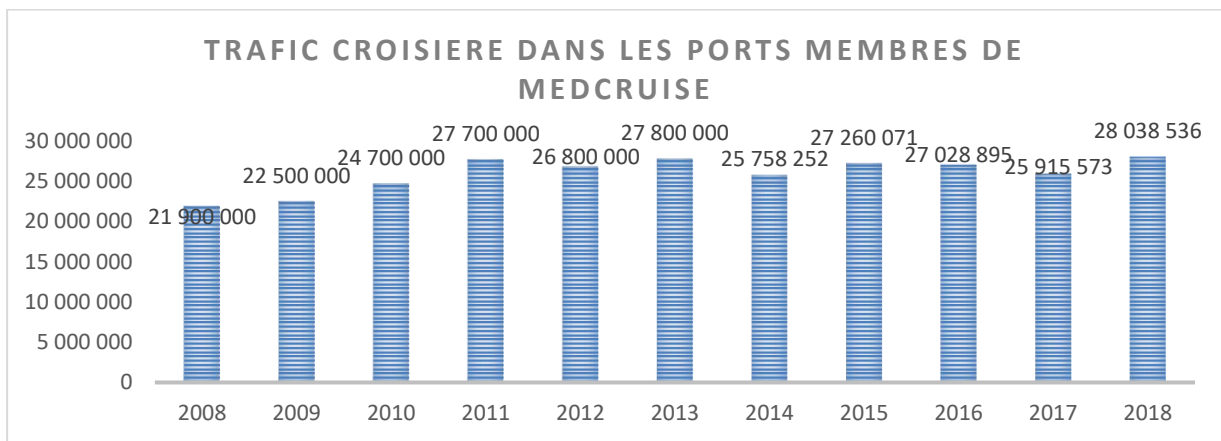


Graphique 33 : Répartition des capacités de croisière par destination - Source : CLIA [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).pdf](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).pdf)

L'association MedCruise regroupe plus de 100 ports de croisière en Méditerranée et en Atlantique. Comme indiqué dans les tableaux ci-dessous le rapport 2018 de l'association MedCruise confirme la stabilité du trafic croisière en Méditerranée parmi les 130 ports membres de l'association.

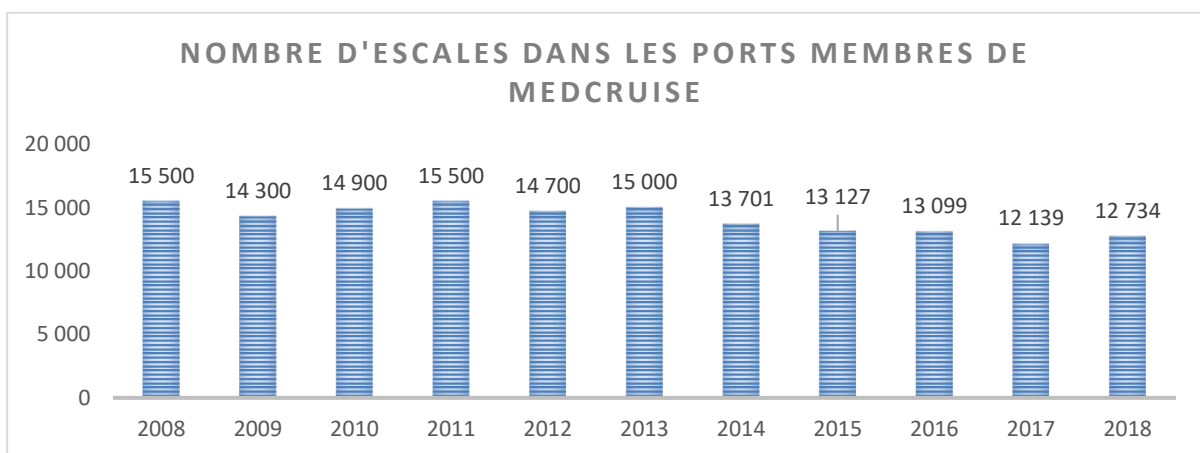
Si l'augmentation du trafic croisière en Méditerranée est plus ou moins stable, le nombre d'escales est en légère baisse compte tenu de la taille croissante des paquebots escalant dans les ports de Méditerranée.

²⁷ Les revenus se composent du prix du billet de passage auquel il faut rajouter les revenus bord qui représentent 30% des revenus pour les grandes compagnies de croisière.



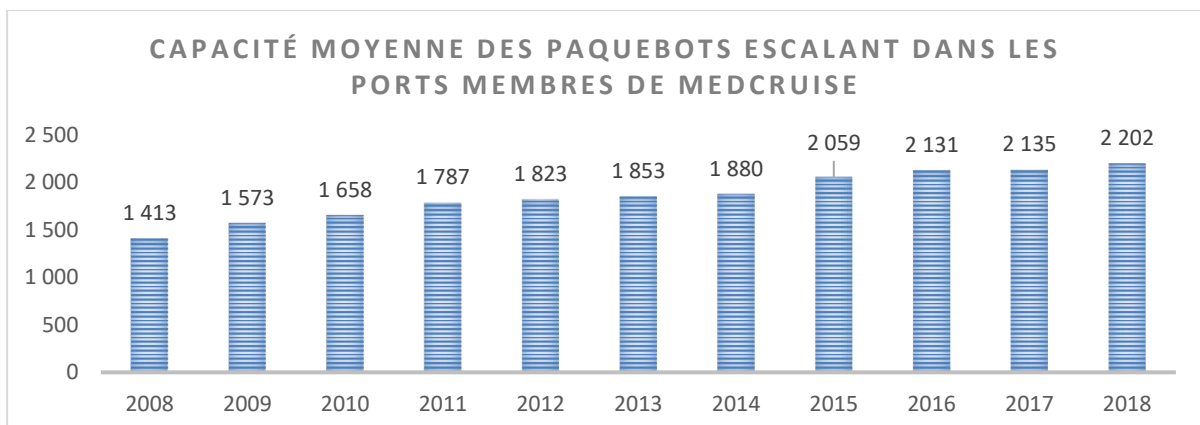
Graphique 34 : Evolution du trafic croisières dans les ports membres de MedCruise – Source : MedCruise

Le nombre d’escales opérées dans les ports membres de l’association est par contre en chute régulière.



Graphique 35 : Evolution des escales dans les ports membres de MedCruise - Source : MedCruise

Cette baisse du nombre d’escales s’explique par l’augmentation de la capacité des paquebots en escale dans les ports membres de l’association MedCruise dont la capacité moyenne a augmenté de 55,8% entre 2008 et 2018.



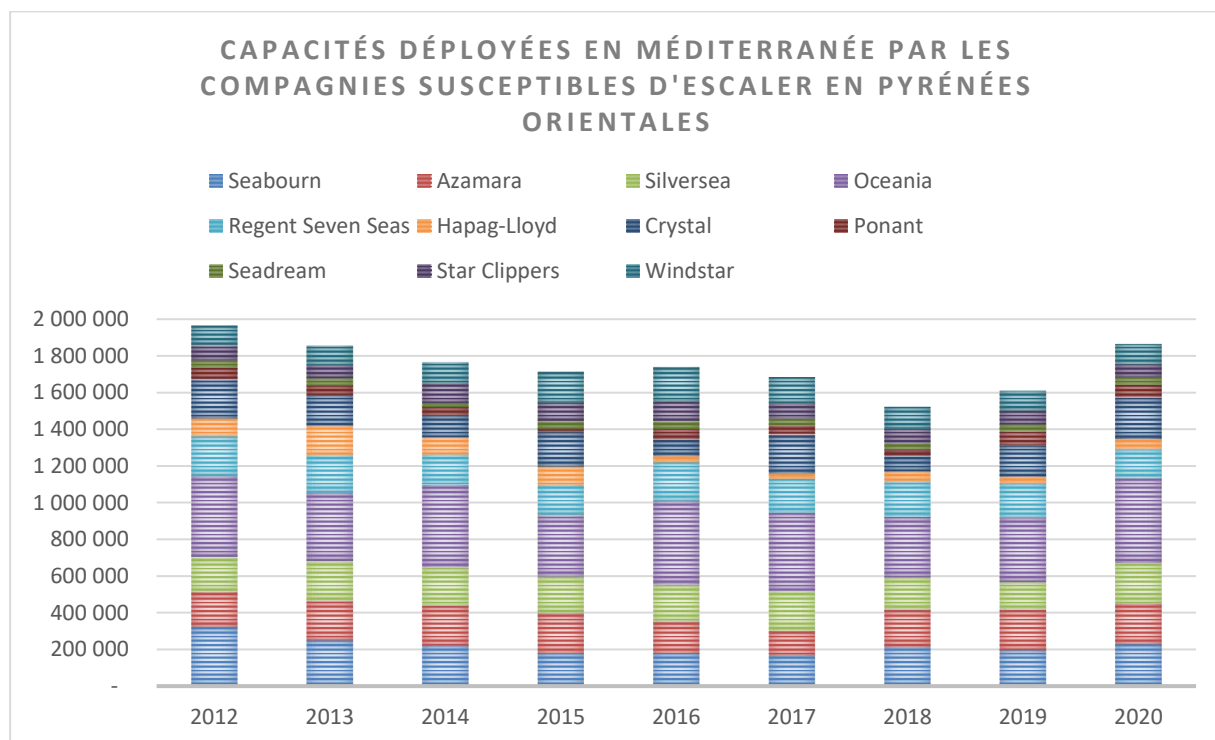
Graphique 36 : Capacité moyenne des paquebots escalant dans les ports membres de MedCruise – Source : MedCruise

Si la Méditerranée dans son ensemble a augmenté de 2,8% par an sur les dix dernières années, la Méditerranée occidentale qui cumule 76,7% du trafic croisière et 71% des escales effectuées dans

l'ensemble de la Méditerranée en 2018 a vu son trafic croisière augmenter de 9,06% par rapport à 2017.

Une analyse de trafic a été réalisée pour les 10 compagnies de croisière²⁸ qui escalent régulièrement dans les ports de la Côte Vermeille ou qui sont susceptibles de le faire compte tenu des caractéristiques des paquebots que ces compagnies exploitent et des segments de marchés sur lesquels sont positionnées ces compagnies. Ces compagnies investissent dans de nouveaux paquebots et par conséquent les capacités déployées par ces compagnies en Méditerranée augmentent.

Les détails sont repris en annexe.



Graphique 37 : Capacités déployées en Méditerranée par les compagnies susceptibles d'escaler en PO - Source : Cruise Management Consulting

Les ports de la côte Vermeille se situent à proximité de Barcelone qui est avec Civitavecchia, l'un des grands ports de tête de ligne en méditerranée occidentale.

Nombre d'escales tête de ligne en Méditerranée occidentale ²⁹	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019
Barcelone	46	53	54	50	57	68	73	58	73
	23%	25%	25%	28%	27%	37%	32%	31%	40%
Autres ports	152	1621	161	130	157	116	152	130	111

Tableau 10 : Trafic de tête de ligne en Méditerranée occidentale

²⁸ Azamara Club Cruises, Crystal Cruises, Hapag-Lloyd Cruises, Oceania Cruises, Ponant, Regent Seven Seas Cruises, Seabourn, Seadream Yacht Club, Silversea Cruises et Wind Star Cruises

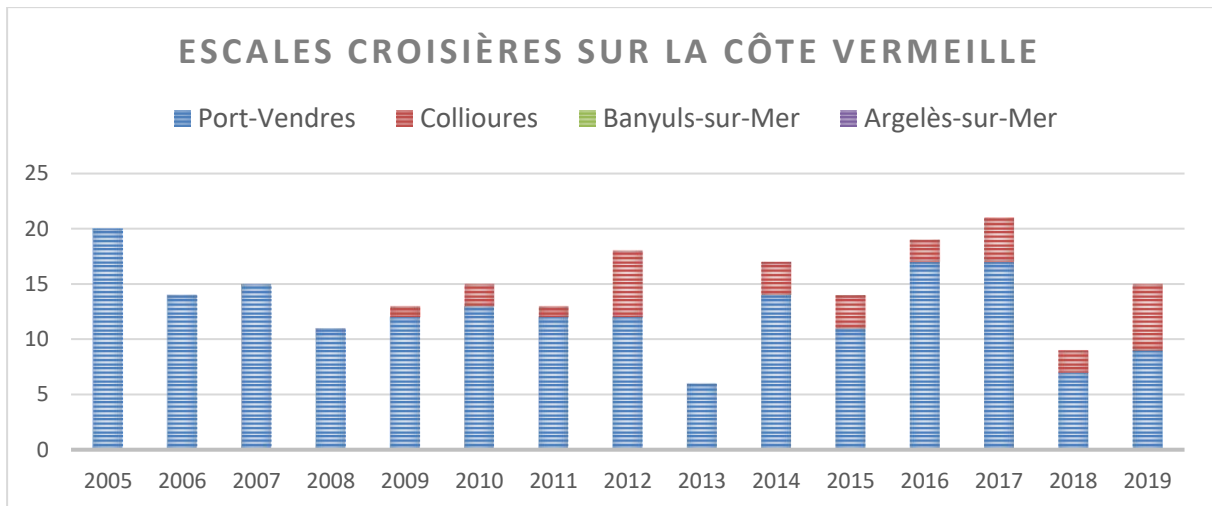
²⁹ Azamara Club Cruises, Crystal Cruises, Hapag-Lloyd Cruises, Oceania Cruises, Ponant, Regent Seven Seas Cruises, Seabourn, Seadream Yacht Club, Silversea Cruises et Wind Star Cruises

En conclusion les ports de la Côte Vermeille se situent donc dans un environnement de croissance :

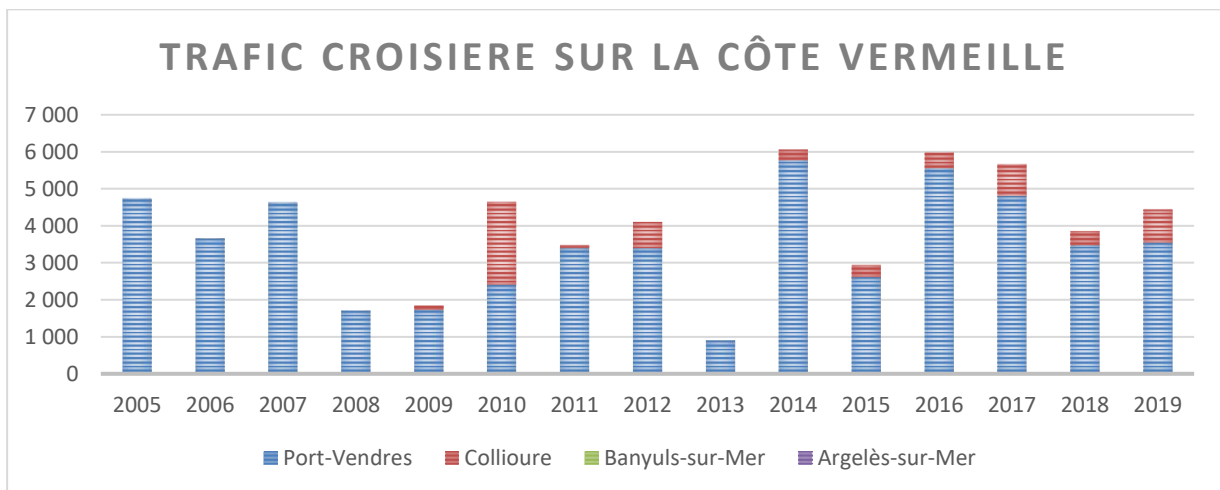
- Un développement du trafic croisière avec 25 paquebots en commande sur le segment du luxe du marché de la croisière dont certaines comme Ritz Carlton Yacht Collection a déjà programmé des escales sur la Côte Vermeille ;
- Un trafic en Méditerranée en progression sur ce segment de la croisière ;
- Et un développement du trafic de tête de ligne sur Barcelone en progression sur ce segment de la croisière.

4.2.1.1.3 La côte Vermeille, destination croisière

De 2005 à 2019, la Côte Vermeille a accueilli 221 escales de paquebots correspondant à un trafic cumulé de 59 335 passagers calculé sur la capacité en lits bas des paquebots.

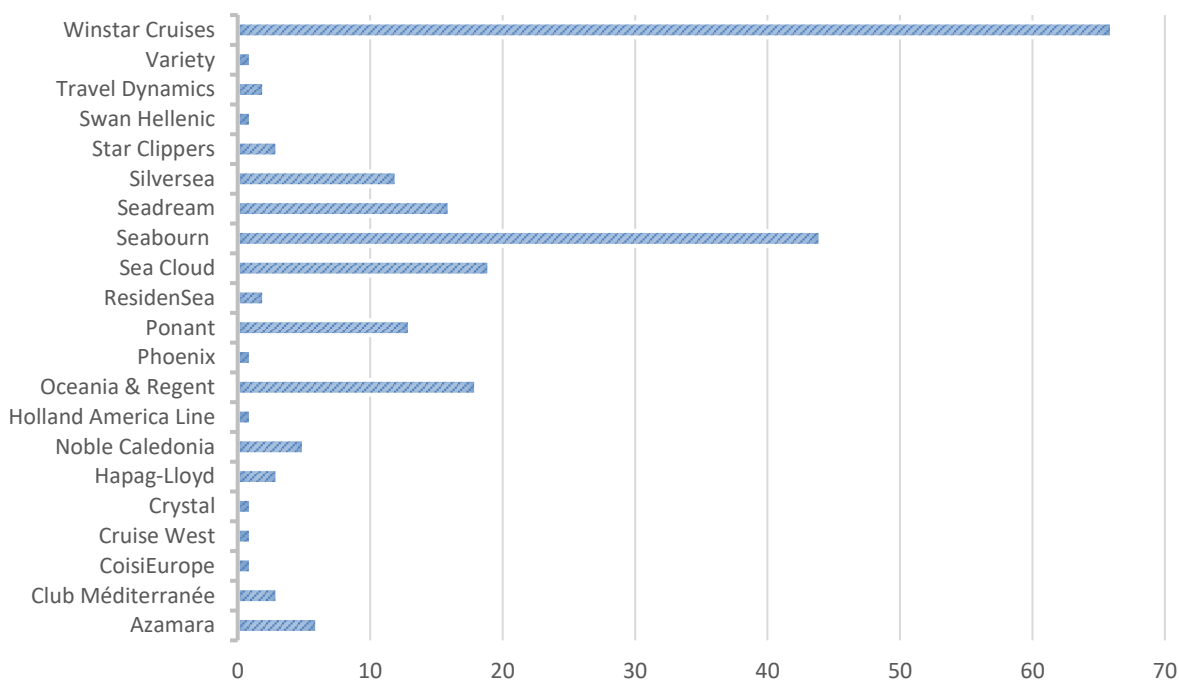


Graphique 38 : Escales croisière sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux



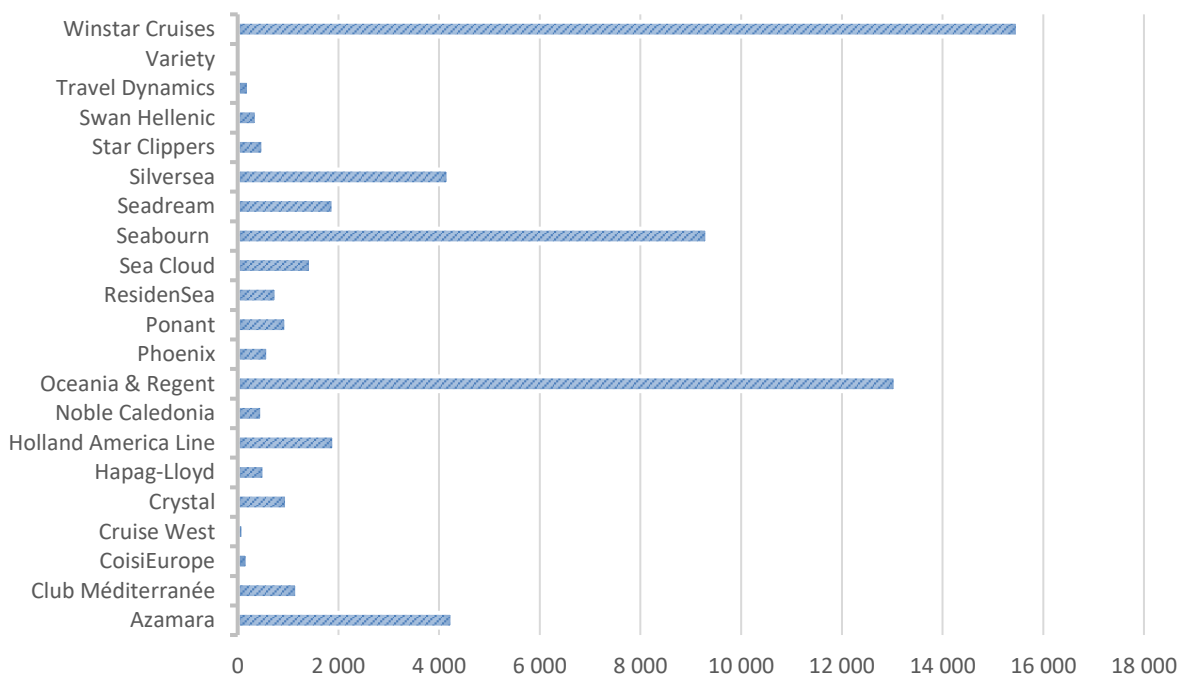
Graphique 39 : Evolution du trafic croisière sur la côte Vermeille – Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

NOMBRE D'ESCALES OPÉRÉES DE 2005 À 2019 SUR LA CÔTE VERSEILLE



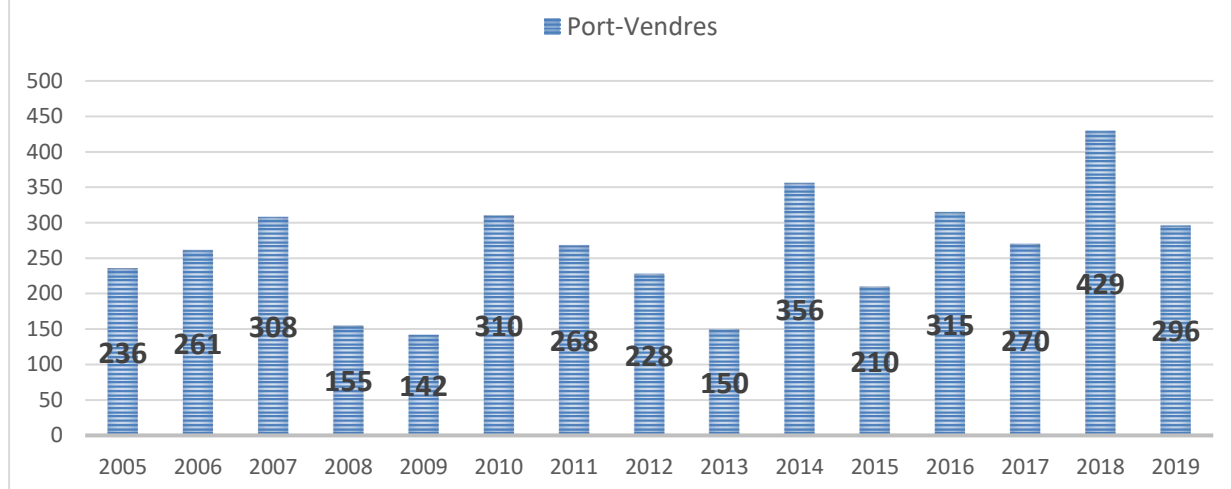
Graphique 40 : Nombre d'escales sur la côte Vermeille de 2005 à 2019 - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

TRAFIC CROISIÈRE CUMULÉ DE 2005 À 2019 SUR LA CÔTE VERMEILLE



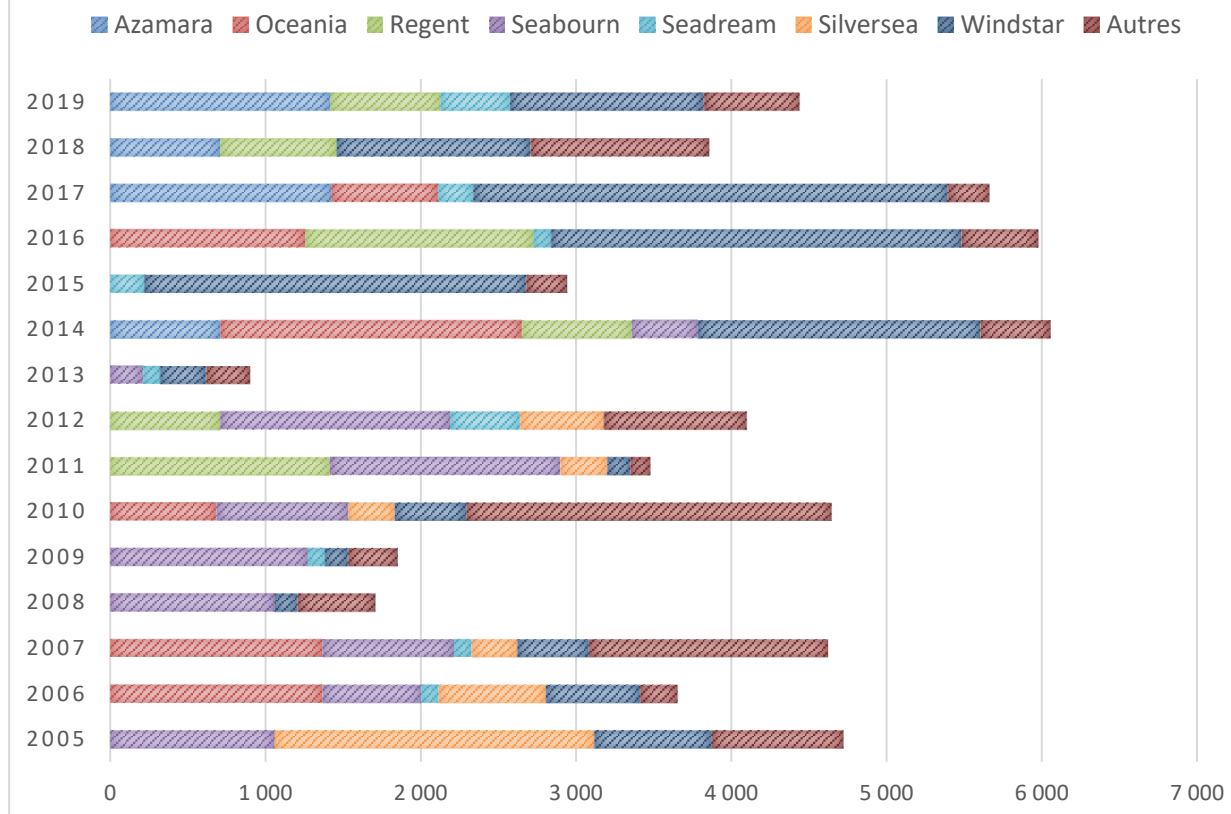
Graphique 41 : Trafic croisière cumulé de 2005 à 2009 sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

CAPACITÉ MOYENNE DES PAQUEBOTS ESCALANT SUR LA CÔTE VERMEILLE



Graphique 42 : Capacité moyenne des paquebots escalant sur la Côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

EVOLUTION DU TRAFIC CROISIÈRE PAR COMPAGNIE



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

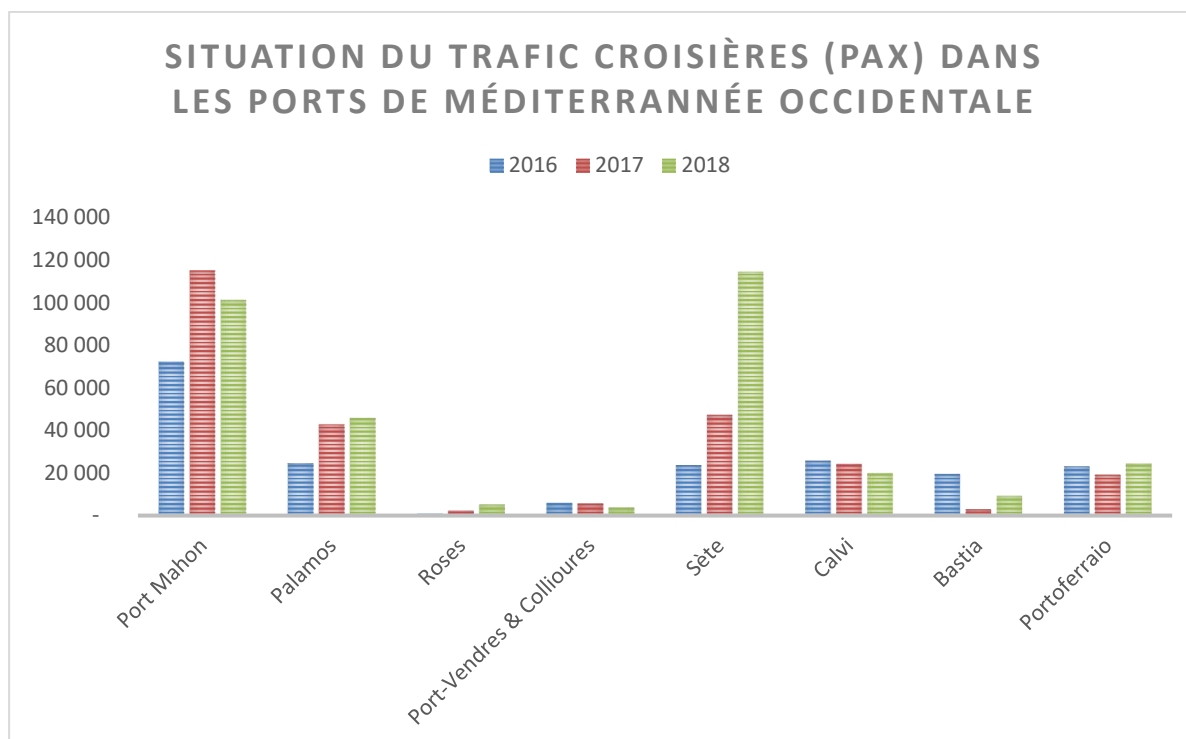
4.2.1.2 Perspectives de développement

4.2.1.2.1 Les actions de promotion de la destination

Jusqu'en 2014 la promotion de la destination auprès des compagnies de croisières était faite par les agents maritimes et tout particulièrement l'agence CLTM basée à Port-Vendres. Depuis 2014, la promotion est faite par l'Agence touristique des Pyrénées-Orientales avec Mme Béatrice Bantigny en charge du développement de la croisière.

Avec un budget limité, Mme Bantigny visite régulièrement des agents maritimes et les compagnies de croisières basées le long du littoral méditerranéen français en s'appuyant sur les pilotes de Port-Vendres pour présenter la partie nautique.

Le graphique ci-après compare le trafic croisière sur la Côte Vermeille avec d'autres ports de Méditerranée occidentale. Il montre que le potentiel de croissance existe pour les ports de la Côte Vermeille d'autant que l'ensemble des agents maritimes interrogés sont d'accord pour dire que la destination a un très bon potentiel de croissance, compte tenu de la qualité d'accueil réservée aux croisiéristes et la qualité et diversité des destinations proposées en excursion.



Graphique 43 : Situation du trafic croisières (Pax) dans les ports de Méditerranée occidentale - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données transmises par les gestionnaires des différentes autorités portuaires.

Sous réserve que des actions soient prises afin de parfaire la gestion opérationnelle des escales sur la Côte Vermeille, il **est recommandé de dégager une enveloppe budgétaire pour, d'une part, garantir les engagements suivants :**

1. Gestion commune des 4 ports en ce qui concerne les réservations d'escale ;
2. Certification ISPS de Banyuls, Collioure et de Port-Argelès ;
3. Standard d'accueil sur les 4 destinations ;

4. Et mise en place automatique et gratuite de navettes en cas de basculement des escales sur Port-Argelès pour raisons météo. Ces navettes opèrent alors entre Port-Argelès et la destination initiale du paquebot³⁰.

Et d'autre part d'assurer la promotion des destinations de la Côte Vermeille auprès des compagnies de croisières susceptibles de pouvoir escaler sur la Côte Vermeille, soit une quinzaine de compagnies. Cette promotion doit être faite par des contacts réguliers avec les personnes en charge des opérations portuaires, des excursions et des itinéraires des différentes compagnies de croisière.

Ces rencontres avec les compagnies de croisière permettent de faire connaître la destination mais aussi de comprendre leurs besoins et les points qu'il convient d'améliorer sur la destination.

Si l'on considère que le premier objectif est de visiter les paquebots d'une capacité allant jusqu'à 500 passagers les opérateurs de croisière visés sont les suivants :

- Allemagne : Hapag Lloyd, Nicko Cruises, Phoenix Reisen, Sea Cloud,
- France et Monaco : Club Méditerranée, Ponant, Scenic, Silversea, Star Clippers,
- Royaume-uni : Noble Caledonia,
- Floride: Crystal, Oceania, Regent, Ritz Carlton, Seadream Yacht Club
- Seattle: Seabourn, Windstar.

Il est recommandé aux ports de la Côte Vermeille de rejoindre l'organisation MedCruise.

Cette association des ports de croisière méditerranéens organise deux assemblées générales par an. C'est l'occasion pour les ports membres de rencontrer des opérateurs de croisière invités et de débattre sur des questions relatives au développement de la croisière. MedCruise a aussi un stand sur les salons de la croisière qui se tiennent tous les ans à Miami et en Europe.

Il conviendrait aussi de participer aux salons de la croisière qui se tiennent tous les ans à Miami et en Europe et de prendre cette occasion pour visiter avant ou après les salons les compagnies de croisière, ces visites devant de notre avis être effectuées tous les deux ans pendant les premières années.

Enfin, **l'organisation d'un Eductour destiné aux opérateurs de croisière est à recommander.**

Ces actions et en particulier la participation aux salons de la croisière sont onéreux. Il serait sans doute judicieux de se rapprocher de Sète afin d'entreprendre certaines de ces actions conjointement, les deux destinations étant complémentaires.

Les itinéraires de compagnies de croisière sont établis 2 à 3 ans à l'avance. Les actions de promotion entreprises en 2020 se traduiront par une augmentation du trafic en 2022 ou 2023 au mieux. C'est donc un projet qui doit être financé sur une période de 5 ans au minimum.

³⁰ Port-Argelès aura intérêt à mettre en place de son côté une navette elle aussi gratuite entre le lieu de débarquement et Le Racou permettant aux passagers et aux membres d'équipage de découvrir et de profiter de la destination et aux acteurs locaux de bénéficier de retombées économiques.

4.2.2 PLAISANCE, GRANDE PLAISANCE ET ACTIVITES D'ENTRETIEN ET REPARATION NAUTIQUE

Acteurs rencontrés

- CCI gestionnaire du port de plaisance
- BEAR Marine
- Barcares Yachting
- Société Nautique de la Côte Vermeille

En attente d'une étude de la Région "Etude stratégique visant à planifier et organiser le développement des projets d'aménagement et de requalification des ports de plaisance d'Occitanie", fondamentale pour préciser les évolutions du marché régional et déterminer le rôle de Port Vendres dans la dynamique nautique régionale.

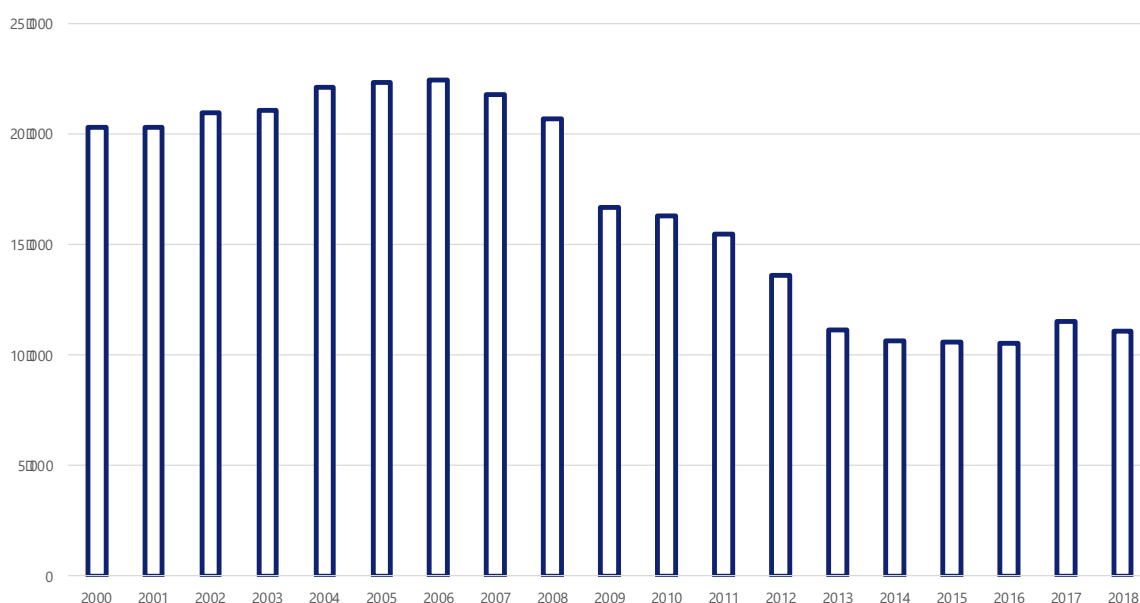
4.2.2.1 Descriptif et tendances du marché

4.2.2.1.1 Le marché de la plaisance

En France et en Occitanie, les marchés de la plaisance connaissent des transformations importantes. On peut notamment distinguer de réels signaux d'alerte qui amènent une nécessaire prudence quant à la mise en œuvre de projet de développement capacitaire, mais aussi des signaux faibles, probablement porteurs de nouvelles opportunités de développement pour la filière sans sa globalité.

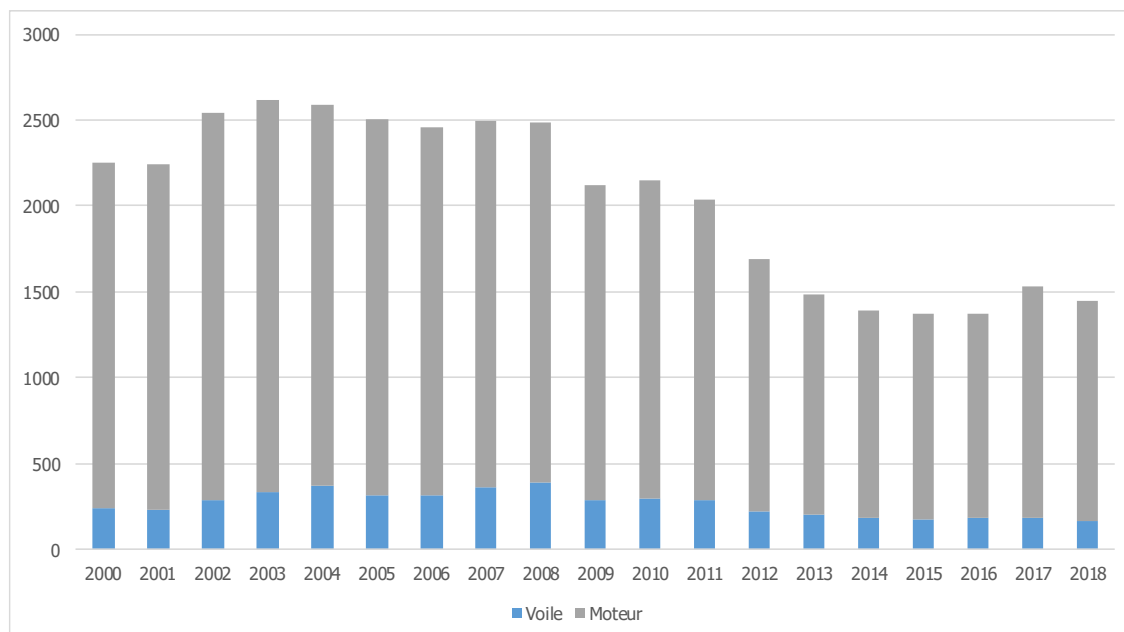
● Les signaux d'alerte

- L'érosion des achats de bateaux neufs : Après une période de croissance quasi continue, et parfois très rapide, des années 70 au début des années 2000, du nombre de bateaux neufs mis sur le marché annuellement, le marché a connu une érosion importante, avec un point bas en 2017, et une relative stagnation depuis. Ainsi, le nombre de bateaux immatriculés annuellement a été diminué par 2 en France entre 2006 et 2016, avec des écarts selon les régions en termes de dates et d'évolution.



Graphique 44 : Evolution des nouvelles immatriculations de bateaux de plaisance en France entre 2000 et 2018 -
Source DDTM bureau plaisance

Le marché régional subit globalement cette même tendance, avec une érosion des achats de bateaux neufs de -48% entre 2003 et 2016.



Graphique 45 : Evolution des nouvelles immatriculations de bateaux de plaisance en France entre 2000 et 2018 en région Occitanie - Source DDTM bureau plaisance

A noter que le marché de l'occasion est globalement stable en France et en Occitanie, mais certaines régions plus septentrionales commencent à observer un léger fléchissement, notamment traduit par un allongement des délais de vente.

- Le vieillissement de l'âge moyen des propriétaires : En lien probablement très étroit avec l'indicateur précédent, le marché national observe une augmentation continue de l'âge moyen des acquéreurs de bateaux depuis les années 70, traduisant un marché de renouvellement et non d'acquisition. A l'échelle nationale, on considère une augmentation annuelle de l'ordre de 11 mois tous les ans depuis les années 70 de l'âge moyen des acquéreurs.

Ces deux indicateurs tendent à traduire que le modèle historique du plaisancier connaît une certaine érosion et un faible taux de renouvellement vers des clients plus jeunes. Les raisons ne sont pas que conjoncturelles, des facteurs structurels et sociétaux entrent également en jeu.

🔴 **Les signaux faibles, probablement porteurs de développement**

- L'augmentation annuelle du nombre de permis délivrés : En France et en Occitanie, on observe une augmentation continue depuis de nombreuses années du nombre de permis bateaux délivrés annuellement. A noter que l'Occitanie est la 4^{ème} région de France en termes de volume de permis délivrés, derrière 2 régions non littorales (Ile-de-France et Rhône-Alpes), et juste derrière PACA et devant la Bretagne. Cet indicateur témoigne d'une appétence évidente pour la plaisance et le nautisme, mais ne se traduisant par forcément par l'achat...
- La mise en marché de nouvelles offres de consommation du nautisme : Comme la plupart des marchés, la plaisance a connu des transformations importantes, avec la mise en marché rapides de nouvelles offres impactantes. La plaisance collaborative s'est ainsi progressivement

développée, de manière limitée, mais générant une forme "d'électro-choc" pour la filière, nécessitant que les professionnels adaptent leur offre. Aujourd'hui, le marché connaît des phénomènes de concentration des nouveaux acteurs de la plaisance mais surtout le positionnement affirmé des leaders de la filière (Groupe Bénéteau et Dream Yacht Charter notamment), de nouvelles formes de consommation du nautisme (Boat Club, offres de location moderne plateforme de mise en relation, nouvelles formules de financement avec exploitation du bateau, etc.). Cette situation traduit l'émergence de nouvelles attentes et de nouveaux formats de consommation du nautisme, et le passage très progressif d'une logique de propriété vers l'usage et la consommation. Elle est également génératrice d'opportunités nouvelles, car poussée par des acteurs bénéficiant de moyens importants et capables de conquérir des marchés et des clientèles nouveaux, sous réserve de trouver les soutiens et partenariats locaux.

Les marchés de la plaisance se trouvent donc dans une période probablement charnière, mais les perspectives de développement semblent encore difficiles à décrire car le marché reste encore largement dominé par des formes de pratique traditionnelles. On néanmoins considérer les principes suivants :

- Le modèle traditionnel du plaisancier, propriétaire de son bateau, devrait perdurer mais s'inscrit plutôt dans une tendance baissière
- A contrario, un nouveau modèle de consommateur du nautisme est en train d'émerger, mais dans des volumes encore limités et dans un calendrier d'arrivée sur le marché qui reste à être précisé

Ces éléments laissent néanmoins penser que la recherche d'augmentation des capacités d'un bassin n'est probablement plus une priorité, et que l'enjeu est surtout d'adapter les services pour fidéliser les clients actuels et surtout déployer de nouvelles offres pour conquérir de nouveaux clients. Le rôle des ports de plaisance est bien évidemment central dans cette dynamique.

4.2.2.1.2 *Le marché de la Grande Plaisance*

Le marché de la Grande Plaisance semble évoluer dans un contexte différent. Il convient de mettre en avant les éléments suivants :

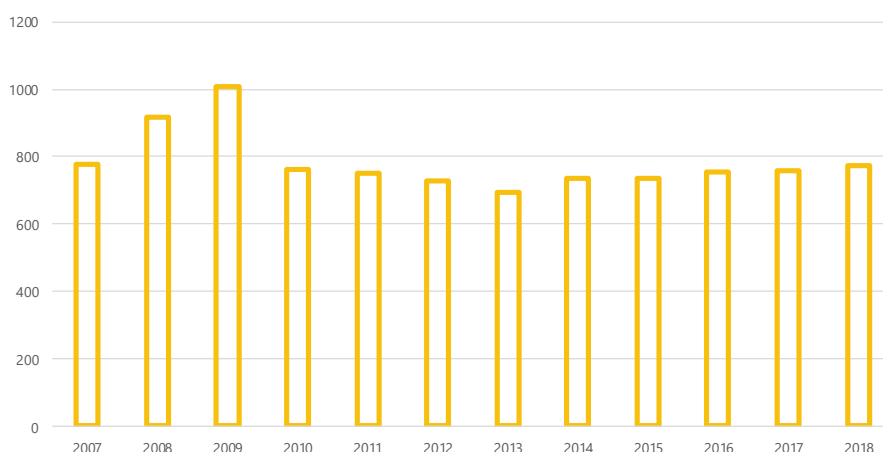
● ***La Méditerranée (et notamment la riviera Française et Italienne, leurs îles et les Baléares) concentre une grande partie de la flotte mondiale, répartie entre 3 types de ports :***

- Les ports dits d'attache qui accueillent les bateaux en dehors des périodes d'affrètement ;
- Les ports techniques qui accueillent les grosses opérations de maintenance et de refit ;
- Les sites d'escale qui accueillent les bateaux en période d'exploitation.

Les besoins inhérents à ces différents ports sont très différents. A noter que Sète s'est récemment positionné sur le marché de la Grande Plaisance – Accueil technique des bateaux et hors période d'affrètement – en confiant un espace à un spécialiste américain du marché : IGY.

● ***Une croissance qui reste soutenue, mais des volumes en deçà d'avant 2008.***

La crise de 2008 a amené des transformations dans les modes de consommation : recherche d'économies et de rentabilité du bateau. Elle a impacté différemment les segments de taille, avec une érosion surtout centrée sur les moins de 50m. La taille moyenne de la flotte mondiale augmente (plus de 50m aujourd'hui) avec une tendance à la « course au record ». Le cœur de marché se situe plutôt au niveau des 60m aujourd'hui.



Graphique 46 : Evolution du carnet de commande des Yachts à l'échelle internationale - Source : Super Yacht Intelligence

- **Des capacités d'accueil qui évoluent peu en Méditerranée occidentale**, générant une tension permanente sur l'accès aux places.
- **Mais un marché qui reste fragile :**
 - Concurrence internationale très forte avec ouverture prochaine de nouveaux marchés (mais également de nouveaux clients)
 - Dépendance forte aux évolutions législatives, réglementaires, fiscales, douanières...
 - Et des inconnues évidentes sur les attentes et manière de consommer des « millénials » !

Globalement, les tendances de marché apparaissent favorables pour le territoire métropolitain sur toutes les tailles de bateaux, mais uniquement dans les secteurs géographiques qui concentrent l'ensemble des caractéristiques nécessaires. En effet, **l'attraction de la grande plaisance obéit à des règles très particulières**, liées à la fois à la qualité des infrastructures et des services, les compétences humaines mobilisables, l'image et la notoriété du lieu ...

4.2.2 Acteurs présents

Port-Vendres accueille peu d'acteurs en lien avec la plaisance :

- **La CCI gestionnaire du port** : La CCI gère le port de plaisance depuis de nombreuses années et son contrat vient d'être renouvelé. Comme la plupart des gestionnaires de ports de plaisance, elle s'inscrit dans une logique de gestion d'une pénurie d'emplacements et de mise à disposition des services portuaires de base. Les différents échanges avec la CCI et sa candidature au renouvellement de la DSP traduisent une volonté de faire évoluer son paradigme de gestion et d'évoluer dans une logique de services et de conquête de nouveaux clients.
- **Les professionnels du nautisme** :
 - L'entreprise BEAR marine est le principal acteur professionnel du port. Il propose une offre complète allant de la vente à l'entretien et la maintenance des bateaux. Il est surtout positionné sur le marché du petit – moyen bateau à moteur hors-bord. Il utilise un espace totalement adapté à l'activité sur lequel il prévoit d'importants travaux de modernisation de son outil technique et commercial
 - Barcarès Yachting est le leader de la filière nautique locale, il propose une palette de marques, d'offres et de services très large et intervient dans plusieurs ports du bassin de navigation. Il est positionné sur des segments de taille plus importants, pas encore en Grande Plaisance

mais dans les segments supérieurs de la plaisance "traditionnelle". Il intervient déjà à Port-Vendres, dans la maintenance de certains bateaux mais également dans l'organisation d'événements en lien avec des marques. Il considère que le port possède de solides atouts pour accompagner la stratégie de développement de son entreprise

- Enfin, le port et notamment sa zone technique, accueille plusieurs prestataires de services, localisés en dehors du port et qui interviennent les bateaux.
- Enfin, le port accueille une Société Nautique, en charge de l'animation des plaisanciers et de la mise en place d'événements nautiques. Cette association est confrontée à des difficultés pour capter de nouveaux membres ; elle cherche ainsi à se diversifier vers le bateau à moteur.

Globalement, la filière nautique locale est étroite mais suffisante pour satisfaire les besoins de base des clients du port et des visiteurs.

4.2.2.3 Perspectives de développement

Comme évoqué préalablement, les perspectives de développement de la plaisance sont difficiles à situer dans un marché en forte mutation, tant en termes de nature des évolutions que de calendrier.

Le projet de développement de Port Vendres pourra néanmoins se baser sur les principes suivants :

1. **Une augmentation probable du "stock de clients potentiels"** : Les littoraux attractifs devraient continuer à connaître des flux migratoires croissants augmentant donc le potentiel théorique de clients. Ce potentiel devrait être renforcé pour un accroissement probable de l'appétence des clients pour la mer et le nautisme (Compatible avec nouvelles attentes de consommation touristiques et récréatives ...)
2. **Le marché de la plaisance "traditionnel" devrait perdurer** : Certains pensaient l'enterrer rapidement, pourtant, le modèle du propriétaire de bateaux devrait perdurer. Les raisons possibles à la propriété sont nombreuses : taux de sortie élevé, volonté de personnalisation du bateau, pratique sportive nécessitant d'équiper le bateau, image véhiculée par la propriété ... Mais comme l'envie de propriété est plutôt en berne (notamment dans le domaine des loisirs), il est probable que la proportion de propriétaires dans les ports diminue au profit de nouveaux modes de consommation (davantage optimisés en termes d'usage des bateaux)
3. **Un nouveau modèle de plaisancier va naître et croître** : A l'inverse, les raisons pour ne pas être propriétaire d'un bateau sont également nombreuses et cette formule de consommation n'est plus tellement cohérente avec les nouvelles formes de consommation. De fait, il est probable qu'un nouveau modèle de client pour la plaisance continue à se développer autour d'une logique de consommation du nautisme et de dépossession. La nature précise des offres correspondantes n'est pas totalement stabilisée en France, elle devrait s'articuler entre des solutions de location modernes, des boat-clubs "francisés", des formules de financement innovantes, la mise en place de plateformes ... sur lesquelles travaillent tous les grands acteurs de la filière nautique.

Paradoxalement, il est presque plus facile de projeter le marché à 20 ans qu'à 5 ans. On peut en effet penser qu'à 20 ans, le marché devrait réellement évoluer dans une logique forte de consommation, avec la mise en marché de nouvelles formes de location modernes, proposant la même immédiateté que la propriété mais sans les contraintes associées. Cela induirait une augmentation du nombre de clients, mais pas forcément du nombre de bateaux, car l'usage de ces derniers sera optimisé. Mais le chemin pour évoluer jusque-là est rempli d'inconnues. Pour les ports, l'enjeu est donc d'impulser la mise en marché de ces nouvelles offres pour accélérer leur développement. A court terme, l'enjeu est aussi de diversifier l'offre de services pour fidéliser les clients actuels et conquérir de nouveaux clients. Une des certitudes en tout cas est que les ports vont davantage entrer dans des logiques de concurrence nécessitant de se démarquer en fonction de leurs caractéristiques.

Enfin, le potentiel de développement de la Grande Plaisance en Méditerranée s'inscrit dans des perspectives de développement *a priori* favorables, même si des inconnues restent fortes sur les évolutions à venir en termes de consommation.

Le potentiel réel sera évidemment fonction de la qualité de l'offre qui sera développée dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Il sera également très différent d'un site à l'autre.

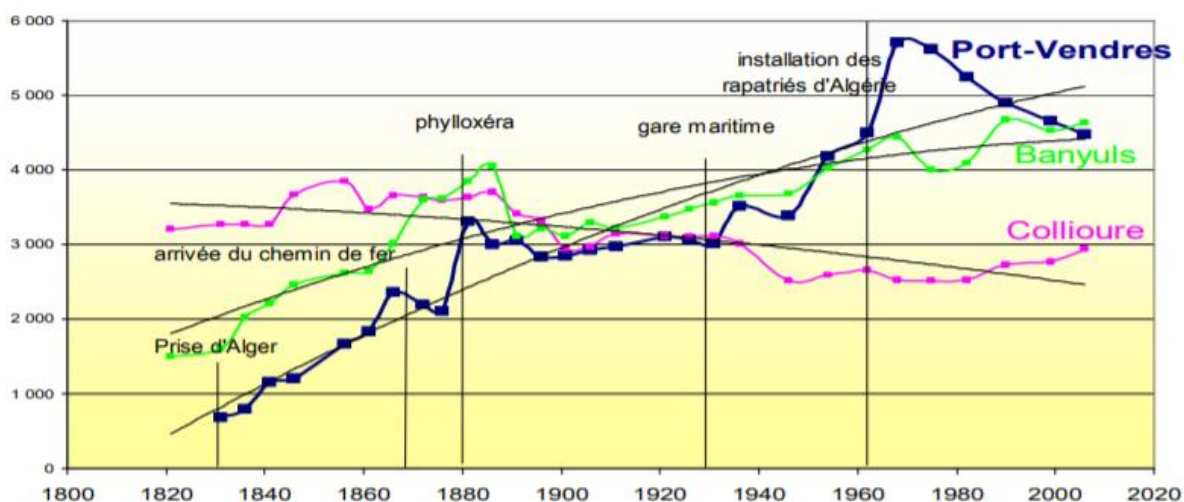
4.2.3 PECHE

Acteurs rencontrés

- Producteur - Franck LUCIDO 20/06
- Producteur - Gabriel DIAZ 19/06
- Producteur - Pierre FERNANDEZ 20/06
- Producteur - Joël CHIAJESE 21/06
- Producteur - Laurent BAYONA 21/06
- Producteur - Jean Antoine 20/06
- Producteur - M. DUBARAT 21/06
- Coopérative des pêcheurs - André MARTINEZ 20/06
- CCI Aude- Stéphane PUECH (Responsable criée) 19/06
- C.I.D.P.M.E.M. de l'Aude et des Pyrénées-Orientales - Erwan BERTON 20/06
- Prud'homie St Cyprien - Manuel MARTINEZ 21/06
- GALPA - Géraldine CAPRANI 20/06
- CCI des Pyrénées orientales - Cyril HERVIEU 19/06
- Côte catalane Méditerranée – Patrick CALVET 20/06
- Ambrosino Marée - Marc CABROL 19/06
- Anchois Roque Collioure - Florent ROQUE 19/06
- Région Occitanie / Direction Mer / Service Pêche - Marie TCHAKERIAN / Christian QUIDET 20/06
- CEPRALMAR - Jean-François HOLLEY
- DML 66/11 Directeur adjoint - Xavier PRUD'HON
- CD66 Chargé de Mission Pêche et Cultures Marines - Dominique BIZARRO
- IFREMER Sète - Jérôme BOURJEA (par téléphone)

4.2.3.1 Historique

A proximité des ports de la région se côtoient différents biotopes : « un grand plateau continental, des fonds rocheux côtiers, des remontées rocheuses sous-marines, des fonds vaseux et sableux et des canyons sous-marins » (Pays Pyrénées-Méditerranée, 2017). La pêche traditionnelle méditerranéenne est très diversifiée, tant concernant les métiers que les captures. Les anchois méditerranéens sont valorisés sur la Côte Vermeille, et notamment à Collioure, depuis le Moyen Age.

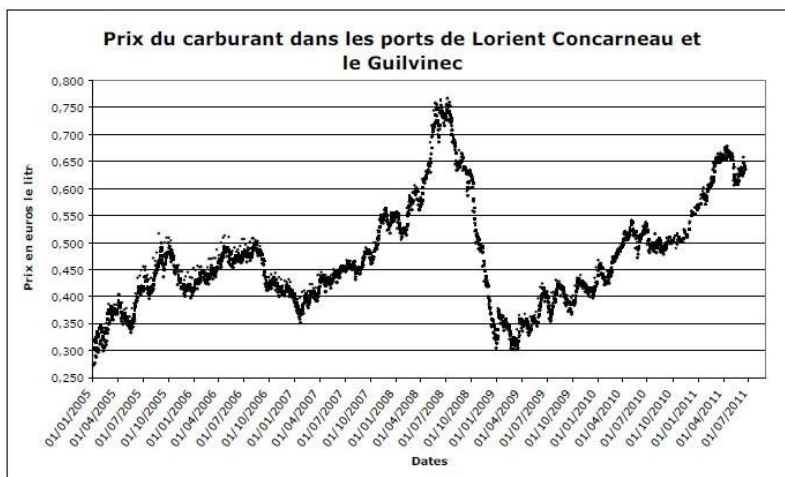


Graphique 47 : Les étapes importantes de l'histoire de la ville et leur impact sur la démographie locale depuis 1820 - Source, PLU Port-Vendres 2012

La pêche à Port-Vendres s’est fortement développée dans les années 1960 avec le rapatriement des français d’Algérie. A cette époque la pêche européenne est en plein développement, des chalutiers et lamparos sont construits pour exploiter les ressources variées de la région.

La pêche à l’anchois au lamparo, importante pour fournir les saumons de Collioure a commencé à s’éroder dès les années 1985 (Monot J., 2011). La ressource de poissons, bleus et blancs, a progressivement diminué, engendrant une diminution des apports et une fragilisation de la filière.

La raréfaction de la ressource, l’augmentation des coûts de fonctionnement des entreprises de pêche (gasoil) ainsi que l’orientation de la politique commune des pêches vers une réduction de l’effort de pêche entraînent des profonds changements. Les années 2007-2009 sont des années de crise pour la filière pêche française et port-vendraise.



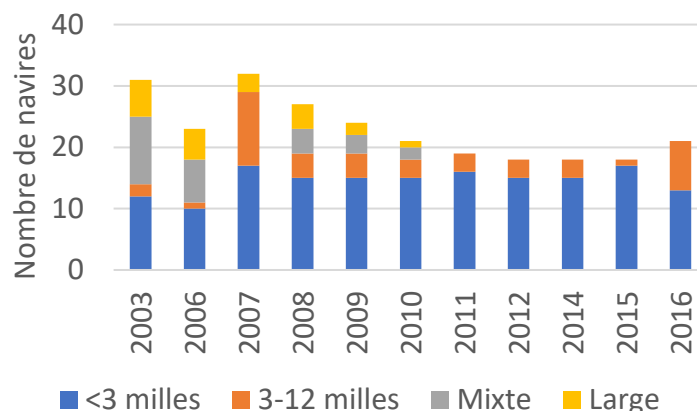
Graphique 48 : Evolution du prix du carburant marin entre 2005 et 2011 - Source FranceAgriMer

Le nombre de navire a diminué à Port-Vendres comme sur toutes les côtes françaises. Les plus gros navires ont été les plus touchés par cette réduction, détruits dans le cadre de plans de sortie de flotte (PSF) financés par le Fond Européen pour la Pêche (FEP) puis le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP). Entre 2007 et 2017, 5 plans PSF ont été financés en France sur la façade méditerranéenne pour réduire l’effort de pêche. En 2009 (PLU, 2012) on dénombrait encore :

- 4 chalutiers,
- 4 lamparos
- 6 thoniers senneurs

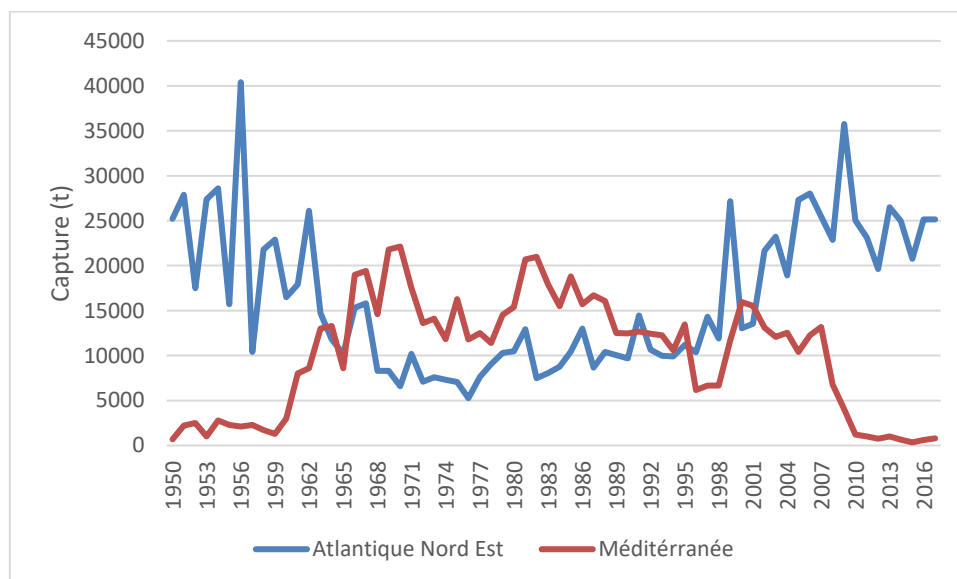
- 6 petits métiers.

Aujourd'hui, seul 1 chalutier, 1 lamparo, 2 senneurs restent présents et une douzaine de petits métiers sont installés.



Graphique 49 : Evolution de la flottille Port-Vendres par zone de pêche (SIH, 2004-2018, Via Aqua 2019)

Les débarquements ont largement diminué à partir de 2008. La raréfaction du poisson bleu (sardines et anchois) ainsi que des changements dans la chaîne trophique le rendant plus petit, moins gras, moins gros, et donc commercialement moins attractif, sont largement responsables de cette baisse des volumes. Aujourd'hui, les captures de poissons bleus restent très limitées (400t débarquées à Port-Vendres en 2018 (source CD66), alors que la production en Atlantique est repartie à la hausse.



Graphique 50 : Evolution de la production française de sardines en Atlantique et en Méditerranée (Source : Via Aqua 2019 d'après FAO Fishstats)

4.2.3.2 Descriptif et tendances du marché

4.2.3.2.1 Ressource

« Du fait d'un manque de données sur les stocks exploités en Méditerranée, on ne connaît que de façon limitée leur état. Les évaluations ne couvrent que 26 % des captures. 80 % des stocks évalués sont surexploités (Leonart, 2015). L'Union européenne estime que les États membres et la CGPM doivent

s'investir davantage et mettre en œuvre une gestion des pêches mieux adaptée aux conditions locales. Des actions concrètes pour une gestion durable des ressources halieutiques sont nécessaires » (PROEPP, 2018).

● **Petits pélagiques**

« Les **petits pélagiques**, principalement la sardine *Sardina pilchardus* et l'anchois *Engraulis encrasicolus* dans le Golfe du Lion. Ces deux espèces sont considérées comme des ressources instables, à forte variabilité de biomasse et dont les niveaux annuels de stock sont très dépendants des conditions environnementales. Bien que ces stocks soient considérés comme pleinement exploités dans le Golfe du Lion, l'origine des variations de leur abondance ne semble pas uniquement liée à la pêche. Les variations d'apports en éléments nutritifs du Rhône (amélioration des pratiques agricoles), et donc de développement de la production primaire et secondaire, principale source de nourriture, seraient une hypothèse alternative. En dix ans en Méditerranée, la biomasse de sardines et d'anchois a été divisée par trois, passant de plus de 200 000 tonnes à moins de 67 000 tonnes (CNRS, 2016). L'activité de pêche est aujourd'hui opportuniste. » (PROEPP, 2018)

Cette modification trophique impacte la quantité de poissons bleus mais également leur qualité en termes de rapport poids/taille. Le poisson est très maigre, ce qui ne correspond plus à la demande du marché des conserveurs. Par exemple l'anchois ne correspond plus aux besoins des conserveurs car il y en a 55 au kg (moule de 55) contre moins de 40 auparavant, ce qui permettait le filetage.

● **Poisson blanc**

« Les poissons de fond (poissons blancs), regroupent toutes les espèces benthiques et démersales. Seuls, le merlu et le rouget de vase du Golfe du Lion font l'objet d'un suivi par la Commission Générale des Pêches pour la Méditerranée (CGPM). Ces deux stocks sont exploités au-delà du Rendement Maximal Durable (RMD) et sont donc dans un état dit de surexploitation » (PROEPP, 2018).

Un récent plan de gestion pluriannuel pour les pêcheries démersales en Méditerranée occidentale (WEST MED) a été mis en place pour protéger la ressource de merlu et de rouget. Ce plan de gestion inquiète les pêcheurs au chalut car il prévoit une diminution de l'effort de pêche au chalut, ainsi que des fermetures spatio-temporelles pour protéger les juvéniles. Ce plan de gestion s'inscrit dans le cadre de l'initiative MedFish4ever visant à restaurer les stocks méditerranéens surexploités.

● **Thon**

« Le **thon rouge** *Thunnus thynnus* (accessoirement le thon blanc *Thunnus alalunga*), grand pélagique à migrations saisonnières. Après une période de forte surexploitation du stock de thon rouge de l'Atlantique Est et de Méditerranée dans les années 1990-2000 avec un niveau de capture de 50 000 tonnes, la CICTA a mis en place des plans de reconstitution (période d'ouverture de pêche, baisse du quota au niveau des préconisations des scientifiques, réduction de la capacité de pêche) et établi un réel contrôle de la pêche. Depuis 2009, la situation du stock de thon rouge s'est améliorée. Les captures ont très fortement diminué. Les mortalités par pêche les plus récentes sont, depuis 2011, inférieures au niveau de référence, la biomasse reproductrice est estimée en nette augmentation mais inférieure au niveau de référence. Le thon rouge ne serait plus surexploité mais souffrirait toujours de sa surexploitation passée » (PROEPP, 2018). La situation s'améliore. En 2020, les quotas prévus devraient passer de 30 000t à 33 000t. La réglementation a largement été durcie et les contrôles des captures est aujourd'hui très stricte avec une traçabilité « poisson par poisson ». Le quota de thon s'est concentré à 80% sur les senneurs, la pêche artisanale (120 bateaux) se partageant les 20% restants.

● **Poulpe**

C'est une ressource importante pour la pêche méditerranéenne. Les débarquements de poulpes sont estimés à plus de 10 000 tonnes sur le pourtour méditerranéen (Leonart, 2015). En Méditerranée française, plus de 100 navires pratiquaient cette pêche en 2015 (SIH, 2017).

Les apports de Port-Vendres représentent 60% des apports de poulpe de la Région Occitanie autour de 2 espèces :

- Poulpe de sable : pêché à la nasse

- Poulpe de roche : pêché au pot : se valorise mieux

Le cycle de vie du poulpe est de 12-24 mois. L'état précis de la ressource n'est pas connu, mais une étude va être lancée par l'IFREMER et le CEFREM (Centre de Formation et de Recherche sur les Environnements Méditerranéens). Ce travail est essentiel car il permettra de fixer des perspectives pour cette ressource qui n'est à ce jour assujettie à aucun quota bien que très activement exploitée.

Néanmoins, un arrêté prudhommal a été mis en place à Port Leucate, qui limite le nombre de pots par bateau à 1000 (20 paloxs). Cet arrêté a été adopté par les pêcheurs de Port-Vendres et il est en passe d'être étendu au niveau régional sur les bases suivantes :

- Balisage réglementaire des engins de pêche
- Fermeture de la pêche pendant les 2 mois de reproduction (juillet/août) pour la nasse et le pot
- Nombre de pots limité
- Nombre de nasses limité

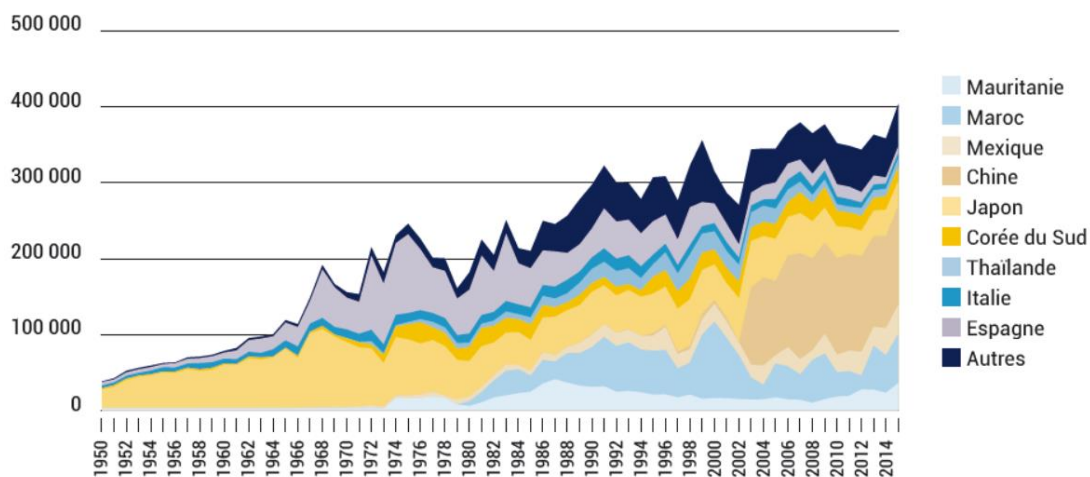
Cet arrêté a été mis en œuvre en début juillet 2019.

La demande de poulpe a fortement augmenté pour deux principales raisons :

- Les grandes métropoles – et Paris en particulier – ont découvert ce produit et en consomment de plus en plus. Les prix sont passés de 3.50€/kg à 8.00€/kg. Certains pêcheurs se sont mis à ne pêcher que du poulpe, y compris en période de reproduction.
- La Mauritanie, qui était un fournisseur historique de poulpe, a voté un moratoire sur cette espèce, ce qui augmente la pression sur les autres pays producteurs dont la France.

DÉBARQUEMENTS MONDIAUX DE POULPES (toutes espèces confondues) (en tonnes)

Source FAO 2018



Graphique 51 : Evolution des captures de poulpes à travers le monde (Ethic Ocean, 2019)

4.2.3.2 Commercialisation des produits de la mer

La commercialisation des produits de la pêche peut se faire de plusieurs manières, souvent complémentaires. La vente directe au consommateur est un moyen de commercialiser de petits volumes d'espèces prisées par les consommateurs locaux, à la débarque du navire ou sur des étals dédiés. La vente de gré à gré concerne la vente aux restaurateurs et aux mareyeurs, c'est une vente directe entre professionnels. La vente aux transformateurs est souvent contractualisée, de manière écrite ou morale,

sur un terme plus long. La vente en halle à marée, ou criée, est une vente aux enchères des produits du pêcheur.

En Région Occitanie on compte 70 points de débarquement qui sont aussi des points de vente directe, souvent saisonniers, liés à l'attractivité touristique de la côte.

A titre de comparaison, en région PACA, le seul mode de mise en marché des produits de la pêche fraîche est la vente directe.

● *Vente directe aux consommateurs*

Tout professionnel de la pêche souhaitant vendre sa production directement au consommateur (à quai, sans intermédiaire quelconque) doit se conformer aux éléments suivants (PROEPP 2018) :

- Avoir fourni obligatoirement une déclaration auprès de la Direction Départementale de la Protection des Populations (DDPP) ;
- Avoir obtenu une autorisation de vente et d'emplacement par la structure gestionnaire du port ;
- La vente doit être réalisée par le pêcheur, son conjoint (statut de conjoint collaborateur ou de salarié), ou un(e) salarié(e) de l'entreprise de pêche ;
- L'ensemble des produits commercialisés doivent répondre à minima aux exigences sanitaires décrites dans le Règlement (CE) n°852/2004 (paquet « hygiène 2004 » du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (JOUE du 30/04/2004)), portant notamment sur la disponibilité en eau et électricité, le stockage des produits, le glaçage à partir d'eau propre, l'hygiène du personnel, des équipements et locaux ;
- Disposer d'un étal avec une balance étalonnée et d'un affichage lisible pour chaque produit en vente (où figure le nom commercial de l'espèce, du mode de production et de la zone de pêche conformément à l'Organisation Communes des Marchés).

A l'échelle régionale, la vente directe des petits métiers est estimée à 2 100 t.

Aujourd'hui à Port-Vendres la pêche -et donc la vente directe- sont disséminés sur le port : cela peut paraître incohérent dans une optique d'optimisation des espaces, mais c'est également un atout, car si on regroupe tous les pêcheurs au même endroit :

- Certains pourraient perdre leur clientèle
- Il y aura plus de concurrence, alors qu'aujourd'hui la ville est « partagée »
- Les petits métiers constituent un facteur d'attractivité du port. On peut considérer cette dispersion dans une optique de parcours touristique.

● *Vente de gré à gré*

La vente de gré à gré est aujourd'hui minoritaire dans la région. Ce type de vente peut concerner les restaurateurs, mais également les mareyeurs.

Quelques restaurants locaux seulement achètent leur poisson directement au port de Port-Vendres. Pour encourager cette pratique, les pêcheurs ont créé une marque et un logo pour les restaurateurs qui achètent le poisson local (GOLION). Les pêcheurs n'hésitent pas à mettre en valeur leurs clients restaurateurs auprès des touristes.

● *Vente par contrats*

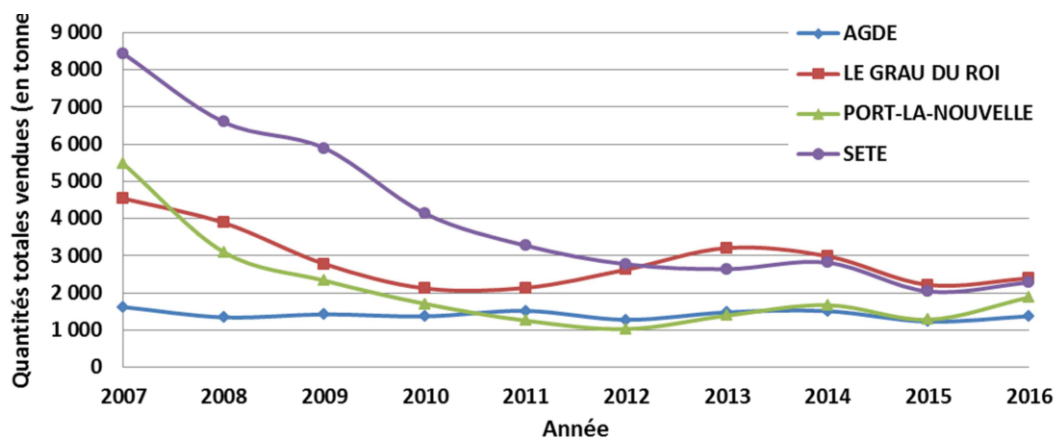
La vente par contrat concerne traditionnellement les petits pélagiques (sardine et anchois) à destination de la transformation. Aujourd'hui, la meilleure façon de commercialiser la sardine est la vente par contrats pour avoir une visibilité sur les prix de vente pour actionner ou non la prospection.

La sardine est capturée de juillet à mi-septembre et débarquée à Port-Vendres. Les acheteurs viennent récupérer le produit avec leurs propres camions. Une grosse partie part vers l'Espagne, vendue ensuite en frais. Le solde est destiné à des opérateurs français (grossistes).

Le marché du frais reste ouvert malgré la faible offre méditerranéenne.

● *Vente aux enchères en criée*

En moyenne, plus de 80% des volumes vendus aux enchères provient de la flotte chalutière dans la région Occitanie. La contribution des petits métiers varie entre 9% (Port-la-Nouvelle) et 20% (Grau du Roi) (PROPP, 2018). Les espèces commercialisées sont majoritairement constituées de poissons blancs depuis 2010.



Graphique 52 : Evolution des quantités vendues par criée entre 2007 et 2016 – Source : PROEPP, 2018 et FranceAgriMer, 2017.

Les produits vendus en criée sont directement débarqués dans le port par le navire de pêche, ou emmené par le pêcheur depuis un point de débarque voisin. Seul la CCI de l'Aude a mis en place un circuit de ramasse pour les 5 points de débarquement dans sa zone de chalandise pour fidéliser les pêcheurs et augmenter la part des petits métiers. Depuis la fermeture de la criée de Port-Vendres en 2014, Port-la-Nouvelle est la criée la plus proche de Port-Vendres, à plus de 75 km. Aujourd'hui, les pêcheurs (tous segments confondus) peuvent apporter individuellement leur marchandise à Port-la-Nouvelle pour une vente aux enchères. Les petits métiers pratiquant la vente directe apportent leurs poissons pour une vente aux enchères après 2 ou 3 jours de tentative de vente en direct ou lors des grosses pêches. Il en découle une diminution de la qualité du produit et donc une dépréciation de l'image du poisson capturé par les petits métiers. Cette pratique, connue des acheteurs de Port-la-Nouvelle, engendre une diminution du prix de vente, n'incitant pas les pêcheurs à mettre leur production immédiatement en vente par conséquent. A contrario, les poissons de petite pêche (filet / ligne) sur la côte atlantique sont beaucoup mieux valorisés que les produits de chalut. Cette boucle négative peut être brisée grâce à un réel travail sur la qualité des produits vendus aux enchères et une communication de ces efforts auprès des acheteurs. Une action différenciante à l'image de l'initiative GOLION permet également d'inverser la tendance.

Une ligne régulière de ramasse entre Port-la-Nouvelle et Port-Vendres sera mise en place en octobre 2019. La Région Occitanie finance, via le FEAMP, l'extension du service de ramassage sur les Pyrénées Orientales (acquisition d'un second camion).

● *Export*

50 à 70% des produits vendus dans les criées méditerranéennes sont exportés vers l'Espagne et l'Italie. Les produits débarqués en France sont connus et appréciés de les clientèles espagnole et italienne. Les volumes débarqués en France permettent de compléter la production respective de ces pays. Les consommateurs de ces pays ont une bonne connaissance des produits de la mer, connaissent leur qualité et sont capables de proposer des tarifs élevés pour obtenir des produits de qualité.

D'après les entretiens effectués, il semblerait que 70 à 80% de la production port-vendraise parte en Espagne, soit en direct (chalutier, lamparo, pêcheurs de poulpes), soit via la criée de Port-la-Nouvelle.

4.2.3.2.3 Transformation

● **Mareyage**

La fermeture de la criée en 2014 a sonné le glas du mareyage à Port-Vendres. Aujourd'hui il ne reste plus qu'un seul mareyeur à Port-Vendres. Situé dans un bâtiment à l'arrière de l'ancienne halle à marée, sa localisation est historique, mais aujourd'hui la part des poissons commercialisés issus de méditerranée est très faible, celle des poissons de Port-Vendres est anecdotique. Cette entreprise emploie entre 3 et 5 personnes.

● **Transformation des poissons**

Traditionnellement, les opérateurs d'anchois de Collioure s'approvisionnaient à Port-Vendres, mais ils achètent dorénavant à l'import en Amérique du Sud (Argentine) et sur la façade atlantique (Golfe de Gascogne). La part de poissons provenant de Méditerranée est très faible et provient majoritairement d'Espagne, où les produits sont plus gros et correspondent encore aux besoins des transformateurs.

Un fumeur de produits de la mer s'est récemment installé à Port-Vendres. La gamme des produits est large et concerne des produits d'importation (Saumon, haddock...) mais aussi de la côte atlantique et de méditerranée. Le développement d'une gamme de produits locaux pourrait être envisagée.

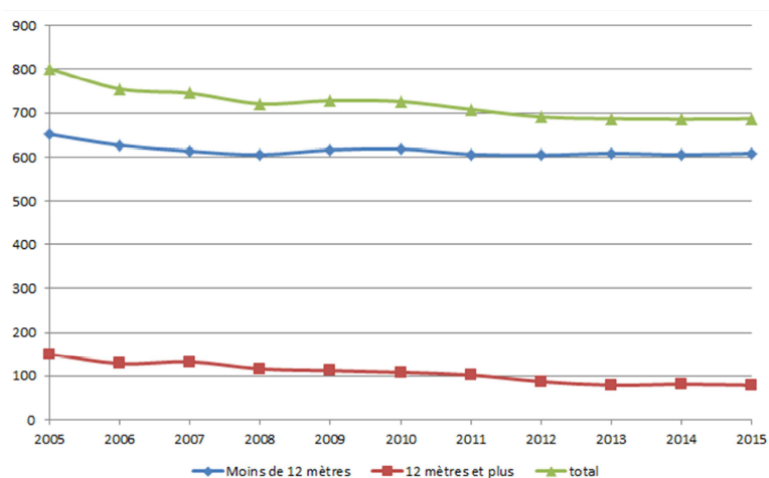
4.2.3.3 Acteurs présents

4.2.3.3.1 Flottille

En 2016, 560 navires sont actifs à la pêche dans la région Occitanie (SIH, 2016), représentant 15% de la flotte française.

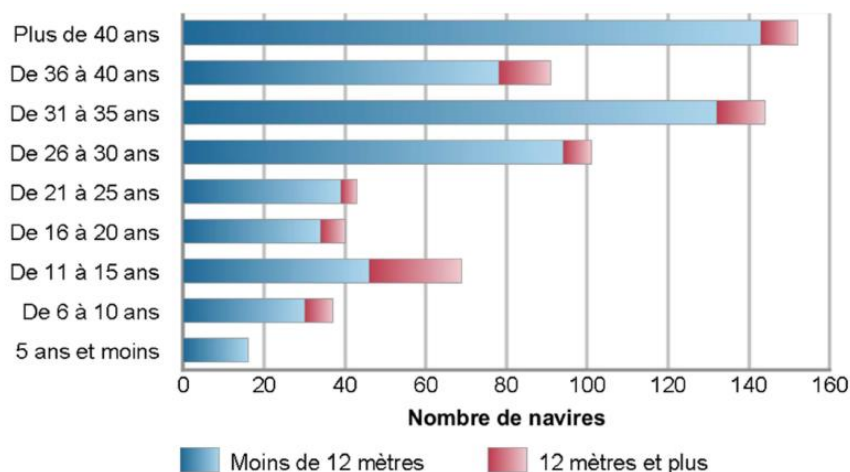
Le nombre de bateaux de pêche dans la région a nettement diminué au cours des dix dernières années (-14% entre 2005 et 2015).

Les navires de plus de 12 mètres sont les plus touchés (-47%), principalement à cause de la crise du poisson bleu (diminution de la ressource commercialisable) combinée aux plans de sortie de flotte.



Graphique 53 : Evolution de la flottille de pêche d'Occitanie entre 2005 et 2015 (PROEPP (2018), SIH (2015))

La flotte de pêche en Occitanie est vieillissante. 82% de la flottille a plus de 15 ans et 70% plus de 25 ans en 2016. Entre 2000 et 2016, l'âge moyen des navires est passé de 21 ans à près de 31 ans, illustrant un très faible renouvellement de l'outil. La dernière vague de construction de navires a été dans les années 2000, lorsque les aides à la construction existaient encore. Des aides à la destruction (PSF) ont suivi ces aides à la construction, engendrant une destruction de bateaux récents car les bateaux neufs engendrent des besoins financiers supérieurs pour l'amortissement de la construction, là où les plus âgés sont déjà amortis et ont une résilience supérieure en période de crise de la ressource. Ce vieillissement touche tous les segments de la flottille, aussi bien les navires côtiers que hauturiers.



Graphique 54 : Structure démographique de la flottille d'Occitanie en 2016 (PROEPP (2018), SIH (2016))

4.2.3.3.2 Métiers

Plusieurs métiers de pêche sont pratiqués par les pêcheurs de méditerranée.

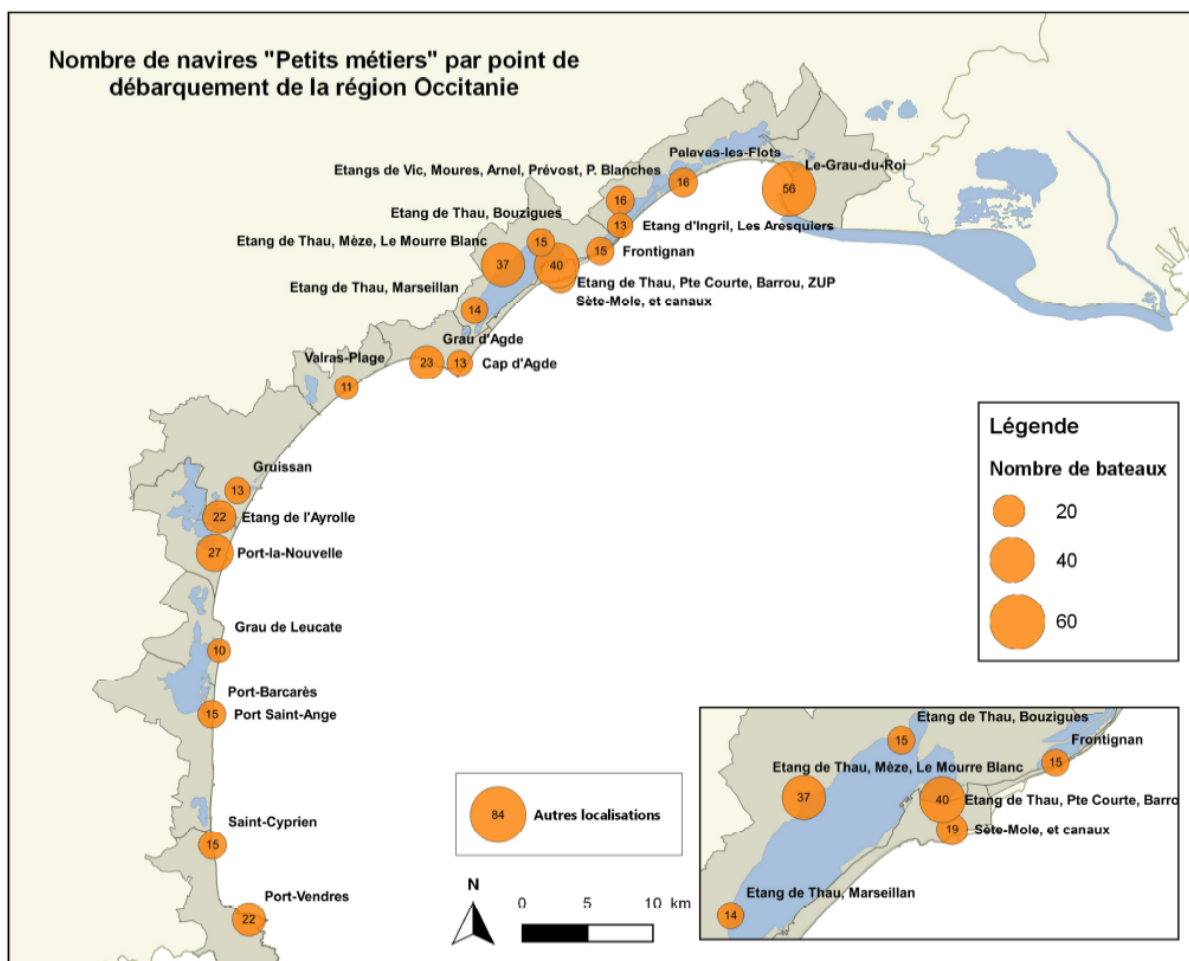
● « Petite pêche polyvalente » ou « petits métiers »

« **Les petits métiers** sont la flottille de pêche la plus représentative du territoire, armés par une à deux personnes, à bord d'embarcations relativement âgées (supérieure à 20 ans), d'une longueur oscillant entre 6 et 12 mètres, ils pratiquent une pêche artisanale, à l'aube ou à la nuit tombée, dans la frange côtière, en lagune ou, plus rarement, à quelques milles au large. Caractérisés par une grande polyvalence de métiers, pratiquant principalement les filets droits ou trémails ainsi que la palangre ou les pots. Les cinq principaux métiers présents sur le périmètre du GALP sont : les filets maillants fixes de fond à daurades (et sparidés), à merlus et à rougets, les trémails à soles et à seiches. En lagune, ils ciblent principalement l'anguille. Les différentes pratiques sont appelées métier : combinaison d'un engin et d'une ou deux espèces ciblées. On dénombre ainsi 31 métiers associés aux navires petits-métiers. La pratique des différents métiers fluctue en fonction des espèces ciblées, des saisons et des lieux de pêche. » (GALPA PM, 2017). Ces navires exploitent la bande côtière jusqu'à 3 milles marins.

En 2019, entre 12 et 15 petits métiers sont actifs à Port-Vendres.



Photo 15 : Navires de petite pêche à l'angle du quai François Joly et du quai Pierre Forgas (Source Via Aqua, 2019)



Carte 18 : Répartition des petits métiers en Occitanie (PROEPP, 2018)

● Pêche au lamparo

« **Les lamparos**, navires de 15 à 18 mètres, tirent leur nom de la lampe avec laquelle, la nuit, leur embarcation annexe attire le poisson bleu (sardines et anchois). Ce dernier monte à la lumière et se retrouve capturé par une longue senne tournante et coulissante. C'est une activité qui ne peut se pratiquer qu'à la belle saison, lorsque le poisson bleu est présent et que les conditions météorologiques le permettent. C'est aujourd'hui un métier dont la rentabilité est fragile, compte tenu de sa nature saisonnière, de la main d'œuvre qu'il requiert mais surtout d'une ressource devenue rare » (GALPA PM, 2017).



Photo 16 : Lamparo et ses appareils le long du quai Fanal (Source Via Aqua, 2019)

Les principales espèces capturées à l'aide de sennes tournantes coulissantes sont la sardine (92% des captures à la senne pélagique en Méditerranée), la daurade royale ainsi que le marbré commun (60% des captures à la senne aux poissons démersaux en Méditerranée).

Port-Vendres était « le port » des lamparos, mais l'activité s'est effondrée, avec la raréfaction de la ressource de poissons bleus. En 2019, seul un lamparo restait à Port-Vendres à l'année. Plusieurs lamparos de la région venaient capturer le poisson bleu entre juin et octobre et débarquaient à Port-Vendres, mais l'activité a été très réduite, quasi nulle en 2018 et les perspectives de la saison 2019 sont également défavorables, notamment pour des questions de marché (prix de vente trop faible de la sardine). Faute de bons débouchés commerciaux, le lamparo n'ira pas prospecter et capturer le poisson.

Pêche chalutière

« Navires de moins de 25 mètres, équipés de chalut de fond et/ou pélagique. Ils ciblent les poissons blancs tels que la sole, la baudroie, le merlu, le poulpe, le capelan, etc. et les poissons bleus : sardine, anchois, maquereau » (PROEPP, 2018).

Les chalutiers sortent à la journée et exploitent le plateau continental de 3 NM à 12NM ou à la limite du tombant.

Près de 50% de la flotte chalutière de la région a été détruite entre 2007 et 2016. Certains anciens patrons de chalutiers se sont reconvertis dans les petits métiers, expliquant en partie la légère augmentation de cette flottille.

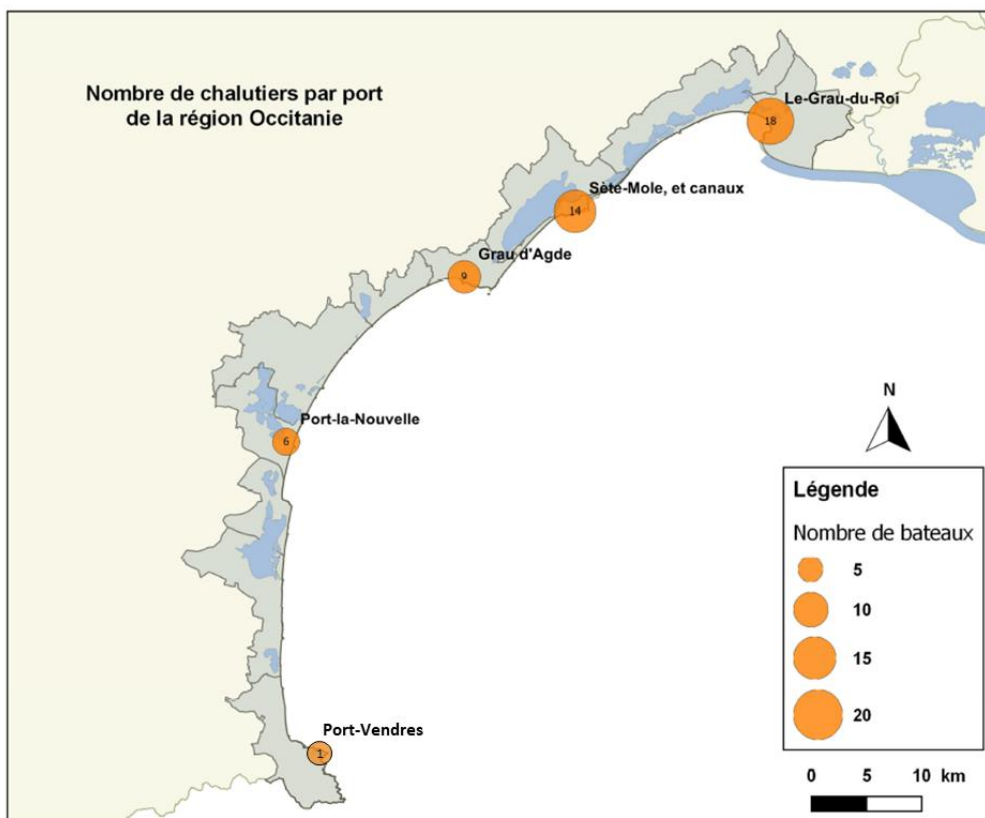
Un récent Plan de gestion pluriannuel pour les pêcheries démersales en Méditerranée occidentale (WEST MED) a été mis en place pour protéger la ressource de merlu et de rouget. Ce plan de gestion inquiète les pêcheurs au chalut car il prévoit une diminution de l'effort de pêche au chalut, ainsi que des fermetures spatio-temporelles pour protéger les juvéniles. Ce plan de gestion s'inscrit dans le cadre de l'initiative MedFish4ever visant à restaurer les stocks méditerranéens surexploités.

La flottille chalutière est concentrée à Port-la-Nouvelle (5 chalutiers) plutôt qu'à Port-Vendres où il ne reste qu'un seul chalutier en 2019. Le port de Port-la-Nouvelle est en effet plus adapté car il permet la vente aux enchères des produits via la halle à marée et possède un plateau continental plus large.

Un débat est actuellement ouvert en méditerranée sur ce modèle de navire de pêche : taille/puissance/justification de la pêche à la journée... Ce modèle est remis en question et des travaux devront être menés sur le chalutier de méditerranée du futur : a-t-il une place ? Quel nouveau modèle pourrait le remplacer ?



Photo 17 : Chalutier Marie-José Gabriel (Source J.P. Bazard, 2011)



Carte 19 : Répartition des chalutiers en Occitanie (PROEPP, 2018, Via Aqua 2019)

● Pêche thonière

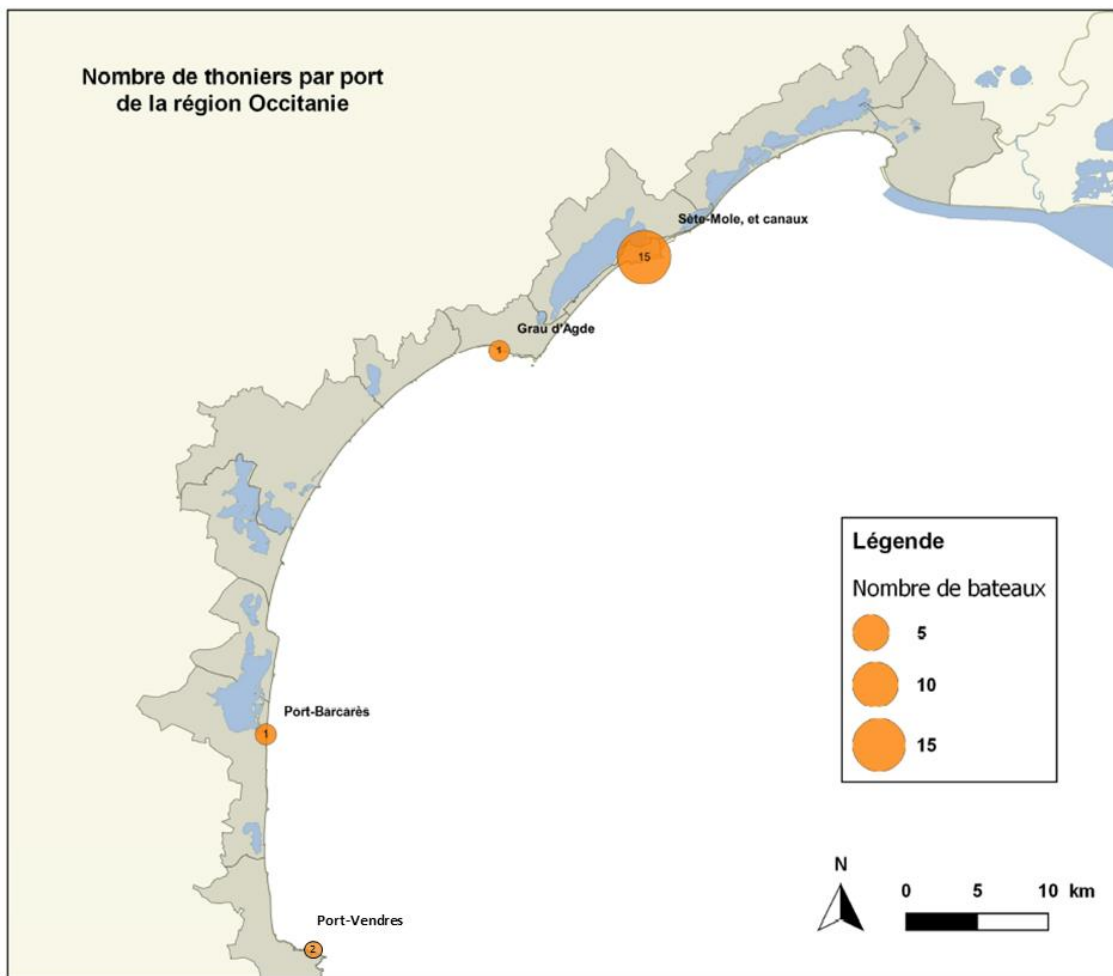
« **Les thoniers** ont vu leur taille croître avec le développement de cette pêche en Méditerranée, favorisée par la demande du marché asiatique. Cette pêche a, vers la fin des années 90, été progressivement assurée par des unités ultramodernes, atteignant 40 mètres de long et dotées d'un équipement sophistiqué. Le thonier utilise une senne-tournante, repère de jour les bancs de thons et s'efforce ensuite de les encercler. Les mesures de conservation de l'espèce adoptées par les organismes internationaux se sont concrétisées par la mise en place de quotas et la réduction de la durée des campagnes de pêche » (GALPA PM, 2017). Depuis quelques années, les quotas sont consommés en moins de 3 semaines.

Depuis la crise thonière du début des années 2000, la flottille s'est considérablement réduite, et concentrée sur le port de Sète. Seuls 2 navires restent en stationnement annuel à Port-Vendres.

Le 5 juillet 2019, le thon rouge de méditerranée a été labellisé « pêche durable » par FranceAgriMer. Il s'agit de la première labellisation d'une pêcherie de thon rouge au niveau mondial. Considérée comme « risquée et prématurée » par certaines ONG, cette labellisation constitue néanmoins un indéniable atout pour la pêche thonière artisanale méditerranéenne.



Photo 18 : Senneurs en stationnement le long du quai de la Douane République (Source Via Aqua 2019)



Carte 20 : Répartition des senneurs thoniers en Occitanie (PROEPP, 2018, Via Aqua 2019)

En octobre 2019, 18 navires actifs à la pêche sont enregistrés par les services de l'état (DML) à Port-Vendres, employant régulièrement 40 à 45 marins. Le chiffre d'affaire généré par cette activité est inconnu. Cette opacité s'explique par le fait que seules les ventes en criées (minimes à Port-Vendres) sont « traçables ». Questionnées à ce sujet, la DML ne dispose d'aucune information relative au traitement du suivi de la mise en vente. Le CEPALMAR ne possède pas non plus de chiffres précis ni d'estimation sur la vente directe des petits métiers.



Figure 14 : Répartition des activités et outils halieutiques à Port-Vendres (Via Aqua 2019) (P = petits métiers, C = chalutier, S = senneurs, L = Lamparo, VD = vente directe organisée)

● Prudhomie

Les prud'homies de pêche sont des communautés de patrons pêcheurs qui sont nées en France au Moyen Âge sur les côtes méditerranéennes. Institutions ambiguës et hybrides, les prud'homies de pêche constituent à la fois une communauté professionnelle et une juridiction de pêcheurs. À leurs têtes, des prud'hommes pêcheurs élus par leurs pairs, exercent, sous le contrôle de l'administration maritime, une pluralité de pouvoirs : réglementaires, disciplinaires, de police et judiciaires. Ils connaissent parfaitement les territoires de pêche et effectuent une régulation économique et écologique de la pêche en mer Méditerranée. À ce titre, ils apparaissent comme des acteurs importants de la protection des espaces maritimes et de la préservation des ressources halieutiques. Dans les années 90, les prudhomies ont perdu beaucoup de leurs pouvoirs et en particulier leur pouvoir de police. Les prudhomies semblent reprendre de l'importance dans les communautés de pêcheurs, notamment à travers leur pouvoir de représentativité de la pluralité des métiers d'un territoire et à travers leur capacité à écouter et à fédérer. La prudhomie de Saint Cyprien s'étend de Saint Cyprien à Cerbère. Elle représente les ports de :

- Sait Cyprien
- Argelès
- Collioure
- Port-Vendres
- Cerbère-Banyuls

● CRPME

Les Comités Régionaux des Pêches et des Elevages Marins ont pour missions (Code rural et de la pêche maritime – Livre IX) :

- D'assurer la représentation et la promotion au niveau régional des intérêts généraux des professionnels exerçant une activité de pêche maritime ou d'élevage marin ;
- De participer à l'élaboration et à l'application des réglementations en matière de gestion des ressources halieutiques pour les espèces qui ne sont pas soumises à des totaux autorisés de captures ou à des quotas de captures en application d'un règlement de l'Union européenne et de récolte des végétaux marins ;
- De participer à l'élaboration des réglementations encadrant l'usage des engins et la cohabitation des métiers de la mer ;
- De participer à la réalisation d'actions économiques et sociales en faveur de leurs membres ;
- De participer aux politiques publiques régionales de protection et de mise en valeur de l'environnement, afin notamment de favoriser une gestion durable de la pêche maritime et des élevages marins ;
- D'apporter un appui scientifique et technique à leurs membres, ainsi qu'en matière de sécurité, de formation et de promotion des métiers de la mer.

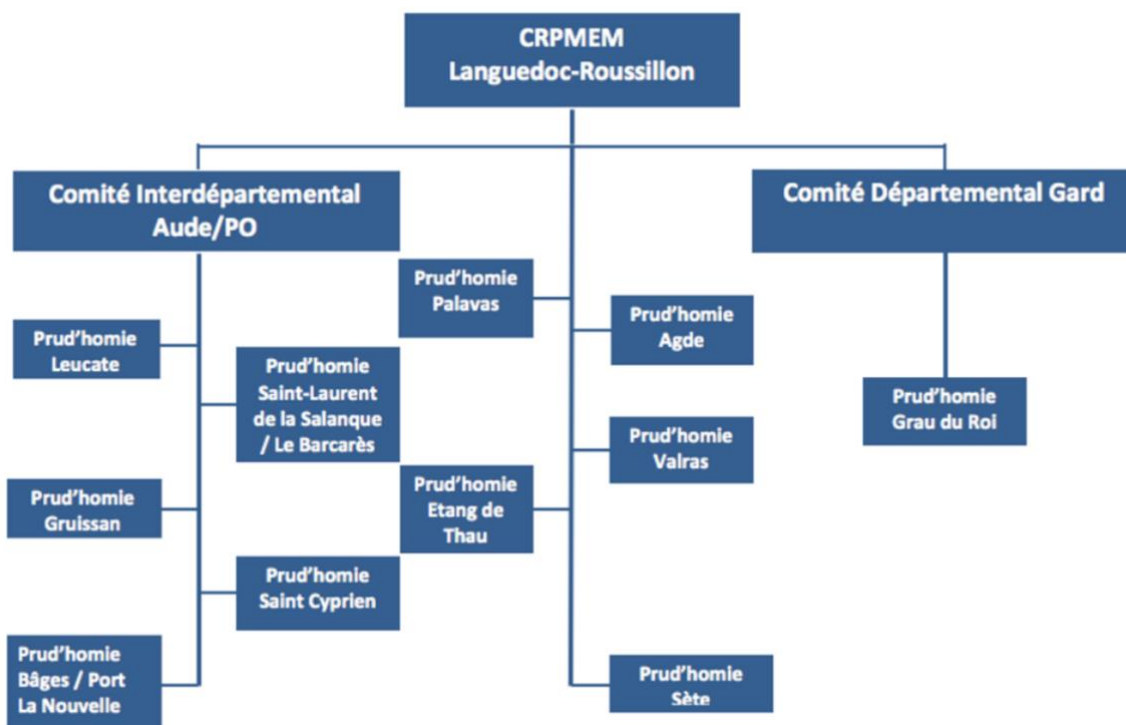


Figure 15 : Organisation du CRPME Occitanie (Source <http://www.peche-lr.fr>)

● Organisation de producteurs

Les organisations de producteurs jouent un rôle dans la gestion de la ressource et la mise en marché des produits de la mer. En effet, les OP gèrent, pour le compte de leurs adhérents, les sous-quotas de pêche qui leur sont attribués annuellement et gèrent les produits invendus sous criée.

L'organisation de producteurs de Port-Vendres PROQUAPORT, spécialisée dans l'avitaillement et la commercialisation des poissons bleus a été liquidée en 2013 à la suite d'années particulièrement difficiles pour la pêche au poissons bleus.

Le Syndicat des Petits Métiers d'Occitanie (SPMO) a lancé un projet d'OP à l'échelle de la Méditerranée française pour renforcer la représentativité des petits métiers, la défense de leurs droits et des principes de gestion associés à leurs pratiques. Le lancement de cette OP est espéré pour octobre 2019 (projet-op-petits-metiers-de-mediterranee-08.websself.net).

● DLAL et GALPA

Le DLAL FEAMP est le Développement Local par les Acteurs Locaux, un programme du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche. Il sera effectif jusqu'en 2020. C'est la mesure 62 du FEAMP.

Ce programme permet la mise en place de Groupe d'Action Local Pêche et Aquaculture, GALPA, afin de mettre en œuvre une stratégie développée localement par les acteurs locaux. Une enveloppe dédiée, plus ou moins importante suivant les pays et les zonages, qui permet de programmer des projets, portés par les acteurs locaux, et répondant aux enjeux de la stratégie locale.

Un GALPA est constitué :

- D'une structure porteuse qui s'occupe d'animer le territoire, gérer les dossiers, et d'animer le groupe
- D'un comité de sélection qui pilote la stratégie et valide les projets à soutenir
- D'un territoire donné

Le GALPA incluant Port-Vendres est porté par la Pays Pyrénées-Méditerranée et regroupe un territoire incluant tout le littoral des Pyrénées-Orientales.

4.2.3.3.4 Focus sur la structuration Propriété/gestion

- Propriétaire : Le port de Port-Vendres est la propriété du Département des Pyrénées Orientales
- Concessionnaire et exploitant : CCI des Pyrénées Orientales et CCI de l'Aude

En 2014, la criée de Port-Vendres a fermé. La CCI de l'Aude a alors suggéré que la vente aux enchères se fasse à Port-la-Nouvelle et que Port-Vendres demeure un point de débarquement.

Le renouvellement de la DSP a eu lieu à la fin du mois de juin 2019. Il a pérennisé le système actuellement en place, ouvrant ainsi une perspective de continuité sur les actions menées depuis 2014 dans une optique de relation gagnant-gagnant. En effet, le port de Port-La-Nouvelle est à la recherche de volumes pour faire fonctionner l'outil portuaire et de mise aux enchères. D'un autre côté, Port-Vendres n'ayant plus de criée, peut toujours bénéficier de l'outil de vente aux enchères de Port-La-Nouvelle pour les petits métiers, pour le chalutier, mais également pour le lamparo de Port-Vendres et les nombreux lamparos venant débarquer leurs captures de poisson bleu durant la saison de la sardine (juin-septembre).

Un service de ramasse trois fois par semaine (lundi – mercredi et vendredi) a été mis en place à partir d'octobre 2019 afin de grouper les débarquements des Pyrénées Orientales mises en ventes à Port la Nouvelle, réduire le coût de transport et faire économiser du temps aux pêcheurs port-vendais. La sécurisation de la fourniture de glace aux navires devrait être une autre action prioritaire engagée dès 2020. Le CD66 sera propriétaire de l'outil et la CCI 10 en sera gestionnaire.

4.2.3.4 Perspectives de développement

Les scénarios d'évolution de la pêche sont toujours incertains et soumis à la variabilité naturelle de la ressource. Des tendances lourdes peuvent donner les principales orientations. L'impact de ces évolutions sera détaillé dans la partie suivante intitulée « Facteurs d'influence ».

Evolution de la flotte

- A court terme :
 - Le dernier chalutier devrait continuer à être exploité à partir de Port-Vendres au moins jusqu'au départ à la retraite de M. Diaz dans quelques années. Il pourrait potentiellement avoir une prolongation de l'exploitation de ce navire en salariant un patron pêcheur.
 - Les thoniers devraient rester fidèles au port tant que la ressource de thon rouge sera présente. Ils bénéficient ici de la proximité des zones de pêche (Baléares), de la proximité de l'Espagne (réparations) et d'un port sûr.
 - Les petits métiers devraient se maintenir dans la configuration actuelle. Quelques navires (3-4) devraient être vendus pour cause de départ en retraite, mais de nouvelles installations devraient compenser ces départs.
 - L'avenir du dernier lamparo est incertain du fait des deux dernières saisons 2018 et 2019. Deux autres bateaux pourraient potentiellement rejoindre Port-Vendres.
 - L'accueil de lamparos venus de l'extérieur est également incertain pour des raisons de marché et de non-rentabilité de cette pêcherie dans les années récentes. Cela reste à confirmer lors de la prochaine saison.

- A moyen terme :
 - Dans les conditions actuelles, il est peu probable de voir arriver de nouveaux chalutiers à Port-Vendres. La force de ce port est la proximité des zones de pêches au poisson bleu, dont seul un retour permettrait celui de ce genre de navire. Il en va de même pour les lamparos. Selon les dires des scientifiques de l'IFREMER et du CEPRALMAR, il est aujourd'hui impossible de prédire l'évolution de cette ressource par nature fluctuante et imprévisible. Des programmes de recherche peuvent cependant être mis en place pour tenter de mieux comprendre la situation.
 - Les thoniers devraient rester fidèles au port tant que la ressource de thon rouge sera présente.
 - Le nombre de petits métiers pourrait légèrement augmenter à moyen terme. En effet ce mode de pêche est plébiscité par de nombreux acteurs économiques, sociaux, environnementaux, car il est perçu comme étant plus « durable » que le chalutage.

4.2.4 ACTIVITES TOURISTIQUES ET SPORTIVES

Acteurs rencontrés : Plongée sous-marine et activités nautiques

- Centre Activités Plongée - CAP
- Paradis des Bulles,
- Scuba Passion
- Paddling Paradise,
- Blue Bear,
- Capitaine du Port.

4.2.4.1 Plongée sous-marine et activités nautiques

4.2.4.1.1 Descriptif et tendances du marché

Le secteur d'activité de la plongée (plongée proprement dite et randonnées palmée) connaît à Port-Vendres une progression de son activité. Cette tendance de fond est liée à une relative démocratisation récente de l'activité (coût du matériel et évolution de la réglementation).

Localement la filière plongée bénéficie de la forte attractivité de la Réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls. Enfin en 2016, l'implantation d'un nouveau centre de plongée a permis d'augmenter l'offre de Port-Vendres dans ce domaine.

Hors saison d'été, la clientèle plutôt de groupes, provient essentiellement des grands centres urbains comme Montpellier, Toulouse et au-delà. En été il s'agit plutôt d'une fréquentation, en famille ou individuelle, de personnes attirées par la diversité de l'offre du territoire, avec un nombre important de baptêmes.

En complément des commerces de location de matériel d'activité nautique et de plein-air, se développe également une offre de prestation d'animation et d'accompagnement de randonnées nautiques, notamment en paddle ou en kayak, parfois complétée par des randonnées terrestres en VTT.

Les responsables de ces différentes activités signalent un impact quasi-insignifiant de croisiéristes sur leur activité, quelques dizaines de personnes seulement. En revanche, ils citent plus souvent la réalisation de prestations combinées avec celles des opérateurs des petites promenades côtières.

4.2.4.1.2 Acteurs présents

Quatre structures basées à Port-Vendres accueillent les plongeurs pour des activités à la journée (plutôt l'été) et en cours séjour (plutôt hors saison) ce qui génère également des effets sur l'économie locale : hébergement, restauration.

Trois de ces centres de plongée développent une activité classique avec retour à terre en fin de plongée. Le quatrième s'est spécialisé dans l'organisation de petites croisières de plongée, les participants étant hébergés à bord, le navire se déplaçant sur les différents sites.

Au total cette filière se caractérise par les données suivantes (recueillies ou estimées) :

- Nombre de centres : 4
- Nombre de bateaux : 8
- Effectif employé : 15 personnes (permanents et saison)
- Nombre plongées/an : 13.000
- Chiffre d'Affaires/an : 255.000 €
- Valeur ajoutée générée : 110.000 €

Certains des opérateurs envisagent de mieux valoriser leur impact sur l'économie locale en précisant les autres activités qu'ils génèrent.

En l'état actuel des données on peut estimer que l'activité de plongée induit de l'ordre de 1.300 nuitées par an tous types d'hébergements confondus (hôtels, locations de meublés, etc.)

4.2.4.1.3 Pistes de développement à 5 ans

Pour l'essentiel les activités nautiques et de plongée sous-marine ne seraient pas impactées par les projets du port commercial.

Une exception toutefois, **pour un des centres, son accès direct à la mer par l'anse des tamarins serait impossible après le réaménagement du quai**. Pour compenser cette situation des aménagements légers devraient permettre un accès vers le secteur de l'anse de l'Espeluga un peu plus loin.

Toutefois, pour que cette activité puisse être conservée, il conviendrait de sécuriser et pérenniser les conditions d'implantation du centre aujourd'hui sous convention d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public. En effet, la précarité de la situation de ce centre (attente des travaux à venir et AOT) n'a pas été favorable à des investissements valorisant son activité.

Pour l'ensemble des opérateurs, l'impact principal attendu pour l'avenir est celui d'un programme d'aménagements dans le cadre de la convention Interface Ville-Port.

Il s'agit d'un projet visant à mettre en synergie les services de l'Etat, le Département, l'Intercommunalité et la ville dans une action concertée d'aménagement des espaces ouverts au public.

Plusieurs thèmes d'intervention sont envisagés dont, le projet de Centre d'interprétation de l'histoire maritime de Port-Vendres, l'accueil des navires « patrimoines », éventuellement la Maison du Parc marin, la redynamisation du commerce ainsi que l'aménagement des espaces contigus au port de plaisance, etc.

Pour l'ensemble des activités nautiques qui bénéficient déjà de l'attrait d'un port vivant du fait de son activité commerciale, tout



ce qui en renforcera encore l'attractivité permettra d'accentuer la recherche d'insertion dans des produits touristiques plus complexes associant par exemple hébergement, visites, activités, etc.

Une amélioration des aménagements et de l'accueil dans le port de plaisance et son environnement



proche constituera un effet de vitrine pour toutes les activités présentes, dont notamment les centres de plongée (locaux adaptés, places au port, circulations).

Même les opérateurs localisés à Paulilles en bénéficieront du fait du passage induit, toujours bénéfique pour leur activité.

La Réserve naturelle marine recense un niveau de 30.000 plongées par an. Selon certains, ce niveau pourrait constituer une limite, sans doute au moins

pendant la période d'été, bien qu'à cette période on accueille beaucoup de baptême dont l'impact sur le milieu est moindre.

Hors saison un développement de l'accueil de plongeurs devrait se faire dans le cadre d'une gestion/concertation afin de maîtriser les effets potentiellement négatifs d'une concentration d'activités sur un nombre restreint de sites.

Enfin il convient de signaler la spécificité d'un opérateur de la filière. Celui-ci se positionne également sur un créneau de niche celui de la plongée avec recycleur qui constitue un des marchés de la plongée dite « technique ».

Du fait du dynamisme des porteurs de projet (festival, animations, etc.) Port Vendres fait partie des rares sites (actuellement 3) référencés au niveau international pour cette thématique.

Au-delà de l'accueil des plongeurs, cet opérateur innove sur la conception de matériels qui pourrait, si son efficacité se confirme, contribuer au développement de ce domaine d'activité.



Toutefois, il s'agit là d'un tout autre domaine que celui du loisir/tourisme. On est en présence d'une problématique d'accompagnement d'activités innovantes avec potentiellement des retombées économiques locales.

4.2.4.2 Autres activités de loisirs

Acteurs rencontrés : Autres activités de loisirs

- Roussillon Croisières,
- Kapmer / Aquavista,
- Navivoile,
- Location de matériel Terre & Mer,
- Blue Marine,
- CCI 66,
- DGS Port-Vendres.

4.2.4.2.1 Descriptif et tendances du marché

Une des filières qui participe également à l'animation quotidienne du port, est celle des petites croisières ou promenades en mer qui génèrent un grand nombre d'activités et de mouvements entre les différents ports de la Côte Vermeille. Tout le long de la côte catalane, les différents opérateurs proposent :

- Des navettes régulières (hors « embouteillages » d'été) entre les différents ports, Argeles, Banyuls, Port-Vendres et Saint-Cyprien, avec des liaisons jusqu'à Rosas et Port Bou en Espagne,
- Des promenades permettant la visite des principaux sites côtiers, avec ou sans bateau à fond de verre,
- Des sorties de pêche en mer,
- Des sorties en mer à thème dont l'observation des mammifères marins, etc.

Toutes ces activités sont liées à l'attractivité et à la fréquentation d'ensemble du territoire concerné dont la Réserve marine ainsi qu'aux spécificités de chacun des lieux de visite, dont celui de Port-Vendres.

Elles ne sont pas impactées par les projets touchant le port commercial, mais beaucoup plus par l'aménagement et la mise en valeur des différents points de visite, comme l'espace portuaire au centre de Port-Vendres.

Les principales compagnies maritimes assurant des navettes et activités régulières disposent de points d'accueil sur les quais de Port-Vendres. Leur intégration dans les projets d'aménagements de l'Interface Ville-Port constituera un des enjeux importants pour ces opérateurs.



4.2.4.2.2 Acteurs présents

Quatre compagnies et opérateurs principaux animent l'essentiel de l'activité régulière maritime de loisirs. Dans la mesure où les circuits opérés par les compagnies s'entrecroisent entre les différents ports de la côte catalane, en l'état actuel de la mise à disposition des informations, il n'est pas possible de cerner le poids de l'activité propre générée par Port-Vendres pour cette filière.

4.2.4.2.3 Pistes de développement à 5/10/20 ans

Les compagnies font évoluer régulièrement leurs vedettes et les services offerts en fonction de leurs bassins de navigation, des types d'activités réalisées et de la demande de passagers.

Leur développement dépend aussi de facteurs extérieurs comme la diversité et la qualité des sites visités. C'est également le cas pour les aménagements d'accueil dans les différents ports desservis.

Dans ce sens l'élaboration et la mise en œuvre du programme Interface Port-Ville constitue un des éléments essentiels pour l'ensemble de la filière.

4.3 SYNTHÈSE DE LA DEMANDE

Commerce : Filière Fruits et légumes

La filière Fruits et légumes caractérise l'activité monofilière historique du port de Port-Vendres depuis une vingtaine d'années segmentée en deux marchés (Import Maroc et import Afrique de l'Ouest). Le marché d'importation de fruits au départ des pays d'Afrique de l'Ouest, dans lesquels la Compagnie Fruitière a ses plantations, enregistre depuis quelques années une croissance de l'ordre de 2% par an pour atteindre près de 220 kt en 2017. La mutation en cours, avec la captation progressive et massive du marché du transport maritime sous température contrôlée par les armements conteneurisés au détriment des navires conventionnels reefers, s'accroît fortement depuis une dizaine d'années. Conjugée à la mise en application dès 2020 de la Directive Low Sulphur, les perspectives du maintien par la Compagnie Fruitière de sa flotte de navires conventionnels est fortement remise en question et, par là même, le maintien de l'escale à Port-Vendres dans l'organisation de sa chaîne logistique. L'option d'un passage au tout conteneur est programmée dans un délai de 3 à 5 ans. Elle implique une organisation logistique totalement différente avec des besoins accrus à terre, en termes de superficie du parc à conteneurs, de facilités opérationnelles pour une productivité optimale des outillages et engins de manutention entre le quai et le parc, ainsi qu'une interface adaptée pour les opérations de chargement des PL de type plateforme crossdocking. Dans cette organisation logistique, les besoins en termes de superficie de stockage sont limités, au profit d'une zone de préparation de commandes et d'un nombre de portes camions plus importants, facilitant le transit rapide des marchandises entre le parc à conteneurs et les PL. L'organisation actuelle du port ne répond pas aux exigences de ce schéma logistique et est de nature à justifier la mise en œuvre du projet de nouveau quai Dezoums, afin d'accroître la taille du parc à conteneurs et de restructurer les entrepôts logistiques. Dans ce scénario du tout conteneur, l'absence de mise en œuvre de ce projet signerait à coup sûr l'arrêt du trafic de la Compagnie Fruitière, mais à contrario, sa concrétisation ne serait pas non plus suffisante comme gage de son maintien. Il sera donc important d'essayer de sécuriser l'engagement de la Compagnie Fruitière sur la durée, en tentant de l'impliquer dans la gestion voire l'investissement des aménagements programmés.

Pour la filière d'importation de fruits et légumes en provenance du Maroc, après un pic d'activité en 2010 avec près de 90kt, les volumes ont progressivement diminué au rythme de la disparition ou du retrait des armements jusqu'à n'avoir plus aucun trafic en 2018. Au regard des volumes en provenance du Maroc transitant par les Pyrénées-Orientales à destination de Saint-Charles et du marché européen, une desserte maritime à Port-Vendres garde théoriquement tout son sens, mais reste dépendante de solutions logistiques performantes au niveau économique (engagement des chargeurs, équilibre économique, potentiel de fret retour...) et en termes de transit time pour pouvoir concurrencer la route. Elle dépend par ailleurs de facteurs extérieurs qui sont susceptibles de renchérir le service maritime (variation du cours du pétrole, surcoût à venir avec l'application de la directive low-sulphur...) ou à l'inverse, de contraindre davantage les transporteurs routiers au niveau réglementaire (temps de conduite, interdiction des doubles réservoirs, barrières douanières etc.). La CMA-CGM est en discussion avec des groupements de producteurs de fruits et légumes marocains avec un objectif de redévelopper un service conteneurisé de 110 conteneurs reefers par escale.

Commerce : Potentiel d'autre fret

L'analyse des échanges du commerce extérieur de la région Occitanie traduit une importance de flux majoritairement émis ou à destination de la Haute-Garonne avec les pays du Maghreb, le Maroc en tête. Le transport de marchandise sous température dirigée (viandes, produits pharmaceutique) peut constituer un complément de fret retour intéressant mais assez limité, à destination du Maroc mais aussi des pays desservis par la Compagnie Fruitière. Il y a par ailleurs des volumes significatifs d'autres types de marchandises conteneurisées (équipements électriques, produits métalliques, etc.) vers ces

destinations, aujourd'hui très probablement captées par les solutions logistiques des ports de Barcelone et de Marseille, et qui devraient donc nécessiter des actions commerciales fortes à Port-Vendres, notamment dans la perspective d'un nouveau schéma de desserte maritime conteneurisé de la CF avec transbordement à Tanger, qui permettrait potentiellement d'alimenter d'autres services à destination d'un plus grand nombre de pays de la côte africaine occidentale.

Par ailleurs, l'équilibre des flux de l'Occitanie en général et de la Haute-Garonne en particulier avec la Tunisie, conjugué au bon positionnement de Port-Vendres en termes de transit time par rapport à ses ports voisins, pourrait être un facteur favorable au développement de nouveaux services avec Port-Vendres, dans la limite des économies d'échelles induites par la taille des navires concernés.

Commerce : Fret roulant et passagers

D'une manière générale, les lignes de fret roulant sont en grande partie liées aux lignes mixtes ferry passagers/fret et peuvent se faire ou se défaire au gré des flux de passagers. L'activité passagers à Port-Vendres avec le Maroc et surtout l'Algérie est très ancienne. Au fil des décennies, les mutations du secteur ferry et roulier ont été nombreuses. S'y mélangent, l'intégration économique européenne, la construction de grands liens fixes, la concurrence du low cost aérien et la modernisation régulière des flottes. L'économie même du continent n'est pas stable et les crises sont souvent difficiles pour un transport extrêmement sensible à son environnement. Le tissu des opérateurs a dans le même temps beaucoup changé depuis 30 ans avec la fin des armements publics et la constitution d'acteurs dominants, certains de dimension pan-européenne et d'autres d'amplitude régionale élargie.

Le port de Sète, port historique de transit des ressortissants marocains, avec près de 140 000 passagers transportés par GNV sur les lignes Tanger et Nador, ambitionne d'atteindre 600 à 900 000 passagers d'ici 2030 grâce notamment à de nouvelles liaisons avec l'Algérie et les Baléares.

Barcelone traite 1,4 Mpx et est naturellement très actif sur les Baléares, le Maroc, l'Algérie et l'Italie.

Dans les liaisons Nord-Sud en Méditerranée, les purs frêteurs concernent en premier lieu les trafics de véhicules neufs à l'aide de navires Pure car & trucks carrier (Flota Suardiaz, Neptune Lines) notamment à Barcelone, Marseille et Sète, pouvant également accueillir du transport routier non accompagné (voire accompagné dans le cas de liaisons directes). Le marché RORO est très significativement capté par Marseille avec plusieurs destinations en Algérie, Casablanca et Tunis avec les services de CMA-CGM.

Dans l'absolu, la pertinence d'une ligne à Port-Vendres résiderait dans un service ropax qui transporterait des passagers en haute saison et du fret de contre-saison en période hivernale, ce qui correspond bien à la saisonnalité des trafics d'agrumes du Maroc. Par ailleurs, Port-Vendres bénéficie d'un meilleur transit time que Marseille avec les destinations algériennes, mais l'export de la région Occitanie sur cette destination est concentré dans l'Hérault, pour qui la proximité et l'équilibre des flux terrestres est plus favorable à Marseille. La question d'une liaison RORO avec la Tunisie est à creuser au regard de l'équilibre des flux avec la Haute-Garonne.

Croisière

Le marché de la croisière est globalement en pleine expansion et celui de la Méditerranée occidentale enregistre également de belles progressions. La perception très favorable de Port-Vendres et de Collioure tant par leur cadre naturel que la qualité d'accueil des escales est un gage d'attractivité qui permet d'envisager le développement de la croisière sur le segment des croisières de luxe, qui correspond à des plus petites unités. La concrétisation de ce développement nécessite des moyens plus importants que ceux engagés actuellement dans les actions de promotion ce qui milite pour, l'intégration des ports de la côte Vermeille au sein de l'association MedCruise, un renforcement de leur visibilité par la mise en place d'un Eductour et la mutualisation des frais de participation aux salons notamment avec le port de Sète.

Plaisance et Grande plaisance

Le modèle historique du plaisancier connaît une certaine érosion et un faible taux de renouvellement vers des clients plus jeunes. Les raisons ne sont pas que conjoncturelles, des facteurs structurels et

sociétaux entrent également en jeu. La recherche d'augmentation des capacités d'un bassin n'est probablement plus une priorité. L'enjeu est surtout d'adapter les services pour fidéliser les clients actuels et surtout déployer de nouvelles offres pour conquérir de nouveaux clients. Le rôle des ports de plaisance est bien évidemment central dans cette dynamique.

Globalement, les tendances de marché de la Grande plaisance apparaissent favorables sur toutes les tailles de bateaux, mais uniquement dans les secteurs géographiques qui concentrent l'ensemble des caractéristiques nécessaires. En effet, l'attraction de la grande plaisance obéit à des règles très particulières, liées à la fois à la qualité des infrastructures et des services, les compétences humaines mobilisables, l'image et la notoriété du lieu ...

Pêche

La pêche à Port-Vendres comme dans le reste du bassin méditerranéen a été soumise à une diminution drastique de la ressource vers la fin des années 2000 ce qui a impacté directement la flottille avec la mise en place de plans de sorties de flotte (PSF). A moyen terme, il est peu probable de voir arriver de nouveaux chalutiers à Port-Vendres. La force de ce port est la proximité des zones de pêches au poisson bleu, dont seul un retour permettrait celui de ce genre de navire. Il en va de même pour les lamparos. Selon les dires des scientifiques de l'IFREMER et du CEPRALMAR, il est aujourd'hui impossible de prédire l'évolution de cette ressource par nature fluctuante et imprévisible. Des programmes de recherche peuvent cependant être mis en place pour tenter de mieux comprendre la situation.

Les thoniers devraient rester fidèles au port tant que la ressource de thon rouge sera présente. Le nombre de petits métiers pourrait légèrement augmenter à moyen terme. En effet ce mode de pêche est plébiscité par de nombreux acteurs économiques, sociaux, environnementaux, car il est perçu comme étant plus « durable » que le chalutage.

5.IDENTIFICATION DES PORTS CONCURRENTS, COMPLEMENTAIRES ET MIROIRS ET POSITIONNEMENT TARIFAIRE

5.1 COMMERCE

5.1.1 L'OFFRE PORTUAIRE CONCURRENTTE

5.1.1.1 D'un point de vue opérationnel

En Méditerranée, de nombreux ports sont équipés de hangars frigorifiques susceptibles de réceptionner des fruits et légumes. Comme vu précédemment dans l'évolution de la flotte³¹, au-delà des terminaux frigorifiques spécialisés, désormais les trafics conventionnels sont susceptibles d'être concurrencés par tous les terminaux à conteneurs équipés de prises reefers.

Les principales caractéristiques fonctionnelles des ports de commerce identifiés dans le cahier des charges sont reprises dans le tableau suivant :

	Navires max	Quais	Emprise Terrestre	Entrepôts	Entrepôts frigorifiques	Prises Reefers
Tarragone	L :332m/Te : 8-18m	12 700 mL	213 ha	18 ha	87 618 m3	Oui (100)
Marseille/Fos	L : 400 m/Te : 16m	22 000 mL	1 040 ha		non	Oui (1070)
Toulon	Te 7-8m	1 636 mL	20 ha		non	
Gênes/Vado	L : +300 m/Te : 15m	30 000 mL	200 ha		24 000 m2 / 13 500 palettes	Oui (1500/510)
Koper	L : 200 mL/ Te : 12m	3 300 mL			18 600 m2	Oui (313)
Bayonne	L : 160 mL/ Te : 8m	2 207 mL	56,7 ha	12 600 m2	non	Oui
Bilbao	L : +300 mL	17 000 mL	252 ha	35 000 m2	2 500 m3	Oui (486)
Bordeaux	L : 255 mL/ Te : 10m	5 000 mL	550 ha	590 000 m2	non	Oui (48)
Algeiras	L : +300 mL	17 000 mL	306 ha		13 000 m2 / 18 000 palettes	Oui (4000)
Anvers	L : 400 mL/ Te : 13m	160 000 mL		5,4 Mm2	90 000 palettes	Oui (8000)
Barcelone	L : 280 mL/ Te : 16m	23 183 mL	1 109 ha	203 304 m2	non	Oui (3550)

Tableau 11 : Principales caractéristiques fonctionnelles des ports potentiellement concurrents – Source : Données portuaires

³¹ Cf § 4.1.2.2.2 Les déterminants de l'offre de transport : conteneurisation, réglementation low sulphur, service roulier, concurrence et performance prix de l'offre routière...

Concernant le trafic conteneur excepté Toulon, tous ces ports peuvent opérationnellement être des concurrents. Concernant les palettes frigo, Vado, Anvers, Bilbao, Koper, Tarragone et Algeiras peuvent opérationnellement concurrencer le port de Port Vendres.

5.1.1.2 D'un point de vue marché

Les principaux ports pouvant concurrencer Port-Vendres non seulement sur la filière fruits et légumes mais potentiellement sur d'autres trafics potentiels sont Barcelone, Sète et Marseille.

Le port de Barcelone

Le port de Barcelone est une porte d'entrée majeure des fruits et légumes en Espagne. Il offre des liaisons ferroviaires et routières régulières avec les principaux marchés de gros en Espagne tels que Mercabarna, Mercazaragoza et Mercamadrid, ainsi qu'avec l'important marché Saint-Charles à Perpignan.

La stratégie du port repose notamment sur la mise en réseau des services portuaires avec les opérateurs logistiques maritimes et clients importateurs et exportateurs des territoires sous la forme de terminaux maritimes intérieurs dont le Terminal Maritime de Toulouse (tmT) géré par stockalliance.

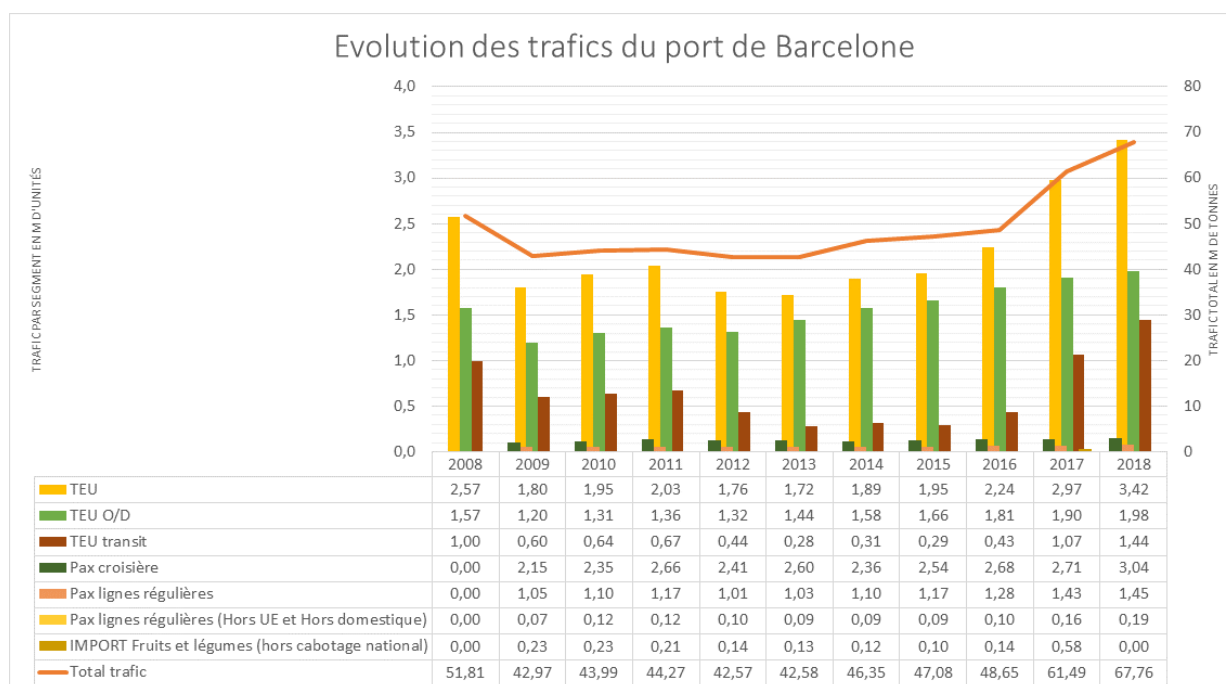
Conçus comme des infrastructures de proximité, ces terminaux aident à créer des chaînes logistiques plus performantes et à acheminer les marchandises par la capitale catalane.



Carte 21 : Hinterland et connexions du port de Barcelone - Source : Documentation portuaire

Par ailleurs, les terminaux du port de Barcelone (BEST, APM Terminals et le port polyvalent Port Nou) ont augmenté le nombre de prises reefers afin de répondre à la demande croissante, notamment des secteurs fruits et légumes, viandes, pharmacie.

Le terminal à conteneurs BEST avec 2 750 points de connexion est le terminal le plus raccordé de toute la Méditerranée. APM Terminals dispose de 632 prises reefers et le terminal multifonctionnel Port Nou de 170 connexions frigorifiques.



Graphique 55 : Evolution des trafics du port de Barcelone – Source : statistiques portuaires

La stratégie du port 2015-2020 visait à atteindre 70 Mt en 2020 ce qui est pratiquement chose faite (67,7 Mt en 2018), grâce notamment au développement des trafics conteneurisés en transbordement (+44% 2018/2008) mais aussi en import/export (+33% 2018/2008). La structuration de ses réseaux et le développement des services intermodaux lui permettent de capter des parts de marché croissante notamment auprès de la région Occitanie.

Au-delà des trafics conteneurisés, d'autres trafics enregistrent une progression très forte depuis 5 ans tels que les fruits et légumes à l'import -hors cabotage national- (+370% soit près de 600 000 tonnes en 2017 contre des moyennes de l'ordre de 120 000 tonnes pour les années précédentes), les trafics passagers ferries (+32% 2018/2014) tant en national avec les baléares qu'avec les pays hors UE et hors cabotage national (+122%), que la croisière (+29% 2018/2014).

Le développement de l'attractivité du port de Barcelone sur toutes les filières fragilise davantage Port-Vendres dans la perspective de développement de nouveaux trafics notamment entre la Haute-Garonne et les pays du Maghreb.

🔴 Le port de Sète

Le port de Sète est un port concurrent pour les trafics passagers avec les pays du Maghreb. Il reste également un compétiteur potentiel pour le marché des fruits et légumes en provenance du Maroc.

🔴 Le port de Marseille

Comme précisé dans le rapport, le port de Marseille concentre un grand nombre de lignes Nord-Sud avec les pays du Maghreb tant en fret roulant qu'en passagers.

5.1.2 POSITIONNEMENT TARIFAIRE

5.1.2.1 Droits de port navire

Les droits de port sur le navire comportent deux composantes : le tarif de base et les réductions

5.1.2.1.1 Tarif de base

Ports français

€/1000 m3

	Port-Vendres		PLN		Sète		Mrs	
	E	S	E	S	E	S	E	S
Paquebots	45	45	105	150	20	20	35,3	35,3
Ferries	87	87						
Transbordeurs	191	191	105	105	60	60	97,1	97,1
Réfrigérés	130	130	254	254	270	270	184,2	184,2
Ro-Ro	191	191	187	187	140	150	184,2	184,2
Porte-conteneurs	150	122	187	187	160	160	70,2	70,2
Autres	193	193	192	192	180	170	205,7	205,7

Il en résulte les constats suivants :

- Moins cher que Port-la-Nouvelle (qui n'en a guère) pour les paquebots, mais plus cher que Sète et que Marseille (qui en ont)
- On ne comprend pas la notion de « ferry » du tarif de Port-Vendres
- En comparant les tarifs des transbordeurs, Port-Vendres (qui n'en a pas) semble très cher par rapport aux autres ports (qui en ont sauf Port-la-Nouvelle)
- Le trafic réfrigéré est beaucoup plus important pour Port-Vendres que pour les autres ports. Aussi est-il très compétitif sur ce chapitre
- Pour les Ro-Ro, Sète se distingue avec un tarif un peu plus bas que celui des autres ports
- Pour les porte-conteneurs, Port-Vendres est un peu moins cher que Port-la-Nouvelle et que Sète, mais beaucoup plus cher que Marseille (bassins Est)
- Pour les autres navires (navires conventionnels), tous les ports sont sensiblement égaux, Marseille dépassant un peu les autres ports et Sète étant le moins cher.

Remarque : lorsque les tarifs des ports distinguent plusieurs classes de taille pour un type de navire donné, nous avons systématiquement retenu le plus petit pour la comparaison.

Tarifs espagnols

Tous les ports espagnols ont les mêmes tarifs (à +/- 10% près). La structure de ces tarifs est totalement différente des tarifs français, ce qui les rend très difficilement comparables. Pour ce qui concerne le navire :

- L'assiette est la jauge brute (et non le volume)
- Le montant des tarifs dépend notamment du fait que le navire accoste un quai banal ou un terminal concédé (moins cher)

- Le tarif ne dépend pas du type de navire, avec une exception pour les navires de croisières

Très grossièrement un navire de 20 000 m³ aura un TJB de 9000 GT (cas d'un porte-conteneurs).

Dans le cas général, le tarif est de 1,43 € / 100 GT, c'est-à-dire pour un navire de 20 000 m³ = 9000 GT = 128 €, ce qui indique que les droits de port espagnols sur le navire sont très faibles par rapport aux droits de port dans les ports français.

On a donc affaire à une tradition très différente, de recouvrement des droits de port à 90% par les droits sur la marchandise, ce qui rend la comparaison d'autant plus difficile que les droits de port navires sont payés par les armateurs (et inclus de facto dans le fret) alors que les droits de port sur la marchandise sont directement payés par les chargeurs.

5.1.2.1.2 Réductions

● Selon le rapport K des tonnages chargés – déchargés et du TPL du navire

Ratio K Chargé-déchargé / TPL	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
< 2/15	10%	10%	25%	10%
< 1/10	30%	30%		30%
< 1/15			40%	
< 1/20	50%	50%		45%
< 1/30			50%	
< 1/40	60%	60%		(95-1300K)%
< 1/74			60%	
< 1/100	80%	80%		(95-1300K)%
< 1/184			70	
< 1/250	90%	90%		(95-1300K)%
< 1/370			80%	
< 1/500	95%	95%		(95-1300K)%

A priori et selon ce critère, la grille avantage dans tous les cas Port-Vendres et Port-la-Nouvelle (mêmes niveaux de réductions dans les deux ports).

Port-Vendres et Marseille suivent à cet égard une politique plus conservatrice.

● Selon la fréquence de touchées (lignes régulières)

Nombre de touchées	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
0 - 6	0%		0%	
0 - 9	0%	0%		
7 - 12			30%	
10 - 15		30%		
0 - 12				0%
10 - 25	20%			
13 - 18			40%	
13 - 25				15%
> 18			60%	
16 - 24		50%		
> 25		70%		
26 - 50	30%			30%
> 50	45%			45%

Les tranches de réduction apparaissent très hétérogènes entre ports. Cependant, on peut percevoir que Port-la-Nouvelle et Sète sont les ports les plus généreux, tandis que Port-Vendres et Marseille paraissent plus ou moins alignés.

Cependant il faut garder à l'esprit que Port-la-Nouvelle n'a pas de lignes régulières et Sète assez peu.

Nombre de touchées	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Escale 1	0%	0%	0%	0%
Escale 15	20%	30%	40%	15%
Escale 30	30%	70%	60%	30%
Escale 50	30%	70%	60%	30%
> Escale 50	45%	70%	60%	45%

Les réductions accordées en fonction de la fréquence sont énormes à Port-la-Nouvelle comme à Sète, ce qui revient à dévaloriser les droits de port navire, pourtant bien plus pertinents que les droits de port marchandise.

5.1.2.1.3 Analyse d'escales selon la fréquence

On fait l'hypothèse de navires de 20 000 m³ à l'entrée des différents types pour :

- Leur 1ère escale
- Leur 15ème escale
- Leur 30ème escale
- Leur 50ème escale
- Leur 75ème escale

1ère escale

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Paquebots	900	2 100	400	706
Transbordeurs	3 820	2 100	1 200	1 942
Réfrigérés	2 600	5 080	5 400	3 684
Ro-Ro	3 820	3 740	2 800	3 684
Porte-conteneurs	3 000	3 740	3 200	1 404
Autres	3 860	3 840	3 600	4 114

En l'absence de réduction, les droits facturés par Port-Vendres apparaissent chers par rapport à Port-la-Nouvelle et à Sète sauf pour paquebots, les porte-conteneurs et les navires réfrigérés qui constituent justement les principales clientèles visées par Port-Vendres. Dans le cas particulier des paquebots, les ports de Sète et de Marseille pratiquent même des prix plus bas que Port-Vendres, Marseille étant de loin le port qui accueille le plus de paquebots.

Pour le conventionnel et le Ro-Ro les ports se situent sensiblement à égalité, sauf Sète, historiquement intéressé par ces trafics.

15ème escale

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Paquebots	720	1 470	240	600
Transbordeurs	3 056	1 470	720	1 651
Réfrigérés	2 080	3 556	3 240	3 131
Ro-Ro	3 056	2 618	1 680	3 131
Porte-conteneurs	2 400	2 618	1 920	1 193
Autres	3 088	2 688	2 160	3 497

Pour les paquebots, Port-Vendres reste moins compétitif que les autres ports, sauf PLN qui n'a pas d'attractivité vis-à-vis de cette activité.

Pour les transbordeurs Port-Vendres reste beaucoup plus cher que les autres ports (sans activité). Même chose pour le Ro-Ro.

Port-Vendres voit sa compétitivité confirmée pour les navires réfrigérés et dans une moindre mesure les porte-conteneurs, Sète étant moins cher.

30ème escale

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Paquebots	630	630	160	494
Transbordeurs	2 674	630	480	1 359
Réfrigérés	1 820	1 524	2 160	2 579
Ro-Ro	2 674	1 122	1 120	2 579
Porte-conteneurs	2 100	1 122	1 280	983
Autres	2 702	1 152	1 440	2 880

Pour les paquebots, Sète et Marseille sont moins chers. Port-Vendres est le port le plus cher pour les transbordeurs (mais il existe dans le tarif de Port-Vendres une catégorie « ferry » bien moins chère et qui n'existe pas dans les tarifs des autres ports).

Port-Vendres reste compétitif pour les navires réfrigérés (seul PLN est inférieur à son tarif). En revanche Port-Vendres est sensiblement deux fois plus cher que les autres ports pour le porte-conteneurs. Situation identique pour le Ro-Ro sauf pour Marseille, au même niveau.

50ème escale

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Paquebots	630	630	160	494
Transbordeurs	2 674	630	480	1 359
Réfrigérés	1 820	1 524	2 160	2 579
Ro-Ro	2 674	1 122	1 120	2 579
Porte-conteneurs	2 100	1 122	1 280	983
Autres	2 702	1 152	1 440	2 880

Pour le paquebot, Port-Vendres devient le plus cher de tous les ports, à égalité avec PLN. Il est le plus cher aussi pour le Ro-Ro, et aussi deux fois plus cher que les autres ports pour les porte-conteneurs.

Port-Vendres reste le port le plus compétitif (à l'exception de Port-la-Nouvelle) pour les navires réfrigérés.

Escale > 50

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Paquebots	495	630	160	388
Transbordeurs	2 101	630	480	1 068
Réfrigérés	1 430	1 524	2 160	2 026
Ro-Ro	2 101	1 122	1 120	2 026
Porte-conteneurs	1 650	1 122	1 280	772
Autres	2 123	1 152	1 440	2 263

Port-Vendres améliore très légèrement sa position grâce à un niveau de réduction atteignant pour le première fois 45% (même cas pour Marseille).

5.1.2.2 Droits de port marchandises

Ports français de Méditerranée

Marchandises	Port-Vendres		PLN		Sète		Marseille	
	E	S	E	S	E	S	E	S
Fruits et primeurs	0,91	0,56	0,385	0,385	0,5	0,5	0,5293	0,5293
Bananes	0,91	0,66	0,385	0,385	0,5	0,5		
Matériel de transport			1,9155	1,9155			1,9155	1,9155
Voitures	1,42	1,42	1,329	1,329	1,29	1,2		
Camions	5,87	5,87	1,329	1,329	4,44	4,44	0	0
Voitures en cours d'usage	1,42	1,42	0	0	1,29	1,2	1,3867	1,3867
Conteneurs pleins 20'	0	0	5	5	4,99	2,49	0	0
Conteneurs pleins 40'	0	0	10	10	9,99	4,99	0	0
Remorques pleines	0	0	0	0	4,44	4,44	10,163	10,163
Passagers	3,47	3,47	2,378	3,378	1,84	1,84	0,61 - 0,75	0,61 - 0,75
Excursionnistes ou pas débarqué	1,735	1,735	1,189	1,689	0,92	0,92	0,3 - 0,38	0,3 - 0,38

Port-Vendres applique des tarifs plus élevés pour les fruits et légumes que les autres ports (mais qui n'en traitent pas ou peu et sous forme conteneurisée). Port-Vendres ne taxe pas les conteneurs à l'instar de Marseille et contrairement à Port-la-Nouvelle et à Sète (qui n'en reçoivent pas).

Port-Vendres taxe fortement les passagers (alors qu'il n'en reçoit pas). Le port qui reçoit le plus de passagers, ferry et croisières, est Marseille qui affiche les tarifs unitaires les plus bas.

Ports espagnols

Là encore le système espagnol diffère totalement du français. Les tarifs sont réduits dans le cas où l'opération concerne un terminal concédé.

La T3 (droits marchandises) peut être simplifiée (pour tout ce qui est facturable à l'unité en France) ou autrement par deux composantes qui sont additives : classe de produits (5) et unité de chargement.

Ainsi en tarification simplifiée, un conteneur de 20' est facturé 26,50 € et un 40' 39,75 €, tout comme une semi-remorque, ce qui est beaucoup plus élevé qu'en France.

Dans le cas du système non simplifié, les produits sont taxés en cinq classes allant de 0,424 / t à 2,65 €/t (toujours dans le cas d'installations banales), à quoi il faut ajouter l'unité de chargement taxée selon le cas de 2,38 € à 7,69 € / unité (toujours dans le cas d'une installation non concédée. Des réductions sont prévues dans divers cas, dont maritime européen à courte distance.

5.1.2.3 Taxes d'usage

On entre ici dans un domaine beaucoup plus subjectif tant il est vrai que les situations seront rarement comparables. Une grue ancienne et amortie sera louée très bon marché tandis qu'une grue neuve d'un type comparable sera louée beaucoup plus cher par un autre port.

Les caractéristiques mêmes des engins sont difficilement comparables.

Un port disposant d'une abondance de surfaces les offrira sans doute à des prix bas tandis que des ports manquant d'espace sont obligés de proposer des tarifs à caractère dissuasif.

Enfin, les différences de statut et d'activité des ports amènent certains à ne pas proposer des services offerts par d'autres.

Les données ci-après doivent donc être prises avec précaution.

	Port-Vendres	PLN	Sète	Marseille
Passerelle Ro-Ro (escale)	285,17	706,44	364,85	162
Pont Bascule / véhicule	8,37			
Charriot 26 t (vacation)	265	682,67		
Charriot 26 t (vacation)	98	206,87		
Grue mobile moyenne puissance (vacation)	1422,48	1002,21	1536,44	1119*
Grue mobile moyenne puissance (H finition)	406,42	384,18	396,15	219
Parc conteneur franchise	7 j			
Parc conteneurs 20' / J	1,7			
Parc conteneurs 40' / J	3,2			
Taxe Outillage véhicules passagers	2,06		3,36	
Taxe Outillage passagers	1,25		1,97	
Surface non amodiable franchise (jours)	14	30	5	0
Surface non amodiable tarif / 1000 m ² /jour	300	63,49	14	33,33
Hangars €/m ² /mois	0,9	3,54		5,1
Eau potable / m ³	4,5	6,87	2,69	3,94
Electricité (KW/H)			0,23	0,1254**

*Tarif reconstitué : moyenne des tarifs de grues de 15 t et de 40 t

** Hors location de compteur

La limite la plus évidente de ce tableau est que le principal équipement de Port-Vendres (les magasins frigorifiques) ne peut pas être comparé à ceux d'autres ports.

La passerelle Ro-Ro (inutilisée) de Port-Vendres est beaucoup moins chère que celle de PLN, Inutilisée également. La grue mobile de Port-Vendres apparaît relativement chère. Port-Vendres affiche des prix compétitifs en matière de taxes d'outillage véhicules et passagers.

Le prix des terre-pleins de Port Vendres apparaît très élevé et curieusement le tarif de location de hangars est très modéré.

5.1.2.4 Conclusion

Il apparaît que Port-Vendres est généralement placé de façon plutôt compétitive s'agissant des tarifs publics.

Les droits de port navires sont plutôt favorables pour les types de navires dominants dans l'activité du port : **navires réfrigérés**. Ceci à l'exception des tarifs des ports espagnols dont la structure tarifaire est faiblement axée sur les droits de port navires.

Les droits de port marchandises **sont élevés à Port-Vendres** pour les produits qui y dominent l'activité, **les fruits et primeurs** (35 à 45% plus élevé que dans les autres ports). **En revanche on note la tarification à 0 pour les conteneurs** (comme à Marseille, mais pas PLN et Sète, ni a fortiori dans les ports espagnols).

La taxe sur les passagers est également élevée à Port-Vendres (la plus élevée de tous les ports).

Bien entendu, une comparaison des droits de port et des taxes d'usage est loin d'épuiser le sujet de la compétitivité d'un port. Celle-ci dépend **surtout des coûts de manutention**, ainsi que de certains éléments du compte d'escale comme les assistances aux navires (remorquage, pilotage et lamanage).

5.2 CROISIERES

L'analyse détaillée du marché de la croisière et des différentes compagnies est reprise en annexe.

5.2.1 BENCHMARK

Les ports suivants ont été retenus :

- Palamos
- Roses
- Port Mahon
- Sète
- Saint-Raphaël
- Bastia
- Calvi
- Portoferraio

5.2.1.1.1 Port-Mahon

Capitale de Minorque, le port de Mahon propose des infrastructures croisières de qualité dans un cadre exceptionnel avec un quai dédié à la croisière d'une longueur de 600 mètres avec une profondeur le long du quai de 10m. Le plus grand paquebot accueilli à quai est le MSC Musica d'une longueur de 275m. Le port dispose aussi d'un terminal de croisière.

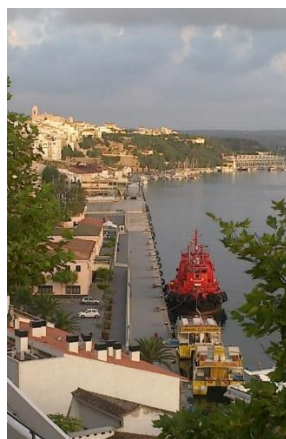
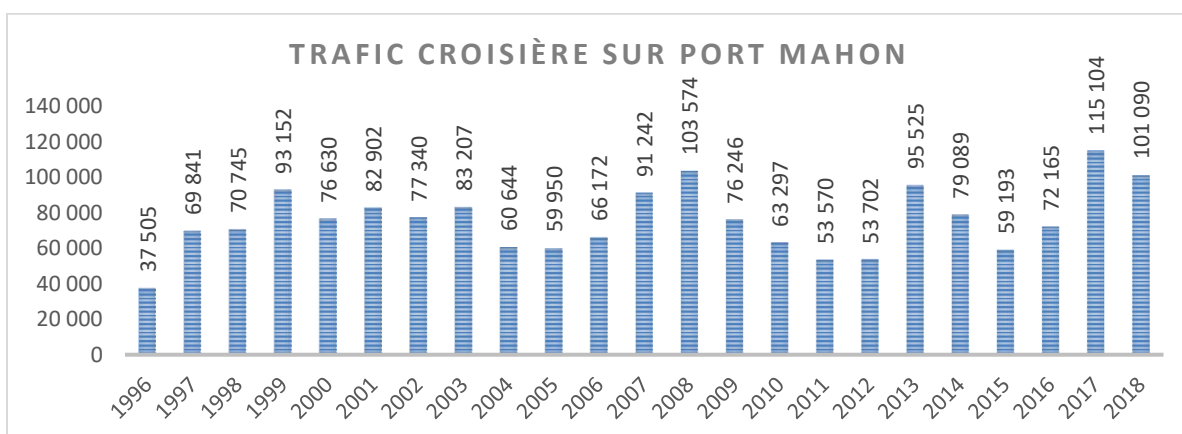
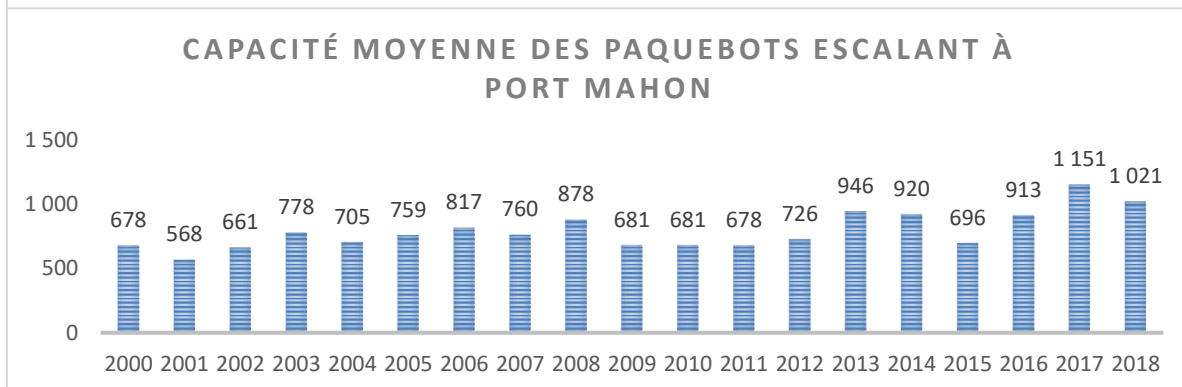
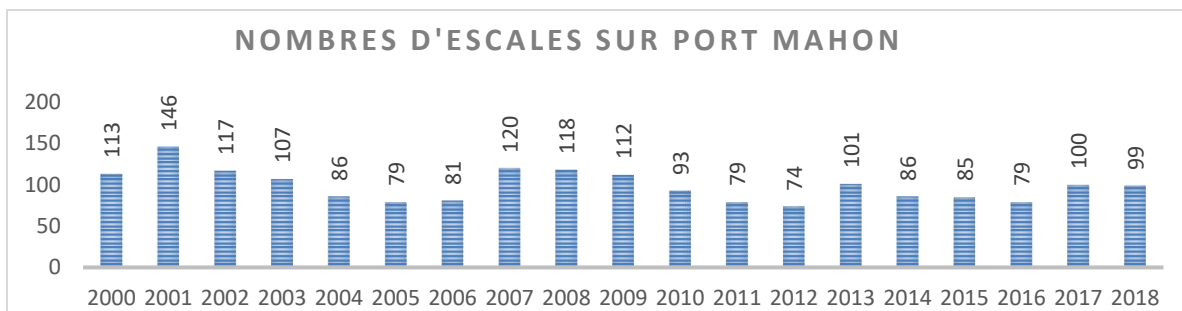
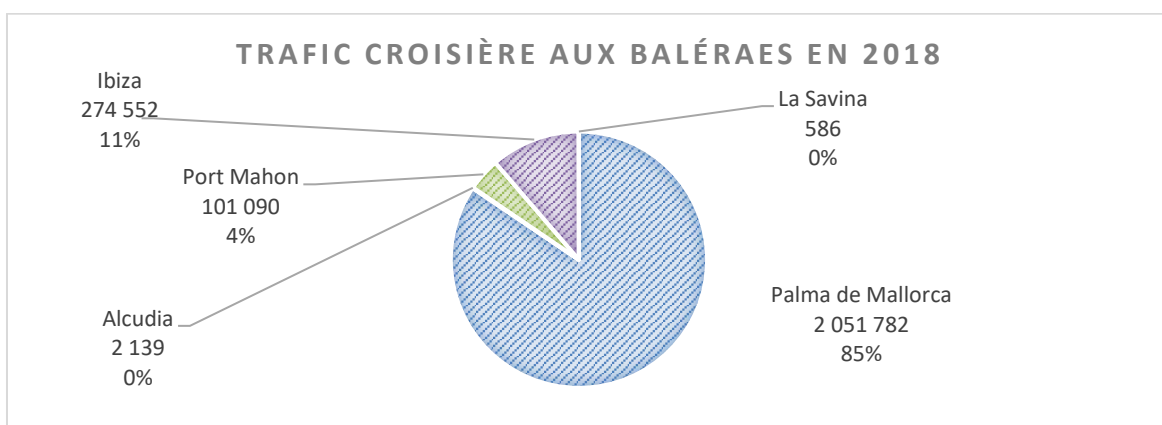


Photo 19 : Infrastructures croisière de Port-Mahon



Graphique 56 : Trafic croisière sur Port-Mahon. Source : http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/APB_Memoria_Anual_2018_web.pdf

Le graphique ci-dessous indique la distribution du trafic croisière aux îles Baléares en 2018



Graphique 57 : Trafic croisière aux Baléares - Source : http://www.portsdebalears.com/sites/default/files/APB_Memoria_Anual_2018_web.pdf

5.2.1.1.2 Palamos

Le port de Palamos est certifié ISPS. Il est opéré la compagnie Ports de le Generalitat <http://ports.gencat.cat/>. Le port de Palamos permet d'opérer les paquebots de croisière à quai ou sur rade.

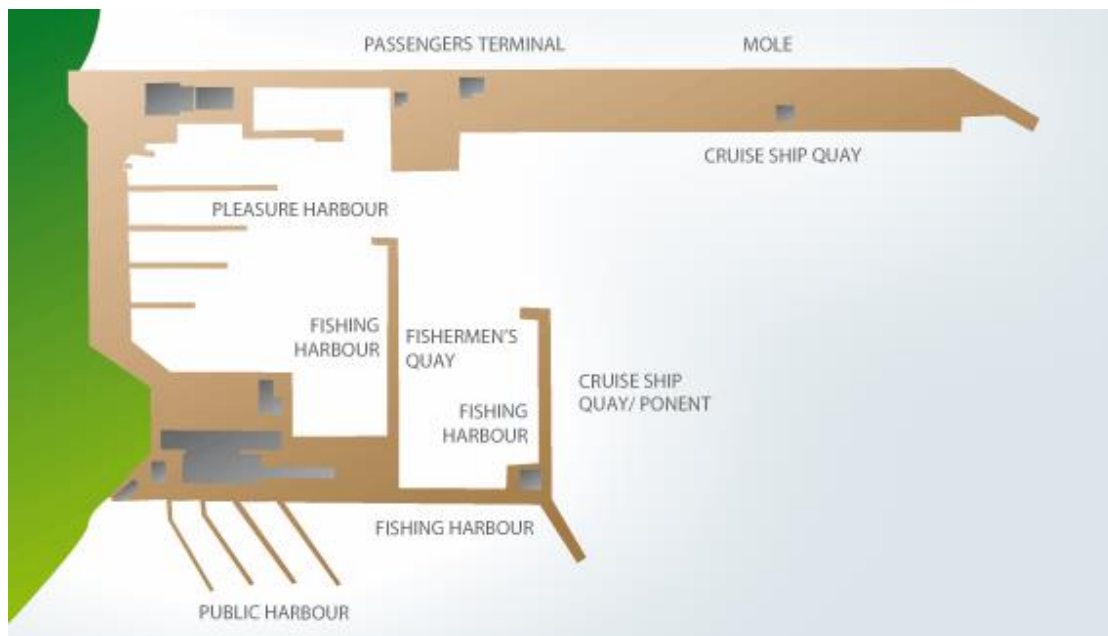


Figure 16 : Plan du port de Palamos - Source <https://www.costabravacruiseports.com/palamos-port/cruise-lines/port-facts/>

Deux quais sont susceptibles d'accueillir les paquebots à quai :

- Le quai croisière
 - Longueur : 317 m
 - Tirant d'eau de 14m le long du quai
- Le quai Ponent
 - Longueur : 150 m
 - Tirant d'eau de 7 le long du quai



Photo 20 : Port de Palamos

La distance entre le point de mouillage et le quai dédié au débarquement des passagers sur rade est de 0,5 miles nautiques³². Il n'y a pas de remorqueur disponible mais ils peuvent venir de Barcelone sur demande. Lors des escales de paquebots un navette gratuite est mise en place au départ du port vers la ville de Palamos.

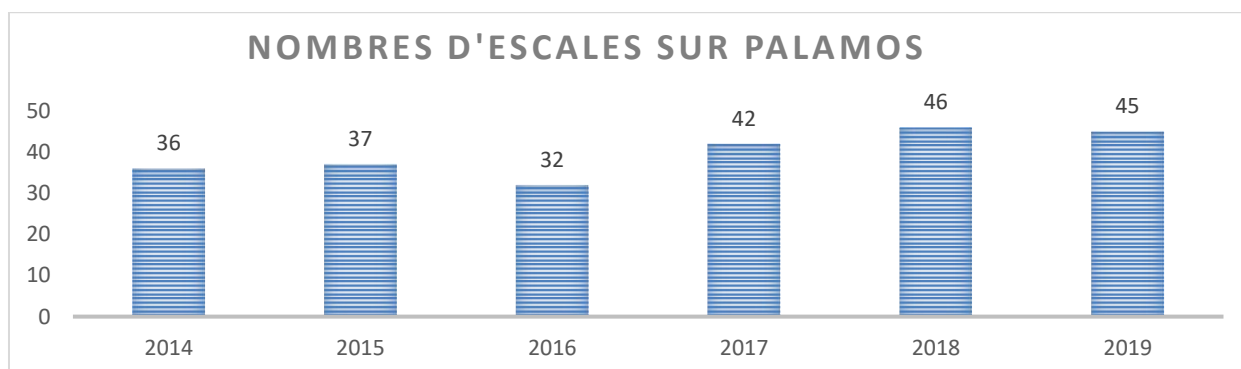
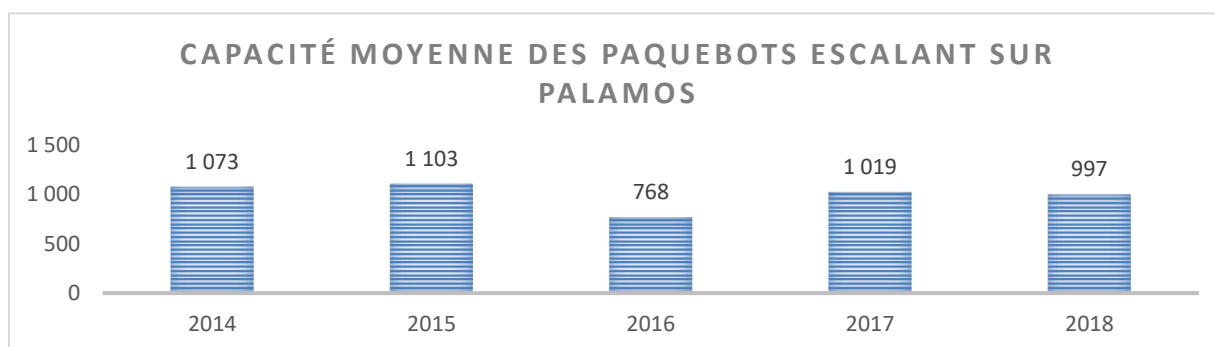
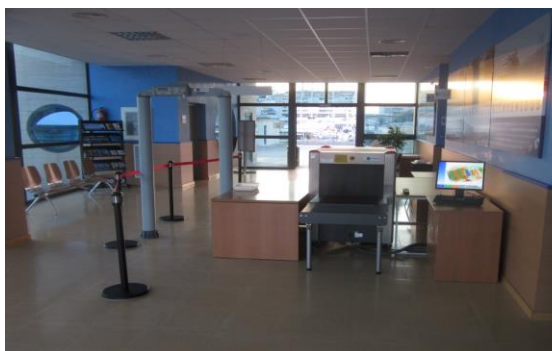
Les excursions proposées au départ de Palamos sont les suivantes :

³² Les opérateurs de croisière considère que la distance maximum est de 1,5 miles nautiques

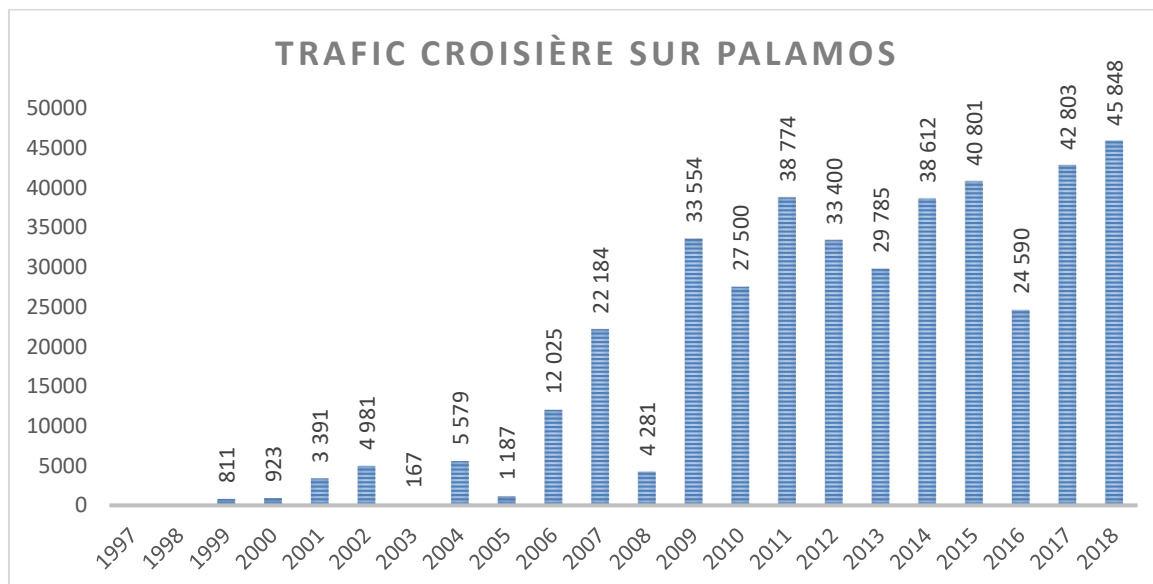
- Le village médiéval de Vals à 25 min de route
- Le village médiéval de Monells à 40 min de route
- La ville médiévale de Gérone à 50 min de route
- La station balnéaire Tossa de Mar à 50 min de route
- La ville de Figueras à 1 h 15 min de route
- Et la ville de Barcelone à 1 h 15 min de route

Le terminal de 182 m² dispose des éléments suivants :

- Equipement pour le contrôle des passagers et des bagages à main
- Bureau d'information
- Toilettes
- Et une zone d'attente



Paquebots escalant à Palamos en 2019	Compagnie	Tonnage	Longueur	Lits bas
AIDAcara	AIDA Cruises	38 557	193m30	1 180
Berlin	FTI Cruises	9 570	139m30	412
Club Med 2	Club Méditerranée	14 983	187m10	394
Crystal Esprit	Crystal Cruises	3 300	82m20	62
Marella Discovery 2	Marella Cruises	69 472	264m20	1 804
Marella Dream	Marella Cruises	54 763	243m20	1 506
Marella Explorer 2	Marella Cruises	77 713	263m90	1 924
Marina	Oceania Cruises	66 084	236m70	1 258
Riviera	Oceania Cruises	66 084	236m70	1 258
Seabourn Encore	Seabourn	40 350	210m00	604
Seabourn Odyssey	Seabourn	32 000	198m10	450
Seabourn Ovation	Seabourn	40 350	210m00	604
Seadream I	Seadream Cruises	4 253	104m80	112
Seadream II	Seadream Cruises	4 253	104m80	112
Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas	4 253	104m80	112
Star Pride	Windstar Cruises	9 975	134m10	212
Wind Surf	Windstar Cruises	14 745	187m00	312



Graphique 58 : Trafic croisière à Palamos - Source : <http://ports.gencat.cat/dades-economiques-i-anuari-estadistic/>

5.2.1.1.3 Roses

Le port de Roses est certifié ISPS. Il est opéré la compagnie Ports de le Generalitat <http://ports.gencat.cat/>. Le port de Roses dispose d'un quai de 317 m de longueur avec un tirant d'eau de 5m50 seulement. La distance entre le point de mouillage et le quai dédié au débarquement des passagers sur rade est de 0,5 miles nautiques.



Les excursions proposées au départ de Roses sont les suivantes :

- Le village de Cadaqués à 20 min de route
- Le monastère de Sant Pere de Rodes à 25 min de route
- Le parc naturel du Cap de Creus à 35 min de route
- Le village de Figueres à 30 min de route
- Le village médiéval de Besalu à 50 min de route
- La ville médiévale de Gérone à 1 h de route

Paquebots escalant à Roses en 2019	Compagnie	Tonnage	Longueur	Lits bas
Crystal Esprit	Crystal Cruises	3 300	82m20	62
Marella Discovery 2	Marella Cruises	69 472	264m20	1 804
Seadream I	Seadream Cruises	4 253	104m80	112
Wind Surf	Windstar Cruises	14 745	187m00	312

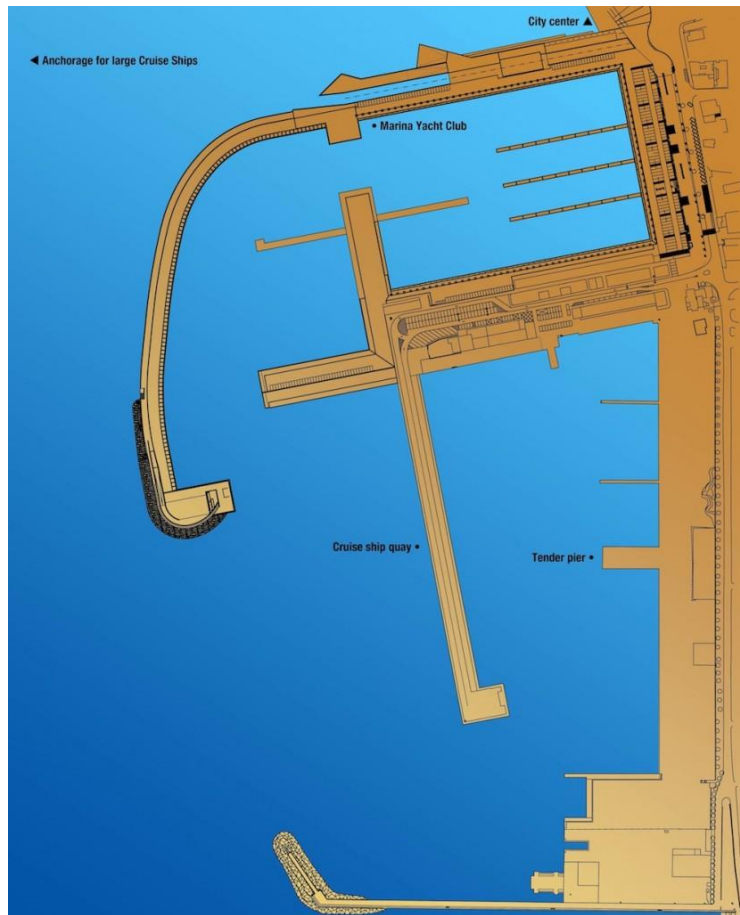
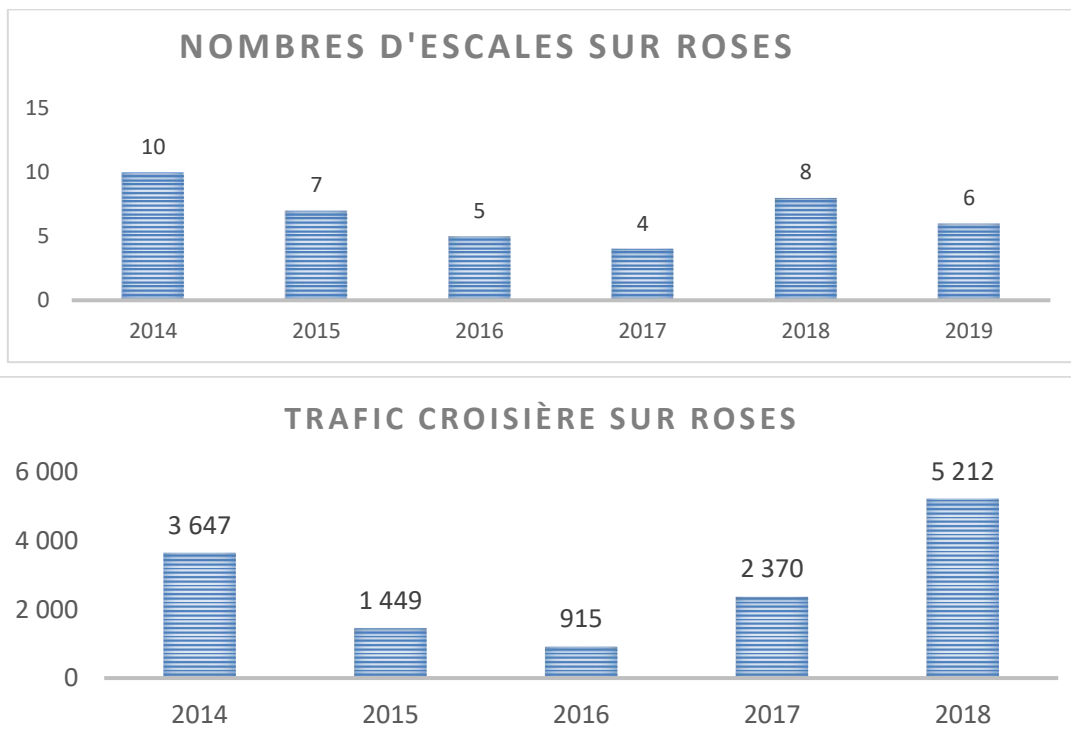
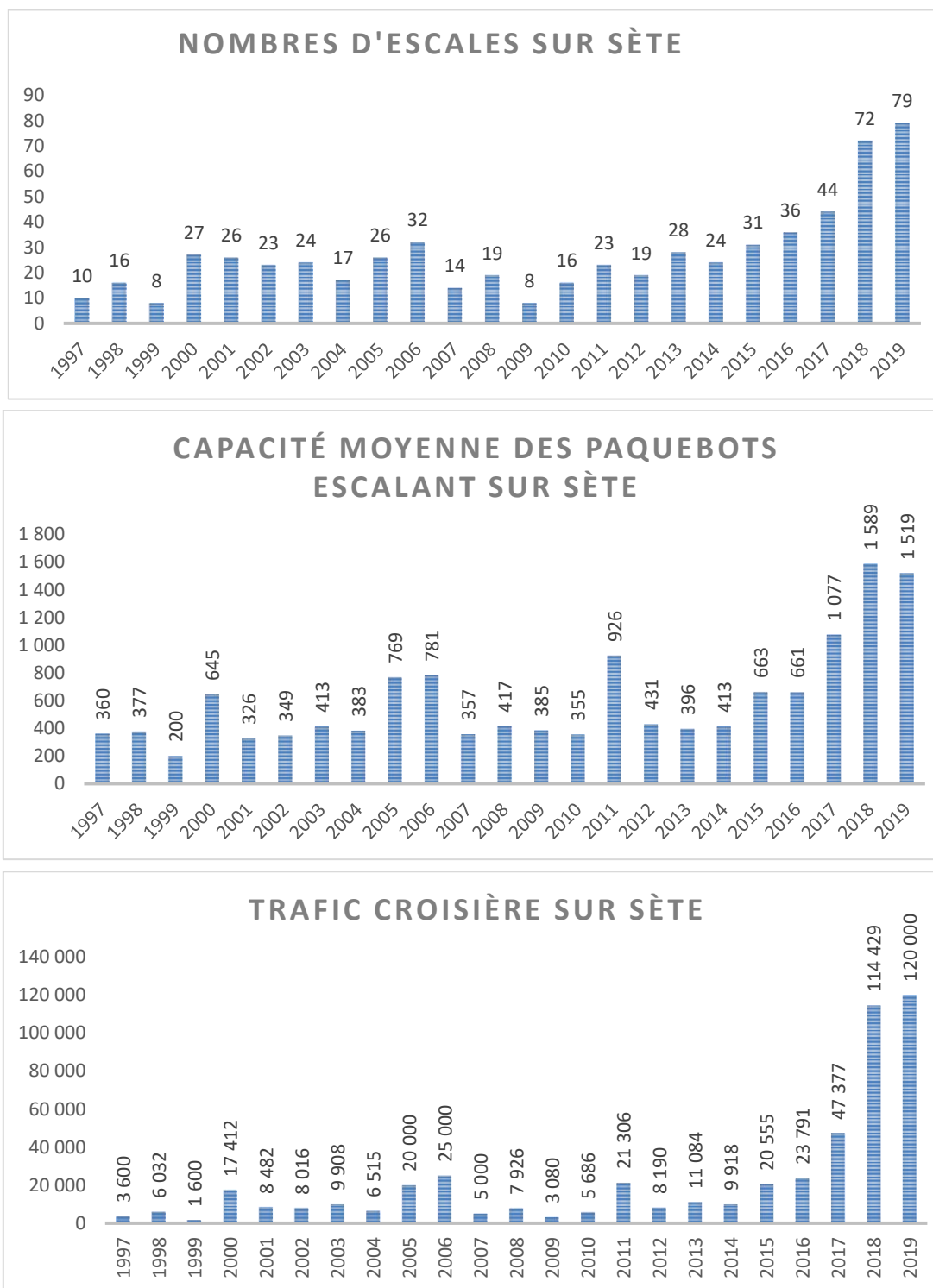


Figure 17 : Plan du port de Roses - Source <https://www.costabravacruiseports.com/roses-port/cruise-lines/port-facts/>

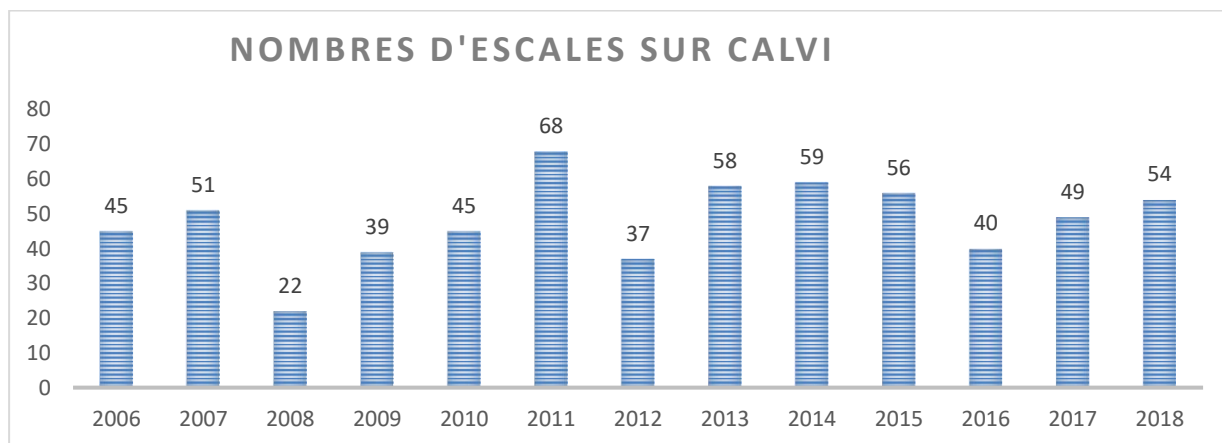


Graphique 59 : Trafic croisière à Roses - Source : <http://ports.gencat.cat/dades-economiques-i-anuari-estadistic/>

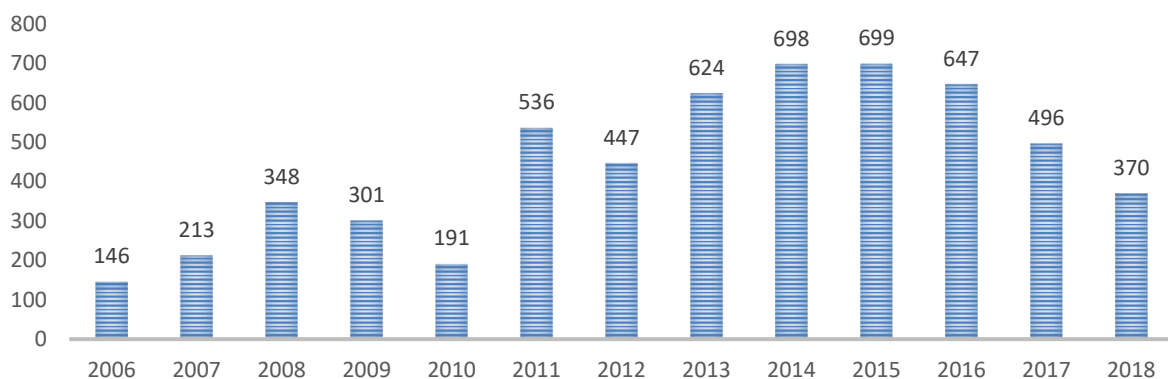


Graphique 60 : Trafic croisière à Sète

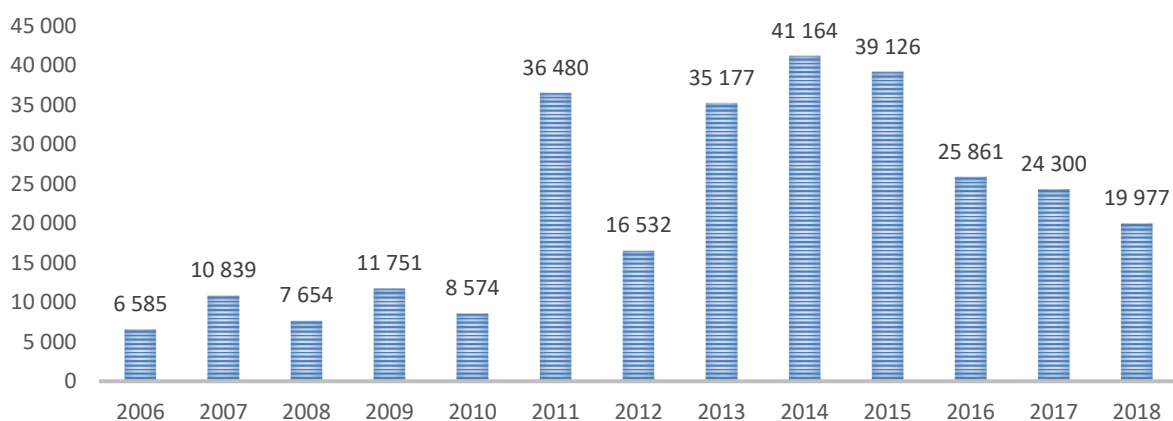
5.2.1.1.5 Calvi



CAPACITÉ MOYENNE DES PAQUEBOTS ESCALANT SUR CALVI



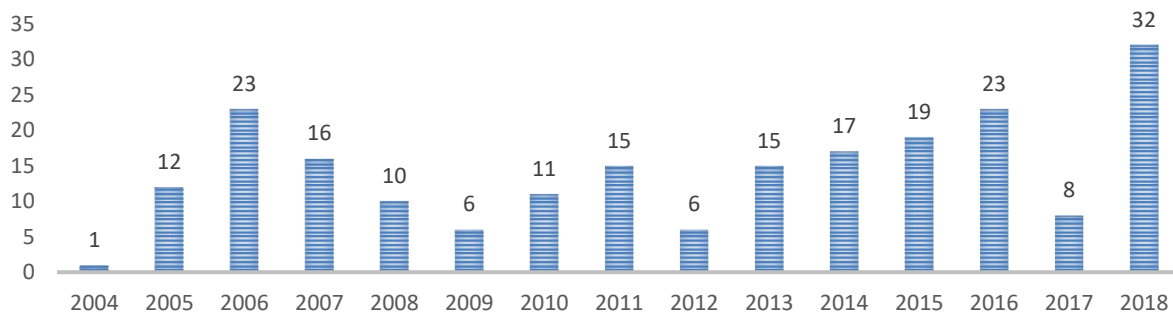
TRAFIC CROISIÈRE SUR CALVI

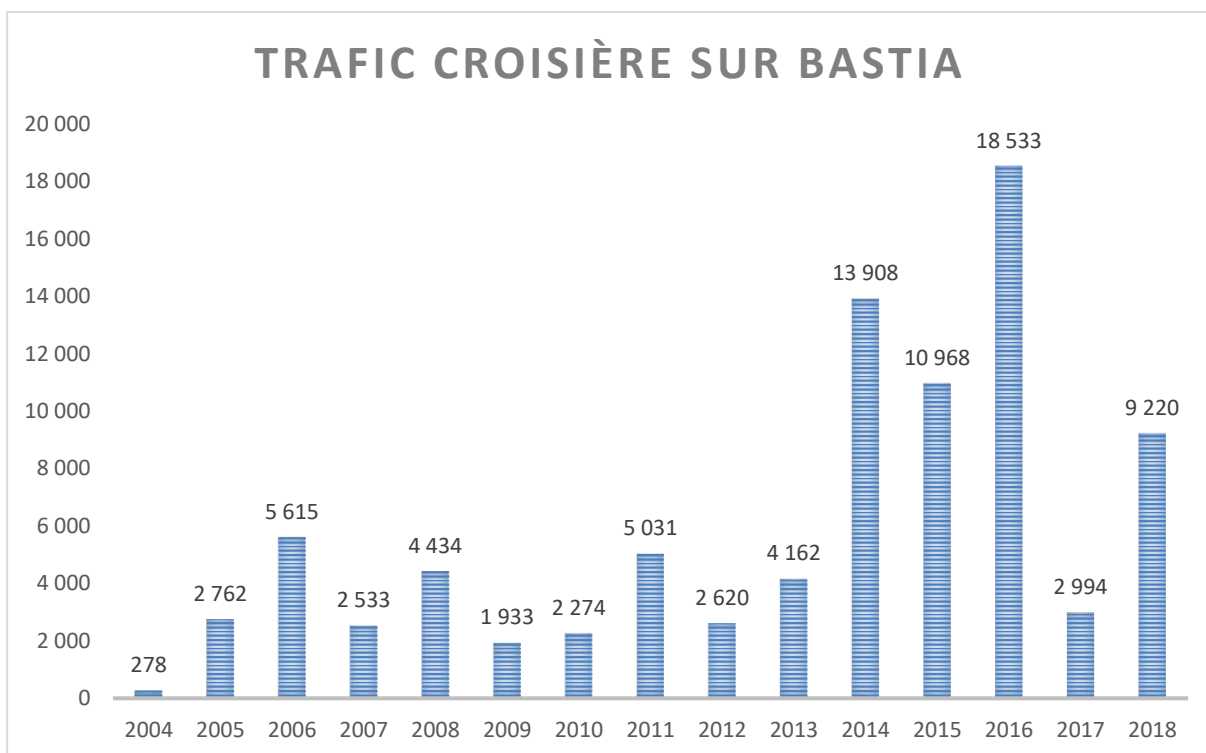
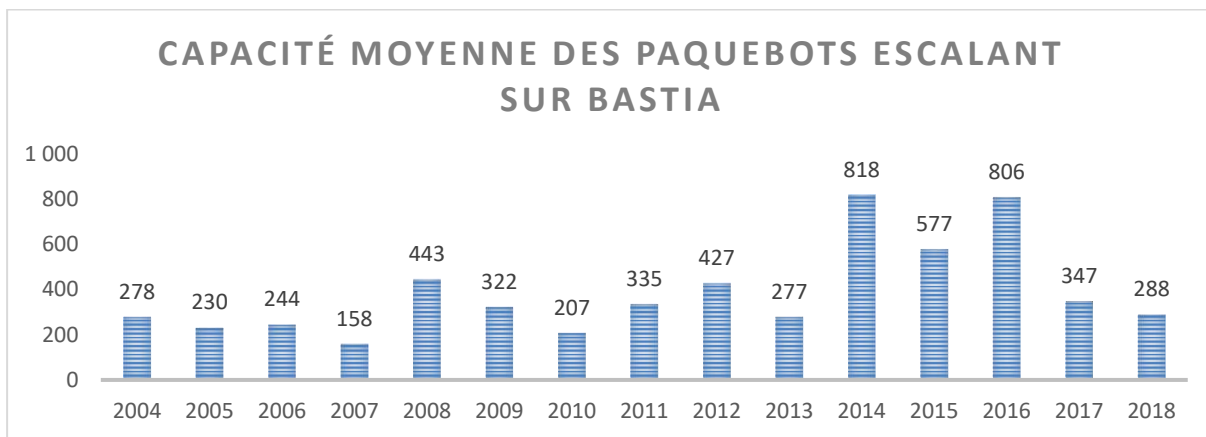


Graphique 61 : trafic croisière à Calvi - Source : Port de Bastia

5.2.1.1.6 Bastia

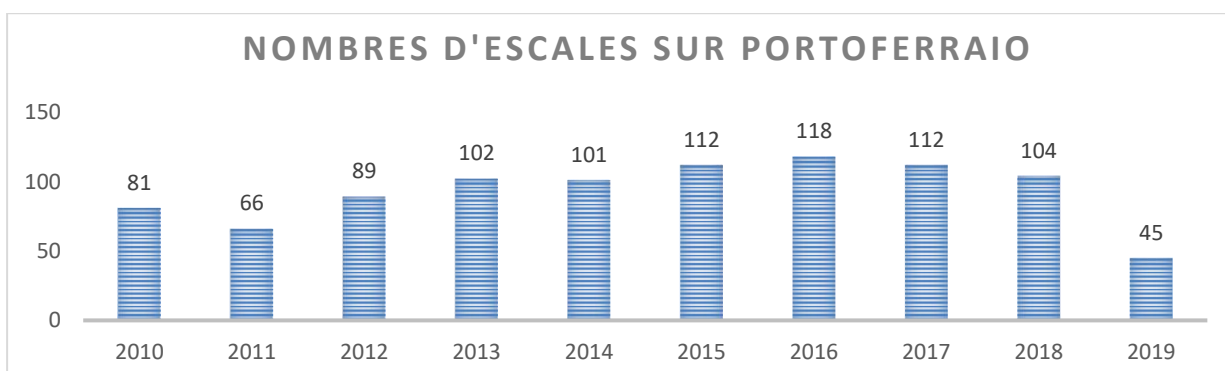
NOMBRES D'ESCALES SUR BASTIA

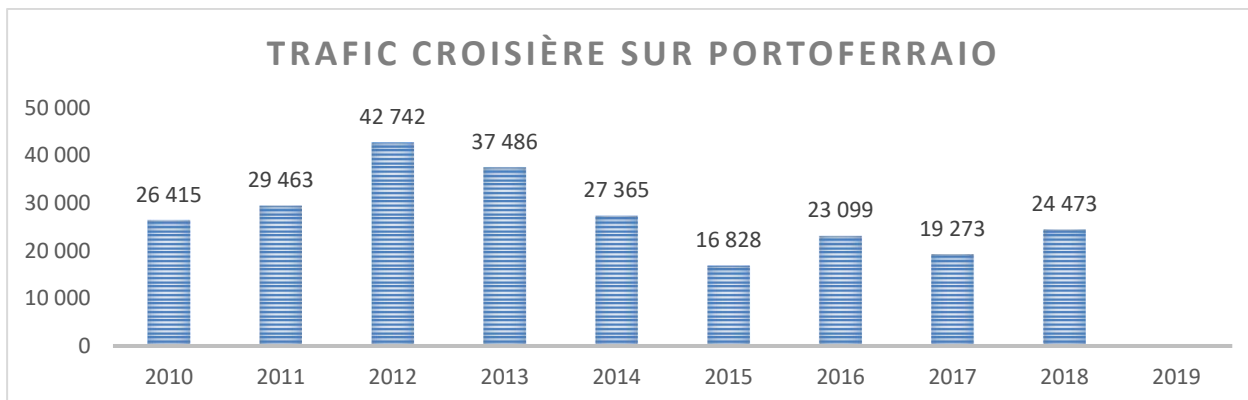
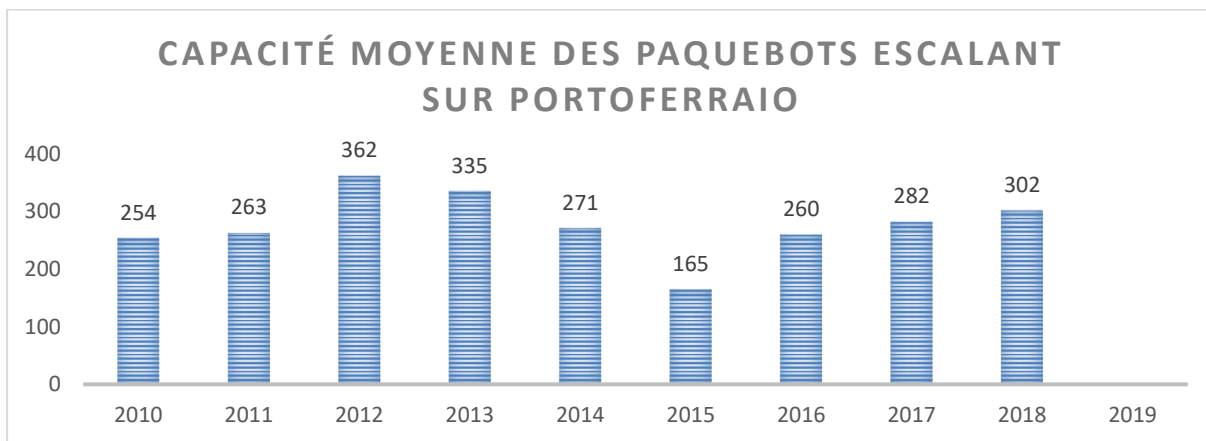




Graphique 62 : Trafic croisière à Bastia – Source : Port de Bastia

5.2.1.1.7 Portoferraio



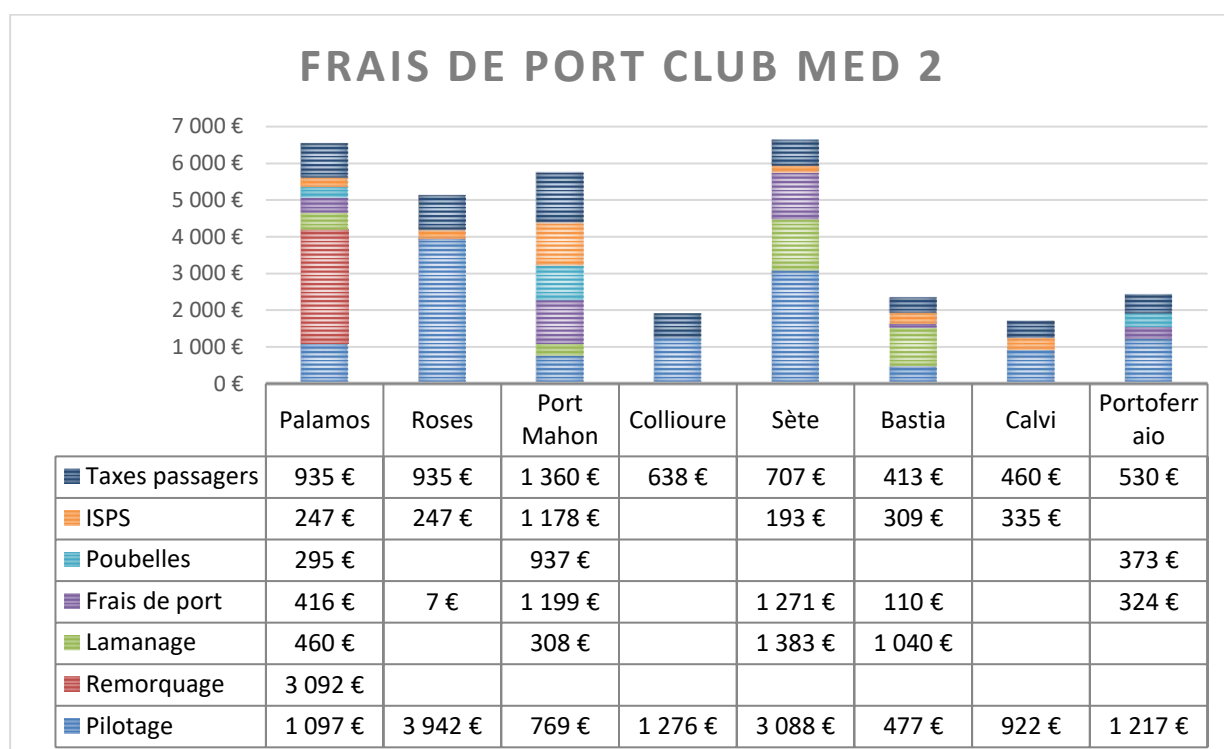


Graphique 63 : trafic croisière à Portoferraio



5.2.2 POSITIONNEMENT TARIFAIRE

Comme le montre le tableau ci-dessous ce ne sont pas les ports les moins chers qui développent le plus grand trafic croisière.



Graphique 64 : Frais de port du paquebot « Club Med 2 » - Source : Cruise Management Consulting

Il serait opportun de cesser d'appliquer une réduction sur les taxes passagers qui est difficilement compréhensible de la part des armateurs et difficile à appliquer³³. Il conviendrait de profiter de l'extension de la réglementation ISPS à Collioure, Banyuls et Port-Argelès pour mettre en place une taxe ISPS de l'ordre de un Euro. De cette façon les recettes passeraient de 1,74 €/passager à 3,47 € passagers en annulant la gratuité pour les passagers en excursion qui est unique mais aussi très difficile à appliquer + 1 € de taxe ISPS soit 4,47 €/passager au total.

Cette augmentation doit être annoncée 2 ans avant son application pour ne pas impacter le budget des compagnies de croisières pour les croisières déjà commercialisées.

³³ Dans les faits les services des douanes appliquent une réduction de 50% sur les taxes passagers alors que dans les proforma, les agents maritimes annoncent le taux plein aux compagnies de croisière.

5.3 PLAISANCE

5.3.1 L'OFFRE PORTUAIRE CONCURRENTTE

Pour la plaisance, il convient de bien dissocier les marchés résidentiels (à l'année) et visiteurs.

● *Le marché résidentiel*

Le marché est généralement local, avec une proximité forte entre la résidence principale ou secondaire et le choix du port d'attache. On peut donc considérer que les ports concurrents sont les ports voisins : Banyuls sur Mer, Collioure, Argelès, Port Barcarès.

- **Port Vendres dispose de de solides atouts dans son environnement concurrentiel :**
 - Une localisation stratégique dans le bassin de navigation : proximité immédiate des zones de navigation et de mouillages les plus attractives du bassin. La présence à la fois d'un parc à marin et des ZMEL en Baie de Paulliles constitue également des leviers d'attractivité ;
 - Des conditions d'accueil des bateaux très favorables : protection du plan d'eau, tirant d'eau et accessibilité quelque que soient les conditions météo ;
 - Une capacité à accueillir des grandes unités.
- Donc globalement, Port Vendres :
 - Bénéficie d'une attractivité beaucoup plus forte que les grands ports de la Mission Racine ;
 - Propose des conditions d'accueil beaucoup plus sécurisantes que les petits ports de charme voisins.
 - En revanche, Port Vendres présente certaines faiblesses en termes d'offre technique (moyens de manutention, zone de travail sur les bateaux, présence de professionnels sur le port, etc.)

● *Le marché de l'escale*

La zone de chalandise pour le marché de l'escale est plus élargie, mais globalement la position concurrentielle de Port Vendres est très favorable pour ces mêmes raisons, auxquelles il convient d'ajouter la qualité urbaine et patrimoniale du lieu et la localisation du port dans la Ville et l'activité commerciale associée.

Sur ces deux marchés de plaisance, le port de Port Vendres offre des complémentarités très intéressantes avec les ports voisins, qui mériteraient d'être renforcées :

- Les "grands ports" situés à l'est de Port Vendres (Argelès, Saint Cyprien, Port Barcarès ...) proposent des capacités importantes, un niveau de service en deçà de l'offre proposée à Port Vendres, une offre technique et professionnelle importante ... mais a contrario ces ports bénéficient d'une attractivité plus limitée que Port Vendres, notamment de par leur éloignement avec les sites de navigation et de mouillages les plus attractifs du bassin de navigation et une qualité urbaine et paysagère en deçà.
- Les complémentarités avec le port de Canet en Roussillon sont encore plus prégnantes. On peut considérer que ce port propose une offre "à l'opposé" de celle de Port Vendres : un plateau technique, commercial et professionnel important, diversifié et sophistiqué mais une qualité urbaine et paysagère très réduite. Ce port est donc idéal pour stationner un bateau et y réaliser l'ensemble des opérations autour de son achat, son entretien, sa maintenance, sa mise en vente

... En revanche, et à l'opposé de Port Vendres, il propose une attractivité très réduite pour accueillir des bateaux de passage, des yachts, et plus largement n'est pas adapté pour des petites unités demandeuses de sorties de qualité à faible distance du port d'attache. – A noter qu'une étude stratégique est actuellement en cours sur le port de Canet. Cette dernière mériterait d'explorer les opportunités de synergies avec le port de Port Vendres et ses complémentarités évidentes.

Une réflexion élargie, visant à activer les complémentarités entre Port Vendres et les ports structurants situés à l'est (et notamment Canet et son plateau technique), mériterait d'être engagée. Les grands principes correspondants pourraient être :

- Privilégier à Port Vendres des bateaux en période de navigation ; la fonction stationnement pouvant être réalisée dans les grands ports, dans des conditions de sécurité et de confort augmenté
- Privilégier les fonctions techniques et dehors de Port Vendres, même s'il apparaît peu envisageable de supprimer cette fonction

L'activation de ce potentiel nécessite des dynamiques partenariales entre les gestionnaires pour structurer des offres nouvelles.

● *Le marché de la Grande plaisance*

L'analyse concurrentielle du marché de la grande plaisance obéit à des règles différentes. La concurrence se situe au-delà du bassin de navigation, sur la riviéra française et aux Baléares. Dans ce contexte, Port Vendres apparaît dans une situation double :

- Réellement éloigné des zones de concentration des bateaux
- Mais également dans une position centrale entre deux bassins très navigués par ces unités

Port Vendres dispose également de solides atouts, et notamment d'être un des seuls ports occitans capable d'accueillir des très grandes unités.

Port Vendres capte déjà des grandes unités de manière ponctuelle, mais le potentiel de développement immédiat est contraint par certaines faiblesses : image de la Ville, qualité urbaine des abords du port, compétences etc.

Port Vendres dispose probablement d'un potentiel réel pour devenir un site d'escale, mais sous réserve de mettre en œuvre une véritable stratégie d'attraction des yachts qui se basera sur le caractère exceptionnel du site et des sites de mouillage à proximité.

L'idée de capter des bateaux en attente de disponibilités dans le chantier de Barcelone a également été évoquée. Mais le potentiel réel est limité pour plusieurs raisons :

- Les propriétaires cherchent à optimiser l'usage de ces bateaux et donc à limiter au maximum les temps d'attente
- Le site n'est pas réellement adapté pour accueillir les équipages des yachts en standby (pas de lieux d'accueil dédié, d'animations particulières et accessibilité terrestre contrainte).

5.3.2 POSITIONNEMENT TARIFAIRE

Le chiffre d'affaire annuel du port est majoritairement lié à la location des places à l'année, sous forme de contrats résidents. Les autres sources de recettes, et notamment l'escale, sont plus limitées, et les niveaux tarifaires peut impactant en termes de fréquentation.

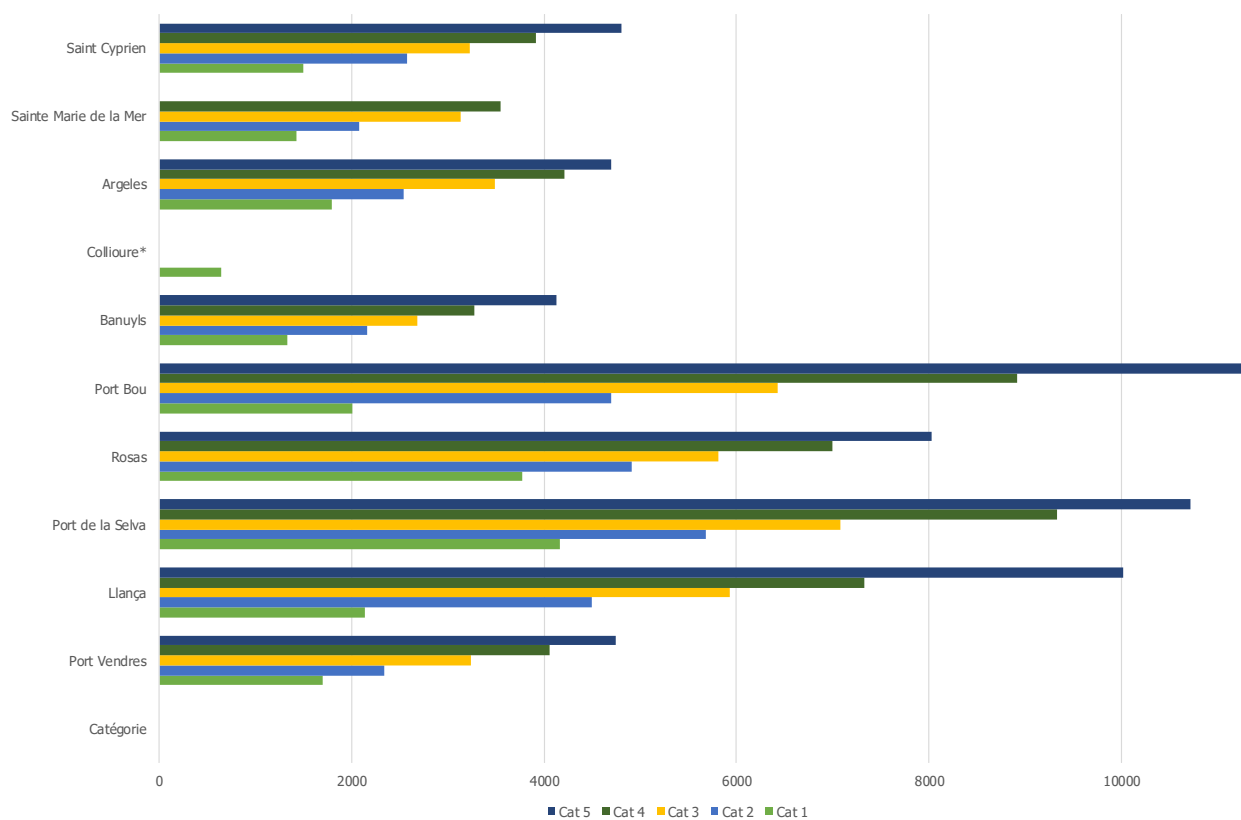
Zoom sur la méthode :

- La structure tarifaire est très différente d'un port à l'autre. Pour faciliter la comparaison, nous avons défini 5 types de bateaux (très fréquents dans les ports) et avons comparé les tarifs sur cette base
- La zone de chalandise d'un port est étroite, car le choix d'un port se fait avant tout en fonction de la localisation de la résidence (principale ou secondaire) du propriétaire du bateau, sauf pour certains marchés de niche peu probables pour Port Vendres. Nous avons donc retenu une analyse comparative cantonnée aux ports proches

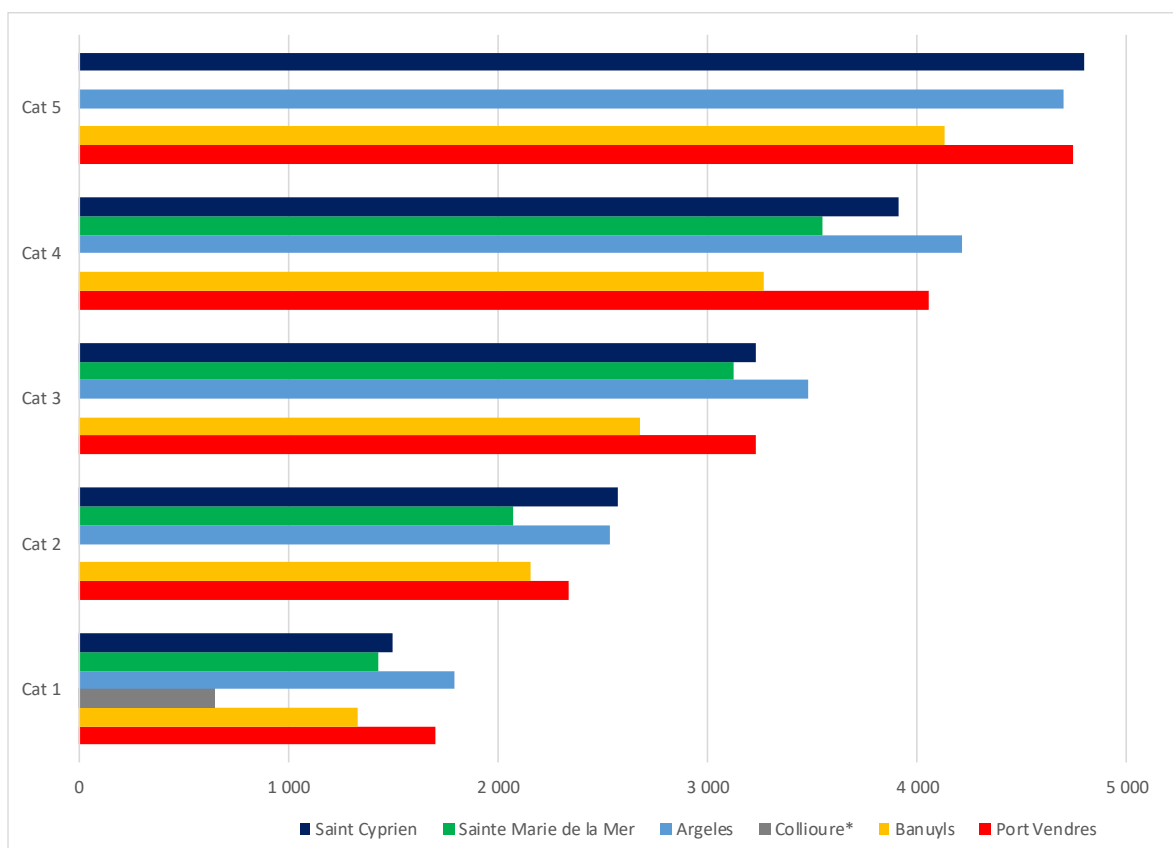
Catégorie	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5
Longueur hors-tout (m)	6,2	8,4	10,7	12,6	14,3
largeur (m)	2,5	2,9	3,7	4,3	4,7
Surface (m ²)	15,5	24,36	39,59	54,18	67,21
Port Vendres	1 700	2 334	3 234	4 059	4 744
Espagne					
Llança	2 138	4 490	5 927	7 328	10 021
Port de la Selva	4 163	5 680	7 085	9 337	10 714
Rosas	3 769	4 914	5 817	6 994	8 032
Port Bou	2 010	4 691	6 433	8 913	11 258
<i>Moyenne ports Espagne</i>	<i>3 020</i>	<i>4 944</i>	<i>6 315</i>	<i>8 143</i>	<i>10 006</i>
France					
Banuyls	1 329	2 158	2 680	3 272	4 128
Collioure*	645				
Argeles	1 795	2 534	3 483	4 216	4 699
Sainte Marie de la Mer	1 426	2 073	3 128	3 550	
Saint Cyprien	1 497	2 569	3 231	3 912	4 799
<i>Moyenne ports France (hors Collioure)</i>	<i>1 512</i>	<i>2 333</i>	<i>3 130</i>	<i>3 737</i>	<i>4 542</i>

* Tarif saison élargie

Tableau 12 : Tarifs des ports de plaisance voisins / Contrats annuels en EUR TTC / source : site des gestionnaires



Graphique 65 : Analyse comparative des tarifs plaisance par port et catégorie de bateaux - source : site des gestionnaires



Graphique 66 : Analyse comparative des tarifs plaisance par port et catégorie de bateaux - source : site des gestionnaires

Cette analyse comparative amène les enseignements suivants :

- Port Vendres est le port le plus cher du bassin de navigation français sur toutes les tailles de bateaux. Ce niveau de tarif supérieur peut être justifié par les atouts intrinsèques du port, il peut aussi être questionné compte tenu du niveau de services proposé par rapport à des ports voisins. On peut en tout cas considérer que les marges de manœuvre sur le prix sont limitées et ne pourront s'activer qu'accompagnées d'un projet de montée en gamme significative de l'offre de services.
- Les ports espagnols obéissent à un autre modèle d'exploitation (Port privé pour la plupart) ; ils présentent des prix très en deçà des moyennes françaises. **Port Vendres dispose donc de solides atouts pour capter des clients espagnols.**

Tarifs contrats annuels TTC

Catégorie	Tarifs au m ²				
	1	2	3	4	5
Longueur hors-tout (m)	6,2	8,4	10,7	12,6	14,3
largeur (m)	2,5	2,9	3,7	4,3	4,7
Surface (m ²)	15,5	24,36	39,59	54,18	67,21
Port Vendres	110	96	82	75	71
Espagne					
Llança	138	184	150	135	149
Port de la Selva	269	233	179	172	159
Rosas	243	202	147	129	120
Port Bou	130	193	162	165	168
<i>Moyenne ports Espagne</i>	<i>195</i>	<i>203</i>	<i>160</i>	<i>150</i>	<i>149</i>
France					
Banuyls	86	89	68	60	61
Collioure*	42				
Argeles	116	104	88	78	70
Sainte Marie de la Mer	92	85	79	66	
Saint Cyprien	97	105	82	72	71
<i>Moyenne ports France (hors Collioure)</i>	<i>98</i>	<i>96</i>	<i>79</i>	<i>69</i>	<i>68</i>

* Tarif saison élargie

Tableau 13 : Tarifs des ports de plaisance voisins ramenés au m²

L'analyse de la structure tarifaire amène en revanche certaines observations :

- La tarification d'un port de plaisance devrait tenir compte de la surface réellement occupée par le bateau, et non de sa simple longueur
- La structure tarifaire à Port Vendres apparaît très déséquilibrée et privilégie très fortement les grandes unités, ce qui peut être discutable
- Cette situation se retrouve dans la plupart des ports français
- Les structures tarifaires des ports espagnols apparaissent plus homogènes, autour d'un prix au m² quasi unique

Il existe probablement à Port Vendres une opportunité de restructuration des tarifs, par la mise en place d'une facturation en fonction de la surface occupée. Cela générerait un potentiel d'accroissement des tarifs sur les plus grandes unités, avec des impacts financiers intéressants en termes d'exploitation.

5.4 PECHE

Les équipements des ports de pêche régionaux ont largement été analysés dans le cadre du Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP) en 2018. Leur localisation, leur statut, et les équipements mis à disposition des navires et pour la prise en charge des produits de la pêche destinés à la vente sont rassemblés dans les cartes et tableaux repris en annexe.

« Les ports équipés d'étals sont principalement concentrés dans les Pyrénées Orientales (7 ports de pêche équipés sur les 12). Cela s'explique en partie par l'absence de criée sur ce département (celle de Port-Vendres étant uniquement un point de débarquement et de stockage depuis 2015) et par la concentration des navires « petits métiers » qui écoulent plus de 50% de leurs productions via ces points de vente à quai ou en gré à gré. » (PROEPP, 2018). 3 ports ont été retenus et comparés à Port-Vendres :

- **Saint Cyprien** : c'est un port relativement similaire à Port Vendres en termes de composition de flottille, mais il est suffisamment proche (20km) pour être considéré par les professionnels port-vendrais comme une opportunité, une solution alternative si les conditions d'exercice de leur activité ne sont plus favorables à Port-Vendres. Il sera donc considéré comme un **port concurrent**.
- **Port Barcarès** : comme Saint Cyprien le Barcarès a un profil relativement semblable à Port-Vendres avec une majorité de petits métiers et quelques lamparos. La distance est ici bien supérieure (45km), limitant les déplacements. Il sera donc considéré comme un **port miroir**.
- **Port-la-Nouvelle** : le profil est complètement différent avec 5 chalutiers, une criée attractive et de nombreux apports de côtiers par la route. Port-la-Nouvelle est le centre d'attraction de la pêche de l'Aude et des Pyrénées Orientales. C'est ici que s'établit la massification des volumes. A ce titre, la criée est toujours à la recherche de nouveaux volumes de ventes et n'hésite pas à développer des services pour accéder à ces volumes. C'est ainsi que Port-la-Nouvelle peut être considéré comme un **port complémentaire**.

Les schémas, cartes, photos descriptives des installations de vente directe, de stockage de matériel ainsi que les guides tarifaires sont renvoyés en annexe.

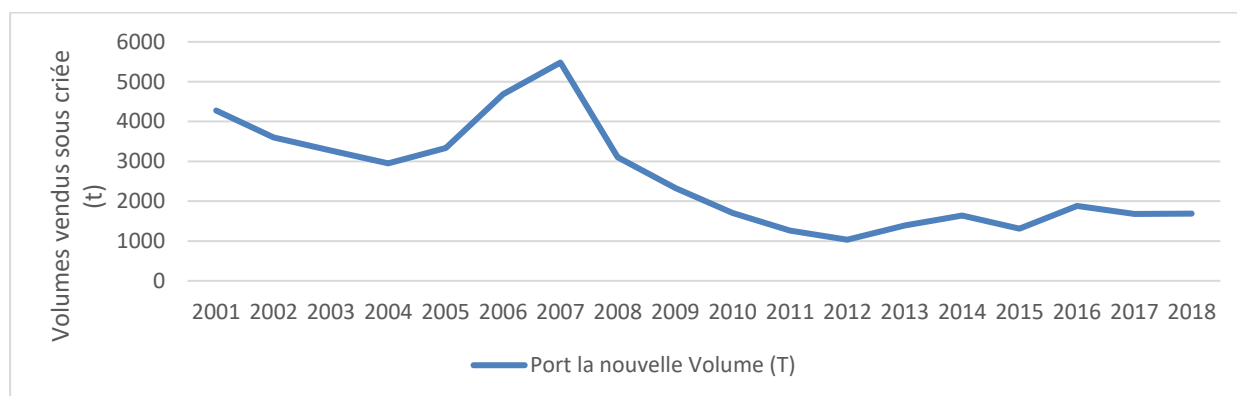
	Port-Vendres	Port-La-Nouvelle	Saint-Cyprien	Port-Barcares
Crée sur le port	Non	Oui	Non	Non
Ramasse pour vente en criée à PLN	Oui	-	Oui	Oui
Installations pour vente directe	Oui	Oui	Oui	Oui
Magasins d'armement (stockage matériel)	Oui	Oui	Oui	Oui
Nombre navires actif (DML, 2019)	18	38	15	29
Tarifification accueil	(0,646€ + (0,374x(L-5,5)) x nb de jours	Sur base taxe ad valorem (6% des ventes en criée)	Forfait annuel entre 128€ et 3026€ suivant la taille et le métier	En attente d'informations
Équipement (concession pêche, PROEPP 2018)	Carburant	Carburant	Carburant	Levage
	Levage	Coopérative d'avitaillement	Levage	Carénage
	Carénage		Carénage	Coopérative d'avitaillement
	Coopérative d'avitaillement			
	Chantier Naval			

Tableau 14 : Comparaison de Port-Vendres aux autres ports de pêche à proximité

Port complémentaire : focus sur Port-la-Nouvelle

● *Caractéristiques de la filière*

Port-la-Nouvelle compte en 2019 en stationnement 5 chalutiers et une vingtaine de petits métiers. La criée est restée active malgré une forte diminution des volumes commercialisés entre 2007 (5500t) et 2012 (1000t). Depuis la fermeture de la criée de Port-Vendres en 2014, la criée de Port-la-Nouvelle a pris le relais de la commercialisation d'une partie des volumes débarqués à Port-Vendres et dans les points de débarque environnants.



Graphique 67 : Evolution des ventes à la criée de Port-la-Nouvelle (Source FranceAgriMer 2019)

Ces dernières années, de nouveaux services ont été proposés aux pêcheurs par la CCI de l'Aude pour tenter d'augmenter les volumes, atteignant 1700t en 2018, parmi lesquels :

- Commercialisation du thon
- Vente du matin avec le GIE GOLION
- Intégration des pêcheurs à pied / purification des coquillages
- Ramasse dans les points de débarque de l'Aude. Extension aux Pyrénées Orientales
- Vente sur internet (+ photo du produit en vente)
- Circuit de commercialisation en vente directe le long du chenal
- Chaîne de conditionnement ergonomique dans la criée
- Amélioration de la qualité du poisson par l'utilisation d'un film plastique pour protéger le poisson de la glace

● *Projets en cours sur la criée de PORT-LA-NOUVELLE*

La CCI de l'Aude, gestionnaire du port de Port-la-Nouvelle, a développé ces dernières années des projets qui pourraient profiter à l'activité pêche de Port-Vendres :

- Stockage / purification de coquillages : Les devis sont prêts et le dossier de subvention est accepté. Cet outil pourra servir à purifier et dessabler les tellines et nasses changeantes (ou « noisette de la mer ») dont la pêche a lieu en hiver. Lorsque les conditions hivernales sont favorables, tous les pêcheurs sortent en même temps, entraînant des à-coups de production et des diminutions de prix de vente. La nasse se tenant très bien en bassin de purification, les volumes issus de débarques simultanées pourraient être stockés, et mis en marché à la demande

ce qui permettra d'avoir de meilleurs prix (prix moyen 4,50 € au lieu de 3,50€). Le projet est financé grâce à 80% d'aide du FEAMP.

- Elargissement du circuit de ramasse aux Pyrénées Orientales grâce au financement d'un 2^e camion (octobre 2019).
- Agréments sanitaires : la CCI accompagne ses clients de la filière produits de la mer (pêche, conchyliculture, mareyage, transformation) pour la préparation de dossiers d'agréments sanitaires : Plan de Maîtrise Sanitaire, démarche HACCP.
- Emballages : les services vétérinaires n'autorisent pas les produits en caisse plastique à être commercialisés dans un rayon supérieur à 100 km. La CCI a remplacé les caisses plastique par des caisses polystyrène (PS), mais cela génère un problème d'ordre environnemental en termes de recyclage du PS et de transport vers la déchetterie. Un compacteur a par conséquent été installé sur la déchetterie ce qui permet de concentrer la matière PS d'un facteur 6 et d'améliorer ainsi le bilan carbone de la chaîne de production.
- Poisson vivant / Ikejime : c'est une niche intéressante pour valoriser de faibles volumes. Plusieurs criées sur la côte atlantique s'adaptent actuellement à la demande de poisson vivant. Des investissements pourraient être réalisés pour développer cette niche. Le responsable de la CCI est en contact avec des restaurateurs et poissonniers intéressés.
- Vente directe : l'installation des cabanons aux normes sanitaires a coûté 200k€ de construction. Ces cabanes permettent d'avoir, sur un même emplacement, l'appontement du bateau, le stockage de matériel, l'étal de vente directe avec tous les outils nécessaires (chambre froide, eau douce, évacuations...).



Photo 21 : Photographie des espaces de vente directe et de stockage de matériel à Port-la-Nouvelle (Via Aqua 2019)

Les ports de petits métiers situés à proximité de Port-Vendres (Saint-Cyprien et Port-Barcares) sont comparables à Port-Vendres en termes de structures, de fonctionnement et de services. Port-La-Nouvelle quant à lui possède une flotte plus développée et une halle de vente aux enchères. Le partenariat avec les gestionnaires de la criée de Port-La-Nouvelle est positif pour les deux parties et doit être soutenu autant que possible.

5.5 SYNTHÈSE

Concurrence et complémentarité portuaire

- Filière Fruits et légumes

Concernant le trafic conteneur excepté Toulon, tous les ports peuvent opérationnellement être des concurrents. Concernant les palettes frigo, Vado, Anvers, Bilbao, Koper, Tarragone et Algeiras peuvent opérationnellement concurrencer le port de Port Vendres. Sur le plan du marché d'import de fruits et légumes en provenance du Maroc, le principal concurrent reste la route car Port-Vendres conserve un bon positionnement en termes de transit time maritime³⁴ depuis Agadir (3j+10h) par rapport à Barcelone (3j+4h) ou Sète (3j+14h), et donc de transit time global à destination de Saint-Charles, sur un marché où le critère délai est primordial.

- Autre fret potentiel

Barcelone est très sensiblement le port le plus concurrent pour le développement d'autres trafics potentiels pour du fret entre les pays du Maghreb et la région Occitanie de par sa puissance commerciale et la structuration de plus en plus efficace de ses réseaux intermodaux.

- Plaisance

- Marché résidentiel

Port-Vendres bénéficie d'une attractivité beaucoup plus forte que les grands ports de la Mission Racine ; Propose des conditions d'accueil beaucoup plus sécurisantes que les petits ports de charme voisins. En revanche, il présente certaines faiblesses en termes d'offre technique (moyens de manutention, zone de travail sur les bateaux, présence de professionnels sur le port, etc.)

- Marché de l'escale

Une réflexion élargie, visant à activer les complémentarités entre Port Vendres et les ports structurants situés à l'est (et notamment Canet et son plateau technique), mériterait d'être engagée. Les grands principes correspondants pourraient être :

- Privilégier à Port Vendres des bateaux en période de navigation ; la fonction stationnement pouvant être réalisée dans les grands ports, dans des conditions de sécurité et de confort augmenté
- Privilégier les fonctions techniques et dehors de Port Vendres, même s'il apparaît peu envisageable de supprimer cette fonction
- L'activation de ce potentiel nécessite des dynamiques partenariales entre les gestionnaires pour structurer des offres nouvelles.

- Grande plaisance

L'idée de capter des bateaux en attente de disponibilités dans le chantier de Barcelone a également été évoquée. Mais le potentiel réel est limité pour plusieurs raisons :

- Les propriétaires cherchent à optimiser l'usage de ces bateaux et donc à limiter au maximum les temps d'attente

³⁴ Base vitesse 13 nœuds

- Le site n'est pas réellement adapté pour accueillir les équipages des yachts en standby (pas de lieux d'accueil dédié, d'animations particulières et accessibilité terrestre contrainte).

- Pêche

Les ports de petits métiers situés à proximité de Port-Vendres (Saint-Cyprien et Port-Barcarès) sont comparables à Port-Vendres en termes de structures, de fonctionnement et de services. Port-La-Nouvelle quant à lui possède une flotte plus développée et une halle de vente aux enchères. Le partenariat avec les gestionnaires de la criée de Port-La-Nouvelle est positif pour les deux parties et doit être soutenu autant que possible.

Positionnement tarifaire

- Commerce

Port-Vendres est généralement placé de façon plutôt compétitive s'agissant des tarifs publics.

Les droits de port navires sont plutôt favorables pour les types de navires dominants dans l'activité du port : navires réfrigérés. Ceci à l'exception des tarifs des ports espagnols dont la structure tarifaire est faiblement axée sur les droits de port navires. Les droits de port marchandises sont élevés à Port-Vendres pour les produits qui y dominent l'activité, les fruits et primeurs (35 à 45% plus élevé que dans les autres ports). En revanche on note la tarification à 0 pour les conteneurs (comme à Marseille, mais pas PLN et Sète, ni a fortiori dans les ports espagnols). La taxe sur les passagers est également élevée à Port-Vendres (la plus élevée de tous les ports).

Bien entendu, une comparaison des droits de port et des taxes d'usage est loin d'épuiser le sujet de la compétitivité d'un port. Celle-ci dépend surtout des coûts de manutention, ainsi que de certains éléments du compte d'escale comme les assistances aux navires (remorquage, pilotage et lamanage).

- Croisière

Il serait opportun de cesser d'appliquer une réduction sur les taxes passagers qui est difficilement compréhensible de la part des armateurs et difficile à appliquer. Il conviendrait de profiter de l'extension de la réglementation ISPS à Collioure, Banyuls et Port-Argelès pour mettre en place une taxe ISPS de l'ordre d'un Euro. De cette façon les recettes passeraient de 1,74 €/passager à 3,47 € passagers en annulant la gratuité pour les passagers en excursion qui est unique mais aussi très difficile à appliquer + 1 € de taxe ISPS soit 4,47 €/passager au total. Cette augmentation doit être annoncée 2 ans avant son application pour ne pas impacter le budget des compagnies de croisières pour les croisières déjà commercialisées.

- Plaisance

- Port Vendres est le port le plus cher du bassin de navigation français sur toutes les tailles de bateaux. Ce niveau de tarif supérieur peut être justifié par les atouts intrinsèques du port, il peut aussi être questionné compte tenu du niveau de services proposé par rapport à des ports voisins. On peut en tout cas considérer que les marges de manœuvre sur le prix sont limitées et ne pourront s'activer qu'accompagnées d'un projet de montée en gamme significative de l'offre de services.
- Les ports espagnols obéissent à un autre modèle d'exploitation (Port privé pour la plupart) ; ils présentent des prix très en deçà des moyennes françaises. Port Vendres dispose donc de solides atouts pour capter des clients espagnols.
- Il existe probablement à Port Vendres une opportunité de restructuration des tarifs, par la mise en place d'une facturation en fonction de la surface occupée. Cela générerait un potentiel d'accroissement des tarifs sur les plus grandes unités, avec des impacts financiers intéressants en termes d'exploitation.

6. ATOUTS ET PISTES DE PROGRES

6.1 IDENTIFICATION ET CARACTERISATION DES FACTEURS D'INFLUENCE AUXQUELS LE PORT EST SOUMIS

6.1.1 FACTEURS D'INFLUENCE : FRET

- *L'amélioration des opérations des supply-chains des trafics existants dans un contexte réglementaire de réduction des émissions*

Concernant la filière fruits et légumes, la tendance à court terme est de passer au tout conteneur favorisé par la réglementation de réduction des émissions (Sox, Nox) en Méditerranée et sur toutes les mers du globe dès 2020.

Dans cette perspective, les conteneurs reefers seraient stockés sur le parc en attendant d'être dépotés dans les entrepôts généralement la veille d'être rechargés dans des camions frigo (cross-docking).

Le temps de séjour est inversé entre conteneurs et palettes, soit 4 jours pour les conteneurs reefers et 1 jour pour les palettes en entrepôt.



Figure 18 : illustration du Terminal à conteneurs de Dunkerque : 700 prises reefer et entrepôt frigo cross-docking dunfresh (largeur : 60m/ 70 quais camions x2, 29 000 m²), ~ 30 000 EVP reefers/an : source CCO

- *La diversification de l'activité au travers de la recherche de nouveaux trafics*

Port-Vendres dispose aujourd'hui d'une spécialisation indéniable et reconnue sur la filière des fruits et légumes, renforcée par un positionnement géologique particulièrement favorable et par la proximité du Marché Saint-Charles. La diversification sur de nouveaux marchés aux volumes conséquents et pérennes impliquerait donc l'acquisition d'un nouveau savoir-faire, ce qui n'est pas chose aisée.

En 2009 était lancé le programme de l'Union européenne baptisé Medamos, destiné à favoriser les autoroutes de la mer entre les pays de l'Union européenne et ceux du Maghreb. Ce programme avait renforcé à l'époque la mise en service de la ligne maritime Agadir Port-Vendres par les compagnies

maritimes IMTC et CMA-CGM. Aujourd'hui, Medamos a été interrompu, mais le plan d'action transport pour la région méditerranéenne 2014-2020³⁵ confirme le rôle essentiel des autoroutes de la mer et encourage leur mise en place. La ligne Agadir – Port-Vendres a été suspendue, mais CMA envisagerait toujours de la relancer, vers Port-Vendres ou vers un autre port (Marseille ?) et d'autres compagnies (Maersk) seraient également attentives pour reprendre une relation.

C'est dans le contexte de Medamos que Samarcande avait identifié en 2009 plusieurs autres trafics entre Port-Vendres et le Maroc. L'objectif était de promouvoir le développement de la liaison opérée par IMTC et d'en augmenter la fréquentation, que ce soit dans le sens Sud-Nord (la quasi-totalité des flux actuellement opérés) ou dans un sens Nord-Sud (aucun trafic dans ce sens). Ces trafics étaient les suivants :

- Pour les flux Sud – Nord : outre la filière fruits et légume un trafic émanant de la filière halieutique depuis la région d'Agadir qui a une expérience importante dans la gestion de cette filière (entrepôts de stockage, nombre important d'unités de transformation...) ce qui lui permet de valoriser ses produits et de développer ses exportations. Un trafic émanant de l'activité de l'artisanat depuis Agadir et Marrakech : ces flux sont importants mais mal organisés (pas de stratégie de groupage, manque de prestataire logistique dans le domaine...). Enfin, un trafic de produits divers comme le textile de Marrakech et les minerais d'Agadir, mais sur des volumes moins importants.
- Pour les flux Nord – Sud : un trafic d'agro-fouritures constitué de produits variés comme du matériel halieutique, agricole, des produits phytosanitaires, aliments pour bétail, pièces de rechange pour réparation navale... Un trafic pour l'activité touristique, de construction et de consommation (produits alimentaires, alcool pour les populations étrangères, pièces de rechange...). Les régions d'Agadir et de Marrakech sont dans ce domaine des pôles stratégiques, qui plus est reliés aujourd'hui par une voie autoroutière.

Si une réactualisation partielle des données, et notamment des volumes, seraient souhaitables, les fondamentaux de cette étude de marché restent valables.

Parallèlement, l'analyse des flux du commerce extérieur (en valeur³⁶) identifie bien un potentiel de flux :

- D'une part, à l'export à destination des pays desservis par la Compagnie fruitière. Il s'agit de trafics conteneurisés assez diversifiés principalement émis par le département de la Haute-Garonne et dont une large part est à destination du Maroc. L'hypothèse selon laquelle la Compagnie Fruitière passerait à une flotte tout conteneur avec transbordement à Tanger pourrait être une opportunité afin de desservir des pays africains à la descente (dont le Maroc) par un des nombreux services feeder qui desservent la côte occidentale de l'Afrique.
- D'autre part, parmi les pays du Maghreb, la Tunisie semble être celui (en dehors du Maroc) présentant le plus d'intérêt d'une part en termes d'équilibre de flux (Import de textile et équipements électroniques et export d'équipements électriques) et, d'autre part, en termes de zones émettrices de fret (principalement la Haute-Garonne. Par ailleurs, le bon positionnement de Port-Vendres en termes de transit time maritime avec la Tunisie est une composante favorable.

³⁵ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autoroutes-mer>

³⁶ Cf § 4.2 Commerce extérieur et potentiel de trafic

6.1.2 FACTEURS D'INFLUENCE : CROISIÈRE

La croisière connaît un développement sans précédent généré par la mise en service de plus de 125 paquebots dont la plupart sont de très grande capacité. Cependant, plus de 25 paquebots sont en construction pour le marché du luxe, avec les unités de 830 lits bas en moyenne, et 43 sur le marché expédition, avec des paquebots d'une capacité de 208 lits bas en moyenne. Ces compagnies sont à la recherche de nouvelles destinations où les grands paquebots ne peuvent escaler.

Les ports de la Côte Vermeille sont à même de développer une destination croisière qui corresponde à la demande du marché mais un certain nombre d'actions sont nécessaires :

- Mise en place d'une gouvernance unique et d'un standard unique d'accueil des paquebots :
 - Certification ISPS des quatre ports d'escale
 - Standard d'accueil identique sur les quatre ports
 - Mise en place de navettes en cas de basculement des escales prévues sur Port-Vendres ou Collioure vers Port-Argelès pour raisons météo
 - Gouvernance des quatre ports afin d'officialiser la recommandation de basculer l'escale initiale sur Port-Argelès en cas de mauvaises conditions météo auprès de la compagnie de croisière
- Promotion de la destination auprès des armateurs et non plus seulement auprès des agents maritimes au travers des salons professionnels, visites auprès des armateurs et organisation d'Eductour ;
- Mise en place d'un Club Croisière afin de sensibiliser les acteurs locaux aux enjeux de la croisière.

6.1.3 FACTEURS D'INFLUENCE : PLAISANCE ET GRANDE PLAISANCE

Comme évoqué préalablement, la zone de chalandise d'un port pour l'essentiel de son activité est étroite, car le choix d'un port est directement conditionné par la localisation de sa résidence principale ou secondaire, en dehors de quelques marchés très ponctuels que des ports très bien desservis parviennent à capter (exemple de la Grande Motte compte tenu de sa proximité avec l'aéroport de Montpellier).

Pour la grande plaisance et l'escale de plaisance traditionnelle, la zone concurrentielle s'élargit considérablement, car ne dépendant plus de la localisation du domicile du propriétaire, mais ces activités restent marginales en termes de recettes d'exploitation directes.

Pour la plaisance résidentielle, génératrice des principales recettes d'exploitation, on peut identifier deux grands facteurs d'influence :

- ***Des facteurs exogènes et donc peu maîtrisables par le port :***
 - Évolution démographique dans la zone de chalandise (nombre et type), qui va conditionner le stock de clients potentiels
 - Evolution des modes de pratique et de consommation dans les domaines du loisir et du tourisme, qui va directement conditionner les modes de consommation du nautisme. Sur ce point, les différents indicateurs témoignent de la persistance d'un modèle de propriétaire, mais probablement dans une tendance baissière et a contrario l'émergence d'un nouveau modèle de clients, plutôt consommateurs et à la recherche d'expériences avant tout.
 - Evolution des produits, avec notamment un enjeu stratégique pour la filière nautique de parvenir à créer des produits plus faciles d'accès et adressant un marché plus large
 - Evolutions réglementaires, notamment sur la question des quotas de pêche de loisirs sur certains poissons, qui a probablement contraint le développement de l'activité en Manche et Mer du Nord

> Le port dispose de peu de marges de manœuvre pour impacter ces évolutions, il doit en revanche les identifier, les mesurer et les accompagner

● *L'évolution du contexte concurrentiel dans le bassin immédiat :*

La création de nouvelles offres d'accueil à proximité peut également générer une concurrence nouvelle. Mais ce risque semble très limité pour Port Vendres qui dispose de solides atouts concurrentiels. L'analyse actuelle de la demande démontre même la situation inverse, Port Vendres capte des bateaux présents dans les ports voisins, à l'attractivité plus réduite.

Le marché de l'escale est également dépendant de l'évolution de l'offre, des modes de pratique et des modes de pratique (notamment la part des bateaux de croisière / day-boats). Le risque concurrentiel pour Port Vendres est limité, là aussi compte tenu de ses atouts différenciants par rapport aux ports voisins. Le seul risque est lié à l'érosion des pratiques de croisière.

Pour la Grande Plaisance, des facteurs exogènes peuvent également être identifiés, mais sur un périmètre très large :

- Evolutions conjoncturelles et sociétales et impact sur le marché du luxe
- Développement de nouveaux bassins de navigation concurrents à l'étranger
- Appétence générale pour ce marché de niche ...

Ces évolutions sont très difficiles à situer.

Des facteurs liés à l'évolution du bassin de navigation sont également susceptibles d'impacter la fréquentation de Port Vendres :

- Le développement de l'offre et des fréquentations en Méditerranée, va générer des flux augmentés et donc un potentiel d'accroissement de l'escale à Port Vendres
- Le développement de l'activité en Occitanie (Sète, ...) peut également offrir à terme des opportunités pour structurer une image de destination Grande Plaisance pour l'Occitanie, en complémentarité des hot-spots existants

6.1.4 FACTEURS D'INFLUENCE : PECHE

Le principal facteur d'influence de la dynamique de l'activité pêche à Port Vendres est la capacité biotique de l'environnement. Cette capacité d'accueil de biomasse peut varier en fonction de l'environnement naturel et de potentielles interactions anthropiques (pollution notamment). Cette capacité théorique d'accueil des populations halieutiques semble avoir diminué en Méditerranée, notamment à cause de la diminution des apports de matière organique et minérale provenant des bassins versants (Rhône principalement). Bien que les prélèvements par pêche aient diminué, les biomasses de poissons bleus restent à des niveaux bas et leur croissance est affaiblie.

Pour construire cette analyse, ont été prises en compte les évolutions entre le début du XXe siècle et les années 1960 puis celles entre 1960 et 2019. Les facteurs ayant influencé l'évolution de l'activité de pêche à Port-Vendres peuvent être modélisés dans la figure suivante.

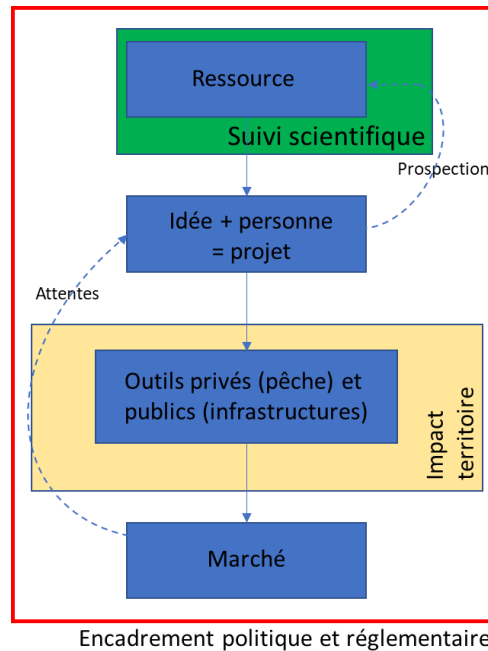


Figure 19 : Schématisation des relations entre les différents facteurs d'influence de la pêche port-vendraise (Source Via Aqua 2019)

La pêche port-vendraise est soumise aux facteurs d'influences suivants. Ces facteurs sont partiellement interdépendants :

- La disponibilité de la ressource : De nombreux changements dans la pêche port-vendraise ont été impulsés par la disponibilité d'une nouvelle ressource ou la raréfaction d'une autre.
- L'existence de projets individuels : La profonde modification de la pêche port-vendraise dans les années 60 semble due à un groupe de rapatriés d'Algérie, possédant une compétence, une idée, et la motivation entrepreneuriale pour développer le projet de tester une nouvelle technique de pêche au poisson bleu. Ces entrepreneurs ont dû développer la technique et prospecter pour s'assurer de la disponibilité de la ressource.
- L'existence ou la création d'outils et d'infrastructures : Pour développer ce projet, il a fallu créer des outils adéquats, tant par des investissements privés (construction de lamparos) que publics (investissements collectifs, quais, criée...)
- Les débouchés du marché : Le marché a dû s'adapter à cette nouvelle offre, trouver des débouchés et mettre en place des réseaux de distribution. Le marché a également pu faire remonter des informations aux porteurs de projet pour modifier leur offre.
- L'impact sur le territoire et l'acceptabilité des projets : Les projets et investissements collectifs ont un impact important sur la structuration du territoire, son organisation et son attractivité. L'acceptabilité du développement d'une activité nouvelle par le territoire est également un facteur d'influence car ce dernier peut avoir un rôle très positif (soutien, financement) ou négatif (refus d'implantation, recours juridiques...).
- Les politiques et réglementations : Les activités de pêche, de la capture à la mise en marché, sont réglementées. Ces réglementations et politiques publiques permettent de garantir la durabilité des activités. Ainsi, les changements et évolutions doivent être faits dans le cadre existant ou bien le faire évoluer.

Tous ces facteurs influencent la pêche port-vendraise. Aujourd'hui les deux facteurs de variation les plus puissants sont les variations de la ressource et de la politique commune des pêches.

6.1.5 FACTEURS D'INFLUENCE : TOURISME ET ACTIVITES LOCALES

Outre le contexte national et international relevant des domaines du pouvoir d'achat et de la confiance, extérieur aux possibilités d'action des acteurs du territoire, les principaux facteurs d'influence sur les filières locales sont les suivants :

- La qualité maintenue et renforcée des milieux terrestres et marins,
- La diversité et la valorisation des sites patrimoniaux,
- La qualité des aménagements répondant aux besoins d'accueil des publics,
- La diversité des activités proposées et leur capacité à répondre aux attentes des touristes et visiteurs,
- La faculté à accompagner les projets de développement des opérateurs locaux et à favoriser leurs innovations,
- L'existence d'un cadre crédible (schéma directeur, programme, schéma, dispositif, etc.) où les acteurs locaux peuvent inscrire leurs actions à long terme.

6.2 ANALYSE SWOT

6.2.1 ANALYSE DE L'OFFRE

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Acteurs portuaires compétents et concernés• Climat social apaisé• Infrastructures et équipements adaptés au trafic fruit (proximité quais/frigos)• Faible entretien des profondeurs• Présence d'un parc conteneur reefer,• Forte disponibilité du quai principal (78%), pas d'attente des navires	<ul style="list-style-type: none">• Accès nautique limité à des navires de 150 m et tirant d'eau de 8m,• Seuls 2 postes à quai utilisables,• Faible longueur du quai de la République,• Espaces portuaires fortement contraints (manutention, stockage, circulation...), très faibles capacités d'extension• Distance très faible entre le bord à quai et les entrepôts, ne permettant pas l'utilisation correcte de grues mobiles,• Organisation des quais peu adaptée aux navires non grésés ou la séparation des trafics (fret/pax par ex)• Entrepôts frigorifiques adaptés au déchargement des palettes des navires, mais pas au cross-docking,• Accès terrestres uniquement routiers aujourd'hui• Manque de surface terrestre disponible pour des nouveaux terre-pleins.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Convention Ville-Port• Embranchement ferroviaire	<ul style="list-style-type: none">• Ports concurrents proposant des infrastructures de standard plus important

6.2.2 ANALYSE DE LA DEMANDE PAR FILIERE

Filière Fruits et légumes

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Positionnement géo-logistique stratégique de Port-Vendres • Ecosystème formé avec Perpignan St-Charles • Savoir-faire • Spécialisation « à taille humaine » • Climat social apaisé • Logistique Cie Fruitière intégrée et maîtrisée • Marché F&L « mature » 	<ul style="list-style-type: none"> • Monoactivité F&L du port • Aléas de production possibles dans les pays d'origine • Dépendance à la Cie Fruitière • Déséquilibre des trafics • Mode ferroviaire absent sur Port-Vendres
Opportunités	Menaces
<p><u>MAROC</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Appétence de certains producteurs importateurs pour une liaison ro-ro depuis le Maroc • Forte augmentation de la production marocaine, diversification des produits et de meilleure qualité • Augmentation de la valeur des produits • Reconfiguration de plusieurs offres ferroviaires en Catalogne (TCRR, AF, conventionnel) <p><u>AFO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de fret retour en produits sous température contrôlée mais qui reste relativement limité (viande, pharmacie) • Potentiel d'autres fret conteneurisable émis notamment par la Haute-Garonne à destination des pays desservis par la CF 	<ul style="list-style-type: none"> • Incertitude vis-à-vis de la stratégie de la Compagnie fruitière dans un contexte de conteneurisation croissante, • Fort dynamisme du secteur routier pour des solutions directes 100% camion vers PF de grande distribution • Forte concurrence potentielle d'autres ports (Marseille, Barcelone, Tarragone, Sète, ...) • Instabilité politique de certains pays d'import africains

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • La demande existe vers les Baléares et l'Afrique du Nord : ancienne ligne existante, et progression des trafics passagers dans les ports encadrants Barcelone et Sète • Le service peut être rentable, à l'instar de la liaison Tanger 2004-2005 	<ul style="list-style-type: none"> • L'activité Passager est arrêtée depuis 2005 • Les différents marchés, Passagers et Marchandises, ne sont pas forcément compatibles en termes de gestion dans le port • Trouver un opérateur qui s'engage n'est pas évident, sans avoir amorcé de travaux et/ou sans étude de marché précise • Des services de Douanes / Sécurité sont à mettre en place à l'embarquement/débarquement • Cohabitation des activités / Pb si horaires non respectés • Longueur maximale des navires 155 mètres
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Ligne ro-pax : ligne passagers compatible avec un marché de contre-saison (fret en hiver, passager été) • Liaison dans l'espace Schengen => sans contrôle à mettre en place (ex. Baléares) • Ferries plus rapides, alimentés à l'hydrogène ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Comment faire cohabiter les activités en cas de difficultés (ex, retard d'un navire) • Organisation du stationnement et des cheminements piétons au sein du port • L'offre aérienne représente une concurrence réelle sur le périmètre • Forte concurrence des ports de Sète et de Barcelone en plein expansion

 **Filière autre fret (roulant, conteneurs)**

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Fenêtres d'écales disponibles au port entre deux escales CF• Proximité de la plateforme Renault du Boulou• Assez bon positionnement de Port-Vendres en transit time maritime avec les pays du Maghreb	<ul style="list-style-type: none">• Faibles surfaces de stockage• Trafics nouveaux et volatiles (Corsica Linea)
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Autres véhicules de loueurs pouvant être réceptionnés• Recherche de diversification de la part de Corsica Linea• Marché d'occasion espagnol• Potentiel de fret diversifié majoritairement en origine/destination de la Haute-Garonne avec les pays du Maghreb (équilibre des flux avec la Tunisie notamment) et les pays desservis à la descente par la Compagnie Fruitière• Diversification des origines-destinations atteignables depuis Port-Vendres suite à la probable évolution de la desserte vers des feeders conteneurs avec escale à Tanger.	<ul style="list-style-type: none">• Ports concurrents avec des capacités de stockage sur terre-pleins supérieures pour le fret roulant• Concurrence portuaire de Barcelone et Sète pour la desserte de la Haute-Garonne

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Marché de la croisière en forte croissance avec, en particulier un grand nombre de paquebots de faible capacité en construction (Marché expédition & luxe), • Destination à fort potentiel touristique 	<ul style="list-style-type: none"> • Les ports de la Côte-Vermeille sont avant tout des destinations d’escales sur rade compte tenu des limites du port de Port-Vendres et de la dimension croissante des paquebots. L’aléa météo est donc à prendre en compte • Offre touristique à développer • Absence d’ISPS dans les 3 autres ports de la Côte Vermeille et d’infrastructures d’accueil • Amélioration des standard touristiques nécessaires compte tenu de l’exigence des croisiéristes sur ces marchés de niche
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Développer un standard d’accueil commun sur les quatre ports de la Côte Vermeille et une gouvernance commune afin de permettre un basculement automatique des escales vers Port-Argelès en cas de conditions météo défavorables • Initier la promotion auprès des armateurs au travers des salons professionnel, visites aux armateurs et Eductours • Développement d’un Club de la croisière afin de communiquer sur la croisière auprès des acteurs locaux. Le but est d’une part d’améliorer les standards d’accueil mais aussi les retombées économiques pour les acteurs locaux • Un intérêt à envisager des synergies de collaboration (Promotion...) avec Sète 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence des ports de Palamos et de Roses

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Proximité immédiate des zones de navigation et de mouillages les plus qualitatives • Qualité de l’abri et accessibilité du port • Capacité à accueillir des grandes unités (situation rare en Occitanie) • Qualité du site : commerces, architecture ... • Une offre en services de base assurée (sauf carburant) • Filière professionnelle suffisante et diversifiée • Présence du Parc Marin 	<ul style="list-style-type: none"> • Une forte présence de la voiture autour des quais qui pénalise la qualité de l’escale • Un possible déficit de gestion qui a généré des situations conflictuelles, notamment dans l’attribution des places (mais des perspectives encourageantes) • Une gestion peu pro-active et pas suffisamment orientée sur les services • Un déficit de services et d’offres, notamment dans la manutention et le stockage à terre • Un déficit d’image et d’offre pour capter la Grande Plaisance en dehors de l’escale
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • De Marché : Des perspectives de fréquentation favorables (attraction des bateaux des ports voisins) • L’émergence de nouvelles formes de consommation et de pratique, avec une réelle capacité à se positionner dessus (Boat-Clubs ...) • De sites : Le secteur de la criée offre un potentiel de développement réel • De complémentarités avec les ports structurants situés à l’est (Canet, Argelès ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erosion des marchés traditionnels de la plaisance (mais Port Vendres sera touché après les autres compte tenu de son attractivité) et réelle inconnue sur les évolutions à venir (en termes de volume de pratique et de modes de consommation, avec notamment une interrogation sur le modèle du propriétaire) • Activité de yachting parfois perçue négativement par les populations locales rcf. Exemple de Sète)

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Culture forte et historique de la pêche à Port-Vendres • Positionnement central de la pêche au sein de la ville • La marque « Golion » participe activement à la promotion des produits de la pêche • Infrastructures portuaires existantes : quais, pontons, « wagons » de vente directe • Bonne adaptation des services du concessionnaire. La charnière entre les deux gestionnaires (CCI 66 et CCI 10) fonctionne bien • La ramasse est organisée (oct. 2019) pour une vente à Port la Nouvelle • Volonté du concédant de développer la vente directe, emblématique à Port-Vendres • Quelques producteurs visionnaires promeuvent le modèle de petite pêche polyvalente considérée comme durable. Vision commune au niveau régional et local sur la promotion de la petite pêche. Volonté du SPMO (Syndicat des Petits Métiers d'Occitanie) de créer une OP dédiée • Dissémination des bateaux sur le linéaire de quai : permet une vente directe en divers points de la ville • Moyenne d'âge relativement faible des patrons de petits métiers (bien que 3 ou 4 devraient partir prochainement à la retraite) • Réactivité de la gestion locale de la ressource (exemple du poulpe) 	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamique négative (morosité) de la pêche à la suite de la crise de 2008. Pour beaucoup d'acteurs « il n'y a plus de pêche à PV » • Faible coopération et tension entre pêcheurs (intra et inter métiers) • Très faible probabilité de retour de chalutiers traditionnels (dynamique globale Méditerranée) • Faible activité touristique comparativement aux ports voisins (Collioure) • Ressources halieutiques très fragilisées (bleu, blanc) • Faible suivi scientifique de la ressource • Vieillesse de la flottille de petits métiers • Manque de rentabilité des petits métiers polyvalents pourtant bien adaptés au contexte de ressource comme de marché (VD) • Utilisation de la criée pour des usages non prévus initialement (stockage, ramendage...) • Implication insuffisante des restaurateurs locaux pour la promotion et la vente des produits de la pêche port-vendraise • Dissémination des bateaux sur le linéaire de quai : baisse d'attractivité du centre-ville, possibles nuisances sur les lieux les plus touristiques. Partage des usages sur le linéaire de quai participant à une faible lisibilité
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Tendance de marché favorable au produits locaux, de saison, artisanaux et des circuits courts • Différenciation et valorisation des produits de petite pêche (GOLION, label Pêche Durable, OP en création) • Valorisation de l'identité pêche du territoire, notamment au niveau touristique Développement d'une offre commune « La 	<ul style="list-style-type: none"> • Raréfaction des ressources (bleu, blanc, céphalopodes) • Déséquilibre croissant de l'écosystème marin et de la qualité du milieu marin méditerranéens (pollution notamment) • Réglementations en cours sur le chalut en Méditerranée → possibilité d'un nouveau plan de sortie de flotte • Sensibilité des senneurs thoniers aux cours mondiaux du thon rouge

<p>pêche port-vendraise » à destination des restaurateurs et poissonniers locaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la visibilité de la vente directe (communication, organisation...) • Stabilisation de la flotte petits métiers (voir très légère augmentation via la reconversion d'une part des anciens équipages de chalutiers) • Potentielle augmentation de la ressource de certaines espèces (à dire de pêcheur, à confirmer) : merlus, maquereaux • Retour non exclu du poisson bleu, force de Port-Vendres • Potentielle activité à long terme sur le poulpe, conditionnée à la gestion durable de cette ressource • Mise en place de plans de gestion européens pour reconstruire les stocks • Une réflexion sur le chalutier du futur, adapté aux conditions d'exploitation de la zone. • La zone de l'ancienne criée pourrait être réaménagée pour la pêche et d'autres activités 	<ul style="list-style-type: none"> • Potentielle fuite de patrons vers des ports voisins (St Cyprien) • Vieillesse et diminution de la population de Port-Vendres
---	---

 **Activités touristiques**

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Un port vivant (commerce, pêche) valorisation du patrimoine maritime, • Un terroir de caractère aux multiples couleurs, une côte rocheuse découpée et une réserve marine, • Une offre variée d'activités culturelles, de loisirs et sportives 	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces très contraints et circulations difficiles • Contraintes liées à l'organisation du port de plaisance • Peu de concertation au sein des filières • Interrogations relatives aux capacités de développement du secteur de la plongée
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Un programme d'actions concertées pour assurer l'interface Ville-Port • L'attrait du public pour le monde de la mer • Des opérateurs dynamiques et innovateurs • Le potentiel du secteur de l'ancienne criée 	<ul style="list-style-type: none"> • Vieillesse de la population, • Difficultés des métiers de la pêche • Retards pris dans les aménagements du port de commerce • Difficultés éventuelles à concrétiser le projet Interface Ville-Port • Dynamisme des filières localisées en Costa Brava

6.3 DEFINITION DES MODALITES ENVISAGEES POUR EVITER LA REALISATION DES RISQUES OU EN REDUIRE LEURS EFFETS

6.3.1 FILIERE FRUITS ET LEGUMES

Evaluation des risques

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
1	Conteneurisation	La part du transport maritime par navire conventionnel réfrigéré s'effondre au profit de la conteneurisation. Elle était de 48% en 2007 pour 18% en 2017. Il est probable que le transport maritime de fruits et légumes soit 100% conteneurs dans une échéance de 3-5 ans.	Fort
2	Désengagement de la Compagnie Fruitière	La Compagnie Fruitière assure la grande majorité des flux et de l'activité de Port-Vendres. Son départ aurait des conséquences importantes sur le port, si l'activité n'était pas compensée par d'autres trafics. Le risque d'un transfert d'activité vers un port comme celui de Marseille, siège de la Compagnie et capable d'accueillir sans contrainte de grands porte-conteneurs est réel. Mais la Compagnie assure par ailleurs être satisfaite de son activité à Port-Vendres. Un éclairage au plus haut niveau de décision au sein de la Compagnie Fruitière sur sa stratégie et sa volonté de pérenniser ou non son implantation à Port-Vendres est souhaitable.	Fort
3	Concurrence des autres ports de commerce	De manière générale, il y a une concurrence potentielle de tous les ports qui accueillent des lignes régulières porte-conteneurs équipées de prise reefer. Concernant le trafic conteneur excepté Toulon, tous ces ports peuvent opérationnellement être des concurrents. Concernant les palettes frigo, Vado, Anvers, Bilbao, Koper, Tarragone et Algesiras peuvent opérationnellement concurrencer le port de Port Vendres. Les ports plus proches comme Sète, Marseille ou les ports espagnols (Barcelone) disposant d'un savoir-faire sur la filière fruits et légumes, sont potentiellement concurrents.	Moyen
4	Aléas de production dans les pays africains	Le marché de la banane est soumis à des aléas qui peuvent être climatiques (tempêtes aux Antilles, inondations en Afrique...), politique et sociaux (agitation sociale au Cameroun dans la partie anglophone en 2016,...) ou sanitaire (champignons résistants endommageant les bananiers). Il y a toujours un risque de baisse annuelle de la production et donc des trafics. Néanmoins, selon les spécialistes de la filière, ces aléas sont anticipés à l'échelle mondiale : le marché de la banane est un marché international en surproduction structurelle.	Modéré
5	Compétitivité du secteur routier	Pour les trafics depuis le Maroc, l'amélioration du passage du détroit de Gibraltar grâce aux aménagements du port de Tanger Med ont fait progresser la compétitivité des relations tout route depuis Agadir. Bien qu'il soit plus cher que le transport maritime, le transport routier reste plus compétitif car il est plus rapide de bout en bout. Le transit time est un paramètre majeur de la filière fruit et légume. Le marché des fruits rouges, en développement, est particulièrement sensible au temps d'acheminement.	Fort
6	Harmonisation des droits de douane entre la banane	Les importations vers l'UE de bananes depuis la zone Afrique Caraïbe Pacifique bénéficient d'une franchise de droits de douane. Mais depuis 2012 les importations dans l'UE depuis la	Moyen

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
	africaine et la banane dollar	zone Amérique deviennent aussi avantageuses : réduction progressive des droits de douane au moins jusqu'en 2022. L'avantage douanier de la banane africaine est donc moins fort. Il est néanmoins difficile d'en mesurer l'impact sur les volumes importés.	
7	Remise en cause du régime douanier privilégié pour les importations de tomates marocaines	Le Maroc bénéficie d'un régime douanier privilégié européen qui l'autorise à importer dans l'Union Européenne 240 000 tonnes annuellement à des conditions particulières : prix d'entrée inférieur au marché et exonération des droits de douane. Au-delà des 24 000 t le tarif douanier reste inférieur au tarif douanier commun. Ce régime privilégié favorise les trafics.	Faible
8	Baisse d'influence du Marché Saint-Charles et du savoir-faire régional	Saint-Charles est le premier marché fruits et légumes en Europe, bénéficiant d'un positionnement géologique unique et d'un savoir-faire reconnu. C'est l'un des éléments clés d'un écosystème logistique riche de prestataires spécialisés et performants et animé notamment par le Cluster Occitanie.	Faible

Mesures à mettre en œuvre

	Nature du danger	Proposition de mesures à mettre en œuvre pour :		
		Eviter	Réduire	Compenser
1	Conteneurisation		<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la capacité de stockage des conteneurs reefers, Adapter les entrepôts frigorifiques au cross docking (entrepôts longs et fins avec d'un côté des quais camions portes conteneurs et de l'autre des camions frigo idem Dunkerque) Libérer de l'espace bord à quai pour permettre la mise en place de grues mobiles (au moins 25 mL). 	Prospecter sur des nouveaux trafics non conteneurisés
2	Désengagement de la Compagnie Fruitière		Se rapprocher de la Compagnie Fruitière et prendre connaissance de sa stratégie au plus haut niveau de décision Engager une réflexion sur la possibilité d'engager la CF dans le projet de développement du quai Dezoums (gestion, investissement...)	
3	Concurrence des autres ports de commerce	Harmoniser la gestion des ports de l'Occitanie Définir les segments d'activités sur lesquels les ports		

		Proposition de mesures à mettre en œuvre pour :		
	Nature du danger	Eviter	Réduire	Compenser
		sont concurrents et ceux sur lesquels ils sont partenaires		
4	Aléas de production dans les pays africains			Diversifier les trafics d'importation
5	Compétitivité du secteur routier			Travailler avec les importateurs du Marché St-Charles présents au Maroc (Azura,...) pour évaluer la faisabilité d'une relation ro-ro (critères à examiner : volumes remis, transit-time,...)
6	Harmonisation des droits de douane entre la banane africaine et la banane dollar		Mettre en place une veille sur la réglementation des régimes douaniers	
7	Remise en cause du régime douanier privilégié pour les importations de tomates marocaines		Mettre en place une veille sur la réglementation des régimes douaniers	
8	Baisse d'influence du Marché Saint-Charles et du savoir-faire régional	Renforcer les moyens du cluster Occitanie		

6.3.2 PLAISANCE

De la même manière, l'offre portuaire garantie, dans les conditions actuelles de fonctionnement, un niveau de service "de base" suffisant, notamment dans la mesure où des ports structurants proches proposent les compléments techniques, commerciaux et professionnels suffisants. Les conditions de fonctionnement actuelles du port peuvent donc être jugées satisfaisantes, d'autant plus que le principal facteur d'attractivité du port est sa localisation dans son bassin son cadre urbain et paysager et ses conditions d'accès nautiques, permanentes et dimensionnées pour les plus grandes unités.

Néanmoins, des actions sont à prévoir à *minima* pour pallier les dysfonctionnements relevés et structurer une offre de service qui soit cohérente avec l'extraordinaire qualité du site.

Ces pistes de progrès peuvent ainsi être résumées :

- Nécessité d'un projet global intégrant l'ensemble des composantes du développement : services, aménagement, paradigme de gestion et rôle du gestionnaire
- Qualifier les abords du port : espaces publics, cheminement, place de la voiture ...
- Développer les services (accompagnement des clients, conciergerie ...) avec une nécessaire montée en gamme dans la partie technique (engins de manutention, espaces de travail, etc.)
- Déployer de nouvelles offres de consommation : Boat-club, ... en lien ou pas avec les professionnels
- Mettre en place des actions de promotion du port, notamment pour capter des grandes unités en transit entre les Baléares et la Riviera

- Changer de « manière de gérer », d'une logique de gestion de places vers les services et la personnalisation de l'offre (et avec davantage de rigueur pour éliminer les situations conflictuelles existantes et « passifs de gestion » contraignants)

La non mise en œuvre de ces actions présenterait un risque de perte d'attractivité progressive et surtout de non positionnement sur les dynamiques de développement en cours à l'échelle nationale. Mais ce risque n'existe pas réellement à court terme.

De la même manière, une stratégie pro-active, dont le contenu sera très dépendant de l'évolution des autres filières, peut également s'envisager, en augmentant et diversifiant l'offre d'accueil.

6.3.3 FILIERE PECHE

● *L'affaiblissement de la filière halieutique port-vendraise pouvant conduire à sa disparition constitue l'hypothèse sur laquelle une analyse des risques a été conduite.*

La filière, depuis le milieu maritime dans lequel elle opère jusqu'à la mise en marché finale des produits de la pêche peut être exposée à trois catégories de dangers sur lesquelles ses marges de manœuvres sont variables :

- Dangers d'origine environnementale
- Dangers d'origine anthropique
- Dangers d'origine économique.

A chaque étape de la chaîne de production, les dangers spécifiques ont été identifiés, et décrits à dire d'expert par leur gravité potentielle et leur probabilité d'apparition. Une analyse détaillée des risques et des parades est présentée en annexe. Cette analyse détaillée met en évidence la fragilité de la pêche dans son écosystème, notamment via les risques de dégradation de l'environnement (réchauffement, pollution, modification de la ressource), des risques relatifs au capital humain (manque de main d'œuvre, baisse des revenus, qualité du travail) et des risques liés aux évolutions économiques de la filière (énergie, cours mondiaux, investissement...).

● *Lors des entretiens et de l'analyse des besoins d'aménagement ont été identifiés / demandés par les acteurs portuaires*

Dans le cadre du PROEPP, une première liste de besoins a été établie pour Port Vendres.

- Mettre en place une tour à glace secondaire pour les petits métiers hors saison des petits pélagiques (projet 2020).
- Mettre en place une nouvelle pompe d'avitaillement pour seconder la station actuelle (Coopérative maritime)
- Optimiser les équipements à quai dédiés aux petits métiers pour améliorer la prise en charge des produits et la sécurité des professionnels lors des débarquements ; mise en place d'une dizaine de potences individuelles pour le débarquement à quai

● *Propositions d'aménagement du port de pêche de Port-Vendres*

Un réaménagement portuaire permettrait de rationaliser l'espace dédié à la filière pêche et de dégager un potentiel de développement pour la ville. Ce réaménagement pourrait prendre la forme suivante :

- Destruction de l'ancienne criée, surdimensionnée (70% d'occupation du sol)
- Construction en lieu et place de l'ancienne criée d'un petit bâtiment en deux parties de 400 m² environ permettant :
 - Installation d'une chambre froide de 150m² et d'une zone de travail 150m² pour le stockage du poisson bleu
 - Installation d'une zone réfrigérée de 100m² pour le stockage poisson blanc par les petits métiers
 - Sécurisation de la zone : périmètre clôturé avec contrôle d'accès par badge
 - Mise en place d'un contrôle vidéo à l'intérieur du bâtiment
 - Installation d'une petite machine à glace 3t/j avec demande par carte + contrôle vidéo, avec 2 silos orbitaux et 2 machines (en cas de panne ou en période de maintenance)
 - Installation d'une grosse unité de glace (10t/j) pour lamparos et pélagiques et pour le chalutier actuel. (16m² au sol, 7m de haut)
 - Rénovation des 2 quais très endommagés
 - Délimitation d'une zone clôturée de 150m² pour gerber les palettes d'emballages
 - Délimitation d'un espace de stockage d'appareils de pêche

Ces opérations libéreraient 70% de l'espace foncier pour divers projets : port à sec, maintenance / refit, aquaculture, etc.

L'objectif est bien entendu technique et économique, mais aussi psychologique, car en faisant du neuf, on améliore l'attractivité du port pour les jeunes producteurs et l'on fait disparaître ce qui symbolise aujourd'hui les difficultés passées de la pêche port-vendraise. Une façon efficace de tourner la page et regarder l'avenir.

• *D'autres pistes de travail, non directement liées à l'aménagement portuaire ont été abordées et analysées.*

• Gestion durable de la ressource.

La requalification du port de pêche de Port-Vendres doit tenir compte de la notion du partage de l'espace maritime intégrant les zones de pêche par métier décidées par les prudhommes mais également les autres utilisations possibles de cet espace maritime et en particulier le projet éolien et le Parc National Marin en tant que tant que ZPF (Zone de Protection Forte).

Sur le moyen – long terme, des projections d'apport de produits de la pêche devront intégrer l'évolution de ces projets.

Par ailleurs, gestion de la ressource et aménagement de l'espace portuaire sont interdépendants, ce dernier pouvant être un facteur de régulation de la ressource.

Ainsi, dans le cas du poulpe, il serait intéressant de concevoir l'espace portuaire avec une contrainte de surface au sol permettant de limiter l'effort de pêche soit un espace au sol défini par :

- La capacité de stockage de 20 palox de pots à poulpe maximum
- La capacité de stockage d'un nombre limité de bacs à filets
- Un linéaire de quai dédié pour limiter le nb de bateaux.

Enfin, une réflexion sur le chalutier du futur serait urgente pour mieux adapter les navires de demain au mode de pêche journalier et à l'objectif de qualité des captures débarquées et de rentabilité des entreprises.

- **Relève – Métier :**

L'enclavement du port de Port-Vendres et sa moindre attractivité touristique nécessite d'accentuer les moyens humains dédiés à la filière pêche afin de fixer les marins sur ce port.

Les professionnels appellent de leurs vœux une facilitation des procédures administratives : un aller-retour à Sète ou Perpignan pour les visites médicales ou d'autres formalités représente par exemple une perte de temps considérable. Mettre en place deux fois par an une permanence médicale dans chaque port simplifierait la vie des pêcheurs.

- **Renforcement de la vente sous criée :**

Les criées apportent, contre paiement de taxes criées par pêcheurs et premiers acheteurs, un service de mise en marché des produits de la pêche à un prix représentatif de la situation de marché au jour le jour. Cette première mise en marché garantit la justesse du prix obtenu et assure un revenu régulier au pêcheur.

A l'inverse, une criée doit proposer des volumes suffisants à la vente pour attirer un nombre significatif d'acheteur et permettre un déroulement optimal des ventes aux enchères et la maximisation de la valeur facturée.

Il est donc important que les pêcheurs « jouent le jeu » et livrent une part significative de leur pêche en criée.

Or on observe parfois à Port-Vendres une préférence de certains patrons de pêche à vendre sur le marché export (Espagne) la majeure partie de leur pêche. Une part des volumes de pêche chalutière dirigée sur la criée de Port la Nouvelle permettrait pourtant de massifier les apports et la logistique entre Port-Vendres et Port-la-Nouvelle et renforcer ce lien logistique et commercial entre les deux ports.

- **Mutualisation des criées d'Occitanie :**

Le maillage des points de débarque et la mutualisation de certains outils et savoir-faire est possible entre criées d'Occitanie sur de nombreux points :

- Approvisionnement de glace (en cas de panne)
- Partage de personnel (malade ou en congé)
- Codification / harmonisation ETPQ
- Achat de matériel
- Négociation de contrats de maintenance,
- Etc.

L'idée d'aboutir à un catalogue commun n'est pas exclue et donnerait une visibilité forte des apports d'Occitanie sur le marché français et européen par le biais de la vente à distance.

- **Pescatourisme et dégustation à la cabane :**

Le modèle de petits métiers polyvalents, aussi durable et attractif soit-il, souffre d'un manque de rentabilité et nécessite de maximiser la valeur extraite du kg de poisson pêché.

Ceci peut conduire le producteur à multiplier ses « casquettes » et adjoindre à la pêche des activités de pescatourisme et de dégustation : le client embarque, participe à la capture du poisson qu'il dégustera dès sa débarque à la cabane du pêcheur.

Ce modèle économique, bien que très chronophage pour le pêcheur, permet de valoriser sa pêche jusqu'au bout et en particulier les espèces secondaires (maquereau, mullet, merlu, merlan) sur

lesquelles les marges peuvent être plus intéressantes, et fournit en période touristique un complément de revenus non négligeable.

Un label de dégustation pourrait être développé, en définissant un cahier des charges compatible avec le cadre réglementaire de la dégustation.

Un modèle de zone individuelle de débarque et de vente directe au consommateur et de dégustation peut par ailleurs être proposé comme suit :

- Linéaire de quai (10 à 15 m par bateau) équipé d'une potence de déchargement
- Magasin : 100m² au sol, intégrant :
 - Chambre froide
 - Sanitaires
- Etal de vente :
 - 2m x 1m
 - Lave main à pied
 - Douchette sanitaire
- Espace de travail entre le bateau et l'étal
- Dalle de stockage couverte, protégée du soleil ce qui réduit l'usure du matériel (effet des UV sur les filets et leur remplacement tous les deux ans plutôt qu'annuellement).

- **Aquaculture :**

Une réflexion sur le développement de l'aquaculture en mer sur la zone de Port Vendres devra tenir compte des contraintes suivantes :

- Le trafic maritime de bateaux de taille importante, lié au commerce des fruits et à la fréquentation du port par deux thoniers senneurs limite les zones disponibles et peut provoquer des nuisances pour l'élevage
- A l'inverse, un élevage de poisson à proximité immédiate d'une côte densément habitée peut être considéré comme une nuisance visuelle et environnementale par les riverains.

L'aquaculture à terre pourrait être considérée dans le cadre d'un réaménagement de la zone de la criée. Cette zone d'un demi-hectare environ, bord à quai, pourrait éventuellement accueillir une écloserie ou un élevage en eau recirculée dont l'impact environnemental est maîtrisé.

Cette aquaculture ne devra pas venir en concurrence avec les produits de la pêche locale, qu'il s'agisse de l'espèce aquacole élevée ou de la saisonnalité de production.

Une partie de cette production pourrait être vendue sous criée, l'autre partie pouvant approvisionner le marché de vente directe ou l'export.

7. ANNEXES

7.1 SERVICES MARITIMES SOUS TEMPERATURE CONTROLEE ENTRE L'AFRIQUE DE L'OUEST (MAROC COMPRIS) ET L'EUROPE

Consortium/vessel operators Slot charterers	Service name or code (by carrier) Trade lane	ships (by carrier) Frequency	Tot cap (TEU) Avg cap (TEU)	# plugs Avg plugs
CMA CGM, Cosco Shipping, Maersk, NileDutch	ASAF/WAX4/FEW6/FEWA	12 (6/1/3/1/1)	100,500	7,900
	(WAF)-SAF-Far East	weekly	8,400	660
CMA CGM, Emirates Shipping Line	Asea Tanzania/ATX	7 (6/1)	18,700	3,000
Cosco Shipping, Evergreen, ONE	Kenya/Tanzania-SEA	weekly	2,700	430
CMA CGM, Maersk Line	AFEX/FEW3	12 (0/12)	53,800	7,000
	(WAF)-SAF-Far East	weekly	4,500	580
CMA CGM, Maersk Line	Asia Mozambique Express/Safari 2	8 (5/3)	19,900	3,200
	Mozambique/East Africa-SEA	weekly	2,500	400
Cosco Shipping, Evergreen, ONE, PIL Hapag-Lloyd	ZAX1/FAX/SAC/FAX	6 (1/2/2/1)	28,000	2,500
	South Africa-Far East	weekly	4,700	410
Cosco Shipping, Evergreen, ONE, PIL Hapag-Lloyd	ZAX2/ASA/SAS/ASA	7 (1/2/3/1)	31,800	3,300
	South Africa-Far East	weekly	4,500	470
Cosco Shipping, Evergreen, X-Press Feeders	EAX 3/AEF/MFX	6 (2/3/1)	25,300	3,100
CMA CGM, Emirates Shipping Line, ONE, SCI	Kenya-Far East	weekly	4,200	520
Cosco Shipping, Gold Star Line	ZAX3/SA1	7 (6/1)	30,200	2,600
	South Africa-NEA	10 days	4,300	370
Cosco Shipping, PIL	EAX1/EAS	6 (4/2)	21,200	2,400
	Kenya/Tanzania-Far East	9-day average	3,500	400
Maersk Line	Safari	10	86,300	12,300
CMA CGM	South Africa-Far East	weekly	8,600	1,230
Maersk Line	Mashariki Express	7	24,300	2,800
	Tanzania/Kenya-Far East	weekly	3,500	400
Maersk Line, MSC, ONE	ASAS/Ipanema/CSW	13 (5/5/3)	117,600	19,700
	Argentina/Uruguay/Brazil-(SAF)-FE	weekly	9,000	1,510
MSC	Africa express	11	117,800	8,400
	(WAF)-SAF-Far East	weekly	10,700	770
MSC	Ingwe	10	90,500	8,100
	South Africa-Far East	weekly	9,100	810
PIL	EA2	9	22,400	3,400
Cosco Shipping	Kenya/Tanzania-Far East	weekly	2,500	380
PIL	MZS	4	7,400	1,100
	Mozambique/East Africa-SEA	11-day average	1,900	280

Tableau 15 : Services maritimes sous température contrôlée entre l'Afrique de l'Ouest (Maroc compris) et l'Europe – Source : Reefer analysis (Dynamar 2018)

7.2 EXPORT DE LA REGION OCCITANIE A DESTINATION DES PAYS DESSERVIS PAR LA CF

Exportations (hors énergie) depuis la région Occitanie vers (en M€)	Maroc	Sénégal	Côte d'Ivoire	Ghana	Cameroun	Total général	%
Produits métallurgiques et métalliques	65,7	3,5	4,1	0,4	1,9	75,5	18,9%
C25E Coutellerie, outillage, quincaillerie et autres ouvrages en métaux	41,3	1,3	0,7	0,3	0,9	44,5	11,1%
C24B Métaux précieux et autres métaux non ferreux communs	23,2	1,2	0,9	0,0	0,2	25,4	6,4%
C25A Eléments en métal pour la construction	0,2	0,8	1,3	0,1	0,1	2,4	0,6%
C24A Produits sidérurgiques et de première transformation de l'acier	0,7	0,0	0,1	0,0	0,6	1,4	0,4%
C24C Travaux de fonderie	0,0	0,0	1,1		0,1	1,2	0,3%
C25B Réservoirs, citernes et conteneurs métalliques ; générateurs de vapeur	0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,5	0,1%
C25C Armes et munitions	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0%
Matériels de transport	34,4	35,5	1,1	0,3	0,7	72,1	18,0%
C30C Aéronefs et engins spatiaux	28,8	33,1	0,1	0,2	0,0	62,1	15,5%
C29A Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques	2,0	1,6	0,9	0,1	0,5	5,1	1,3%
C29B Equipements automobiles	2,5	0,4	0,2	0,0	0,2	3,3	0,8%
C30B Locomotives et autre matériel ferroviaire roulant	0,6	0,4			0,0	1,1	0,3%
C30E Matériels de transport n.c.a.	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1%
C30A Navires et bateaux	0,1	0,0	0,0		0,0	0,1	0,0%
Equipements électriques et ménagers	45,9	4,1	1,6	0,9	2,3	54,7	13,6%
C27B Autres équipements électriques	45,7	4,0	1,5	0,9	2,3	54,4	13,6%
C27A Appareils ménagers	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1%
Produits des industries agroalimentaires (IAA)	27,3	2,7	5,1	1,7	2,0	38,8	9,7%
C10A Viande et produits à base de viande	13,6	0,5	2,7	0,8	0,7	18,3	4,6%
C10D Huiles et graisses végétales et animales	7,2	0,0	0,0		0,0	7,3	1,8%
C10H Autres produits alimentaires	1,5	1,2	0,7	0,1	0,3	3,7	0,9%
C10K Aliments pour animaux	3,1	0,1	0,2	0,0	0,0	3,5	0,9%
C11Z Boissons	0,8	0,4	1,1	0,1	0,6	2,9	0,7%
C10C Produits à base de fruits et légumes	1,0	0,3	0,1	0,0	0,1	1,5	0,4%
C10E Produits laitiers	0,0	0,0	0,1	0,7	0,2	1,2	0,3%
C10G Produits de boulangerie-pâtisserie et pâtes alimentaires	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1%
C10F Produits du travail des grains et produits amylicés	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0%
C10B Préparations base de poisson et de produits de la pêche	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0%
Machines industrielles et agricoles, machines diverses	11,6	2,2	10,3	0,5	2,2	26,8	6,7%
C28A Machines et équipements d'usage général	6,5	0,6	8,1	0,4	1,4	17,1	4,3%
C28D Autres machines d'usage spécifique	3,1	0,6	2,1	0,1	0,5	6,5	1,6%
C28B Machines agricoles et forestières	0,9	0,7	0,1	0,0	0,1	1,8	0,4%
C28C Machines de formage des métaux et machines-outils	1,1	0,2	0,0	0,0	0,2	1,4	0,4%
Textiles, habillement, cuir et chaussures	20,6	1,6	0,4	0,1	0,8	23,6	5,9%
C13Z Produits de l'industrie textile	11,1	1,5	0,1	0,1	0,4	13,2	3,3%
C14Z Articles d'habillement	6,0	0,1	0,1	0,0	0,1	6,4	1,6%
C15Z Cuir et articles en cuir	3,5	0,0	0,2	0,0	0,4	4,1	1,0%
Produits informatiques, électroniques et optiques	14,9	1,1	3,5	0,3	1,1	21,0	5,2%
C26B Ordinateurs et équipements périphériques	6,3	0,3	2,0	0,0	0,3	8,9	2,2%
C26E Instruments de mesure, d'essai et de navigation ; horlogerie	2,8	0,6	0,2	0,3	0,5	4,3	1,1%
C26D Produits électroniques grand public	2,6	0,0	0,1	0,0	0,1	2,8	0,7%
C26C Equipements de communication	1,7	0,2	0,4	0,0	0,3	2,6	0,6%
C26A Composants et cartes électroniques	1,0	0,0	0,1	0,0	0,0	1,1	0,3%
C26F Equipements d'irradiation médicale, électromédicaux et thérapeutiques	0,4	0,0	0,6	0,0	0,0	1,1	0,3%
C26G Matériels optique et photographique ; supports magnétiques et optiques	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0%
Produits chimiques, parfums et cosmétiques	13,5	2,6	2,0	1,1	1,4	20,5	5,1%
C20A Produits chimiques, engrais, plastiques et caoutchouc synthétique	5,4	1,6	0,8	1,0	0,2	9,1	2,3%
C20C Autres produits chimiques, fibres artificielles ou synthétiques	4,0	0,2	0,8	0,1	0,8	5,8	1,4%
C20B Savons, produits d'entretien et parfums	4,1	0,9	0,4	0,0	0,4	5,7	1,4%
Produits en caoutchouc et en plastique, produits minéraux divers	14,4	2,0	0,9	0,5	1,1	18,9	4,7%
C22B Produits en plastique	11,9	1,2	0,4	0,4	0,2	14,1	3,5%
C22A Produits en caoutchouc	1,4	0,7	0,1	0,0	0,6	2,8	0,7%
C23B Autres produits minéraux non métalliques hors verre	0,9	0,1	0,2	0,0	0,2	1,3	0,3%
C23A Verre et articles en verre	0,2	0,1	0,2	0,0	0,1	0,7	0,2%
Produits agricoles, sylvicoles, de la pêche et de l'aquaculture	13,4	1,1	0,9	0,0	0,4	15,8	3,9%
A01Z Produits de l'agriculture et de la chasse	13,1	1,1	0,9	0,0	0,4	15,5	3,9%
A03Z Produits de la pêche et de l'aquaculture	0,2					0,2	0,1%
A02Z Produits sylvicoles	0,1	0,0	0,0			0,1	0,0%
Produits pharmaceutiques	4,1	6,2	4,1	0,0	0,3	14,7	3,7%
C21Z Produits pharmaceutiques de base et préparations pharmaceutiques	4,1	6,2	4,1	0,0	0,3	14,7	3,7%
Bois, papier et carton	6,4	1,3	1,4	0,1	2,3	11,5	2,9%
C17B Articles en papier ou en carton	4,3	1,1	1,3	0,1	1,6	8,4	2,1%
C16Z Bois, articles en bois et en liège ; vannerie et sparterie	1,9	0,2	0,0	0,0	0,0	2,1	0,5%
C17A Pâte à papier, papier et carton	0,1	0,0	0,1	0,0	0,7	0,9	0,2%
C18Z Travaux d'impression et de reproduction	0,0					0,0	0,0%
Produits manufacturés divers	4,2	1,1	0,6	0,2	0,7	6,7	1,7%
C32C Articles de sport, jeux et jouets, autres produits manufacturés n.c.a.	1,1	0,8	0,4	0,1	0,3	2,8	0,7%
C32A Articles de joaillerie et bijouterie ; instruments de musique	1,5	0,1	0,0		0,0	1,7	0,4%
C32B Instruments et fournitures à usage médical et dentaire	0,9	0,1	0,1	0,0	0,2	1,4	0,3%
C31Z Meubles	0,6	0,1	0,1	0,0	0,1	1,0	0,2%
Total général	276,4	64,9	35,9	6,1	17,3	400,6	100,0%

En orange : Produits > 2M€

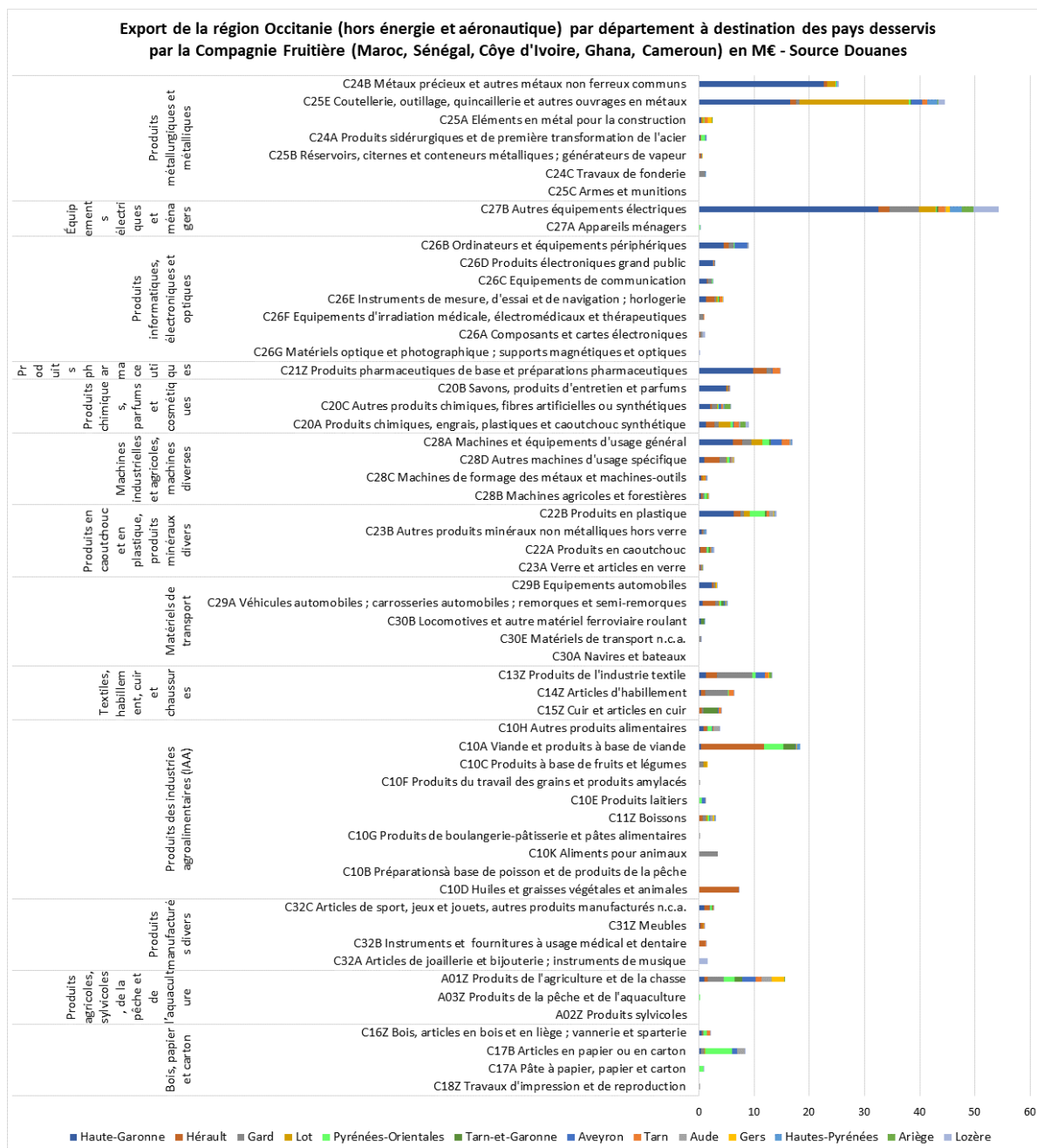
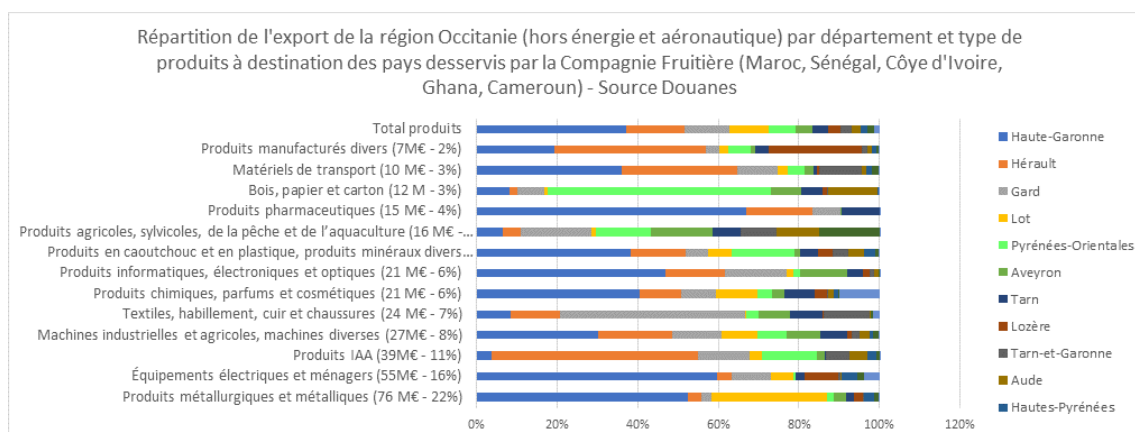
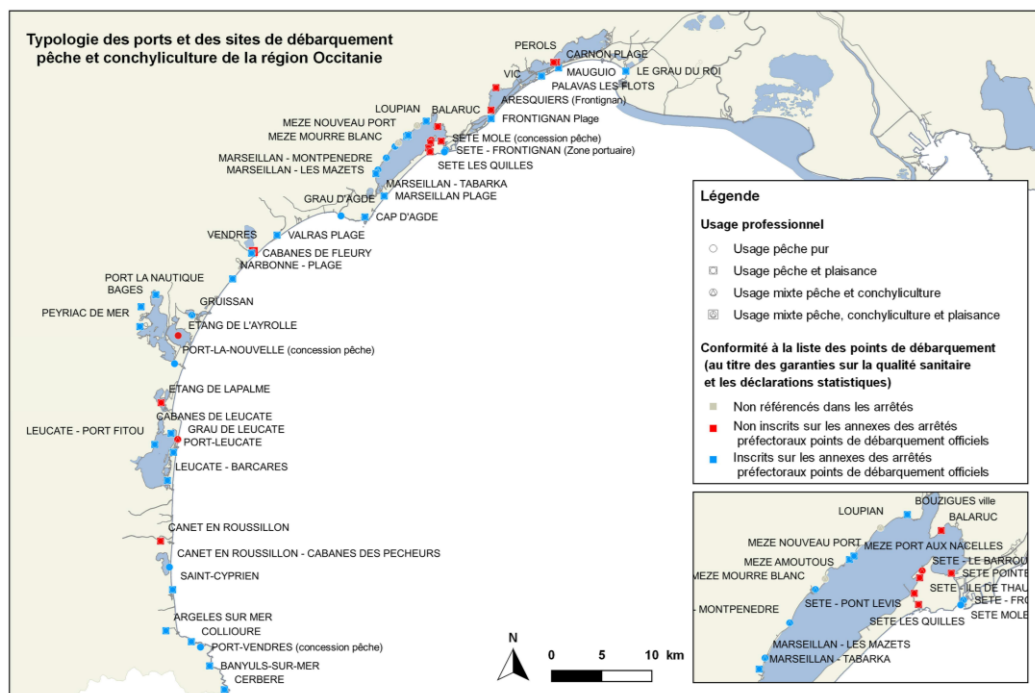


Tableau 16 : Exportations (hors énergie) de la région Occitanie vers les pays desservis par la Compagnie Fruitière par type de produits (en M€) – Source : Douanes

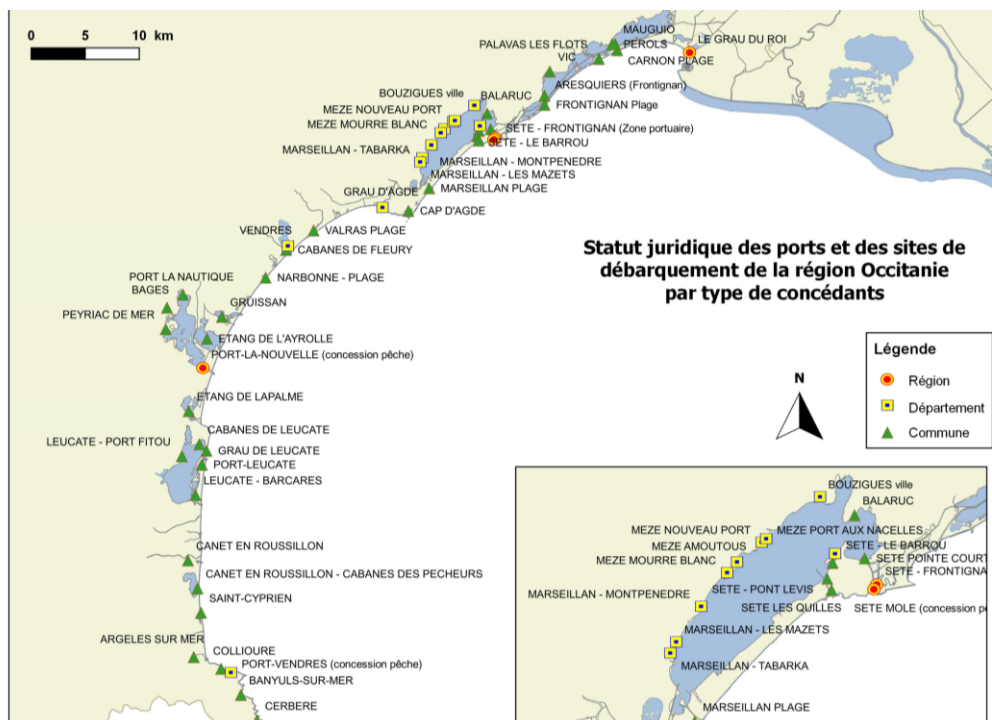


7.3 PECHE

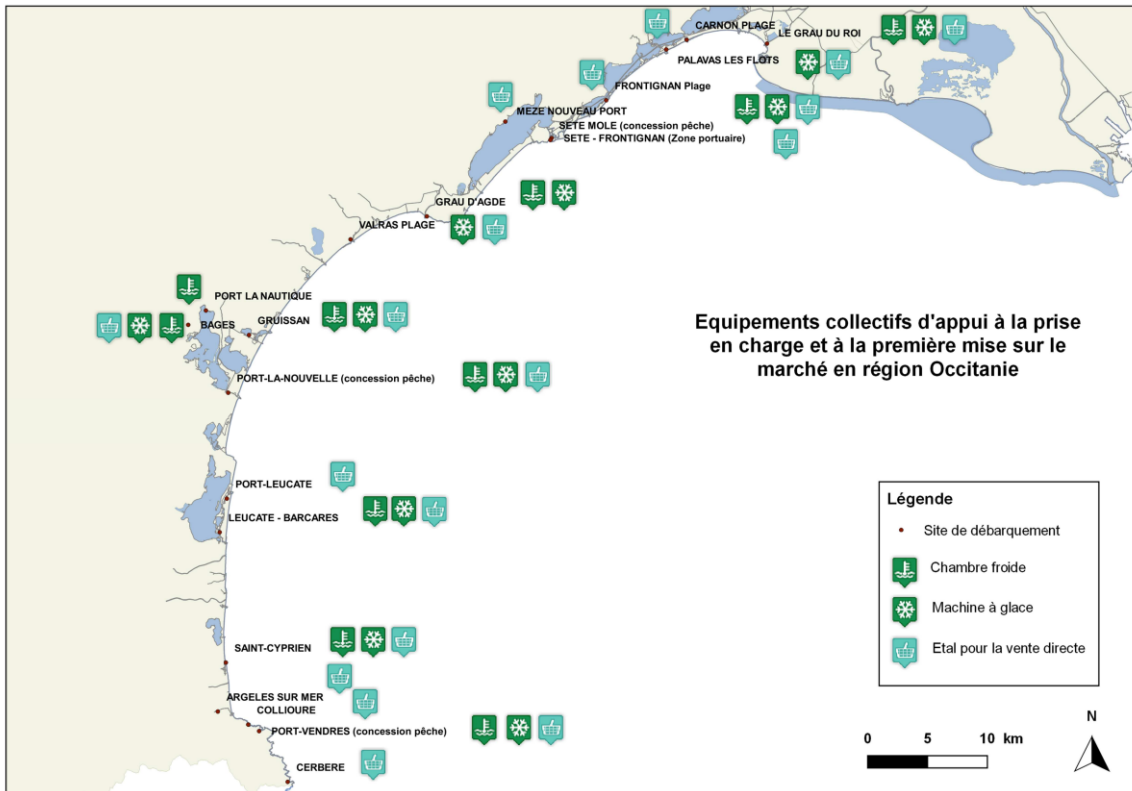
7.3.1 CARTOGRAPHIE ET EQUIPEMENTS DES PORTS PERIPHERIQUES



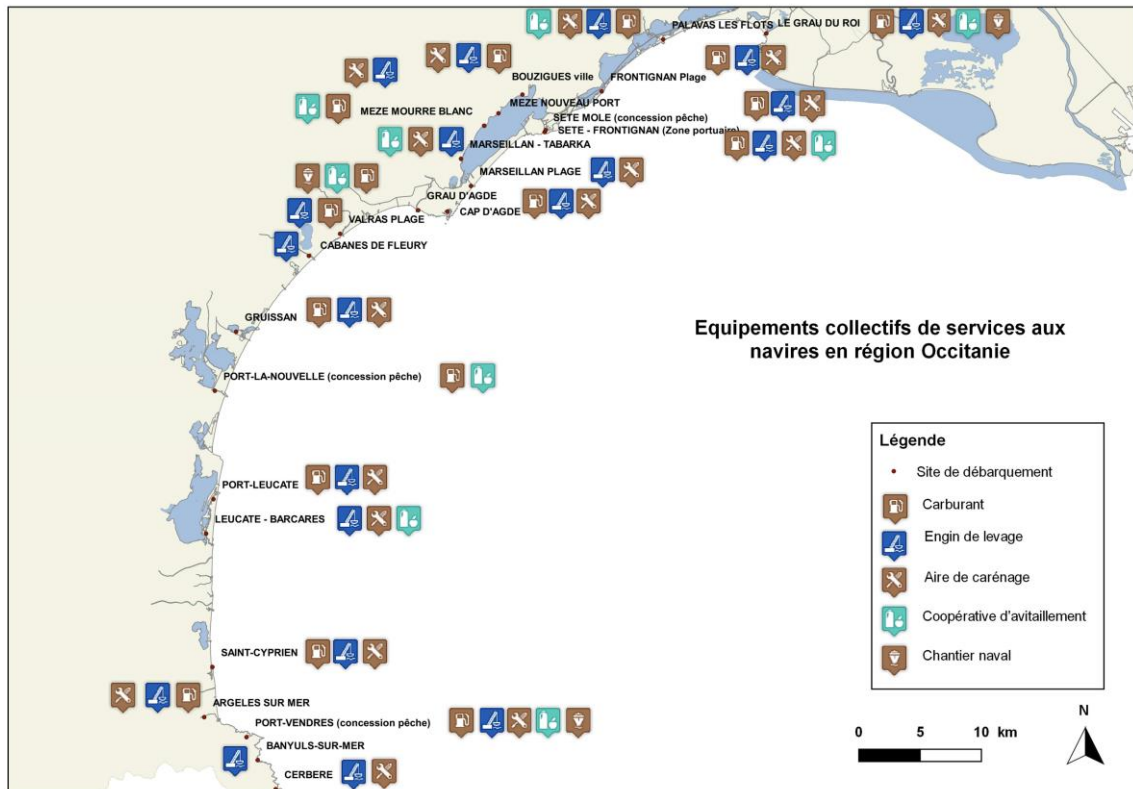
Carte 22 : Localisation et usage des ports de pêche de la région Occitanie (PROEPP, 2018)



Carte 23 : Statut juridique des ports et des sites de débarquement (PROEPP, 2018)



Carte 24 : Equipements collectifs d'appui à la prise en charge et à la mise en marché (PROEPP, 2018)



Carte 25 : Equipements collectifs de services aux navires (PROEPP, 2018)

		2007	2017	Evolution
Equipements d'appui à la mise en marché des produits de la pêche	Chambre froide	6	9	+50%
	Machine à Glace	10	11	+10%
	Etals pour la Vente directe	15	19	+27%
Equipements collectifs de services aux navires (pêche, plaisance, autres activités nautiques)	Dépôt de carburant	?	16	–
	Engin de levage	?	20	–
	Aire de carénage	?	17	–
	Coopérative d'avitaillement	8	9	–
	Chantier naval	?	3	–
Sources des données		PREPP 2009	Cepralmar 2013 et Recensement 2017	

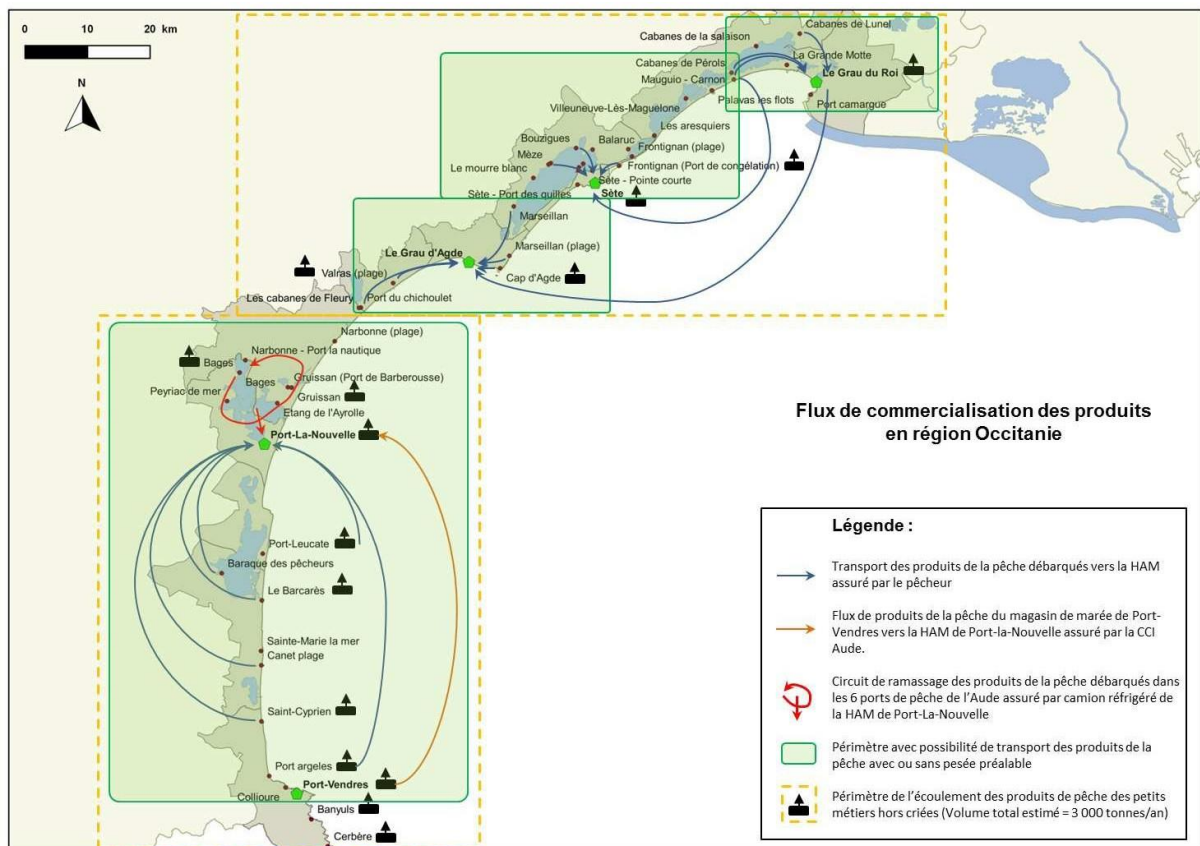
Tableau 17 : Evolution entre 2007 et 2017 des équipements collectifs portuaires de la région Occitanie (PROEPP, 2018)

Ports	Gestionnaires	Equipements de la criée et son périmètre															
		Surface totale de la HAM (m ²)	Surface HAM réfrigérée (m ²)	Chambre froide	Tunnel de congélation	Tour à glace (nb/capacité)	machine à glace (production annuelle)	machine à glace (mode distribution)	silos	Dépôts de carburant	Aire de carénage	Ateliers de mareyage	Ateliers de transformation	Bassins de purification	Camion réfrigéré	Espace de Stockage tempérée (m ²)	Circuit de visite
Structure privée																	
Grau du Roi	SOCOMAP (La Graulenne non incl.)	1000	400	2	1	3/40T	20T/j	Libre-service (H24)	-	2	-	1	-	-	-	400	non
Structures publiques																	
Sète	EPR Port Sud de France	3000	780	3	-	1/70T	34T/j	Libre-service (H24)	2	1	1	-	-	-	-	350	non
Port-La-Nouvelle	CCI Narbonne (DSP auprès de la Région)	2500	700	3	-	1/30T	24T/j	Service pendant les heures d'ouverture	-	1	-	12	-	oui	1	1000	non
Port-Vendres	CCI Narbonne (Location auprès du Dépt)	369	204	2	-	1/20T	?	Libre-service (H24)	-	1		1	-	-	-	500	non
Le Grau d'Agde	SAEML La Criée aux Poissons des Pays d'Agde	1200	1000	3	1	4/32T	15T/j	Libre-service (H24)	3	1	-	4	1	-	-	700	oui

Tableau 18 : Synthèse comparative des équipements de prise en charge des produits recensés pour chacune des criées de la Région Occitanie (PROEPP, 2018)

Ports	Equipements du port de pêche							
	Longueur des quais (m) d'appointement pour navires de pêche	Longueur des quais de débarquement	Nombre de grue de débarquement à quai (potences)	Nombre de bornes eau/électricité à quai	Nombre de dépôts de carburant ou point d'avitaillement	Présence d'une Aire de carénage (surface, le moyen de levage et sa puissance)	Présence d'un chantier naval	Autres équipements du port mise à disposition des pêcheurs (à préciser)
Structure privée								
Grau du Roi	2 quais fixe de 23 m 14 quais flottants (18m-22m) 36 pontons en bois pour PM (6m - 7m)	1 ponton de 18 m	0	71	2	NON	OUI	2 cuves de récupération des huiles/filtres usagés un point propre
Structures publiques								
Sète	291 m	De 25 m à 50m	10 (pour PM)	12 (pour PM) 20 (pour chalutiers)	1	OUI (portique à bateaux limité à 180T) 8 000m2	0	Aire de ramassage et de stockage de matériel à frontignan 10 800m2 et au quai A 1 500m2
Port-La-Nouvelle	450 m (CH) et 240 m (PM)	450 m	1 potence (PM)	15	1	OUI (portique à bateaux limité à 12T / 1500 m2)	OUI	Déchèterie au port avec tri sélectif
Port-Vendres	1 370	275 m	1	12 (pêche) 4 (carénage)	1	OUI (portique élévateur limité à 160 tonnes + chariots élévateurs de 28 et 13 tonnes pour les petites unités)	OUI	
Le Grau d'Agde	900 m (CH) + 150 m d'appointement flottant (PM)	400 m	0	?	1	NON	OUI	Chariots élévateurs et transpalettes à disposition, Déchèterie au port avec tri sélectif

Tableau 19 : Synthèse comparative des équipements des sites portuaires pour l'entretien des navires en lien avec les criées de la Région Occitanie (PROEPP, 2018, Via Aqua 2019)



Carte 26 : Flux de commercialisation des produits en région Occitanie (PROEPP, 2018)

Nombre de navires par port en 2015	Banyuls/mer	Port-Vendres	Collioure	Argelès/mer	Saint-Cyprien	Canet	Le Barcarès	TOTAL
Petits-métiers	4	16	2	4	19	6	28	79
Chalutiers		1						1
Lamparos		1			1		2	4
Thoniers		2			1			3
TOTAL	4	20	2	4	21	6	30	87

Tableau 20 : Nombre de navires enregistrés par port en avril 2015 sur le territoire du GALPA (Source : CNPMM)

7.3.2 COMPARAISON DE PORT- VENDRES AUX AUTRES PORTS SOUS LES ASPECTS STRUCTURE DE VENTE DIRECTE ET DE STOCKAGE DE MATERIEL

7.3.2.1 Port-Vendres

Installations de Port Vendres (étals de vente)

Le GALPA Pyrénées Méditerranée organisait le 21 juin 2017 une visite pour comparer les types de ventes à quai sur le territoire. Cette visite, en compagnie du GALPA Vidourle Camargue, permettait de comprendre les différents types d'installations possibles, leurs avantages et leurs inconvénients. Les éléments cités ici reprennent les éléments issus de cette visite ainsi que des ceux issus des entretiens de VIA AQUA avec les pêcheurs locaux en juin 2019.

Les avantages	Les inconvénients
Pénibilité du travail diminuée : Facilité d'ouverture du stand de vente, abri du soleil, arrivée d'eau chaude	Trop petite taille des étals en inox
Fermeture du kiosque : protection contre les intempéries et le vol	L'aspect « rouillé » des plaques d'acier est peu apprécié des consommateurs. Un pêcheur souhaite carreler la paroi jouxtant l'évier et le plan de travail.
Outil de vente personnalisable par le pêcheur	Du point de vue des consommateurs, les kiosques trop éloignés les uns des autres le long du quai sans issue (peu de motivation pour se rendre à l'autre bout).
Homogénéité des installations à quai	Plomberie en plastique peu adaptée au nettoyage du poisson (siphon bouché). Les touristes ne sont pas satisfaits des odeurs induites. Volonté de la remplacer par une plomberie en acier.
Frais de fonctionnement à hauteur de 50 € par trimestre, compris dans les frais de port du professionnel.	
Points de vente à quai avec vue sur les navires de pêche : Le consommateur s'imprègne de l'ambiance du travail du pêcheur à quai.	Fientes d'oiseaux visibles sur la couleur sombre de la plaque d'acier

Les avantages	Les inconvénients
Kiosques mobiles	

Tableau 21 : Avantages et inconvénients des étals de vente des produits de la pêche à Port-Vendres – Via-Aqua

● **Espace de vente directe**



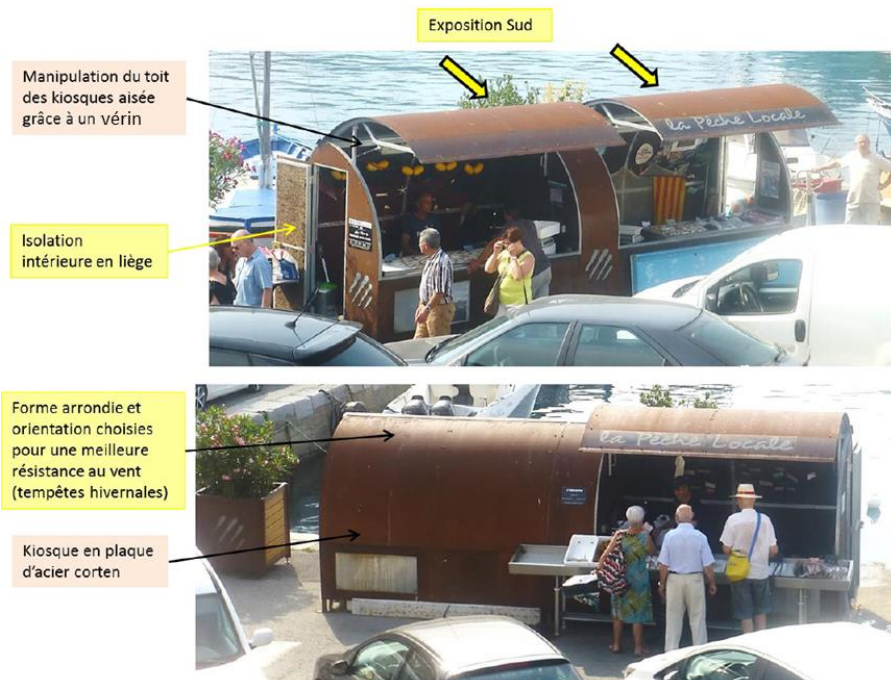


Figure 20 : Schéma organisationnel des étals de vente directe à Port-Vendres (Source GALPA Vidourle Camargue (2017))

● **Espace de rangement du matériel**

Le port n'offre pas suffisamment d'espaces de rangement à proximité des bateaux, pour que les pêcheurs puissent aisément y loger leur matériel.

De ce fait, on observe beaucoup de matériel stocké à même le quai, ce qui, maintenu à une proportion raisonnable, contribuerait à l'attractivité de cette partie du port. La réalité est autre, puisqu'on observe en particulier des appareils de pêche hors d'usage (filets) stockés à le long des quais et qui impactent négativement l'image touristique de ces quais dédiés par ailleurs à la vente directe aux consommateurs. Une meilleure intégration paysagère de ces zones de stockage doit être réfléchie.

Les loges pour l'entreposage de matériel proposés par la CCI permettent de ranger une partie seulement du matériel. En cas de suppression de ces zones de stockage, une proposition alternative doit être faite garantissant une praticité maximale.



Photo 22 : Photographie des espaces de stockage du matériel à Port-Vendres (Source GALPA Vidourle Camargue (2017))

7.3.2.2 Ports miroirs : Port Barcarès

● Installations de Port Barcarès



Figure 21 : Description de la zone portuaire de petite pêche à Port-Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017))

Les avantages	Les inconvénients
Kiosques regroupés en un point central avec parking à proximité.	Les stands se jouxtent sans cloisonnement, ce qui limite la discrétion lors de la vente, de la négociation du prix, etc.
Abri du soleil	Kiosques permanents et immobiles.
L'espace disponible permet d'installer de grands étals.	

Tableau 22 : Avantages et inconvénients des étals de vente des produits de la pêche à Port Barcarès – Via-Aqua

Espace de vente directe (Port Barcarès)



Photo 23 : Photographie des espaces de vente directe Port- Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017))

Espace de stockage du matériel



Arrière des kiosques



Photo 24 : Vues du prolongement du quai, jouté par des bâtiments dédiés aux professionnels de la pêche



Photo 25 : Photographie des espaces de stockage du matériel à Port-Barcarès (Source GALPA Vidourle Camargue (2017))

7.3.2.3 Ports concurrents : Saint Cyprien

Espace de vente directe



Photo 26 : Photographie des espaces de vente directe à Saint Cyprien (Via Aqua 2019)

Espace de stockage matériel



Photo 27 : Photographie des espaces de stockage de matériel à Saint Cyprien (Via Aqua 2019)

Les avantages	Les inconvénients
Stands légers en inox donnant confiance sur les conditions sanitaires de la vente directe	Stands plutôt que kiosques, ouverts à tous vents et exposés au soleil
En lien direct avec l'environnement du navire	Faible intégration paysagère
Stand regroupés, parking à proximité	Stokage de filets non utilisés à même le quai
Accès direct au port de pêche	Disparité des contenants d'engins de pêche, parfois inesthétique (poubelles)
Magasins d'armement à proximité	
Surface suffisante et zones aménagées pour l'entreposage de matériel	

Tableau 23 : Avantages et inconvénients des étals de vente des produits de la pêche à Saint Cyprien – Via-Aqua

7.3.3 TARIFICATION DES SERVICES A LA PECHE DANS LES PORTS DE PORT-VENDRES, PORT-LA-NOUVELLE ET SAINT-CYPRIEN

7.3.3.1 Port-Vendres

PORT DE PECHE DE PORT-VENDRES

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORIENTALES

TARIFS D'USAGE DES INSTALLATIONS ET OUTILLAGE

2019

(prix H.T)

Applicables à compter du 1^{er} Janvier 2019

Les prestations relatives à la manutention et au carénage (pages 1 à 4) sont exécutées et facturées par la Chambre de Commerce et d'industrie, les autres prestations (pages 5 et 6) sont exécutées et facturées par le Département

I. USAGE DES APPAREILS, ÉQUIPEMENTS DE MANUTENTION ET DES TERREPLEINS PORTUAIRES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION DES BATEAUX

UNITÉS DE PECHE.

MANUTENTIONS ET STATIONNEMENT AIRE DE CARENAGE / ANSE GERBAL / QUAIS DE PECHE (Application TVA aux navires des services de l'Etat soumis à TVA).

Manutentions portique élévateur à bateaux 160 t

Par opération, de mise à terre ou mise à l'eau

de 0 à 20 tonnes	194,23 €
de 21 à 40 tonnes	230,84 €
de 41 à 60 tonnes	276,33 €
de 61 à 80 tonnes	314,08 €
de 81 à 100 tonnes	349,22 €
de 101 à 120 tonnes	377,05 €
de 121 à 140 tonnes	484,55 €
de 141 à 160 tonnes	592,05 €

Manutentions effectuées à l'aide de la grue du portique élévateur

Puissance de levage 6 tonnes à 6 mètres

L'heure (toute heure commencée est due)	145,80 €
---	----------

Manutentions chariots élévateurs ou grue

Par opération de mise à terre ou mise à l'eau

de 0 à 6,00 m	31,10 €
de 6 à 7,00 m	41,66 €
de 7 à 8,00 m	58,70 €
de 8 à 9,50 m	82,04 €
de 9,50 à 11,00 m	107,88 €
De 11,00 à 12,50 m	137,47 €

Dans le cas où le bateau reste dans les sangles sans calage, après sa sortie de l'eau, pour une intervention de courte durée, puis, est remis à l'eau, il ne sera facturé qu'une seule opération.

Une remise de 20 % sur les tarifs ci-dessus, sera appliquée à compter de la 3^{ème} opération de manutention au cours de la même année.

Une remise exceptionnelle de 15 % sera appliquée sur les tarifs ci-dessus aux navires (y compris annexes des navires) qui vendent leur production à la criée.

Calage

Les redevances ci-dessus comprennent le calage du navire, la quille étant posée sur des cales à 0,40 m de hauteur (hors fourniture du matériel de calage).

Si l'usager exige un calage situant la quille à une hauteur supérieure, il sera facturé pour tenir compte du temps passé :

Si le calage spécial est demandé au moment de la mise à terre	104,70 €
Si le calage spécial est demandé après : majoration du prix d'une opération	104,70 €

Le tarif afférent aux opérations d'assèchement ou de mise à flot est majoré de :

- 25 % si elles sont effectuées de 6 h à 8 h ou de 18 h à 22 h, ou le samedi ;
- 100% si elles sont effectuées entre 22 h et 6 h ou le dimanche ou jour férié.

Stationnement sur les quais et terre-pleins

Navire manutentionné par le portique élévateur à bateaux 160t (fourniture matériel de calage compris)

- 1^{ère} journée **GRATUITE**
- de la 2^{ème} journée à la 20^{ème} journée : **14.32 €** par jour ouvrable
- de la 21^{ème} journée à la 30^{ème} journée : **24.59 €** par jour ouvrable
- à partir de la 31^{ème} journée : **72,1 €** par jour ouvrable (toute journée commencée étant due)

Navire manutentionné par autres engins CCI ou autres moyens extérieurs

	Avec matériel de calage	Sans matériel de calage
1 ^{ère} journée GRATUITE		
de 0 à 6,00 m par jour	2,00 €	1,21 €
de 6 à 7,00 m par jour	2,32 €	1,45 €
de 7 à 8,00 m par jour	3,27 €	1,87 €
de 8 à 9,50 m par jour	4,62 €	2,66 €
de 9,50 à 11,00 m par jour	5,83 €	3,41 €

* pour les **annexes des navires** de pêche utilisant le matériel de calage de la concession, un **abattement de 50 %** sera appliqué, hors stationnement zone de carénage.

Divers

Echafaudages : 5.17 € la journée (toute journée commencée étant due).

Echelles : 1.04 € la journée (toute journée commencée étant due).

	0 à 10 m	+ 10m à 20m	+ 20 m
Forfait eau douce	10,31 €	22,04 €	32,49 €
Forfait électricité (Prise avec borne)	4,56 €	10,31 €	12,99 €

Opérations de manutention dans le périmètre du port

La mise à disposition d'un engin de manutention avec chauffeur pour toute opération autre que la mise à terre ou la mise à l'eau d'un bateau, dans le périmètre du port, le $\frac{1}{4}$ d'heure :

Chariot élévateur force de levage maxi 2t5	16,95 €
Chariot élévateur force de levage maxi 13t6	26,00 €
Chariot élévateur force de levage maxi 26t	35,12 €

Le tarif afférent aux opérations de manutention en urgence dans le périmètre du port est majoré de :

- 25 % si elles sont effectuées de 18 h à 22 h, ou le samedi ;
- 100% si elles sont effectuées entre 22 h et 6 h ou le dimanche ou jour férié.

Propreté

Les usagers ont l'obligation de procéder au nettoyage des zones de terre-plein qui auront été mises à leur disposition et à l'enlèvement des produits de carénage et d'entretien, lors de la libération de ces zones.

A défaut, la Chambre de Commerce et d'Industrie s'en chargera et facturera son intervention sur la base de : 140 € à l'armateur.

Responsabilité

Il est bien précisé que l'application des tarifs ci-dessus n'engage en rien la responsabilité du concessionnaire sur le plan du gardiennage des bateaux en stationnement et sur le plan de la sécurité des personnes au droit de ses terre-pleins du fait de la présence de ces bateaux et ce pour quelque cause que ce soit.

Aire de lavage des camions

Forfait camion : 5,71 €.

HALLES A MAREE**Magasins de marée**

Redevance annuelle d'occupation hors taxes :

magasin n° 1	11 603,91 €
magasin n° 2	12 617,11 €
magasin n° 3	17 028,11 €
magasin n° 4	16 415,75 €
magasin n° 5	15 803,61 €
magasin n° 6	11 209,49 €
magasin n° 7	10 168,44 €
magasin n° 8 (non reconditionné)	12 370,51 €

Location de bacs de 30 litres

Au-delà d'une période de 48 heures de franchise :

- 0,39 € par jour et par bac.

Pèse palette mobile de 2 tonnes

Par jour de mise à disposition : 11,42 €.

Loges pour l'entreposage du matériel de pêche

Redevance annuelle d'occupation :

de 1 à 10 et de 35 à 42	509,04 €
de 11 à 34	371,68 €

Etal pêche

Redevance trimestrielle d'occupation : 50,50€

Nettoyage, collecte sélective

Enlèvement et transport en décharge de déchets industriels banals, ordures ménagères. Le conteneur de 760 litres.	48,08 €
--	----------------

Fourniture d'eau

La fourniture d'eau exclusivement nécessaire aux besoins des bateaux armés à la Pêche est comprise forfaitairement dans la redevance d'amarrage des quais de Pêche.

AMARRAGE QUAIS DE PECHE

♦ **Redevance applicable aux navires armés à la Pêche ou au Commerce** autorisés par la Capitainerie du port de Port-Vendres à s'amarrer sur les quais du port de Pêche.

Cette redevance s'applique par jour de présence dans le port, les éléments de facturation étant communiqués par la Capitainerie :

Navire de 0 à 5,50 ml	(0,646 € HT x J)
Navire de plus de 5,50 ml J : nbre de jours de présence dans le port L : longueur du navire hors tout	[0,646 € HT + (0,374€ x (L-5,50))]x J

Le montant des Droits de port acquittés dans l'année civile à Port-Vendres par ces navires, sera déduit de la redevance d'amarrage due dans la limite de cette dernière.

Les navires des Administrations, les embarcations de servitude et les annexes des navires de Pêche, sont exonérés de cette redevance.

♦ **Redevance applicable aux navires armés en Plaisance** autorisés par la Capitainerie du port de Port-Vendres à s'amarrer de façon temporaire, à l'exception du quai Pierre Forgas sur les quais du port de Pêche.

La taille maximale des unités autorisées à stationner sur ces quais est fixée à **8 mètres linéaires hors tout**.

Cette redevance est payable comptant pour la période demandée, les éléments de facturation étant communiqués par la Capitainerie :

Longueur navire	Présence de 1 à 30 jours dans le mois
0 à 4,50 ml	34,95 €
4,51 à 5,50 ml	46,11 €
5,51 à 6,50 ml	56,56 €
6,51 à 7,50 ml	67,57 €
7,51 à 8,00 ml	74,54 €

FOURNITURE D'ENERGIE ELECTRIQUE

la fourniture d'énergie électrique aux bateaux armés à la Pêche ou au Commerce à partir des bornes de distribution disponibles installées le long des ouvrages d'accostage alimentées en courant alternatif triphasé de 380 V dans la limite de 32 Ampères soit 16,5 kW sera facturée au navire selon le barème des **tarifs EDF en vigueur**, la fourniture en courant alternatif monophasé de 220 V dans la limite de 16 Ampères soit 3,5 kW est **comprise forfaitairement dans la redevance d'amarrage des quais de Pêche** (page 6).

2018

TARIF D'USAGE & OUTILLAGE

TARIFF OF PORT FACILITIES & EQUIPMENT



Tarifs validés au Conseil Portuaire du 6 octobre 2017
Applicables au 1er Janvier 2018

Tariff voted during the "Conseil Portuaire" on October 6th, 2017
To apply from January 1st, 2018

3 - PORT DE PECHE - Tarif en Euros, hors taxes

Les tarifs prévus au présent barème ne comprennent pas de TVA, qui sera facturée en sus à l'utilisateur, conformément aux prescriptions légales

3A. HALLE AUX POISSONS

Taxe d'usage (ad valorem)	Vendeur	Acheteur
Poisson blanc	3 %	3 %
Poisson bleu	3 %	3 %

Taxe de pesée (ad valorem)	Vendeur
Tout poisson	1,8 %

3B. ATELIER DE MAREYAGE

Atelier N° 1 par mois	246,71
Atelier N° 2 à 7 par mois	455,83

3C. CASES PECHEURS

Case pêcheur par mois	155,00
-----------------------	--------

7.3.3.3 Saint-Cyprien

Forfait annuel de stationnement incluant la place à quai, la fourniture de fluides (eau, électricité) la mise à disposition d'espaces de stockage à terre pour le matériel, ainsi que l'accès aux étals de vente directe.

Type de navire	Prix forfaitaire annuel
Chaluts & senneurs > 400 chevaux	3026€
Chaluts & senneurs < 400 chevaux	1613€
Vedette	504€
Canot	128€

7.3.4 ANALYSE DETAILLEE DES RISQUES RELATIFS A LA FILIERE PECHE

	Nature du danger	Environnemental	Anthropique	Economique	Probabilité d'apparition	Gravité
1	Environnement marin	Réchauffement climatique			Fort sur le MT LT	Critique
2			Pollution		Moyenne	Moyenne
3	Poisson	Diminution de la ressource halieutique			Inconnue	Forte
4			Surpêche		Forte	Moyenne
5	Flottille		Vieillessement excessif de la flottille		Forte	Forte
6				Prix de l'énergie	Forte sur le LT	Moyenne
7	Pêcheurs		Manque de main d'œuvre (attractivité métier et		Moyenne à forte	Forte

	Nature du danger	Environnemental	Anthropique	Economique	Probabilité d'apparition	Gravité
			renouvellement de génération)			
8				Insuffisance des revenus des pêcheurs		
9	Infrastructures portuaires			Baisse des investissements publics portuaires	Faible	Forte
10	HAM			Défaillance financière de la criée	Faible	Forte
11	Vente directe		Désintérêt pour la vente directe		Moyenne	Modérée
12	Tri poisson / calibrage			Moindre valorisation des PM	Moyenne	Modérée
13	Transport			Prix de l'énergie pour le Transport aval	Forte	Modérée
14	Marché			Effondrement des cours sous criée, déstructuration de la filière.	Faible	Forte

Une description de ces dangers potentiels d'affaiblissement de la filière permet d'évaluer le niveau de risque encouru :

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
1	Réchauffement climatique	<p>La Mer Méditerranée est l'un des principaux "points chauds" climatiques au niveau planétaire. Son réchauffement n'est plus une hypothèse, et affectera l'ensemble des écosystèmes marins dont dépend l'industrie de la pêche, et par conséquent les stocks halieutiques en termes de biodiversité, d'abondance des espèces d'intérêt commercial, et de géographie des habitats.</p> <p>L'augmentation de la fréquence des tempêtes hivernales est la seconde conséquence du réchauffement, et affectera directement le nombre de jours de pêche par bateau et donc les volumes débarqués. Il faut compter également sur une dangerosité accrue du métier et par conséquent une baisse de son attractivité, les petits métiers, majoritaires à Port-Vendres, étant les premiers touchés.</p> <p>La troisième conséquence du réchauffement est l'élévation du niveau des mers dont l'estimation citée par le GIEC (2013) est de l'ordre de 26 à 82 cm au niveau planétaire d'ici à la fin du XXIe siècle, tous scénarios confondus. (Certains scientifiques prévoient même une élévation du niveau des eaux méditerranéennes de l'ordre de 90 cm à l'horizon 2050).</p> <p>On ne peut nier la gravité des de ces phénomènes, et leurs conséquences sur l'organisation portuaire et l'adaptation des infrastructures.</p>	Fort sur le MT / LT

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
2	Pollution	Cette une tendance lourde, couplée à la pression anthropique croissante du bassin méditerranéen, ne permet pas de prédire si les mesures environnementales prises sur l'ensemble du bassin Méditerranéen feront effet sur le long terme. A l'échelle local néanmoins, il n'y a pas de source identifiée de pollution lourde et ponctuelle (pas d'industrie polluante à Port-Vendres), et la pression anthropique est stable.	Moyen
3	Diminution de la ressource halieutique	Seuls les stocks de rouget et de merlu donnent lieu à un suivi des stocks de Méditerranée. L'état des stocks de nombre d'espèces d'intérêt est donc inconnu. Mais on observe la diminution de la biomasse de petits pélagiques dont la pêche port-vendraise était très dépendante. Par ailleurs, il va de soi que la disparition d'espèces d'intérêt impactera très fortement la filière.	Fort
4	Surpêche	La surexploitation des stocks halieutiques était un phénomène inhérent à certains métiers de la pêche. L'application des mesures européennes de la politique des pêches en collaboration avec les pays riverains permet d'envisager une exploitation durable de la ressource. L'activité de pêche reste aujourd'hui moins contrôlée dans les eaux méditerranéennes que dans les autres régions européennes, ce qui peut engendrer des situations de surexploitation ponctuelles. Les mesures de gestion et de contrôle et les sanctions potentielles limitent ces pratiques sans toutefois les éviter totalement.	Moyen
5	Vieillessement excessif de la flottille	Ce problème concerne essentiellement la flottille des petits métiers, bateaux de moins de 12m dont la majorité est âgée de plus de 25 ans. Ceci pose des questions de productivité de ces bateaux, de leur rentabilité et de l'attractivité et de la sécurité du métier pour des jeunes qui souhaiteraient investir.	Fort
6	Prix de l'énergie pour les bateaux	L'augmentation du prix de l'énergie fossile est une hypothèse très probable sur le long terme qui impactera d'autant plus les arts trainants (chalut, drague), plus gourmands en énergie, que les arts dormants (senneurs et petits métiers). Sur le court/moyen terme, on observe une fluctuation des cours qui impacte l'EBE des entreprises de pêche de façon variable et parfois même positive. Le défi des années à venir repose sur la capacité à enclencher une transition énergétique à moindre coût pour la propulsion des navires et le fonctionnement de leurs appareils de pêche. A défaut de compensation financières pendant cette phase de transition, on peut penser que le coût énergétique des navires augmentera avant de revenir à un niveau d'équilibre que l'optimisation des technologies et les économies d'échelles permettront d'atteindre. Cette transition se traduira différemment pour les senneurs, aujourd'hui très profitables, qui pourront traverser cette période plus facilement alors que les chalutiers et petits métiers, bateaux plus anciens dont les trésoreries sont structurellement plus serrées, qui souffriront plus. La question se posera du renouvellement de cette flottille dans le cadre d'une réflexion sur le "bateau du futur".	Moyen
7	Manque de main d'œuvre (attractivité métier et renouvellement de génération)	De façon générale la pêche française souffre d'un manque de marins, et nombreux sont les armements qui ont recours à des marins étrangers pour compléter leur rôle d'équipage. Ceci s'applique d'une part aux chalutiers et senneurs qui peinent parfois à recruter malgré les salaires offerts attractifs, mais surtout aux navires de petite pêche artisanale, où le patron/armateur navigue seul ou avec un matelot, et se trouve de ce fait très dépendant de la présence à bord - ou non- de ce dernier.	Fort sur le CT /MT

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
8	Insuffisance des revenus des pêcheurs	Le revenu des marins à la pêche est très variable suivant les métiers et différents paramètres socio-économiques (âge du bateau et montant des traites mensuelles de remboursement d'emprunt en particulier) : élevé à très élevé pour les senneurs, moyen à élevé pour les chalutiers, et moyen à insuffisant pour les petits métiers. C'est dans cette dernière catégorie, pourtant structurante de la pêche port-vendraise, que le risque d'abandon du métier est le plus grand.	Moyen à élevé
9	Baisse des investissements publics portuaires	Les fonds publics d'origine européenne (FEAMP), et départementale (en tant que propriétaire du port) permettent l'entretien et le développement des infrastructures portuaires. Le risque de défaillance financière est de ce point de vue assez faible, mais la mise en œuvre de tels financements dépend avant tout d'une dynamique positive de la pêche port-vendraise.	Faible
10	Défaillance financière de la criée	La filière pêche port-vendraise est aujourd'hui associée à la criée de Port la Nouvelle. La santé financière de cette criée régionale est donc cruciale pour l'avenir de la filière port-vendraise. Les volumes débarqués et les prix de vente sous criée déterminent la REPP perçue par la criée. La bonne gestion de l'outil, commerciale (présence d'acheteurs et de vendeurs) et financière (maîtrise des coûts) est le troisième facteur déterminant. Si Port -Vendres a perdu la quasi-totalité de ses mareyeurs, il n'en est pas de même pour Port La Nouvelle où s'effectue la vente des produits de Port-Vendres. Ces facteurs de risque semblent à ce jour bien maîtrisés par le gestionnaire (CCI de l'Aude).	Faible
11	Désintérêt pour la vente directe	La vente directe, emblématique des ports méditerranéens, constitue une part très conséquente des revenus des pêcheurs. L'emplacement des lieux de vente directe par rapport au flux des visiteurs (locaux et touristes), l'attractivité et la qualité des points de vente mis en place pour garantir la vente dans les meilleures conditions sanitaires et commerciales sont des facteurs clés. A ce jour, et malgré quelques points de désaccord sur la localisation géographique et la conception de ces points de vente, la vente directe fonctionne et son existence n'est pas remise en cause. Par ailleurs les restaurateurs et poissonniers locaux dédaignent en majorité les produits de la pêche port-vendraise et se tournent vers des produits d'autres origines françaises ou étrangères.	Faible
12	Moindre valorisation des PM port-vendrais	Le tri et le calibrage des poissons est sous la responsabilité des bateaux, la criée se chargeant de la mise en vente des produits. Le travail effectué par les pêcheurs, s'il est de qualité variable et doit toujours être amélioré, ne remet pas en cause le principe de leur vente sous criée.	Faible
13	Prix de l'énergie pour le transport aval	L'optimisation de la logistique de ramasse des produits de Port-Vendres vers la criée de Port la Nouvelle est orchestrée par la CCI de l'Aude et va connaître une amélioration à l'automne 2019 (mise en œuvre d'un camion de ramasse trois jours par semaine). La distribution toute France des produits de la pêche est assurée par des transporteurs régionaux et nationaux à partir de Port la Nouvelle. Ceux-ci subiront, comme tous les transporteurs, les fluctuations du cours de carburant fossile et les possibles conséquences d'une transition énergétique vers des énergies renouvelables. La répercussion du coût de l'énergie sur le produit final suivra celle de tous les produits de la filière des produits aquatiques vendus sous criée. Les produits port-vendrais ne devraient donc pas connaître de décrochage concurrentiel particulier lié à ce facteur de risque.	Faible

	Nature du danger	Description	Evaluation du niveau de risque
14	Effondrement des cours sous criée, déstructuration de la filière.	Dans un contexte de consommation stable de produits aquatiques, des apports pléthoriques ou parallèles ou un manque d'acheteurs peuvent provoquer l'effondrement des cours sous criée. Compte tenu de la tension sur la ressource et de la concentration des acheteurs sur la criée de Port la Nouvelle, pareille conjonction de situation a peu de chances de se produire.	Modéré

Des mesures peuvent parfois être mise en place pour éviter / réduire / compenser l'apparition du risque identifié

	Nature du danger	Proposition de mesures à mettre en œuvre pour :		
		Eviter	Réduire	Compenser
1	Réchauffement climatique		L'enjeu est planétaire, et ne peut être que subi à l'échelle locale.	Organiser avec les scientifiques un suivi de l'état des stocks stratégiques pour la pêche en Occitanie Intégrer cette problématique dans une réflexion sur le bateau du futur. Valider les mesures prises pour le secteur de pêche dans le PPRSM (Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine) de Port Vendres afin de compenser les conséquences d'une montée du niveau des eaux.
2	Pollution		L'enjeu est méditerranéen et ne peut qu'être subi au niveau local	Plan d'analyse des principaux contaminants sur les espèces commercialement stratégiques.
3	Diminution de la ressource halieutique	Organiser avec les scientifiques un suivi de l'état des stocks stratégiques pour la pêche en Occitanie et mettre en place les plans de gestion nécessaire le cas échéant.	Limiter la pêche côtière monospécifique au profit de la petite pêche artisanale polyvalente, moins impactante.	Développer une aquaculture port-vendraise.
4	Surpêche	Encourager et renforcer les actions menées par les Prudhomies et le CRPM quant au contrôle de l'effort de pêche sur les espèces stratégiques (poulpe).	Augmenter l'intensité des contrôles et le montant des sanctions.	
5	Vieillessement de la flotte	Engager une réflexion sur un modèle de bateau de petite pêche polyvalente permettant de réduire le coût de production d'unités	Accompagner le renouvellement des unités les plus anciennes (prêts bonifiés, ouverture du	

		Proposition de mesures à mettre en œuvre pour :		
Nature du danger		Eviter	Réduire	Compenser
		neuves (construction de coques en série)	capital des entreprises de pêche et mise en place de sociétés d'armements).	
6	Prix de l'énergie pour les bateaux	Engager une analyse de l'EBE par typologie de navire et procéder à un test de sensibilité par rapport à une augmentation des coûts de carburant. Identifier les entreprises les moins bien armées pour franchir ce cap énergétique.	Favoriser la mise en place d'énergie alternative sur les navires les plus sensibles.	
7	Manque de main d'œuvre (attractivité métier et renouvellement de génération)	Faire la promotion du modèle de pêche artisanale polyvalente dans les écoles de pêche. Susciter des vocations. Intégrer les conditions de vie à bord dans une réflexion sur le bateau du futur.		
8	Insuffisance des revenus des pêcheurs	Former les pêcheurs polyvalents à une meilleure valorisation de leur métier par la dégustation, le pécaturisme et un traitement qualitatif du poisson à bord.		
9	Baisse des investissements publics portuaires	N/A	N/A	N/A
10	Défaillance financière de la criée	Inciter les pêcheurs port-vendrais à fournir un pourcentage suffisant de leur capture à la criée de Port la Nouvelle.	Réfléchir à une restructuration des criées Méditerranéennes (mutualisation de services, catalogue de vente commun) pour dynamiser la demande et réduire les coûts.	
11	Désintérêt pour la vente directe	Intégrer les pêcheurs dans la discussion sur l'emplacement des points de vente, la conception d'éventuels nouveaux points de vente, et les règles de fonctionnement. Veiller à maintenir l'attractivité des zones de vente directe. Faire la promotion de la vente directe des produits de Port-Vendres au niveau départemental et local (Office de tourisme).		
	Désengagement des acteurs	Faire la promotion des produits locaux auprès des		

		Proposition de mesures à mettre en œuvre pour :		
	Nature du danger	Eviter	Réduire	Compenser
	locaux de la distribution	restaurateurs et distributeurs locaux. Etudier es cause de ce rejet et en tirer les conséquences sur l'offre et le service.		
12	Moindre valorisation des PM port-vendrais	Impliquer les pêcheurs dans une démarche d'amélioration continue. Conditionner l'utilisation de la marque GOLION à un niveau de qualité minimum.		
13	Prix de l'énergie pour le transport aval	Assurer des volumes suffisants pour pérenniser le transfert de produits vers la criée de Port la Nouvelle trois fois par semaine.		
14	Effondrement des cours sous criée, déstructuration de la filière.	Maintenir une collaboration étroite avec la criée de Port la Nouvelle	Intervenir sur l'offre en cas d'apports trop importants.	

7.4 APPROCHE DETAILLEE DU MARCHE DE LA CROISIERE

7.4.1 LE MARCHE DE LA CROISIERE

L'industrie de la croisière est née au milieu des années soixante-dix lorsque le transport aérien a détrôné le transport maritime pour les liaisons transocéaniques. Une grande partie des paquebots transatlantiques ont alors été convertis en paquebots de croisières tout en gardant leurs structures d'origine.

Le démarrage a été difficile car d'une part les paquebots transatlantiques n'étaient pas toujours adaptés à la croisière mais aussi celle-ci avait l'image d'un produit cher, fait pour une clientèle âgée et que l'on s'ennuyait sur les paquebots.

Des compagnies dont Carnival Cruise Line, Norwegian Cruise Line et Royal Caribbean Cruise Line ont depuis investies dans de nouveaux paquebots le but étant de proposer des produits vacances en concurrence avec des séjours en club à terre.

7.4.1.1 L'offre

Comme le montrent les tableaux qui suivent l'offre croisière maritime est aujourd'hui de 390 paquebots qui représentent 562 475 lits bas.

Cette offre est très concentrée :

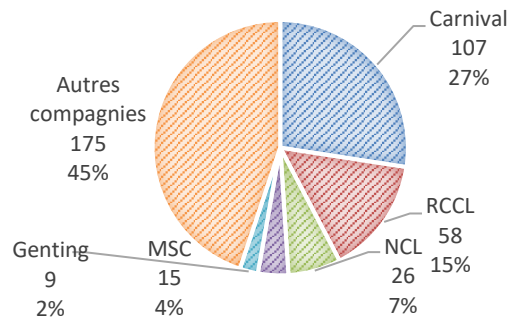
- Carnival corporation qui est le premier groupe de croisière regroupe 10 compagnies de croisière, 107 paquebots et 45% des capacités de croisière en exploitation,
- Les 4 premiers groupes de croisière que sont Carnival Corporation, Royal Caribbean, NCL et MSC totalisent 85% des capacités en exploitations.

Bien que les grands groupes de croisière aient racheté des compagnies opérant sur les marchés de niche, les paquebots opérés par les grands groupes de croisière sont généralement des paquebots de grande capacité.

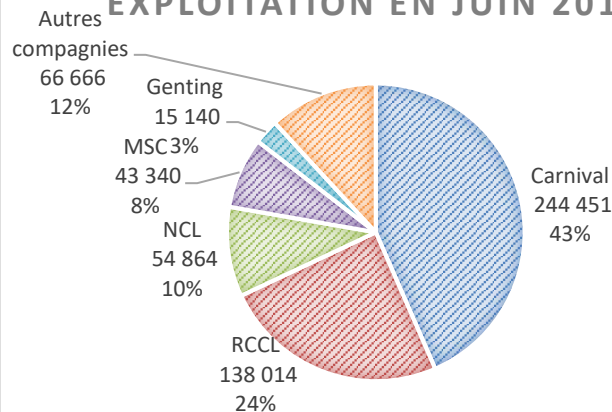
Mais 45% des paquebots en exploitation restent cependant opérés par des compagnies indépendantes. Ces compagnies opèrent soit sur des marchés de niche soit sont les compagnies appartenant à de grands groupes ayant déjà investi dans le tourisme³⁷.

³⁷ On peut citer le groupe TUI qui possède Marella Cruises, Hapag Lloyd Cruises et 50% de la compagnie allemande TUI Cruises avec le groupe RCCL, Disney Cruises, Saga Cruises, Club Méditerranée qui opère le Club Med 2 ou encore le voyageur FTI qui opère le Berlin

PAQUEBOTS EN EXPLOITATION EN JUIN 2019



CAPACITÉS (LITS BAS) EN EXPLOITATION EN JUIN 2019



Source : Cruise Management Consulting

Mis à part MSC, les grands groupes de croisière sont tous cotés sur les marchés publics. Carnival Corporation, Norwegian Cruise Line et NCL sont cotés sur le marché américain alors que le groupe Genting est coté sur le marché » » de Hong Kong.

Comme le montre le tableau ci-dessous les compagnies affichent des résultats financiers positifs.

Résultats financiers 2018	Carnival	RCCL ³⁸	NCL
Paquebots	104	60	26
Capacités	237 000	135 520	54 400
Passagers transportés	12 400 000	6 084 201	2 795 101
Revenus en millions	\$ 18 881	\$ 9 494	\$ 6 055
Résultat net en millions	\$ 3 152	\$ 1 815	\$ 954

Source : Bilans financiers Carnival, RCCL & NCL

³⁸ Les paquebots et les résultats liés aux 50% que détient RCCL dans TUI sont inclus

Le fait que les compagnies investissent dans des actifs mobiles est l'un des éléments qui permet aux compagnies de croisière d'afficher de tels résultats financiers.

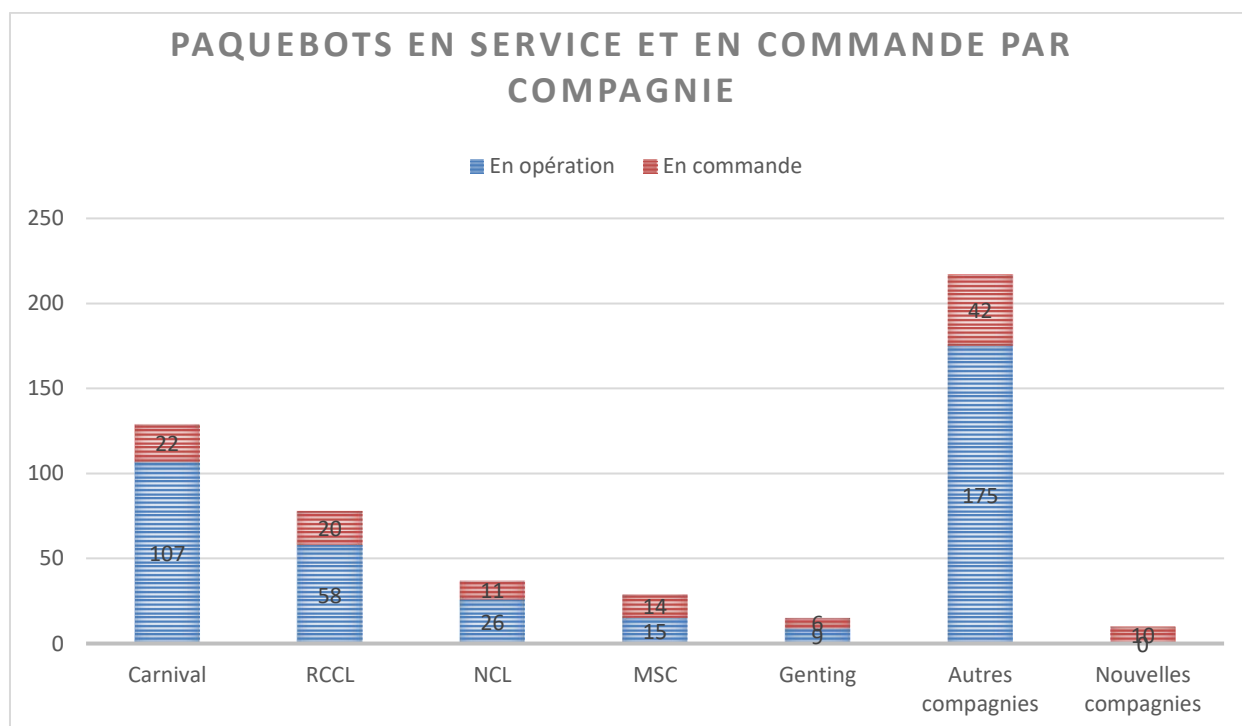
Les compagnies peuvent en effet s'affranchir en partie des risques politiques et sociaux qui affectent les différentes parties du monde en changeant les itinéraires de croisière quand cela est nécessaire.

Elles peuvent aussi optimiser la répartition des capacités en fonction de l'évolution des différents marchés. Anticipant la récession aux Etats-Unis en 2008 les compagnies ont par exemple diminué des capacités sur le marché nord-américain en renforçant les capacités sur les marchés européens qui sont plus résilients aux crises économiques. Dans le même temps les groupes Carnival et RCCL ont parié sur le marché chinois en y positionnant certain de leurs derniers paquebots initialement destinés au marché américain. Ce pari s'est révélé gagnant et le marché chinois compte aujourd'hui près de 2,5 millions de croisiéristes contre seulement 200 000 en 2010.

Avec près de 30 millions de croisiéristes attendus en 2019 l'industrie de la croisière est une niche de l'industrie du tourisme et ses 1,3 milliards de touristes dans le monde en 2017.

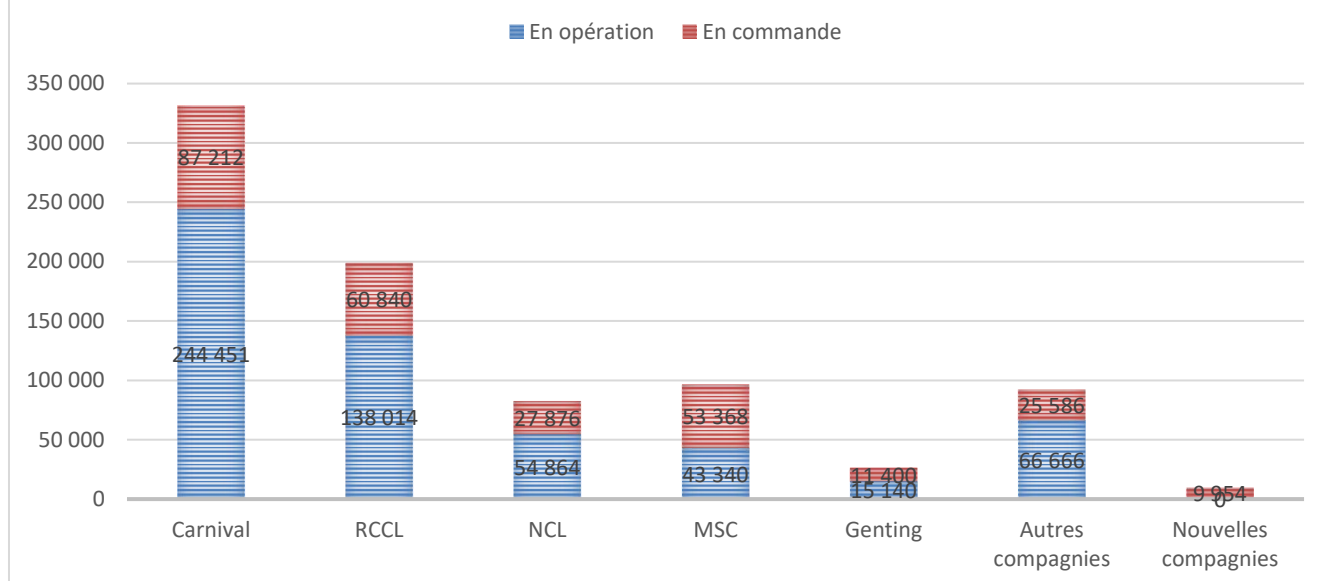
La nombre de paquebots en construction est spectaculaire. Ce sont 125 paquebots qui sont aujourd'hui en commande correspondant à une capacité de 276 236 lits bas. La capacité va donc passer de quelques 540 000 lits bas actuellement à plus de 840 000 lits bas d'ici à 2025, soit une augmentation de 55% des capacités offertes.

Compte tenu du fait que l'industrie de la croisière ne représente que 2% de l'industrie du tourisme on peut donc raisonnablement estimer qu'il n'y a pas de risque de surcapacité et que le nombre de croisiéristes va passer de 28 à plus de 40 millions d'ici à 2025.



Source : Cruise Management Consulting

CAPACITÉS (EN LITS BAS) EN SERVICE ET EN COMMANDE PAR COMPAGNIE



Source : Cruise Management Consulting

Carnival Corporation	Royal Caribbean Ltd	Norwegian Holding	MSC	Genting Group	Autres compagnies ³⁹	Nouvelles compagnies
Aida Cruises	Azamara Club Cruises	Norwegian cruise Line	MSC	Crystal cruises	Celestyal Cruises	Mystic Cruises
Carnival Cruise Line	Celebrity Cruises	Oceania Cruises		Dream Cruises	Club Méditerranée	Ritz Carlton Yacht Club
Costa Cruises	Pullmantur	Regent Seven Seas Cruises		Star Cruises ⁴⁰	Cruise Maritime & Voyages	Scenic Cruises
Cunard Line	Royal Caribbean International				Disney Cruises	Virgin Voyages
Holland America Line	Silversea Cruises				FTI Cruises	
Ibero Cruceros	TUI Cruises				Fred Olsen Cruises	

³⁹ Les navires opérés par compagnies positionnées sur le marché expédition sont comptabilisés mais les compagnies de sont pas listées

⁴⁰ Le SuperStar Libra n'est pas comptabilisé car reconvertis en hôtel.

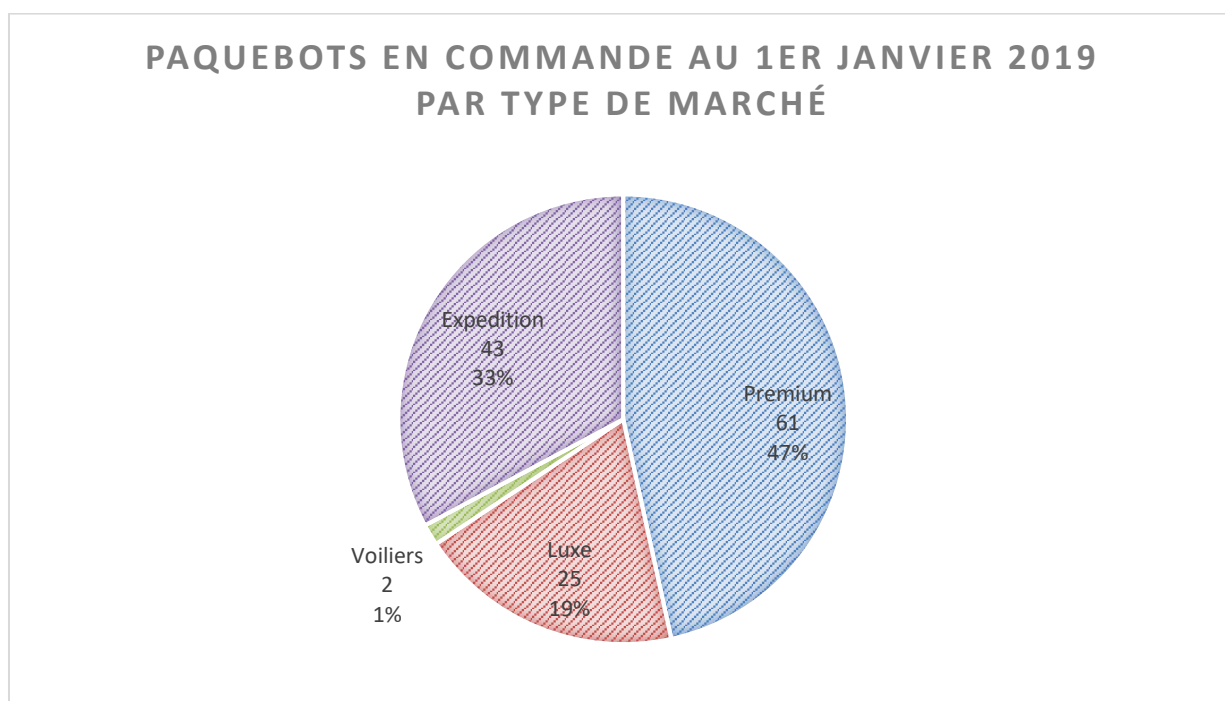
Carnival Corporation	Royal Caribbean Ltd	Norwegian Holding	MSC	Genting Group	Autres compagnies ³⁹	Nouvelles compagnies
P&O Australia					Hapag-Lloyd Cruises	
P&O Cruises					Hurtigruten ⁴¹	
Princess Cruises					Japan Cruise Line	
Seabourn Cruise Line					Lindblad Expeditions	
					Marella Cruises	
					Misui OSK	
					Noble Caledonia	
					NYK Cruises	
					Paul Gauguin	
					Pearl Seas Cruises	
					Plantour & Partners	
					Ponant	
					Saga Cruises	
					Sea Cloud Cruises	
					Seadream Yacht Club	
					Star Clippers	
					Viking Cruise Line ⁴²	
					Voyages of Antiquity	
					Voyages of Discovery	
					Windstar Cruises	
107 paquebots en opérations	58 paquebots en opérations	26 paquebots en opérations	15 paquebots en opérations	9 paquebots en opérations	175 paquebots en opération 66 666 lits bas	

⁴¹ Pour Hurtigruten nous ne comptabilisons que les navires qui opèrent dans le secteur de la croisière

⁴² Les deux navires expédition commandés par Viking Cruises pour livraison en 2020 et en 2021 sont comptabilisés avec une capacité de 200 lits bas

Carnival Corporation	Royal Caribbean Ltd	Norwegian Holding	MSC	Genting Group	Autres compagnies ³⁹	Nouvelles compagnies
244 451 lits bas	138 014 lits bas	54 864 lits bas	43 340 lits bas	15 140 lits bas		
22 paquebots en commande 87 212 lits bas	20 paquebots en commande 60 840 lits bas	11 paquebots en commande 27 876 lits bas	14 paquebots en commande 53 368 lits bas	6 paquebots en commande 11 400 lits bas	42 paquebots en commande 25 586 lits bas	10 paquebots en commande 9 954 lits bas

Comme le montre les tableaux suivants si la majorité des paquebots en construction est le fait de grands groupes de croisière qui commandent des paquebots de très grande capacité, il y a de nombreux paquebots de petite capacité destinés soit au marché expédition soit aux compagnies opérant sur les marchés de niche.



Source : Cruise Management Consulting

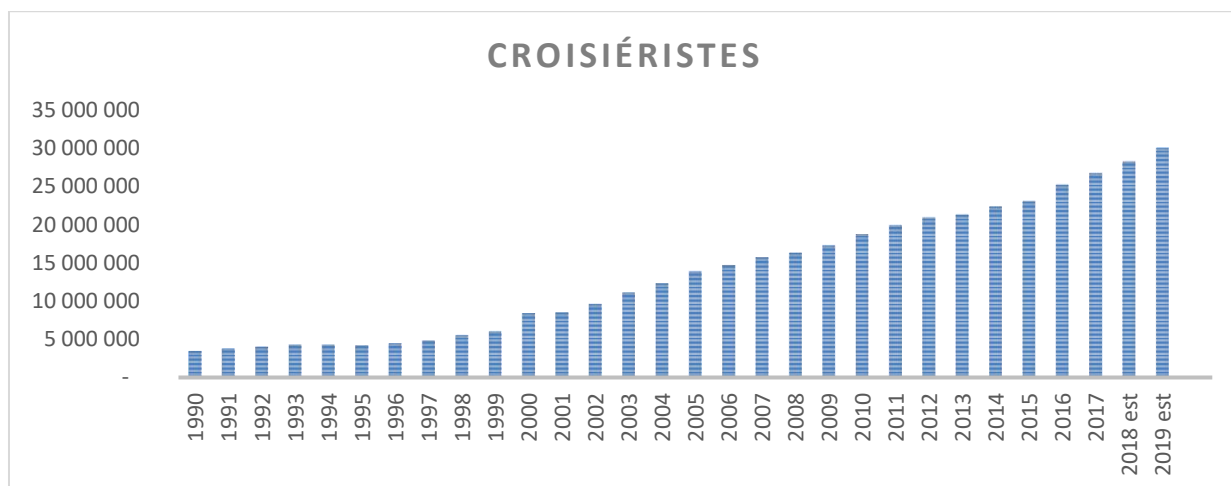
- La capacité moyenne des 61 paquebots commandés sur le segment premium est de 3 997 lits bas,
- La capacité moyenne des 25 paquebots en commande sur le segment du luxe est de 830 lits bas,
- Et la capacité moyenne des 43 paquebots en commande sur le segment de la croisière expédition est de 208 lits bas.

Ce sont des deux derniers segments du marché ainsi que les voiliers commandés par Star Clippers et S

7.4.1.2 La demande

Comme nous l'avons évoqué dans le paragraphe précédent les opérateurs de croisière arrivent généralement bien à gérer les tensions sociales ou politiques en changeant les itinéraires des paquebots. Lorsque des crises économiques affectent certaines régions du monde les compagnies redéployent tout ou une partie des capacités dans d'autres régions du monde.

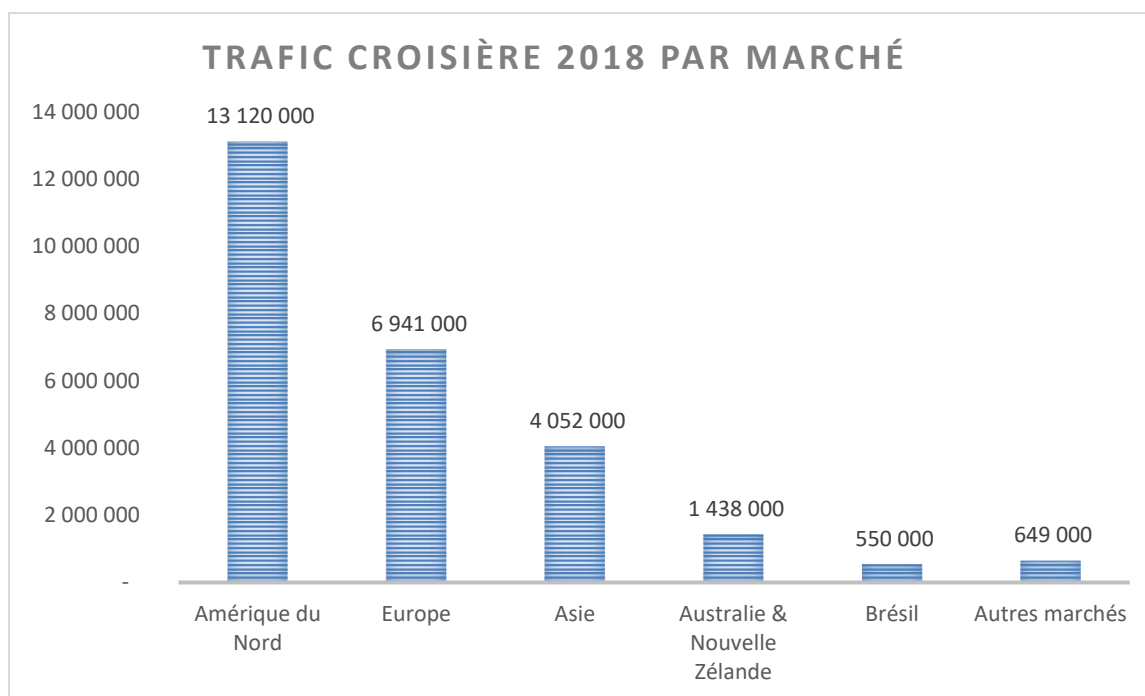
C'est ce qui explique la croissance assez régulière du marché de la croisière dans le monde de 8 à 10% par an. Cette croissance assez régulière de 8 à 10% par an sur les 30 dernières années est générée par l'accroissement des capacités.



Source : CLIA

Le premier marché reste le marché américain suivi par le marché européen.

Le marché asiatique est extrêmement dynamique. Cette croissance rapide est le fait des groupes Carnival avec les compagnies Costa et Princess, RCCL avec la compagnie Royal Caribbean International et Genting avec les compagnies Star Cruises et Dream Cruises qui ont positionné des paquebots neufs et innovants au départ des grandes métropoles asiatiques (Singapour, Tianjin, Shanghai, Fukuoka, Tokyo). Ils ont attiré une clientèle jeune qui apprécie s'échapper de leurs mégapoles pour quelques jours à des prix compétitifs par rapport aux formules de vacances traditionnelles. Ces compagnies parient bien entendu que ces passagers choisiront la formule croisière quand ils partiront visiter d'autres régions du monde.



7.4.2 LA MEDITERRANEE, DESTINATION CROISIERE

Les paquebots de croisière sont des actifs mobiles. Les armateurs analysent l'évolution de la demande sur les différents marchés et positionnent les paquebots en fonction de cette demande afin d'obtenir le meilleur revenu net⁴³.

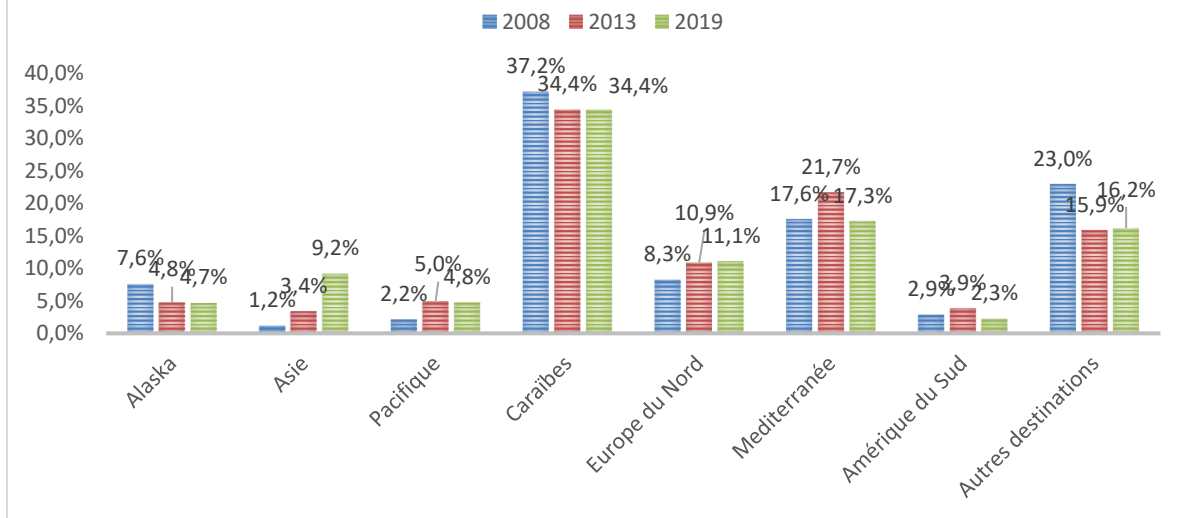
Le tableau ci-dessous montre que la Méditerranée reste la seconde destination de croisière au travers du monde après les Caraïbes avec 17,3% des capacités déployées en Méditerranée. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- On considère que la saison de croisière en Méditerranée commence en avril pour se terminer fin octobre soit 7 mois contre 3 à 5 mois pour des destinations comme l'Europe du Nord ou l'Alaska⁴⁴.
- La Méditerranée est proche de grands marchés source que sont les marchés européens.
- La destination offre une grande variété de destinations.
- Et la Méditerranée occidentale bénéficie d'une bonne stabilité sociale et politique.

⁴³ Les revenus se composent du prix du billet de passage auquel il faut rajouter les revenus bord qui représentent 30% des revenus pour les grandes compagnies de croisière.

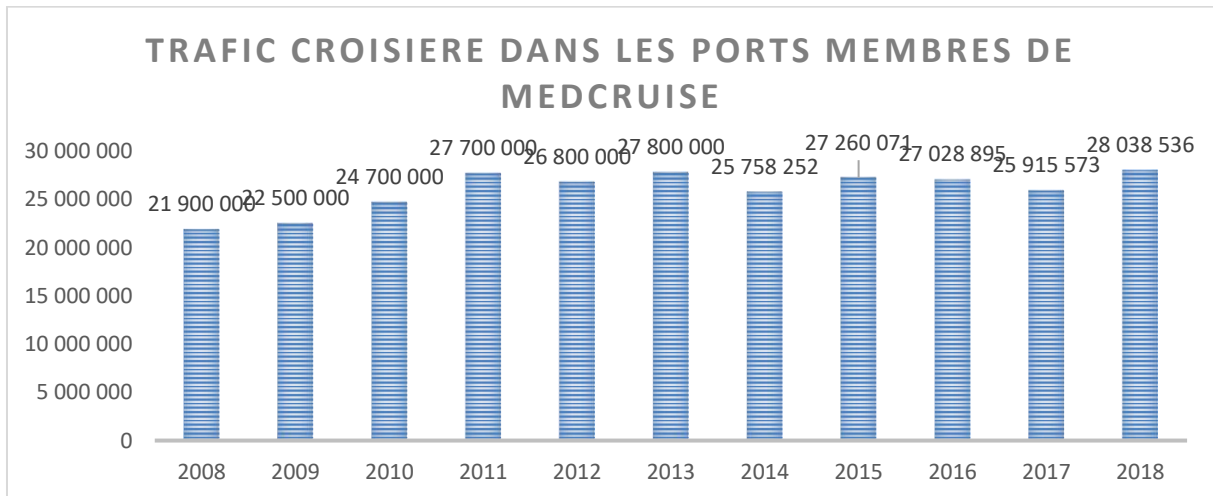
⁴⁴ Que ce soit en Europe, aux Etats-Unis ou en Chine on voit depuis quelques années des paquebots rester pendant la saison hivernale sur zone proposant des croisières au départ des grands centre urbains comme Tianjin, Shanghai, New York, Hambourg ou Southampton. Ceci a été rendu possible grâce à la construction de paquebots conçus pour opérer dans des conditions hivernales.

REPARTITION DES CAPACITÉS DE CROISIÈRE PAR DESTINATION



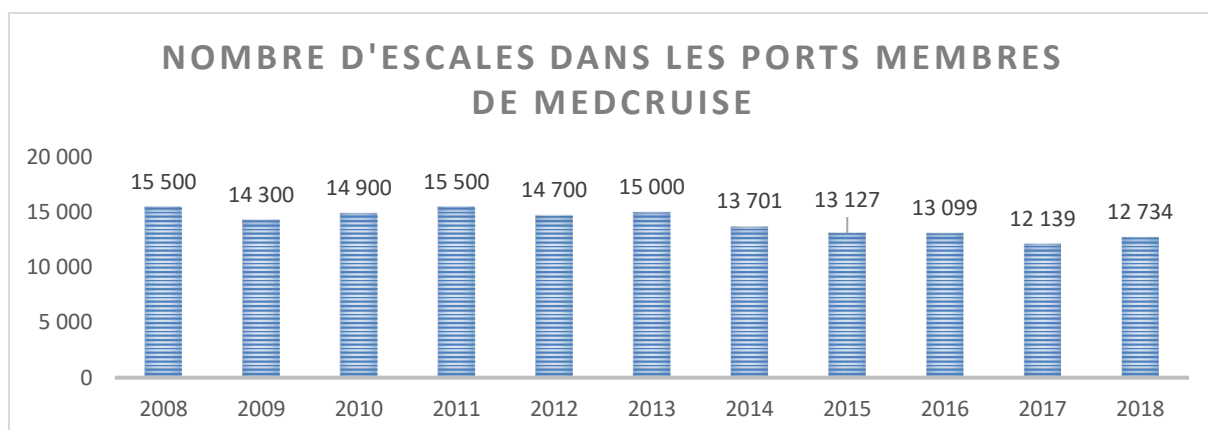
Source : CLIA

L'association MedCruise regroupe plus de 100 ports de croisière en Méditerranée et en Atlantique. Comme indiqué dans les tableaux ci-dessous le rapport 2018 de l'association MedCruise confirme la stabilité du trafic croisière en Méditerranée parmi les 130 ports membre de l'association.



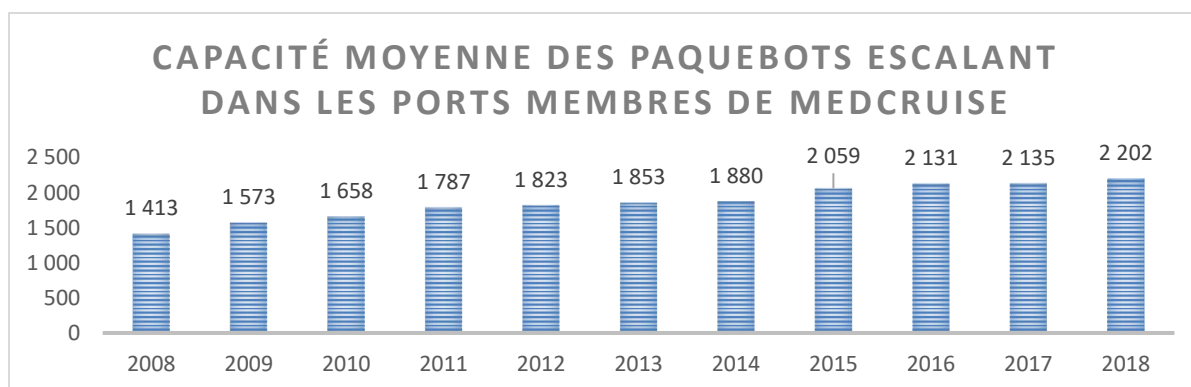
Source : MedCruise

Le nombre d'escales opérés dans les ports membre de l'association est par contre en chute régulière.



Source : MedCruise

Cette baisse du nombre d'escale s'explique par l'augmentation de la capacité des paquebots en escale dans les ports membre de l'association Medcruise dont la capacité moyenne a augmenté de 55,8% entre 2008 et 2018.



Source : Cruise management consulting à partir des données de MedCruise

Si le Méditerranée dans son ensemble a augmenté de 2.8% par an sur les dix dernières années, la Méditerranée occidentale qui cumule 76.7% du trafic croisière et 71% des escales effectuées dans l'ensemble de la Méditerranée en 2018 a vu son trafic croisière augmenter de 9,06% par rapport à 2017.

Map 4.1 Cruise Traffic by MedCruise Region in 2018



Cruise Activities in MedCruise Ports | STATISTICS REPORT 2018

37

Source : http://www.medcruise.com/sites/default/files/medcruise_statistics_report_2018.pdf

7.4.2.1 Analyse par compagnie

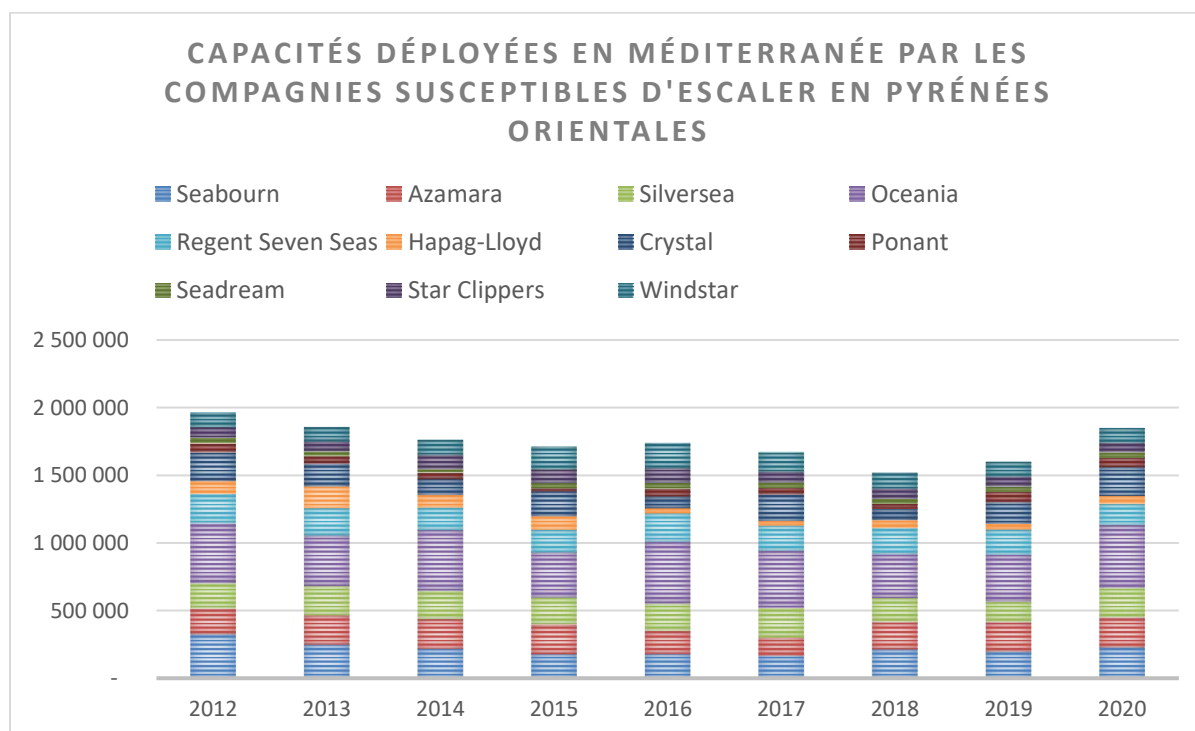
Dans les pages qui suivent nous avons analysé le trafic de 8 compagnies de croisière qui escales ou qui sont susceptibles d'escaler sur la Côte Vermeille compte tenu des caractéristiques des paquebots que ces compagnies exploitent.

- Azamara Club Cruises
- Hapag-Lloyd
- Ponant
- Seabourn
- Seadream Yacht Club
- Silversea Cruises
- Star Clippers
- Et Wind Star Cruises

Comme le montre le tableau ci-dessous entre 2012 et 2020 la capacité opérée par les paquebots de ces compagnies a augmentée de 36% entre 2012 et 2020 alors que pendant le même période les capacités déployées en Méditerranée diminuaient de 9%

	Capacité totale		Capacités déployées en Méditerranée	
	2012	2020	2012	2020
Seabourn	724 072	918 618	324 542	230 258
Azamara	512 332	779 439	189 508	220 842
Silversea	738 316	1 098 612	187 464	218 420
Oceania	1 346 250	1 935 276	441 758	464 186
Regent	695 544	974 812	219 050	155 520
Hapag-Lloyd	643 028	551 314	160 344	58 308
Crystal	745 080	742 960	211 260	212 240
Ponant	210 490	637 972	65 234	70 192
Seadream	82 092	80 752	40 208	39 760
Star Clipper	205 196	200 261	79 902	71 738
Windstar	209 628	382 682	109 578	108 750
Total	6 112 028	8 302 698	2 028 848	1 850 214
		136%		91%

Cette situation est due d'une part à une forte de croissance de nouveaux marchés de la croisière et en particulier des marchés asiatiques et australiens et d'autre part de la nécessité que ces compagnies positionnées sur des marchés de niche ont à proposer de nouvelles destinations à leurs passagers.



Source : Cruise Management Consulting

Le tableau ci-dessous détaille l'évolution du trafic de tête de ligne sur Barcelona par les compagnies suivantes : Azamara, Crystal, Hapag Lloyd, Oceania, Ponant, Regent, Seabourn, Seadream, Silversea, Star Clippers et Windstar.

Traffic de tête de ligne en Méditerranée occidentale	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	46	53	54	50	57	68	73	58	73
Palma	1	0	8	9	8	0	2	3	2
Civitavecchia	77	77	84	68	88	68	78	74	67
La Valetta	6	10	7	7	5	3	7	10	9
Livorno	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Malaga	8	4	3	4	5	3	5	4	6
Marseille	2	7	2	2	2	1	2	2	0
Monaco	40	47	46	32	33	24	34	27	15
Naples	0	0	1	0	0	0	1	1	0
Nice	16	17	10	8	16	17	23	9	12
Tarragona	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Traffic de tête de ligne en Méditerranée occidentale	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	46	53	54	50	57	68	73	58	73
	23%	25%	25%	28%	27%	37%	32%	31%	40%
Autre ports	152	1621	161	130	157	116	152	130	111

7.4.2.1.1 Carnival Corporation - Seabourn

Le Groupe Carnival est aujourd'hui le premier groupe de croisière au monde avec 10 compagnies de croisière, 107 paquebots en opération pour une capacité total de 244 451 lits bas. Le groupe de croisière Carnival Corporation comprend les compagnies suivantes :

- AIDA
- Carnival Cruises
- Costa Cruises
- Cunard Line
- Holland America Line
- Ibero Crucesros
- P&O Australia
- P&O Cruises
- Princess Cruises
- Et Seabourn

Groupe Carnival	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de navires	100	101	100	99	102	103	104
Capacité en lits bas	202 784	208 302	212 000	216 000	226 000	232 000	237 000
Passagers transportés en milliers	9 829	10 061	10 600	10 800	11 500	12 100	12 400

Source : Bilan Financier Carnival Corporation

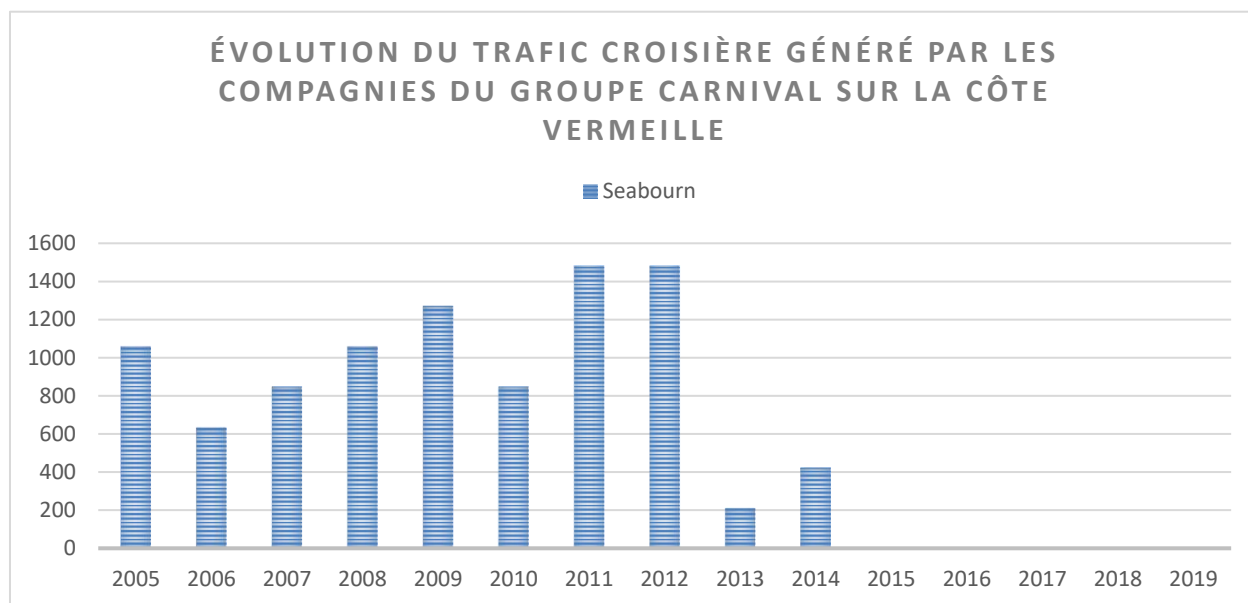
La seule compagnie du groupe Carnival Corporation susceptible d'escalier à Port-Vendres et ses destinations secondaires est Seabourn.

Seabourn est la seule compagnie à opérer des navires sur le segment luxe pour le compte du groupe Carnival Corporation. Avec la livraison du Seabourn Ovation en 2018 la compagnie opère 5 paquebots pour une capacité totale de 2 558 lits bas. Deux autres paquebots sont en construction, ce sont des paquebots destinés au marché expédition. D'une capacité de 264 lits bas construits avec une coque renforcée pour la glace afin d'opérer dans les régions arctiques.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Seabourn Encore	2016	40 350	210 m	604 pax	Luxe
Seabourn Odyssey	2009	32 000	198 m	450 pax	Luxe
Seabourn Ovation	2018	40 350	210 m	604 pax	Luxe
Seabourn Quest	2011	32 000	198 m	450 pax	Luxe
Seabourn Sojourn	2010	32 000	198 m	450 pax	Luxe
Seabourn Venture	2021	23 000	170m	264 pax	Expédition
Seabourn Expedition 2	2022	23 000	170 m	264 pax	Expédition

Comme l'indique le tableau ci-dessous Seabourn a cessé d'escalier sur la Côte Vermeille en 2015. La compagnie Seabourn opérait les paquebots *Seabourn Legend*, *Seabourn Pride* et *Seabourn Spirit* d'une longueur de 135m et d'une capacité de 212 jusqu'en 2014 et 2015. Ces paquebots sont aujourd'hui opérés par la compagnie Windstar Cruises.

La compagnie a remplacé ces paquebots par des unités d'une longueur de 198 et de 210 m et d'une capacité de 450 et de 604 passagers. Depuis la compagnie n'escale plus sur les ports de la Côte Vermeille.



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

La compagnie est regroupée dans les bureaux de Seattle avec Princess Cruises et Holland America Line. Les personnes responsables des itinéraires, opérations portuaires et excursions sont les suivantes :

Timothy Littley, Director Deployment & Itinerary Planning

tlittley@seabourn.com

Tel : +1 206 626 9139

Chris Martin, Director Port Operations

cmartin@hollandamerica.com

Tel : +1 206 262 5835

Danielle Rosenow, Manager Shore Operations

drosenow@hollandamerica.com

Tel: 1+ 206 286 3439

Escales régulières opérées par Seabourn dans des destinations similaires en Méditerranée occidentale :

- France : Bandol, Ile-Rousse, Le Lavandou, Saint-Florent, Saint-Tropez, Sète,
- Espagne : Ciutadella de Menorca, Palamos, Roses
- Italie : Amalfi, Golfo Aranci, Portovenere, Santa Margherita

Seabourn									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	199	194	170	115	93	117	123	136	151
Méditerranée	117	84	67	48	49	34	45	38	52

Seabourn									
Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	724 072	711 370	696 992	531 990	477 286	709 598	880 528	898 604	918 618
Méditerranée	324 542	250 620	220 024	178 200	181 350	168 604	215 016	196 992	230 258
	44,8%	35,2%	31,6%	33,5%	38,0%	23,8%	24,4%	21,9%	21,5%

Seabourn									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	8	7	8	2	7	11	12	8	10
Civitavecchia	26	13	2	10	0	9	8	6	9
Istanbul	14	9	7	9	7	0	0	0	2
La Valette	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Le Pirée	22	15	18	11	13	7	12	12	19
Lisbonne	2	2	1	0	0	0	1	1	1
Malaga	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Marseille	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Monaco	13	11	11	11	16	4	5	4	2
Nice	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Venice	31	24	20	5	6	3	7	4	6

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.2 *Royal Caribbean – Azamara Club Cruises & Silversea Cruises*

Le groupe de croisière RCCL comprend les compagnies suivantes :

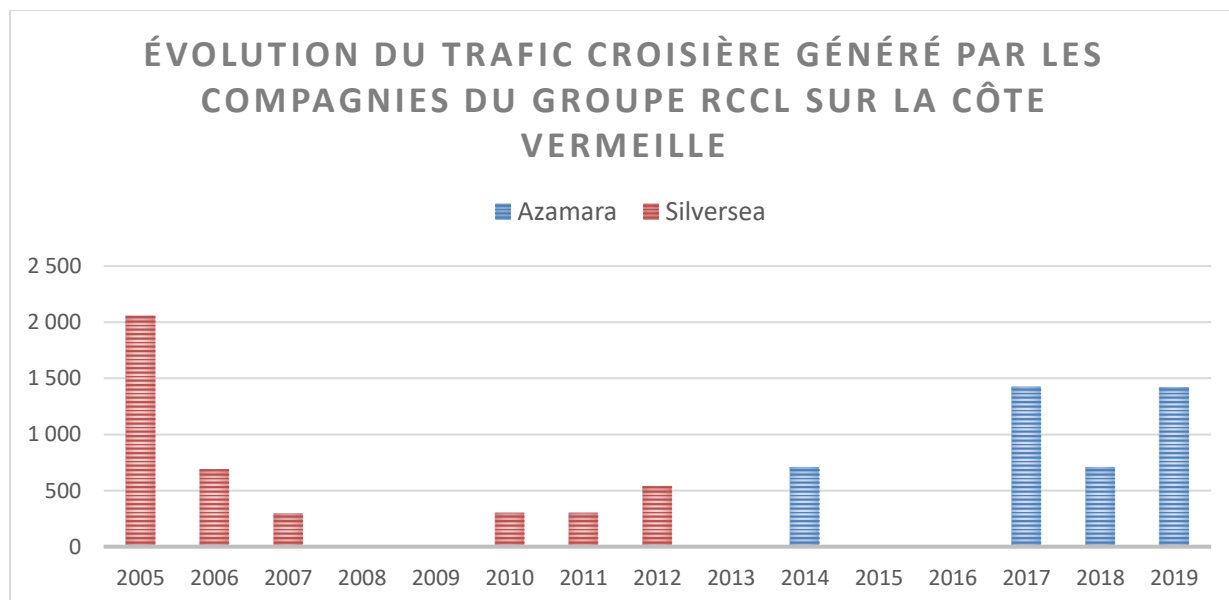
- Azamara Club Cruises
- Celebrity Cruises
- Pullmantur
- Royal Caribbean international
- Silversea Cruises depuis 2017
- Et 50% de la compagnie TUI Cruises

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de navires	41	41	43	44	49	49	60
Capacité en lits bas	98 650	98 750	105 750	110 900	123 270	124 070	135 720
Passagers transportés	4 852 079	4 884 763	5 149 952	5 401 899	5 754 747	5 768 496	6 084 201

Source : Bilan Financier Royal Caribbean Ltd

Les compagnies du groupe Royal Caribbean Cruises susceptibles d'escalier à Port-Vendres et ses destinations secondaires sont les suivantes :

- Azamara Club Cruises
- Et Silversea Cruises



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Azamara Journey	2000	30 277	181 m	680 pax	Premium
Azamara Pursuit	2000	30 277	181 m	710 pax	Premium
Azamara Quest	2000	30 277	181 m	716 pax	Premium

La compagnie escale régulièrement Port-Vendres avec une escale de la journée.

Description de Port-Vendres sur le site internet de la compagnie : *Lorsque vous voyagez à Port-Vendres, préparez-vous à ce que votre imagination se mette à rouler. Vous pouvez vous rendre à Cadaqués, une charmante ville qui abritait autrefois l'artiste Salvador Dali. Ne manquez pas de visiter son musée mondialement célèbre pendant votre séjour. Ou simplement, flânez à Port-Vendres et profitez des sites touristiques locaux et d'un repas de fruits de mer frais accompagné des célèbres vins de Collioure de la région.*

Excursions proposées lors des escales à Port Vendres

- Carcassonne : Excursions de la journée vendue 260,13 €
- Ceret : Excursions de la demi-journée vendue 147,03 €
- Collioure & la Côte Vermeille : Excursions de la demi-journée vendue 94,83 €
- Château de Perpignan : Excursions de la demi-journée vendue 173,13 €
- Cours de cuisines : Excursions de la demi-journée vendue 181,83 €



Croisière de 7 nuits opérée par le paquebot Azamara Pursuit du 19 au 26 septembre 2020

Le 28 juillet dernier l'escale de l'*Azamara Pursuit* à Port-Vendres a été annulée pour cause de mauvaises conditions météo. Nous avons interrogé Michael Pawlus, responsable des itinéraires pour la compagnie Azamara Club Cruises le 7 août 2019 par e-mail.

Connaissez-vous la région de la Côte-Vermeille ?

Je ne suis jamais allé dans cette région et j'aimerais donc visiter ces ports à l'avenir. Peut-être l'année prochaine ou en 2021.

*Si j'ai bien compris, la semaine dernière, pour cause de mauvaises conditions météo, Port-Argelès a été proposé comme abri au Commandant de l'*Azamara Pursuit*, mais ce dernier a préféré annuler l'escale. Cela aiderait-il si les autorités locales autorisaient le basculement automatique l'escale sur rade à Port-Vendres ou à Collioure vers Port-Argelès en cas de coup de vent, mettant alors en place un service de navette vers le port d'escale originellement prévu ?*

Oui, La commandant Carl de l'*Azamara Pursuit* a annulé l'escale de Port Vendres en raison de mauvaises conditions météorologiques. Je pense⁴⁵ que sur la base de telles prévisions météorologiques l'idée était sans doute d'éviter les ports de la région d'une façon générale, donc Port-Argelès a probablement été écartée comme escale de substitution. Dans de tels cas, nous souhaitons offrir à nos clients une mer calme et nous insérons généralement un port de substitution dans lequel nous pouvons installer rapidement un programme d'excursions à terre.

Seriez-vous intéressé à être invité à un voyage de familiarisation dans sur la Côte-Vermeille ?
Eventuellement Combiné avec une autre destination à proximité ?

Nous avons de bons retours lorsque nous appelons à Port Vendres, mis en évidence par Carcassonne. Je sais que le Commandant Carl est passé par là. Je ne connais pas grand-chose de Collioure.

Azamara Club Cruises de Nombre croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	68	70	70	58	64	64	85	104	94
Méditerranée	28	37	38	27	25	28	35	38	37

Azamara Club Cruises Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	512 332	504 780	501 056	510 864	513 620	509 504	620 372	779 436	749 104
Méditerranée	189 508	215 340	218 144	220 272	171 376	133 914	203 826	218 790	220 842
	37,0%	42,7%	43,5%	43,1%	33,4%	26,3%	32,9%	28,1%	29,5%

⁴⁵ Michael Pawlus est responsable des itinéraires mais pas des opérations portuaires ou excursions

Azamara Club Cruises	Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona		3	5	5	3	1	4	10	7	8
Civitavecchia		8	8	11	1	5	6	8	8	5
Istanbul		1	3	5	8	7	4	0	0	0
Le Pirée		6	7	6	7	4	5	6	7	9
Lisbonne		1	0	1	0	0	1	2	3	2
Monaco		1	4	3	1	0	0	2	3	1
Nice		2	4	3	4	3	2	2	1	2
Suez		1	0	0	0	0	0	0	0	0
Seville		0	3	0	0	0	0	0	0	0
Venice		5	3	4	4	5	6	5	9	10

Source : Cruise Management Consulting

Silversea Cruises

La compagnie qui a été créée en 1994 par la famille Lefebvre en 1994 a été rachetée en 2017 par le groupe Royal Caribbean. La compagnie opère actuellement 9 paquebots sur le marché du luxe et de l'expédition. 5 autres paquebots sont en commande.

Paquebots en opérations	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Silver Cloud	1994	14 927	155m80	260	Expedition
Silver Explorer	1989	6 072	108m00	132	Expedition
Silver Galapagos	1990	4 203	89m30	112	Expedition
Silver Moon	2020	40 700	213m00	596	Luxe
Silver Muse	2017	40 700	213m00	596	Luxe
Silver Shadow	2000	28 258	186m00	396	Luxe
Silver Spirit	2009	39 519	210m70	608	Luxe
Silver Whisper	2001	28 258	186m00	396	Luxe
Silver Wind	1994	17 400	155m80	254	Luxe

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Silver Dawn	2021	40 700	213m00	596	Luxe
Silver Moon	2020	40 700	213m00	596	Luxe
Silver Origin	2020	5 800	101m00	100	Expedition

Evolution Class 1	2022			800	Luxe
Evolution Class 2	2023			800	Luxe

Federica Bellinghieri est responsable des excursions pour les paquebots non-expédition de Silversea Croisiers sur la Méditerranée occidentale à l'exception de Venise, l'océan Indien et sur l'Asie du nord-est. Frédérique Patry est responsable des itinéraires pour les paquebots non-expédition de Silversea Croisiers. Ni l'une ni l'autre n'ont opéré d'escale sur Port-Vendres ou Collioure avec des paquebots Silversea mais Frédérique Patry connaît la destination pour s'être rendue à Collioure lors d'une escale d'un paquebot de Regent Seven Seas alors qu'elle travaillait chez V.Ships.

La perception que Mmes Patry et Bellinghieri ont de la destination est bonne sur le plan touristique car elle offre les avantages suivants :

- Excursions sur Carcassonne avec le même temps de parcours que depuis Sète
- Les passagers peuvent débarquer dans une destination remarquable qu'est Collioure
- L'arrière-pays avec les Pyrénées est remarquable et offre de nombreuses possibilités d'excursion dans un cadre naturel.

Frédérique Patry perçoit cependant les destinations de Port-Vendres et de Collioure à risque compte tenu d'un plan d'eau exposé. De son avis ces destinations ont le handicap de ne pas offrir de position de repli avec un port situé à proximité.

Mais Frédérique Patry admet que c'est là la perception qu'elle a de la destination faute d'éléments tangibles permettant d'estimer le risque d'annulation de l'escale selon la saison. Il a été convenu que suite à mon inspection sur place nous referions le point.

De leur avis la destination est parfaite pour les paquebots *Silver Shadow* et *Silver Whisper* qui sont aujourd'hui les plus petits paquebots de la flotte avec une capacité de 382 lits bas de capacité. Un débarquement sur Collioure serait à priori retenu car la ville est de leur avis plus attrayante que Port-Vendres.

Frédérique Patry
 Manager Itinerary Planning
 Gildo Pastor Centre, 7 rue de Gabian
 98000 Monaco
 Tel : +377 9770 2288
 Cell : +1 954 512 0039
frederiquep@silversea.com

Federica Bellinghieri
 Manager Destination Experiences
 Les Industries, 5 rue du Gabian
 98000 Monaco
 Tel : +377 9999 4799
 Cell : +33 607 932 139
federicab@silversea.com

Silversea Cruises									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	207	219	280	276	270	279	296	289	279
Méditerranée	57	65	65	60	63	46	48	44	49
	27,5%	29,6%	23,2%	21,7%	23,3%	16,4%	16,2%	15,2%	17,5%

Silversea Cruises									
Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	738 316	752 642	813 172	820 812	819 530	987 132	997 764	986 280	1 098 612
Méditerranée	187 464	214 440	207 674	199 272	199 880	216 524	174 154	150 924	218 420
	25,4%	28,5%	25,5%	24,3%	24,4%	21,9%	17,5%	15,3%	19,9%

Silversea Cruises									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelone	8	8	12	8	11	6	9	10	13
Civitavecchia	9	14	15	13	15	11	10	10	7
Funchal	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Istanbul	12	11	12	11	13	4	0	0	0
Le Pirée	10	11	5	9	7	7	9	5	12
Lisbonne	1	3	2	2	2	2	1	2	4
Malaga	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Monaco	7	6	8	5	5	6	6	8	1
Naples	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Nice	0	1	0	0	0	1	1	2	0
Trieste	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Venise	10	10	9	12	10	9	11	7	11

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.3 Norwegian Cruise Line Holding – Oceania Cruises & Regent Seven Seas cruises

Le groupe de croisière Norwegian Cruise Line comprend les compagnies suivantes :

- Norwegian Cruise Line
- Oceania Cruises
- Et Regent Seven Seas

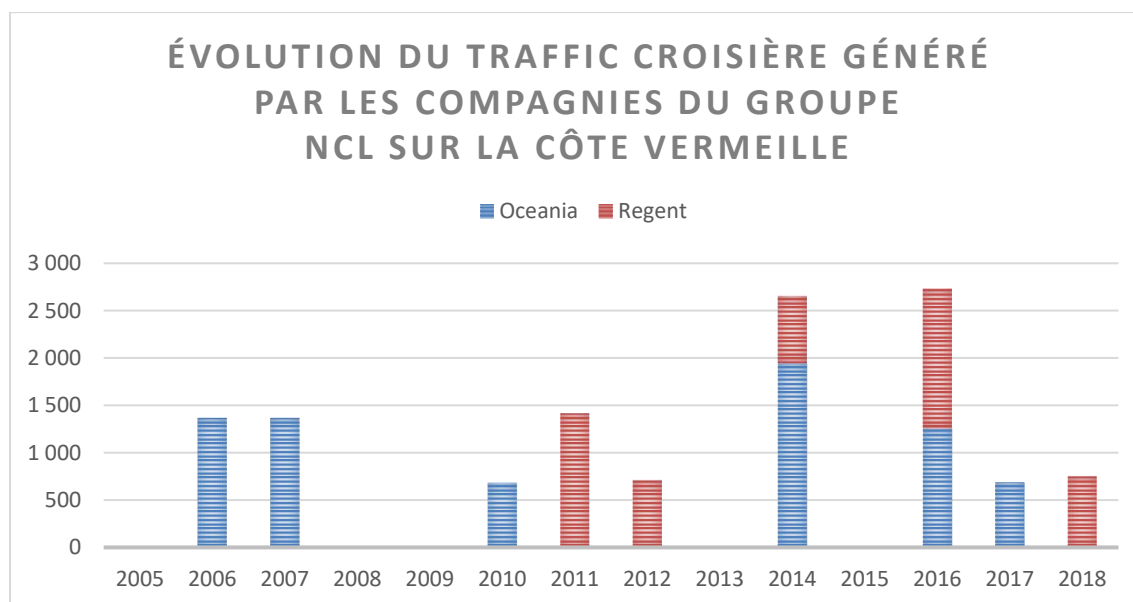
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de navires	11	13	21	22	24	25	26
Capacité en lits bas	26 470	34 510	40 000	45 000	46 500	50 400	54 400
Passagers transportés	1 503 107	1 628 278	1 933 044	2 164 404	2 337 311	2 519 324	2 795 101

Source : Bilan Financier Royal Caribbean Ltd

Les compagnies du groupe NCL Cruises susceptibles d'escaler à Port-Vendres et ses destinations secondaires sont les suivantes :

- Oceania Cruises
- Et Regent Seven Seas

Comme le montre le tableau ci-dessous les compagnies Oceania et Regent escalent les ports de la Côte Vermeille régulièrement.



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

 **Oceania Cruises**

La compagnie Oceania Cruises a été créée en 2002 suite à la faillite de la compagnie Renaissance Cruises en 2001. La compagnie a rejoint le groupe Prestige Cruise Holding en 2007, compagnie qui à son tour rejoint le groupe Norwegian Cruise Holding en 2014.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Insignia	1999	30 277	181m00	684	Premium
Marina	2011	65 000	251m50	1 258	Premium
Nautica	2000	30 277	181m00	684	Premium
Regatta	1998	30 277	251m50	684	Premium
Riviera	2012	65 000	251m50	1 258	Premium
Sirena	1999	30 277	181m00	688	Premium

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Allura Class 1	2022	67 000		1 200	Premium
Allura Class 2	2025	67 000		1 200	Premium

Oceania Cruises									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	108	114	138	124	147	166	154	164	162
Méditerranée	39	34	48	29	47	39	31	37	47

Oceania Cruises									
Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	1 346 250	1 411 614	1 536 298	1 591 434	1 828 696	1 956 810	1 878 848	1 863 728	1 935 276
Méditerranée	441 758	375 046	450 420	332 748	458 762	426 246	329 744	351 124	464 186
	32,8%	26,6%	29,3%	20,9%	25,0%	21,8%	17,6%	18,8%	24,0%

Oceania Cruises									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	7	6	9	7	12	12	8	9	12
Civitavecchia	7	8	11	9	12	9	7	9	9
Haifa	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Istanbul	6	6	8	4	7	0	0	0	0

La Valette	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Le Pirée	10	5	7	1	3	6	4	2	7
Lisbonne	2	1	3	1	2	3	3	2	2
Marseille	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Monaco	0	3	3	3	3	3	3	6	7
Venice	7	5	6	4	7	5	6	8	9

Source : Cruise Management Consulting

Regent Seven Seas Cruises

Positionnée sur le segment luxe de l'industrie de la croisière la compagnie Regent Seven Seas a été créée en 1990. La compagnie a rejoint le groupe Prestige Cruise Holding en 2007, compagnie qui a à son tour rejoint le groupe Norwegian Cruise Holding en 2014.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Seven Seas Explorer	2016	54 000	223m00	738	Luxe
Seven Seas Mariner	2001	48 000	216m00	708	Luxe
Seven Seas Navigator	1999	33 000	170m70	504	Luxe
Seven Seas Voyager	2003	42 363	204m00	700	Luxe

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Seven Seas Splendor	2020	54 000	223m00	738	Luxe
Nom à confirmer	2023	54 000	223m00	738	Luxe

Regent Seven Seas Cruises Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	101	96	95	94	100	115	110	107	135
Méditerranée	33	29	24	24	33	29	29	25	38

Regent Seven Seas Cruises Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	695 544	685 436	707 800	703 040	808 778	965 602	975 484	947 214	974 812
Méditerranée	219 050	203 384	166 014	168 932	209 622	185 600	189 800	184 400	155 520
	31,5%	29,7%	23,5%	24,0%	25,9%	19,2%	19,5%	19,5%	15,9%

Regent Seas Cruises Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	6	5	4	9	7	10	8	5	8
Civitavecchia	5	7	6	5	5	7	7	5	9
Haifa	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Istanbul	5	4	3	3	5	0	0	0	2
Le Pirée	4	3	3	1	4	2	2	6	3
Lisbonne	1	0	0	1	1	2	0	1	0
Monaco	5	3	4	1	3	3	6	3	5
Tarragona	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Venice	6	7	4	4	7	5	6	4	10

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.4 Groupe TUI – Hapag-Lloyd

Le groupe TUI, premier tour opérateur Mondial contrôle les compagnies de croisières suivantes :

- Marella Cruises, compagnie de croisière positionnée sur le marché britannique,
- TUI Cruises en partenariat 50/50 avec le groupe Royal Caribbean Cruises. La compagnie est positionnée sur le marché allemand
- Et la compagnie Hapag-Lloyd. La compagnie qui opère principalement sur le marché allemand opère deux navires positionnés sur le segment luxe et deux navires positionnés sur le marché expédition.
- Hapag-Lloyd

Spécialisée sur le marché allemand, La compagnie Hapag-Lloyd opère depuis longtemps à la fois sur le marché luxe avec les paquebots *Europa* et *Europa 2* mais la compagnie a longue tradition sur le marché expédition.

Jusqu'en 2019 la compagnie a opéré sur le marché expédition en affrétant les paquebots *Hanseatic* et *Bremen* mais aussi le paquebot *Colombus* et *Colombus 2*. La compagnie a mis en construction trois paquebots expédition dont les *Hanseatic Inspiration* et *Hanseatic Nature* qui sont livrés en 2019 et le *Hanseatic Spirit* qui sera livré en 2021.

En conséquence l'*Hanseatic* a quitté la flotte en octobre 2018 et le *Bremen* quittera à son tour la flotte en avril 2021.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Bremen	1990	6 752	111m50	164	Expédition
Europa	1999	28 437	198m60	408	Luxe
Europa 2	2013	39 500	225m00	516	Luxe
Hanseatic Nature	2019	16 100	138m00	230	Expédition
Hanseatic Inspiration	2019	16 100	138m00	230	Expédition

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Hanseatic Spirit	2021	16 100	138m00	230	Expédition

Comme le montre les tableaux qui suivent la compagnie opère peu de croisières en Méditerranée, les navires expédition opérant principalement en zones arctiques et antarctiques. Ce sont principalement les *Europa* et *Europa 2* qui opèrent en méditerranée en début de printemps et à l'automne.

Trois escales ont été opérées sur la Côte Vermeille par les paquebots d'Hapag-Lloyd

- Hanseatic à quai à Port-Vendres le 30 mai 2005
- Bremen à quai à Port-Vendres le 23 septembre 2005
- Et Hanseatic à Collioure le 3 octobre 2012

Il conviendrait de contacter la compagnie pour promouvoir la destination pour comme escale pour les paquebots *Europa* et *Europa 2*.

Hapag-Lloyd									
Cruises									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	112	116	113	107	108	105	103	101	124
Méditerranée	21	39	24	23	9	4	13	9	12
Hapag-Lloyd									
Cruises									
Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	643 028	630 240	526 508	416 348	463 820	451 072	451 812	462 488	551 314
Méditerranée	96 624	160 344	94 004	98 856	36 408	31 300	58 632	42 012	58 308
	15,0%	25,4%	17,5%	23,7%	7,8%	4,7%	13,0%	9,1%	10,6%
Hapag-Lloyd									
Cruises									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	1	7	3	5	0	0	1	0	1
Beyrouth	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Cannes	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Catania	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Civitavecchia	0	1	3	4	1	0	0	0	1
Istanbul	1	3	4	2	2	0	0	0	0
Kusadasi	0	1	0	1	0	0	0	0	0
La Goulette	0	0	1	0	0	0	0	0	0
La Valette	4	10	2	1	0	0	0	0	1
Le Pirée	3	4	5	5	2	2	1	2	2
Limassol	0	0	1	0	0	1	2	1	0
Lisbonne	1	1	0	1	1	0	0	0	1
Livorno	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Malaga	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Monaco	2	5	0	1	2	0	2	1	1
Nice	3	3	0	0	1	0	3	0	0
Palma de Mallorca	1	0	0	0	0	0	2	3	2
Venice	3	3	2	2	0	0	2	1	1

7.4.2.1.5 Genting Group – Crystal Cruises

Le groupe d'origine malaysienne est côté sur le marché de Hong Kong. La compagnie contrôle les compagnies de croisière suivantes

- Dream Cruises
- Star Cruises
- Et Crystal Cruises

Les compagnies Star Cruises et Dream Cruises sont dédiées aux marchés asiatiques et les paquebots qu'ils opèrent sont aujourd'hui déployés dans les seules régions d'Asie et d'Australie.

Crystal Cruises

La compagnie Crystal Cruises a été créée par le groupe de transport japonais NYK en 1988 en proposant des croisières de luxe à une clientèle principalement d'origine nord-américaine. La compagnie a été rachetée en 2015 par Genting Hong Hong.

Paquebot s en opérations	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Crystal Serenity	2003	68 870	250m00	1 100	Luxe
Crystal Symphony	1995	51 044	237m10	1 010	Luxe
Crystal Esprit	1992	3 300	92m20	62	Luxe

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Crystal Diamond		65 000		800	Luxe
Crystal Endeavour		19 800		200	Expedition
Crystal Endeavour 2		19 700		200	Expedition
Crystal Endeavour 2		19 700		200	Expedition

Une escale a été opérée à Port-Vendres au mouillage par le paquebot *Crystal Serenity* le 14 août 2018. Nous avons contacté Claudius Docekal au sujet de cette escale.

Claudius Docekal nous rappelle qu'il a été en charge des itinéraires chez Seadream Yacht Club et chez Azamara Yacht Club avant de rejoindre Crystal Cruises. Il nous confirme que l'escale s'est bien déroulée, que la compagnie compte répéter l'escale et qu'il serait intéressé à mieux connaître la destination et à participer à un Eductour.

Claudius Docekal
 Vice-President Deployment
 1501 Biscaye Boulevard
 Miami, FL 33152, USA
 +1 310 592 2635
Cdocekal@crystalcruises.com

Crystal Cruises									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	56	64	57	60	105	100	101	108	114
Méditerranée	18	17	12	19	42	45	8	40	52

Crystal Cruises									
Jours-passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	745 080	734 280	728 720	748 880	749 700	750 800	737 740	751 620	742 960
Méditerranée	211 260	168 160	117 700	185 900	87 360	198 380	82 500	157 300	212 240
	28,4%	22,9%	16,2%	24,8%	11,7%	26,4%	11,2%	20,9%	28,6%

Crystal Cruises									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelone	2	4	3	1	1	3	2	3	6
Civitavecchia	3	3	3	3	2	4	3	6	7
Dubrovnik	0	0	0	0	14	12	0	8	12
Istanbul	4	4	2	3	3	3	0	0	0
La Valette	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Le Pirée	3	2	0	1	3	9	0	10	10
Limassol	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Lisbonne	1	0	1	3	1	2	0	1	0
Malaga	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Marseille	0	0	0	1	1	1	1	2	0
Monaco	1	1	0	4	0	2	1	0	4
Nice	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Southampton	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Venise	4	3	2	3	16	8	1	7	11

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.6 Club Med Croisières

La compagnie Club Méditerranée opère le paquebot Club Med 2. Le Club Med 2 a escale sur Port-Vendres le 1^{er} mai et 27 juin 2007. Le paquebot a escale sur Collioure le 30 avril 2019.

Nous avons interrogé les personnes suivantes dans le cadre de l'étude :

- Le Commandant Yon Laloge, Commandant à bord du Club Med 2 lors de l'escale est heureux de revenir dans une destination qu'il considère convenir au profil des passagers du paquebot d'autant qu'il est possible d'ouvrir la marina lors de l'escale pour la pratique des sports nautiques⁴⁶.
- Mme Katy Laboureur, responsable excursions pour la compagnie nous indique s'être adressée directement à l'office du tourisme pour l'organisation des excursions lors de l'escale. Un produit directement excursions a été monté avec l'utilisation du petit train local et une guide de leur service Mme Laboureur les juge extrêmement réactifs et collaborant et les a déjà recontacté pour proposer le même produit l'année prochaine car une escale est prévue.
- Enfin M. Philippe Mercet, responsable des itinéraires était à bord du Club Med 2 lors de l'escale sur Collioure. Il met en avant que le paquebot mouillait à proximité du lieu de débarquement, que l'autorisation était donnée d'ouvrir le hall nautique lors de l'escale et que les boutiques étaient ouvertes sur Collioure. Il rapporte que l'escale a été très appréciée des passagers.

Deux escales sont prévues sur Collioure en 2020 avec le Club Med 2 :

- Le lundi 11 mai 2020
- Et le lundi 28 septembre 2020

Katy Laboureur
Responsable Excursions
Club Med Opio – Chemin de Tourreviste
06650 Opio - France
Tel : ++ 493 097 106
Katty.laboureur@clubmed.com

Philippe Mercet
Cruise Product Manager
11 rue de Cambrai
75957 Paris Cedex 19
Tel : +33 153 354 290
Philippe.Mercet@clubmed.com

⁴⁶ Alors que le nombre de paquebots équipé d'une marina est de plus en plus nombreux - On peut citer les paquebots de Windstar, de Seadream, de Ritz Carlton ou encore de Scenic Cruises - de plus en plus de destinations interdisent l'ouverture de la marina et la pratique des sports nautiques sous la pression des acteurs locaux qui ont le sentiment que ces paquebots et les grands yachts leur ôtent des revenus potentiels. C'est en particulier le cas de la plupart des escales sur rade aux Baléares.

7.4.2.1.7 Ponant

Devenue l'une des compagnie leader sur le segment de la croisière expédition la compagnie poursuit un développement spectaculaire sur ce segment.

La compagnie opère 9 paquebots dont huit sur le segment expédition, trois unités supplémentaires sont en commande pour livraison en 2020 et 2021.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
L'Austral	2010	12 500	142m00	264	Expédition
Le Boreal	2011	12 500	142m00	264	Expédition
Le Bougainville	2019	10 000	131m00	184	Expédition
Le Champlain	2018	10 000	131m00	184	Expédition
Le Dumont Durville	2019	10 000	131m00	184	Expédition
Le Lapérouse	2018	10 000	131m00	184	Expédition
Le Lyrial	2015	12 500	142m00	264	Expédition
Le Ponant	1991	1 489	88m00	56	Voilier
Le Soléal	2013	12 500	142m00	264	Expédition

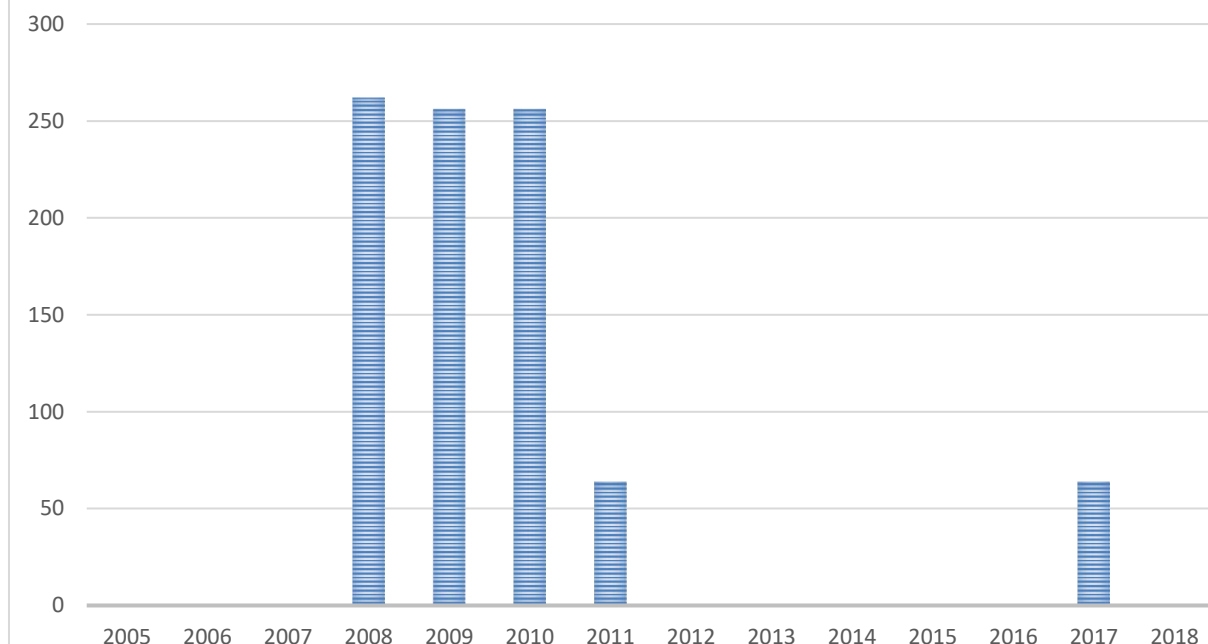
Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Le Bellot	2020	10 000	131m00	184	Expédition
Le Commandant Charcot	2021	30 000	150m00	270	Expédition
Le Jacques Cartier	2020	10 000	131m00	184	Expédition

Le voilier Le Ponant a escalé de manière régulière la Côte Vermeille à Port-Vendres à quai ou à Collioure sur rade. Dans le cadre de l'étude nous avons contacté Mme Sylviane de Tracy, Directrice produit qui nous indique que ces escales étaient effectuées dans la cadre d'affrètements du voilier par une compagnie américaine. Elle nous indique que la région des Pyrénées Orientales n'est pour l'instant pas une région que la compagnie Ponant cherche à développer comme destination croisière.

Sylviane De Tracy
 Director Product Development
 408 avenue du Prado
 13008 Marseille, France
 Tel : +33488 666 414
sdetracy@ponant.com

Comme le montre le tableau ci-dessous le trafic généré par la compagnie Ponant sur la Côte Vermeille est très limité avec un maximum de quelques 250 passagers entre 2008 et 20210.

ÉVOLUTION DU TRAFFIC CROISIÈRE GÉNÉRÉ PONANT SUR LA CÔTE VERMEILLE



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

Ponant Nombre croisières	de	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (est)
Totalité		134	127	142	151	163	175	180	232	295
Méditerranée		57	56	47	51	51	47	63	55	47

Ponant Jours d'exploitation	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	210 490	219 744	263 200	309 624	321 160	347 704	394 824	538 248	637 972
Méditerranée	65 234	52 640	46 088	58 072	57 792	47 376	64 136	77 960	70 192
	31,0%	24,0%	17,5%	18,8%	18,0%	13,6%	16,2%	14,5%	11,0%

Ponant Ports de tête de ligne Méditerranée	de	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Alexandria	en	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Barcelona		0	1	0	0	0	0	0	3	1
Civitavecchia		0	0	0	1	2	2	5	4	5
Dubrovnik		0	0	0	1	2	0	0	0	0

Ponant	Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Istanbul		11	5	3	1	3	0	0	3	6
La Valette		0	0	3	4	2	0	5	5	3
Le Pirée		11	3	4	5	3	7	8	15	15
Lisbonne		0	0	1	0	0	0	1	2	1
Malaga		0	1	1	0	2	0	0	0	0
Marseille		2	5	1	1	1	0	1	0	0
Naples		0	0	1	0	0	0	0	1	0
Nice		16	22	19	19	22	26	26	4	1
Suez		1	0	0	0	0	0	0	0	0
Valencia		0	0	0	0	0	0	0	1	0
Venise		15	15	14	18	13	12	8	9	14

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.8 Phoenix Reisen

Le compagnie familiale, positionnée sur le marché allemand est propriétaire de nombreux navires fluviaux et de 4 paquebots de croisière dont l'*Amada* qui est l'ancien *Prinsendam* de la compagnie Holland America Line.

Les navires opèrent de grandes croisières ou des tours du monde l'hiver, sont positionnés en Europe du nord l'été afin d'être plus proches du marché allemand. Une partie des paquebots opère des croisières en Méditerranée au printemps et à l'automne.

Le *Deutschland* est affrété par la compagnie du mois de mai au mois de septembre car il opère comme université en mer le reste de l'année.

La compagnie s'adresse à une clientèle généralement retraitée et a un très fort taux de participation aux excursions.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Albatros	1973	28 078	205m50	862	Standard
Amera	1991	28 856	192m80	594	Premium
Amadea	1988	38 100	205m50	835	Standard
Artania	1984	44 348	230m00	1,176	Premium
Deutschland	1998	22 400	175m00	552	Premium

Nous avons contacté Michael Schulze, responsable des itinéraires et des excursions.

Il indique ne pas se souvenir des raisons pour lesquelles la compagnie n'a pas répété l'escale opérée en 2007 avec l'*Amadea*.

Nous lui avons présenté la destination et lui avons indiqué que Port-Argelès constituait un très bon mouillage en cas de vent fort sur Port-Vendres ou Collioure.

Il va donc reprogrammer la destination en 2022 entendu que les itinéraires pour 2021 sont déjà arrêtés.

Michael Schulze

Phoenix Reisen GmbH
Pfaelzer Str. 14
53111 Bonn, Germany
Tel: +49 (228) 9260-500
M.Schulze@PhoenixReisen.com

7.4.2.1.9 Ritz Carlton Yacht Collection

Il s'agit de l'une des nouvelles compagnies de croisière qui se positionne sur le segment haut de gamme de la croisière. Le but de la compagnie est d'attirer sur ses paquebots la clientèle des hôtels du groupe Ritz Carlton, clientèle qui d'après des enquêtes menées, n'a en majorité pas fait de croisière et qui viendra à bord des paquebots RCYC pour la qualité du service hôtelier.

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Yacht One	2020	24 000	190m00	298	Luxe
Yacht Two	2022	24 000	190m00	298	Luxe

La compagnie a programmé une escale sur Collioure en 2021 : Arrivée du paquebot le 5 mai à 18 :00 et départ de 6 mai à 21 :00.

Ci-dessous la description de l'escale qui paraîtra dans la brochure 2021

Collioure (Port Vendres), France

Au cours des siècles, les Romains, les rois catalans du Moyen-Âge et la Marine royale française ont tous navigué dans le port naturel et profond de Port-Vendres, dans le Roussillon - la partie française de la Catalogne. À quelques encablures de la côte de ce port de pêche en activité, vous trouverez le pittoresque village balnéaire de Collioure, qui a inspiré des artistes tels que Henri Matisse et Picasso, et l'une des stations les plus pittoresques de la Côte Vermeille. À l'est, vous tomberez sur des vues spectaculaires sur la côte sur les sentiers de la pointe sauvage du cap Béar. Au sud, vous verrez des vignobles plantés sur les terrasses vertigineusement escarpées de Banyuls-sur-Mer. De retour à Collioure, installez-vous dans l'un des nombreux bars à vin du centre historique et dégustez quelques-uns des riches vins rouges produits dans cette fabuleuse région.

La personne en charge des itinéraires et des excursions est Jean-Pierre Salazar.

JP Salazar

Manager, Land Programs
The Ritz-Carlton Yacht Collection
3109 Grand Avenue Coconut Grove

FL33133-5103

+1 305 898 1189 (cell)

jp.salazar@ritz-carltonyachtcollection.com

7.4.2.1.10 Seadream Yacht Club

La compagnie qui opère les anciens paquebots *Sea Goddess I* et *Sea Goddess II* de Seabourn a récemment annoncé avoir commandé un paquebot expédition d'une capacité de 200 passagers livrable en 2020.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Seadream I	1984	4 253	104m80	112	Premium
Seadream II	1985	4 333	104m80	112	Premium

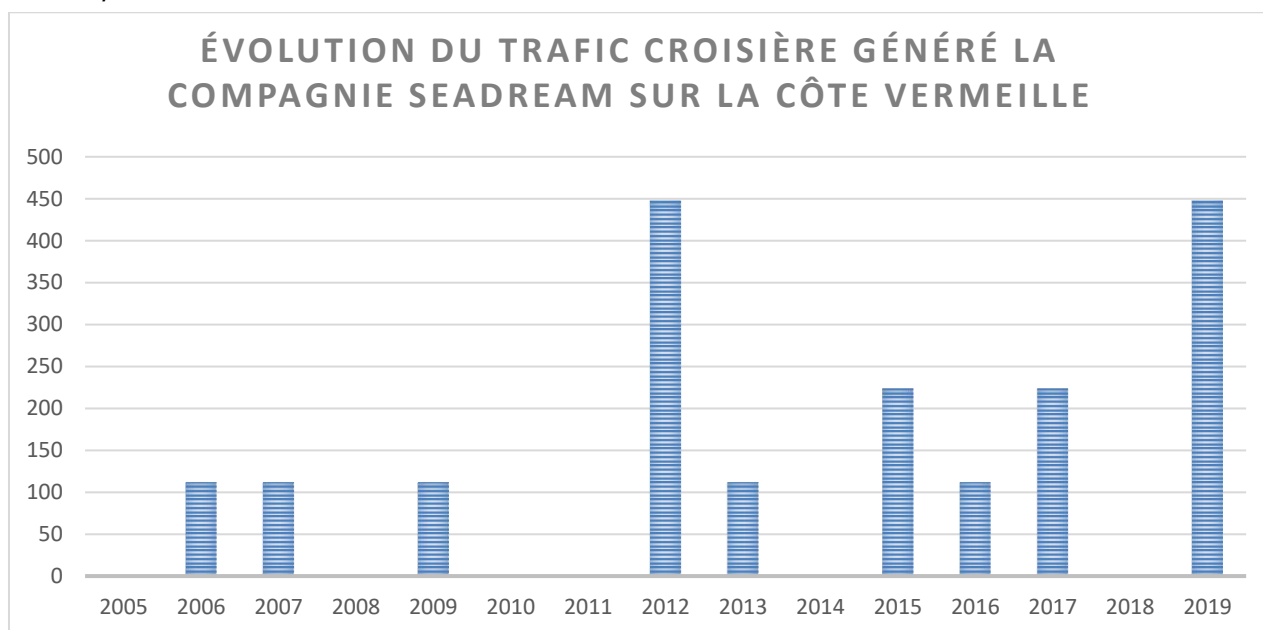
Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Seadream Innovation	2020	15 300	155	220	Expédition



Itinéraire de 7 nuits opéré par le Seadream I entre le 9 et le 16 mai 2020

Description de Collioure par Seadream Yacht Club : *Collioure est certainement la station balnéaire la plus pittoresque de la côte méditerranéenne du sud-ouest de la France. Avec la toile de fond des montagnes pyrénéennes plongeant dans la mer, le vieux port, l'impressionnant château, de magnifiques églises anciennes, des restaurants en bord de plage, des rues étroites, des boutiques de bijou, des sentiers artistiques et trois plages. Collioure a d'abord été colonisée par les Phéniciens et les Grecs en tant que port de commerce. Depuis lors, elle a été occupée par des Romains, des Barbares, des Arabes, des Espagnols (au moins 4 fois) et enfin après le Traité des Pyrénées de 1659, les Français. Les*

Templiers ont construit l'impressionnant château de Collioure (Château-Royal) au XIIe siècle, qui a par la suite été utilisé comme résidence par les rois de Majorque. Collioure vit toujours bien de ses anchois salés exportés dans toute la France.



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

Seadream Yacht Club		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de croisières										
Totalité		94	87	84	94	100	93	95	92	92
Méditerranée		48	43	28	46	52	43	46	40	42

Seadream Yacht Club		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Journées passagers										
Totalité		82 092	80 416	82 208	79 632	92 096	79 520	80 192	81 200	80 752
Méditerranée		40 208	37 296	24 304	39 424	41 776	39 088	37 968	36 848	39 760
		49,0%	46,4%	29,6%	49,5%	50,9%	49,2%	47,3%	45,4%	49,2%

Seadream Yacht Club		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ports de tête de ligne en Méditerranée										
Barcelona		2	0	2	1	2	3	7	2	2
Cannes		0	0	0	0	5	1	0	0	0
Civitavecchia		13	10	9	12	16	11	14	6	12

Seadream Yacht Club	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dubrovnik	5	1	2	6	4	4	2	2	3
Istanbul	3	7	3	7	2	0	0	0	0
Lisbonne	0	0	1	0	2	1	1	1	2
La Valette	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Le Pirée	10	10	5	9	10	9	3	6	8
Malaga	1	2	0	2	1	1	3	1	1
Monaco	4	6	1	4	2	3	6	0	0
Nice	5	3	3	0	5	7	8	2	5
Séville	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Venise	4	4	2	5	3	4	2	2	6

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.11 Star Clippers

La compagnie qui a été créée en 1994 par la M. Michael Kraft opère des voiliers de croisière construits neufs comme des copies d'anciens grands voiliers de l'époque où le transport maritime se faisait à la voile.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Royal Clipper	2000	5 061	134m00	228	Premium
Star Clipper	1992	2 298	115m50	170	Premium
Star Flyer	1991	2 298	115m50	170	Premium

Paquebots En commande	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Flying Clipper	2020	8 770	162m00	300	Premium

Nous avons eu un entretien avec Huguette Lubrano, responsable excursions pour la compagnie.

Les paquebots *Star Clipper* et *Star Flyer* ont escalé à Port-Vendres à quai en 2013, 2014 et 2015 alors la compagnie finissait la saison en Méditerranée et se repositionnaient sur les Caraïbes pour la saison hiver. Les voiliers effectuaient alors plusieurs croisières de le long des côtes françaises et espagnoles avant de rejoindre les Canaries puis d'effectuer la transat.

Depuis 2015 les voiliers partent soit de Malte ou de Civitavecchia vers les Canaries et n'ont donc plus l'occasion d'escaler sur Port-Vendres.

Huguette Lubrano connaît les ports de Port-Vendres et de Collioure. Elle confirme que la destination donne toute satisfaction aux passagers et à la compagnie.

Les escales à quai se sont très bien déroulées. La structure d'accueil mise en place était très appréciée. Les bus venaient prendre les passagers au pied du bateau et les passagers indépendants étaient libres de marcher vers les gilles du port.

Sur les conseils de Mme Béatrice Bantigny lors des escales à Port-Vendres la compagnie proposait des excursions sur Carcassonne ainsi qu'une excursion qui partait à pied du port de Port-Vendres et amenait les passagers chez un viticulteur situé sur les hauteurs de la ville auprès duquel une dégustation de vin était organisée.

La compagnie ne proposition sur Perpignan car de son avis la ville manque de point touristique fort qui permette de justifier la visite. De son avis le manque de destination touristique forte qui serait facilement identifiable à la destination pourrait être le point faible de la destination.

Huguette Lubrano loue les démarches de Mme Bantigny qui ont incité la compagnie Star Clippers à retenir Port-Vendres comme escale de croisière de 2013 à 2015 et qui lui ont permis de monter des programmes excursions qui ont rencontré du succès auprès de leur clientèle.

Huguette Lubrano
Shore Excursions Manager
Clipper palace
4 rue de al turbien
98000 Monaco
huguette.lubrano@starclippers.com

Star Clippers									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	132	136	141	138	140	134	133	134	126
Méditerranée	50	48	76	72	77	51	50	50	45

Star Clippers									
Journées passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	205 196	203 269	206 388	207 578	210 017	204 915	203 668	199 925	200 261
Méditerranée	79 902	73 332	106 824	102 796	77 698	81 388	78 893	76 734	71 738
	38,9%	36,1%	51,8%	49,5%	37,0%	39,7%	38,7%	38,4%	35,8%

Star Clippers									
Ports de tête de ligne Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	0	2	1	1	0	0	0	0	0
Cannes	0	0	5	14	12	11	8	7	4
Civitavecchia	14	13	13	10	15	9	12	13	6
Istanbul	2	3	4	4	1	1	0	0	0

Lisbonne	1	1	2	1	1	2	1	1	1
La Valette	2	0	2	2	2	2	2	2	2
Le Pirée	18	12	17	18	23	16	17	17	18
Malaga	5	0	2	2	2	2	2	2	2
Marseille	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Monaco	0	5	11	0	0	0	0	0	0
Palma de Mallorca	0	0	7	9	8	0	0	0	0
Trieste	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Venise	8	11	12	11	12	8	8	8	11

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.1.12 Windstar Cruises

La compagnie Windstar Cruises appartient au groupe américain Xanterra spécialisé dans le tourisme. La compagnie opère 6 paquebots.

Paquebot	Année de livraison	Tonnage	Longueur	Capacité en lits bas	Segment
Star Breeze	1989	9 975	134m10	212	Premium
Star Legend	1992	9 961	135m00	212	Premium
Star Pride	1988	9 975	134m10	212	Premium
Wind Spirit	1988	5 350	134m20	146	Premium
Wind Star	1986	5 350	134m20	146	Premium
Wind Surf	1989	14 745	187m20	208	Premium

Trois de ces paquebots sont des voiliers, Les *Wind Spirit* et *Wind Star* ont été construits par les chantiers du Havre pour la compagnie lors que le *Wind Surf* est l'ancien Club Med One.

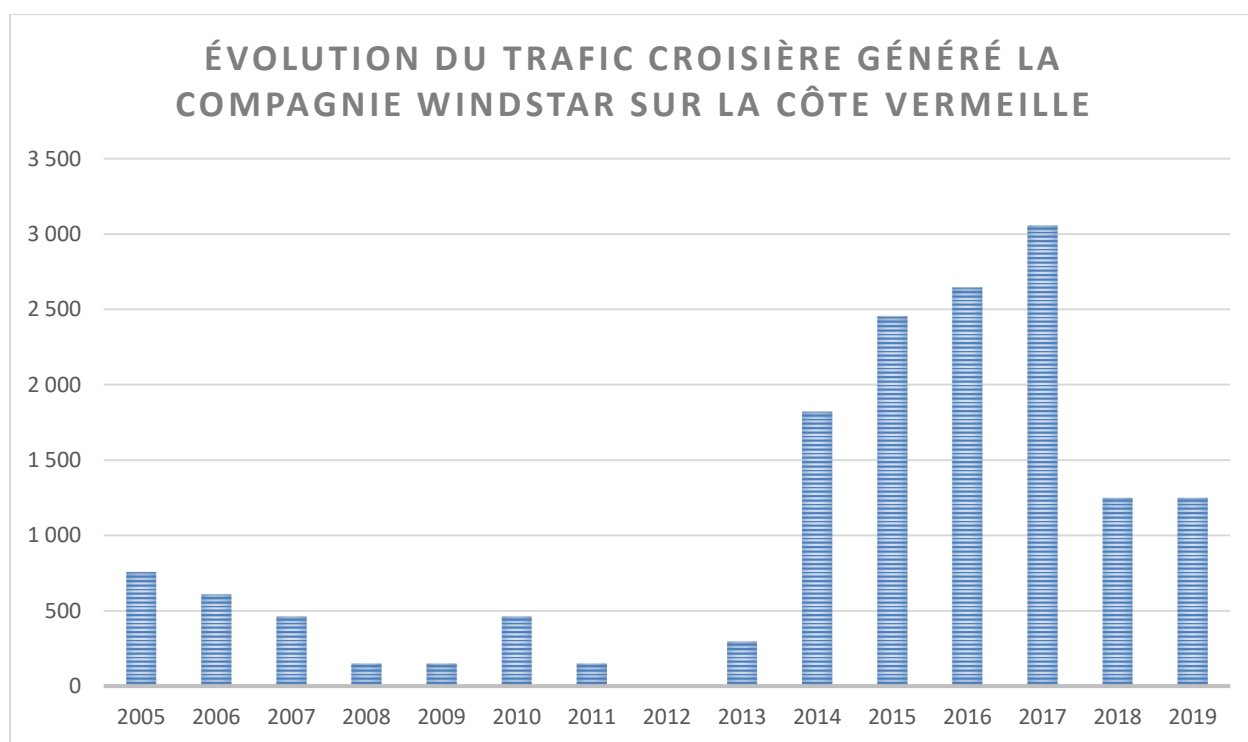
En 2015 la compagnie Windstar a racheté les trois paquebots de Seabourn qui ont été renommé *Star Breeze*, *Star Legend* et *Star Pride*. Entre octobre 2019 et novembre 2020 les trois unités vont être rallongées de 25m60 ce qui va permettre de rajouter 50 cabines. Le programme représente un investissement de 250 millions de dollars. Les paquebots auront alors les caractéristiques suivantes :

- 159 m de longueur
- 312 passagers
- Vitesse augmentée de 4 nds



Depuis 2012 le *Wind Spirit* est positionné en Polynésie française où il remplace le *Wind Song* qui y était déployé jusqu'en 2002 lorsqu'il a été détruit par un incendie. Alors que les *Wind Spirit* et *Wind Surf* naviguent alternativement en Méditerranée l'été et aux Caraïbes l'hiver, les *Star Breeze*, *Star Legend* et *Star Pride* opèrent des itinéraires dans toutes les zones du monde.

Le tableau ci-dessous montre l'importance du trafic croisière généré par les paquebots de Windstar Croisures sur les ports de la Côte Vermeille. La majorité des escales sont prévues sur Port-Vendres.



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

Les escales sur la Côte Vermeille sont opérées lors de croisières de 7 nuits opérées entre Barcelona et Civitavecchia appelées « *Yachtsman's Harbors of the Riviera* ».



En étudiant les itinéraires de la compagnie en 2020, nous constatons que les escales sur Port-Vendres ou sur Collioure sont remplacées par des escales sur Palamos.



Et sur l'itinéraire en 10 nuits « *Autumn Reveries of French Riviera* », le *Wind Surf* escale à Palamos



Et sur l'itinéraire en 10 nuits « *Riviera Romance* », le *Wind Surf* escale à Roses



Nous avons contacté Melissa Witseo qui est en charge des excursions pour en avoir confirmation et en connaître la raison.

Melissa Witseo, Product Manager

Windstar Cruises

2101 4th Avenue, Suite 210

Seattle, WA 98121

Melissa.Witsoe@Windstarcruises.com

Dans l'itinéraires des croisières "Yachtsman's Harbors of the Riviéras" vous avez changé l'escale de Port-Vendres pour Palamos. Quelle en est la raison ?

Port Vendres et Collioure sont deux très belles destinations. Cependant, seules deux excursions y sont proposées : *Les expressionnistes français de Collioure* et *Perpignan et Dégustation de vins* alors que nous souhaitons proposer 3 à 5 excursions par destination. Ça a été la même chose depuis 7 ans.

• Considérez-vous que les escales de Port-Vendres et Collioure sont au standard de Windstar?

Oui, c'est un "port caché" qui fait partie de notre modèle et de très beaux ports.

• Y a-t-il quelque chose que la destination puisse faire pour avoir les escales Windstar de retour dans le futur ?

Créer des expériences uniques que nous pouvons offrir à nos clients : visites culinaires, visites de petits groupes, visites à l'intérieur des terres.... Mais je ne suis pas sûre de ce que la destination peut exactement offrir.

• Connaissez-vous personnellement la destination ?

J'ai visité de nombreux endroits en France mais je ne connais pas la Côte Vermeille. Je me suis basé sur les commentaires de nos passagers et les informations de notre Tour-Opérateur Inter-cruises.

• Souhaiteriez-vous participer à un éductour sur la Côte Vermeille ?

Très volontiers dans la mesure où cela serait organisé avec un salon comme le Seatrade Europe en Méditerranée afin de justifier mon voyage dans la région. Je ne participe pas au Seatrade Europe cette année mais je devrais y assister l'année prochaine. J'y participe généralement lorsqu'il est organisé en Méditerranée. Je vous encourage également à contacter les Tour-Opérateurs afin de leur montrer ce que vous avez à offrir.

Windstar Cruises									
Nombre de croisières	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	137	141	164	231	275	263	247	250	213
Méditerranée	77	78	69	127	117	88	67	62	65

Windstar Cruises									
Journées passagers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalité	209 628	214 458	269 280	391 896	457 886	444 670	449 282	433 170	382 682
Méditerranée	109 578	105 510	113 212	168 018	186 896	145 140	118 610	106 680	108 750
	52,3%	49,2%	42,0%	42,9%	40,8%	32,6%	26,4%	24,6%	28,4%

Windstar Cruises									
Ports de tête de ligne en Méditerranée	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Barcelona	9	8	7	13	16	19	16	11	12
Civitavecchia	16	11	16	25	27	23	15	13	12
Istanbul	21	23	17	22	23	0	10	0	0
Le Pirée	24	27	18	26	30	20	21	28	31
Lisbonne	2	4	3	5	8	9	0	6	5
Nice	1	1	1	4	2	0	1	0	0
Venice	4	4	7	10	10	17	5	4	5

Source : Cruise Management Consulting

7.4.2.2 Port-Vendres, destination croisière

Propriété du département des Pyrénées Orientales le port de Port-Vendres est en géré par la Chambre de Commerce des Pyrénées-Orientales.

Les paquebots qui escalent sur Port-Vendres peuvent opérer soit sur rade avec un service de tenders, soit en allant à quai si le paquebot est d'une longueur inférieure à 155m. Cette restriction est dictée par le diamètre du cercle d'évitage plus que par la longueur de quai.

Un paquebot d'une longueur supérieure à 155m pourrait donc à priori accoster sur Port-Vendres mais cette manœuvre ne serait possible que par beau temps car le paquebot devrait éviter à l'extérieur du port.

Ce sont 3 autres points de débarquement qui sont autorisé sur la Côte Vermeille :

- Collioure
- Banyuls
- Et Port-Argelès

Seul le port de Port-Vendres est certifié ISPS.

Le port de Port-Vendres est aussi le seul à disposer d'infrastructures dédiées à l'accueil des croisiéristes. De l'avis des personnes interrogées, ces infrastructures sont satisfaisantes pour l'accueil des croisiéristes. C'est aussi notre avis.

Tous félicitent les institutionnels pour la qualité d'accueil réservée aux croisiéristes et aux équipages lors d'escales de paquebots.

A ce jour les paquebots ont escalé uniquement sur Port-Vendres et sur Collioure.

Après avoir visité la région et avoir interrogé de nombreux acteurs locaux, de notre avis la destination croisière se présente comment suit :

● Collioure & Port-Vendres, une destination unique avec les options de débarquement suivantes :

- A quai sur Port-Vendres pour les paquebots d'une longueur jusqu'à 155m
- Sur rade de Port-Vendres
- Et sur rade de Collioure

Les mouillages de Port-Vendres et de Collioure sont exposés à la tramontane qui soulève un clapot qui peut rendre les opérations sur rade dangereuses. Dans ce cas, le Port-Argelès peut offrir une solution de repli. Le paquebot mouillant à proximité de l'entrée du port il est exposé au vent mais la mer de vent n'a le temps de se former ce qui permet des opérations sur rade.

Ces destinations permettent des excursions entre autres sur les destinations suivantes :

- Collioure
- Perpignan
- Céret
- Et Carcassonne

Ces deux escales permettent à la fois des programmes excursions riches et variés amis aussi des escales libres pour des passagers qui auront plaisir à profiter des charmes de Port-Vendres et tout particulièrement de Collioure.

● **Et Banyuls.**

Compte tenu de son éloignement de l'ensemble des destinations touristiques citées plus haut nous voyons plus la destination comme une escale à promouvoir avec un argumentaire un peu différent s'adressant à des compagnies qui escales régulièrement sur Port-Vendres ou sur Collioure et qui cherchent une escale alternative à proposer sur certains itinéraires.



Sur la base des informations obtenues⁴⁷ et recoupées auprès des différents acteurs locaux nous avons établi les statistiques croisières suivantes :

⁴⁷ Sur la base des escales effectuées nous avons affecté la capacité en lits bas de chaque paquebot afin d'obtenir le trafic croisière

	Port-Vendres		Collioure	
	Nombre d'escales	Trafic passagers	Nombre d'escales	Trafic passagers
2005	20	4 722	0	0
2006	14	3 654	0	0
2007	15	4 623	0	0
2008	11	1 709	0	0
2009	12	1 740	1	112
2010	13	2 416	2	2 230
2011	12	3 414	1	64
2012	12	3 404	6	696
2013	6	902	0	0
2014	14	5 774	3	282
2015	11	2 626	3	318
2016	17	5 553	2	424
2017	17	4 815	4	848
2018	7	3 483	2	376
2019	9	3 552	6	888
	190	52 387	30	6 238

Ce sont 220 escales de croisières qui ont été opérées normalement sur Port-Vendres et sur Collioure de 2005 à 2019. Pendant la même période 9 escales ont été annulées pour des raisons météo, soit 4% des escales prévues.

Année	Escales effectuées	Escales annulées pour raisons météo	
2005	20	0	
2006	14	1	Nautica
2007	15	0	
2008	11	0	
2009	13	0	
2010	15	0	
2011	13	0	
2012	18	0	
2013	6	0	
2014	17	0	
2015	14	0	
2016	19	5	Seven Seas Explorer, Seven Seas Navigator, Star Legend, Star Flyer
2017	21	1	Star Breeze

2018	9	1	Wind Surf
2019	15	1	Azamara Pursuit
	220	9	

Rencontrant les différents acteurs (dont les pilotes), il apparaît que Port-Argelès représente une solution de replis en cas de tramontane. Le paquebot mouillant à proximité du littoral il vent est vent mais la mer de vent n'a pas eu le temps de se former rendant les opérations de tendering possible.

Dans les faits cette solution a été proposée à plusieurs reprises à des commandants par le pilote le matin de l'escale mais elle n'a jamais été retenue, le commandant décidant soit de rester sur rade de Collioure ou de Port Vendres soit d'annuler l'escale.

Les statistiques de vent au cap Bear sont les suivantes (données communiquées par les pilotes)

Capt Béar	Vents de 0 à 4 Beaufort	Vents de 5 à 7 Beaufort	Vents de 8 Beaufort et plus
Janvier	50,1%	33,5%	16,4%
Février	45,7%	37,1%	17,4%
Mars	44,7%	36,6%	18,7%
Avril	45,1%	39,8%	17,0%
Mai	54,1%	38,6%	8,0%
Juin	55,0%	38,5%	8,4%
Juillet	56,0%	38,2%	7,1%
Août	55,9%	37,4%	7,4
Septembre	60,5%	31,8%	7,9%
Octobre	57,7%	33,2%	10,9%
Novembre	51,1%	34,9%	15,4%
Décembre	49,2%	32,9%	19,5%
Moyenne	52.08%	36,04%	12,8%

Selon les pilotes de Port-Vendres, pour la période d'avril à octobre la situation est la suivante :

- Déroulement de l'escale normale : 55%
- Re-routage de l'escale de Port-Vendres ou de Collioure vers Port Argelès ou vers Banyuls : 35%
- Annulation de l'escale : 10%

Le standard ISPS

On lendemain des attentats du 11 septembre 2001, les Etats Unis ont voulu se protéger du risque qui consistait à voir une bombe entrer aux états Unis à bord d'un cargo. Sous leur impulsion des états membres de l'Organisation Maritime International ont adopté le 12 décembre 2002 le code ISPS qui se

traduit en français par Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il s'applique pour tout navire de plus de 500 tonneaux de jauge brute effectuant un trafic international et donc à l'ensemble des paquebots.

Les états membres de l'OMI (dont la France) s'engagent donc à accueillir des paquebots uniquement dans des infrastructures portuaires qui auront été certifiées ISPS. Il se trouve que la France est l'un des rares pays de l'Union Européenne à ne pas imposer systématiquement aux destinations de croisières l'application de cette réglementation. Un paquebot qui décide d'escaler dans une destination qui n'est pas certifiée ISPS peut le faire sous réserve qu'il mette alors en place une procédure de gestion de la sûreté à la place de la destination.

Dans la mesure où il y a volonté de la part de Collioure, de Banyuls et de Port-Argelès d'accueillir des paquebots de croisière il conviendrait que Port-Vendres soit moteur à l'obtention de cette certification ISPS pour ces destinations.



Port-Vendres – Quai de débarquement



Collioure – Quai de débarquement

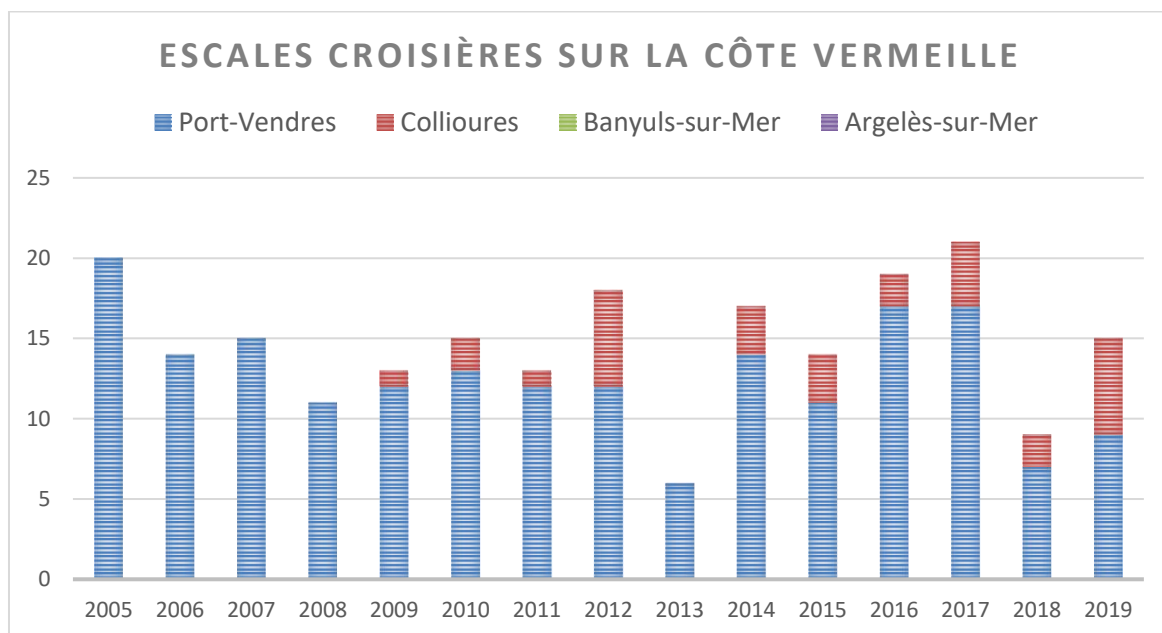


Banyuls – Quai de débarquement

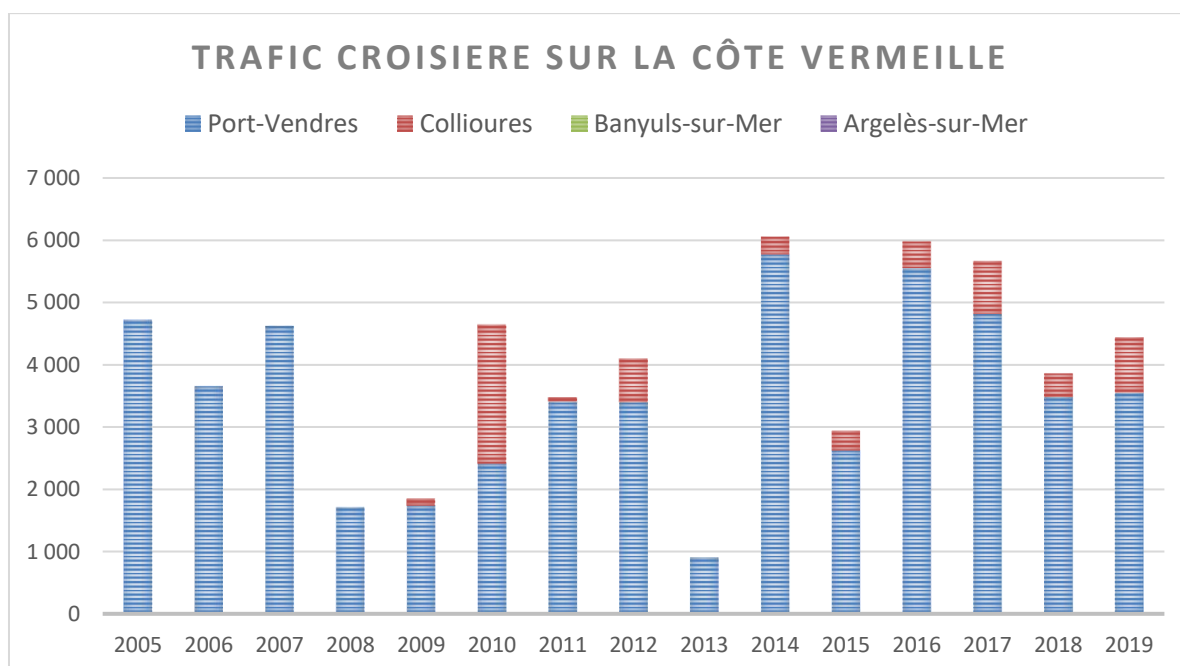


Port-Argeles – Quai de débarquement

7.4.2.2.1 Analyse du trafic croisière



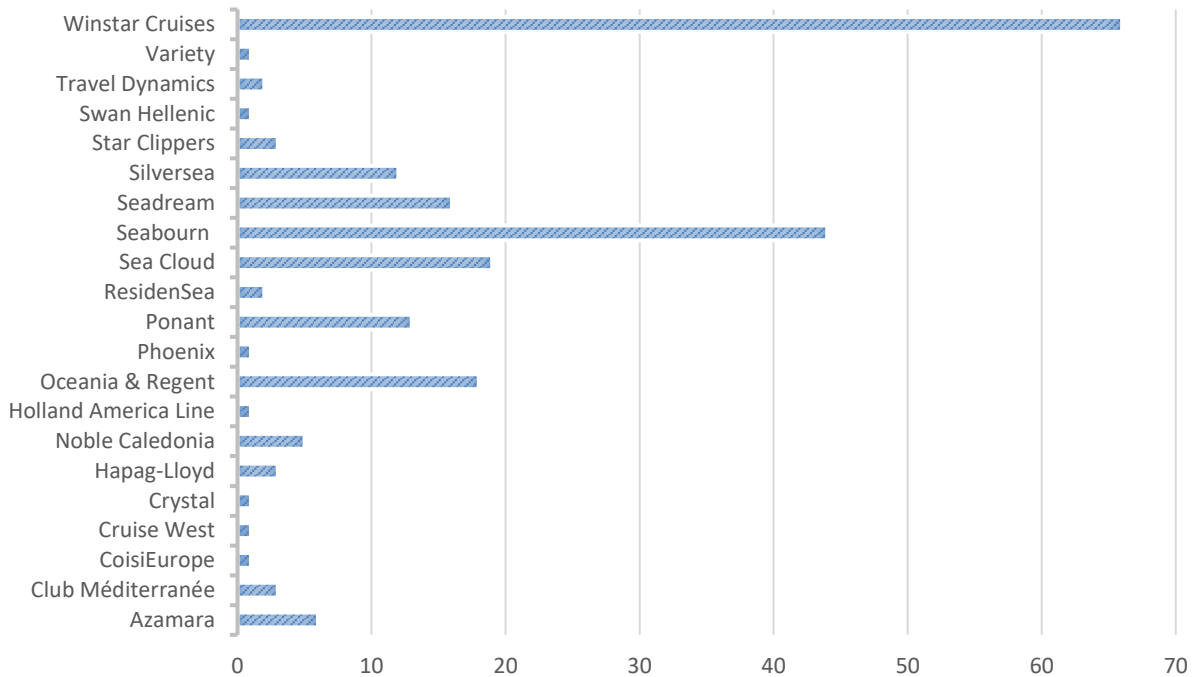
Graphique 68 : Escales croisière sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

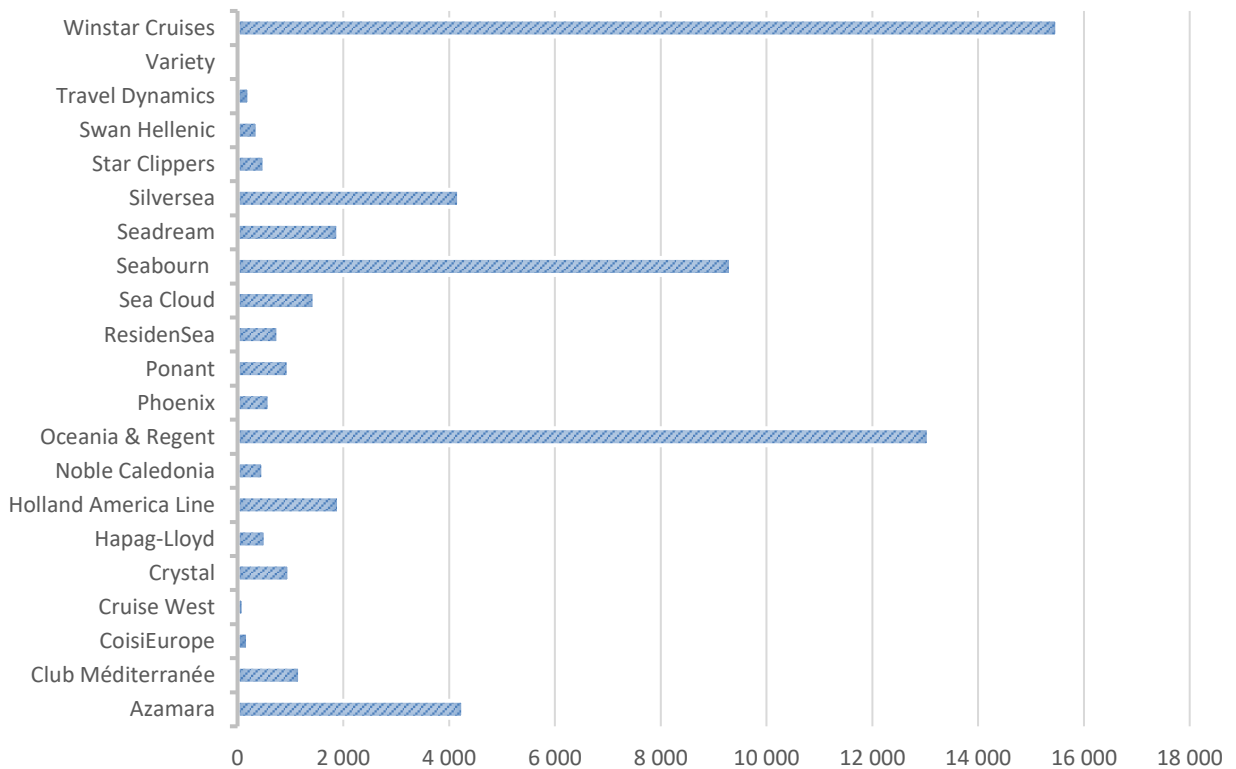
De 2005 à 2019, la Côte Vermeille a accueilli 221 escales de paquebots correspondant à un trafic cumulé de 59 335 passagers calculé sur la capacité en lits bas des paquebots. Selon les informations obtenues de la part des acteurs locaux durant cette période de 15 ans, ce sont 9 escales qui ont été annulées pour des raisons météo, soit 4,0% d'annulation pour des raisons météo.

NOMBRE D'ESCALES OPÉRÉES DE 2005 À 2019 SUR LA COTE VERSEILLE

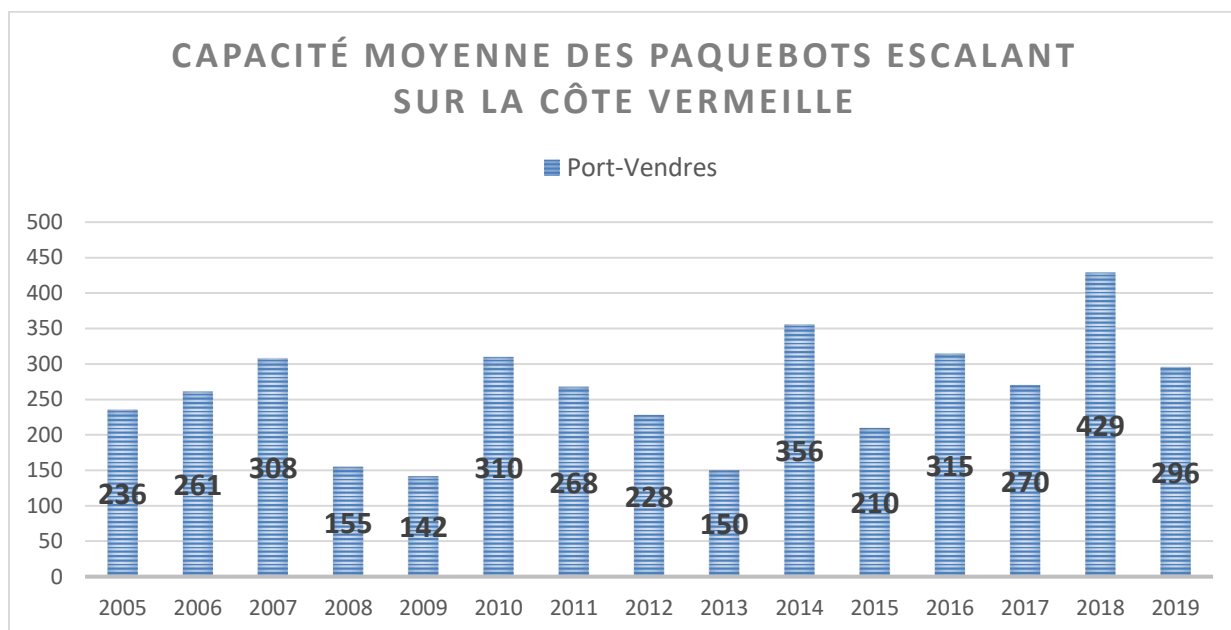


Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

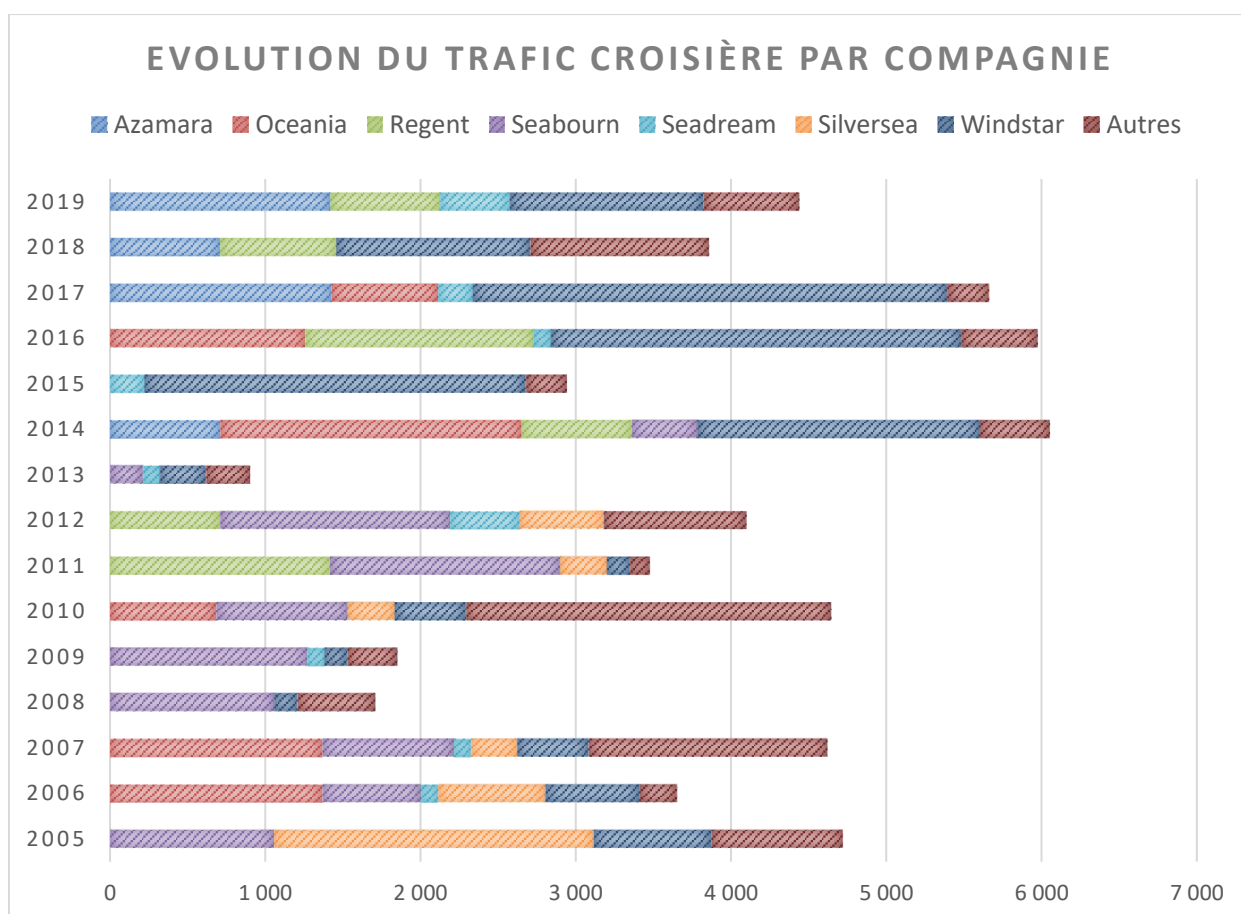
TRAFIC CROISIÈRE CUMULÉ DE 2005 À 2019 SUR LA COTE VERMEILLE



Graphique 69 : Trafic croisière cumulé de 2005 à 2009 sur la côte Vermeille - Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux



Source : Cruise Management Consulting sur la base de données obtenues auprès des acteurs locaux

Cambiaso & Risso

I. Présentation

1. *Nom de la société* : **Cambiaso & Risso**
2. *Personne responsable des opérations croisières* : **Maryline Zéravica**
3. *Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?*
 - **Star Clippers**
 - **Silversea Cruises**
 - **The World**
4. *Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?*
En direct

II. *Escales sur la Côte Vermeille*

1. *Aléas météo : Les escales sur la Côte Vermeille sont soumises à l'aléa météo. Comment gérez-vous la décision de basculer d'une situation à une autre avec les armateurs et les bords ? Avez-vous mis en place une règle ?*

Cambiaso fait le point météo avec le navire 48 heures avant l'escale

2. *Escales à quai sur Port-Vendres*

- a. *Quel sont vos interlocuteurs lors d'une escale à quai sur Port-Vendres*

La CCI

- b. *Selon-vous les infrastructures portuaires et la qualité du plan d'eau permettent-elles des escales à quai en toute sécurité ? Y-a-t'il une limite météo pour aller à quai et si oui laquelle ?*

L'escale est annulée à partir de 30 nœuds de vent

3. *Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès.*

- a. *Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?*

Port-Vendres & Collioure

- b. *Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?*

L'ensemble des destinations sont à éviter au mois d'août. L'ensemble des destinations sont des escales à taille humaine.

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	Escale en centre-ville	Eviter la période juillet & août
Collioure	Escale en centre-ville	Eviter la période juillet & août
Banyuls	Escale en centre-ville	Escale éloignée de Perpignan

	Avantages	Inconvénient
Port-Argelès	Destination de repli en cas de vent fort	Eviter la période estivale

- c. *Seul le port de Port-Vendres est certifié ISPS. Est-ce selon vous un handicap pour les autres ports ?*

Non

- d. *Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?*

Beaucoup d'améliorations depuis 4 à 5 ans. Accueil personnalisé

- e. *Quel est votre avis sur les infrastructures existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?*

Il n'y a pas d'infrastructures dédiées autres qu'une portion de quai réservée à l'accostage des « tenders ».

- f. *Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?*

Non. Par contre nous avons eu à gérer le même jour deux escales avec un paquebot sur rade et un autre à quai.

- g. *Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?*

Non

III. Recommandations

- a. *Est-ce que les ports de la Côte Vermeilles sont une destination que vous recommandez aux armateurs que vous représentez ? Quels est le point de débarquement que vous recommandez et pourquoi ?*

Nous recommandons les escales de Port-Vendres et de Collioure pour la beauté des plans d'eau.

- b. *Avez-vous des recommandations à faire aux acteurs des différentes infrastructures portuaires ?*

Améliorer la signalétique.

Faciliter l'accès des véhicules privés à proximité du lieu de débarquement à Collioure.

Mettre une équipe croisière sur site à Collioure afin d'aider à gérer le flux des passagers.

Cruise Services

Nous avons rencontré M. Gérard Tomatis directeur de la société et Mme Sylvie Hiroux dans leurs locaux monégasques le 28 mai 2019.

Cruise Services est agent des compagnies suivantes qui escales sur Port-Vendres : Crystal Cruises, Seabourn, Sea Cloud Cruises, Seadream et Windstar Cruises.

De leur avis la destination suscite généralement d'excellents retours de la part des passagers et des opérateurs de croisière.

Le seul bémol est lié à au risque de voir l'escale annulée pour des raisons météo, ces annulations ayant surtout lieu au printemps et à l'automne alors qu'elles sont rares durant la saison estivale. De leur avis sur une quinzaine d'escales par an ce sont 2 à 3 escales qui sont annulées mais ils n'ont aucune donnée officielle à ce sujet.

Port-Vendres est de leur avis une escale pour les navires de petite dimension (moins de 155m de longueur qui peuvent alors aller à quai. Cette destination présente un inconvénient pour les paquebots qui y escales sur rade compte liée à la configuration de la zone ISPS et à l'interdiction faite aux passagers de marcher dans la zone portuaire. Les croisiéristes et membres d'équipage se rendant à terre doivent prendre un bus navette pour aller de l'appontement des tenders jusqu'à la grille d'accès de la zone ISPS.

Collioure est à leur avis la meilleure destination, une excellente destination détente car peu de passagers vont alors choisir une excursion alors qu'un paquebot escales sur Port-Vendres peut commercialiser des excursions sur Collioure.

La participation en excursion sur les paquebots escales à Port-Vendres et Collioure est dans tous les cas généralement faibles, autour de 10 à 20%.

Ils tiennent à mettre en avant les progrès réalisés à Perpignan pour en faire une ville agréable.

Les plus grands paquebots qu'il ont opéré à Port-Vendres est un paquebot de la compagnie Crystal Cruises. Bien que les conditions météo aient été limites le jour de l'escale celle-ci s'est très bien déroulée.

De leur avis la taille maximum pour les paquebots escales à Port-Vendres est de 1,200 passagers. La promotion de la destination devrait viser des compagnies comme Azamara Club Cruises, Oceania Cruises, Regent Seven Seas, Silversea Cruises et encore Viking Ocean Cruises.

Sans le travail fait par Béatrice Bantigny pour la promotion de la destination le nombre de paquebots escales à Port-Vendres serait de leur avis quasi nul. Il est de leur avis essentiel que la destination fasse une promotion active auprès des armateurs de croisière et continue à améliorer l'accueil des croisiéristes lors des escales de paquebots.

Promarmed

I. Présentation

1. *Nom de la société* : **Promarmed International**
2. *Personne responsable des opérations croisières* : **Charles Balier**
3. *Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?*

RCCL, Azamara, Seabourn, Celebrity Cruises, Sea Cloud, Club Med, Seadream Yacht Club et Windstar

4. *Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?*

Notre bureau se trouve à Port-la-Nouvelle et nous travaillons en direct

II. Escales sur la Côte Vermeille

1. Aléas météo : Les escales sur la Côte Vermeille sont soumis à l'aléa météo. Comment gérez-vous la décision de basculer d'une situation à une autre avec les armateurs et les bords ? Avez-vous mis en place une règle ?

Pour le moment la règle est d'informer les navires 2 Jours avant l'escale au niveau météo afin de confirmer l'escale sur rade Collioure ou rade Port-Vendres pour les navires de plus de 155 mètres

- ✓ **Pour les navires de moins de 155 mètres et désirant escale à Collioure, faisons systématiquement demande d'escale à Port-Vendres donc en fonction météo le navire peut aller à quai à Port-Vendres.**
- ✓ **Pour les navires de plus de 155 mètres pour le moment le fait de demander à l'armateur une possibilité d'escale sur Port-Argelès par exemple n'est pas suivi d'effet, l'armateur préférant annuler Collioure ou Port-Vendres et aller sur Sète ou autre port espagnol.**

2. Escales à quai sur Port-Vendres

a. Quel sont vos interlocuteurs lors d'une escale à quai sur Port-Vendres

Capitainerie de Port-Vendres, Service du pilotage de Port-Vendres, La CCI de Port-Vendres (Marc Bernardi), l'Office de tourisme, Sud Singulier qui gère la majorité des excursions et le Conseil Général des Pyrénées Orientales (Mme Bantegny).

b. Selon-vous les infrastructures portuaires et la qualité du plan d'eau permettent-elles des escales à quai en toute sécurité ? Y-a-t'il une limite météo pour aller à quai et si oui laquelle ?

Le port de Port-Vendres peut accueillir en toute sécurité des navires de 155 mètres de long et 8 mètres de tirant d'eau maximum. Je pense que l'on peut aller jusqu'à 160 mètres mais c'est à mon sens une limite. Les défenses en place au quai de sont en bon état ce qui n'était le pas le cas il y a quelques années.

Au niveau vent problème surtout vent du sud mais qui souffle en novembre au-delà de la saison des paquebots. Autrement pas de soucis pour rentrer dans le port.

3. Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès. Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?

Port-Vendres et Collioure.

4. Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	1,8 mile nautique du quai de la République, les passagers sont en total sécurité avec les bus à 20 m du bord à quai et une gare maritime à leur disposition avec WIFI et accueil passagers par l'office de tourisme dans les meilleures conditions	Pas vraiment, sauf que nous arrivons dans un port de commerce bien que le tender arrive pratiquement au centre-ville
Collioure	1 mile nautique du quai d'honneur, débarquement dans la foulée et l'on se retrouve au centre- ville sans	Pas de gare maritime. Les bus seront loin si le navire organise des excursions en dehors de Collioure

	transition. La vue de Collioure depuis le navire Accueil sympathique de l'office de tourisme. Idéal pour des navires jusqu'à 250 à 300 passagers	
Banyuls	Pas vraiment	Difficile d'accès pour les bus
Port-Argelès	Mouillage abrité permettant de faire venir des navires à 1,4 Milles du quai débarquement. Grand parking proche du poste tender, idéal pour les excursions et shuttles	Pas de gare maritime Pour le reste n'avons jamais eu d'escales donc je ne peux juger

c. Seul le port de Port-Vendres est certifié ISPS. Est-ce selon vous un handicap pour les autres ports ?

Collioure n'est pas ISPS et attire actuellement davantage d'escales. Je ne pense pas que l'ISPS soit un handicap pour les 3 autres ports

d. Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?

Très bonnes pour la taille du port

e. Quel est votre avis sur les infrastructures existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?

Pas de gare maritime sur ces 3 ports. Sur Collioure l'accueil se fait directement sur le quai et se passe bien vu la petite taille des navires. Il n'a aussi pas de circulation sur le quai de débarquement - par contre il va falloir tester sur Port-Argelès avec des navires de 600 à 800 passagers avec un accueil sécurisé car nous sommes directement sur le parking où il y a toujours de la circulation.

f. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Plusieurs fois. Nous annonçons toujours les navires sur Collioure et Port-Vendres, donc en fonction de la météo, Port-Vendres est prêt à accueillir le navire ne pouvant rester sur rade Collioure. Aucun souci donc avec le tour operateur et le navire (la dernière fois était cette année avec le Seadream I, le navire arrivant 08 :00 sur rade de Collioure, pour être à quai à 1030 H à Port-Vendres.

Petit bémol navire a accosté au poste 2/3, le poste 4/5 étant occupé par un navire fruitier et il a fallu louer un bus en urgence pour faire navettes du poste à quai à l'entrée du port.

g. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Pas encore

III. Recommandations

- a. Est-ce que les ports de la Côte Vermeilles sont une destination que vous recommandez aux armateurs que vous représentez ? Quels est le point de débarquement que vous recommandez et pourquoi ?

Bien sur la Côte Vermeille est très belle et mérite d'être visitée et une escale comme Collioure ou Port-Vendres correspond très bien à une clientèle de luxe.

Bien sûr pour la sécurité, la tranquillité, le meilleur point de débarquement est Port-Vendres, mais l'atterrissage sur Collioure est magnifique. Bref les deux ports sont complémentaires.

- b. Avez-vous des recommandations à faire aux acteurs des différentes infrastructures portuaires ?
Beaucoup de choses ont été faites et bien faites sous l'impulsion de Mme Bantegny et pour l'accueil je pense tout est bon et Port-Vendres ok pour ISPS et autres.

Sea Invest

I. Présentation

1. *Nom de la société* : **Sea Invest Shipping Agency**
2. *Personne responsable des opérations croisières* : **Jean-Charles Huet**
3. *Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?*
 - **Aegean Experience**
 - **Grand Circle**
 - **Marella Cruises**
 - **Norwegian Cruise Line**
4. *Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?*
Sea Invest travaille comme sous-agent d'Intercruise Monaco

II. Escales sur la Côte Vermeille

4. *Aléas météo : Les escales sur la Côte Vermeille sont soumises à l'aléa météo. Comment gérez-vous la décision de basculer d'une situation à une autre avec les armateurs et les bords ? Avez-vous mis en place une règle ?*

Seuls les commandants des paquebots décident

5. Escales à quai sur Port-Vendres

- a. *Quel sont vos interlocuteurs lors d'une escale à quai sur Port-Vendres*

La Capitainerie, Le Pilotage et la CCI

- b. *Selon-vous les infrastructures portuaires et la qualité du plan d'eau permettent-elles des escales à quai en toute sécurité ? Y-a-t'il une limite météo pour aller à quai et si oui laquelle ?*

Nous opérons uniquement des escales sur rade

6. *Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès.*

- a. *Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?*

Port-Vendres

- b. *Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?*

L'ensemble des destinations sont à éviter au mois d'août. L'ensemble des destinations sont des escales à taille humaine.

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	Sans commentaires	
Collioure		
Banyuls	Sans commentaires	
Port-Argelès		

c. Seul le port de Port-Vendres est certifié ISPS. Est-ce selon vous un handicap pour les autres ports ?

OUI

d. Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?

Sans commentaires

e. Quel est votre avis sur les infrastructures existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?

Ne les connaît pas

f. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Les navires dont nous gérons les escales sur la Côte Vermeille ne peuvent pas aller à quai à Port-Vendres

g. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Non

III. Recommandations

a. Est-ce que les ports de la Côte Vermeilles sont une destination que vous recommandez aux armateurs que vous représentez ? Quels est le point de débarquement que vous recommandez et pourquoi ?

Sea Invest n'a pas de contact direct avec les armateurs.

b. Avez-vous des recommandations à faire aux acteurs des différentes infrastructures portuaires ?

Sans commentaires

 **Sud Singulier – Anne Marie Guittard**

I. Présentation

1. *Nom de la société* : **Agence Sud Singulier**
2. *Personne responsable des opération croisières* : **Anne-Marie Guittard**
3. *Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?*
 - **Windstar (Sous-agent de Intercuises)**
 - **Regent & Oceania (Sous-agent Intercuises)**
 - **Azamara (Sous-agent Mathez)**
 - **Ponant (Sous-agent Intercuises)**
 - **Seabourn (Sous-agent Intercuises)**
 - **Silversea, (Sous-agent Cambiaso & Risso)**
 - **Hapag Lloyd (Sous-agent Intercuises)**
 - **Sea Cloud (Sous-agent Cruise Services)**
 - **Seadream (Sous-agent Cruise Services)**
 - **Noble Caledonia (Serinissima/Island Sky) (Sous-agent Cruise Services)**
4. *Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?*
Je suis sous-agent pour les Tour-Opérateurs cités ci-dessus

II. Escales sur la Côte Vermeille

Quels sont de votre avis les raisons pour lesquelles un armateur choisit une escale sur la Côte Vermeille ?

Intérêt culturel/historique/écrin naturel exceptionnel - diversité & accessibilité des sites à visiter

Vous est-il arrivé de recommander des escales sur la Côte Vermeille à un armateur à la recherche de nouvelles destinations ? Quel point de débarquement avez-vous alors recommandé ? Quelle est alors la destination touristique que vous mettez en avant ?

- **Hapag-Lloyd : Débarquement à Collioure et zone de repli Port Vendres ou Port-Argelès**
- **Seabourn : Débarquement à Port Vendres et zone de repli à Port-Argelès**
- **Phoenix Reisen : Débarquement à Port Vendres et zone de repli à Port-Argelès**
- **Voyages of Antiquity : Débarquement à Port Vendres et zone de repli à Port-Argelès**

Destinations mises en avant :

- **Collioure,**
- **Perpignan & Palais des Rois de Majorque, Cathédrale & Cloître d'Elne,**
- **Forteresse de Salses & dégustation de vins locaux à Rivesaltes,**
- **Village et Musée d'Art Moderne de Céret,**
- **Villefranche de Conflent et Prieuré de Serrabonne pour les architectures médiévales**

- Châteaux cathares de Quéribus et ou Peyrepertuse,
- Randonnée dans les Albères sur le chemin des douaniers entre vignes et espaces naturels,

1. Escales à quai sur Port-Vendres

a. Quelle est votre appréciation des installations croisières sur Port-Vendres lors d'une escale à quai ?

Excellente

2. Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès.

a. Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?

Port-Vendres & Collioure

b. Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	Infrastructures à quai	Peu animé
Collioure	Arrivée directe sur le point d'intérêt de l'escale	Très peuples en période estivale (surtout août) Pas d'infrastructures prévues a quai pour la croisière
Banyuls	Rade bien abritée	Très peuples en période estivale (surtout août) Pas d'infrastructures prévues a quai pour la croisière Trop éloignée pour opérer certains tours depuis le port initial (Collioure ou Port-Vendre)
Port-Argelès	Rade bien abritée Espace a quai a proximité pour départ des excursions	Village pittoresque de Port-Argelès trop éloigné à pied, mais possibilité de mettre en place des navettes

c. Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres lors d'une escale sur rade ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?

Adaptées au besoin

d. Quel est votre avis sur les infrastructures croisière existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?

Il n'y en a pas

e. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Très bien car équipe structurée et expérimentée

f. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Jamais

3. Destination touristique

a. Que pensez-vous de l'accueil réservé aux croisiéristes sur les différents ports de la Côte Vermeille ?

Très bon accueil car équipe motivée

b. Quel est le taux de participation en excursions lors des escales en Côte Vermeille ? Est-il supérieur ou inférieur aux autres destinations de la Côte d'Azur ?

Equivalent

c. Sur quelle des 4 destinations avez-vous le meilleur retour du bord, des passagers ?

- Collioure
- Céret
- Perpignan
- Carcassonne

d. Quelles sont les excursions que vous proposez lors d'escales sur la Côte Vermeille ?

- Collioure,
- Perpignan & Palais des Rois de Majorque, Cathédrale & Cloître d'Elne,
- Forteresse de Salses & dégustation de vins locaux à Rivesaltes,
- Village et Musée d'Art Moderne de Céret,
- Villefranche de Conflent et Prieuré de Serrabonne pour les architectures médiévales
- Châteaux cathares de Quéribus et ou Peyrepertuse,
- Randonnée dans les Albères sur le chemin des douaniers entre vignes et espaces naturels,

e. Quels sont de votre avis les points forts et les points faibles de la destination ?

a. Points fort ?

Beauté naturelle et préservée, ainsi que l'intérêt historique de la destination

b. Points faibles ?

Pas assez connue des étrangers

III. Recommandations

a. Avez-vous des recommandations à faire aux acteurs des différentes infrastructures portuaires ?

Aménagements nécessaires sur Collioure et Port-Argelès pour l'accueil des passagers qui débarquent et partent en excursions. Mutualisation de certains moyens sur tous les ports.

I. Présentation

1. *Nom de la société :* **Cambiaso & Risso**
2. *Personne responsable des opération croisières :* **Maryline Zéravica**
3. *Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?*
 - **Star Clippers**
 - **Silversea Cruises**
 - **The World**
4. *Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?*
En direct

II. Escales sur la Côte Vermeille

Quels sont de votre avis les raisons pour lesquelles un armateur choisit une escale sur la Côte Vermeille ?

Pour la diversité de la destination

La destination se trouve à mi-chemin entre Barcelone & Marseille

Vous est-il arrivé de recommander des escales sur la Côte Vermeille à un armateur à la recherche de nouvelles destinations ? Quel point de débarquement avez-vous alors recommandé ? Quelle est alors la destination touristique que vous mettez en avant ?

La destination recommandée pour Silversea est Collioure avec Port-Vendres comme zone de repli

4. Escales à quai sur Port-Vendres

a. Quelle est votre appréciation des installation croisières sur Port-Vendres lors d'une escale à quai ?

Beaucoup de progrès ont été faits au niveau des infrastructures dédiées à la croisière. Il y a moins de conflits avec les activités de fret que par le passé

5. Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès.

a. Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?

Port-Vendres & Collioure

b. Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	Beauté du port situé en centre-ville	Annulation de l'escale par vent fort

	Avantages	Inconvénient
Collioure	Beauté du site avec un débarquement des passagers en centre-ville	Annulation de l'escale par vent fort
Banyuls	Pas de commentaires	Destination éloignée pour les excursions vers Perpignan
Port-Argelès	Pas de commentaires	Destination à connotation plage pour les passagers qui ne participent pas aux excursions

c. Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres lors d'une escale sur rade ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?

Beaucoup d'améliorations

d. Quel est votre avis sur les infrastructures croisière existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?

Accès difficile pour les bus excursions

e. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Non

f. Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?

Non

6. Destination touristique

a. Que pensez-vous de l'accueil réservé aux croisiéristes sur les différents ports de la Côte Vermeille ?

Collioure manque d'infrastructures et d'équipe d'accueil pour les croisiéristes

b. Quel est le taux de participation en excursions lors des escales en Côte Vermeille ? Est-il supérieur ou inférieur aux autres destinations de la Côte d'Azur ?

Avec 70 à 75% de participation le taux est supérieur sur la Côte Vermeille

c. Sur quelle des 4 destinations avez-vous le meilleur retour du bord, des passagers ?

- Collioure

- Musée d'art moderne de Céret

d. Quelles sont les excursions que vous proposez lors d'escales sur la Côte Vermeille ?

e. Quels sont de votre avis les points forts et les points faibles de la destination ?

a. Points fort ?

b. Points faibles ?

Notion du détail dans la propreté. Flexibilité sur les horaires. Documentation touristique à traduire en anglais

Voyages C. Mathez – Stéphanie Rissel

I. Présentation

1. Nom de la société : **Voyages C. Mathez**
2. Personne responsable des opération croisières : **Stephanie Rissel**
3. Quelles compagnies représentez-vous sur la Côte Vermeille ?

Azamara

4. Travaillez-vous en direct ou utilisez-vous un sous-agent ? Lequel ?

En direct comme Tour Operateur

II. Escales sur la Côte Vermeille

Quels sont de votre avis les raisons pour lesquelles un armateur choisit une escale sur la Côte Vermeille ?

Culture et nature

Vous est-il arrivé de recommander des escales sur la Côte Vermeille à un armateur à la recherche de nouvelles destinations ? Quel point de débarquement avez-vous alors recommandé ? Quelle est alors la destination touristique que vous mettez en avant ?

Carcassonne et Collioure

1. Escales à quai sur Port-Vendres

a. Quelle est votre appréciation des installation croisières sur Port-Vendres lors d'une escale à quai ?

Excellent

2. Escales sur rade. La Côte Vermeille propose 4 plans d'eau pour effectuer des escales sur rade : Port-Vendres, Collioure, Banyuls et Port-Argelès.

a. Lesquelles des points de débarquement avez-vous eu l'occasion d'expérimenter ?

Port Vendres

b. Quel sont selon vous les avantages et inconvénients des 4 escales sur rade ?

	Avantages	Inconvénient
Port-Vendres sur rade	Sans commentaires	Le vent, et pas de possibilité de faire de grande soirée à terre
Collioure	Sans commentaires	
Banyuls	Sans commentaires	
Port-Argelès	Bon back up	Sans commentaires

c. Comment jugez-vous les installations croisière sur Port-Vendres lors d'une escale sur rade ? Quelles améliorations jugeriez-vous utiles ?

Parfait

- d. *Quel est votre avis sur les infrastructures croisière existantes sur Collioure, Banyuls et sur Port-Argelès ?*
- e. *Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à une escale à quai à Port-Vendres ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?*

Non

- f. *Avez-vous eu l'occasion de gérer le basculement d'une escale sur rade à Port-Vendres sur un mouillage plus abrité comme Banyuls ou Port-Argelès ? Comment s'est passé le basculement ? Auriez-vous des recommandations ?*

Très bien

3. Destination touristique

- a. *Que pensez-vous de l'accueil réservé aux croisiéristes sur les différents ports de la Côte Vermeille ?*

Parfait

- b. *Quel est le taux de participation en excursions lors des escales en Côte Vermeille ? Est-il supérieur ou inférieur aux autres destinations de la Côte d'Azur ?*

Pour Azamara il est pareil que les sur les autres ports

- c. *Sur quelle des 4 destinations avez-vous le meilleur retour du bord, des passagers ?*
- d. *Quelles sont les excursions que vous proposez lors d'escales sur la Côte Vermeille ?*

Carcassonne, Perpignan, Céret, Banyuls et Collioure

- e. *Quels sont de votre avis les points forts et les points faibles de la destination ?*
 - a. *Points fort ?*

Un grand choix de destinations à visiter et qualité de l'accueil

- b. *Points faibles ?*

Le prix des guides

III. Recommandations

- a. *Avez-vous des recommandations à faire aux acteurs des différentes infrastructures portuaires ?*

Non

7.4.2.3 Positionnement tarifaire

Les frais de port sont calculés sur la base des paquebots suivants :

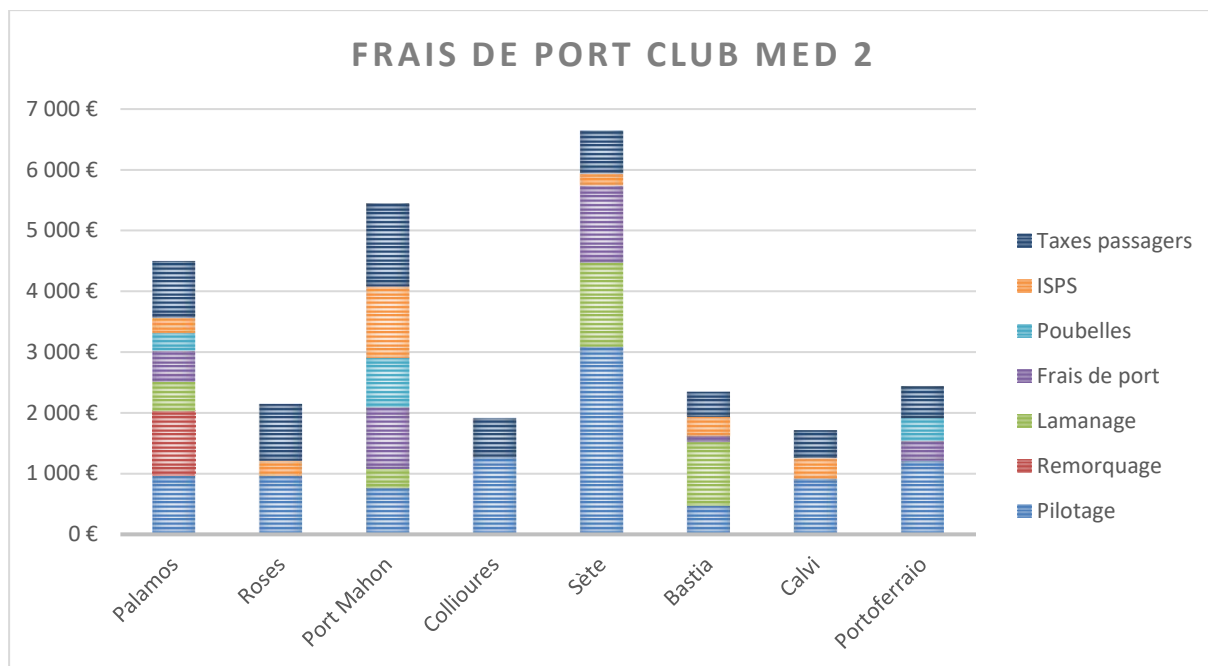
	Club Med 2	Yacht One
Tonnage	14 983	24 700
Longueur	187m20	190m00
Largeur	20m00	23m80
Tirant d'eau	5m20	6m00
Passagers	368	298

Frais de port Club Med 2

Club Med 2 14,745 Tons GT 368 lits bas	Palamos A quai	Roses Sur rade	Port- Mahon À quai	Collioure Sur rade	Sète À quai	Bastia À quai	Calvi Sur rade	Portoferraio Sur rade
Pilotage	967 €	967 €	769 €	1 276 €	3 088 €	477 €	922 €	1 217 €
Remorquage ⁴⁸	1 066 €							
Lamanage	480 €		308 €		1 383 €	1 040€		
Frais de port	509 €	7 €	1 199 €		1 271 €	110 €		324 €
Poubelles ⁴⁹	295 €		937 €					373 €
ISPS	247 €	247 €	1 178 €		193 €	309 €	335 €	
Taxes Passagers	935 €	935 €	1 360 €	638 €	707 €	413 €	460 €	250 €
	6 543 €	5 129 €	5 751 €	1 915 €	6 641 €	2 349 €	1 717 €	2 443 €

⁴⁸ Uniquement lorsque le service est obligatoire

⁴⁹ En Espagne et en Italie le débarquement des poubelles est taxé sur le volume du navire et/ou le nombre de passagers que le service soit effectué ou non



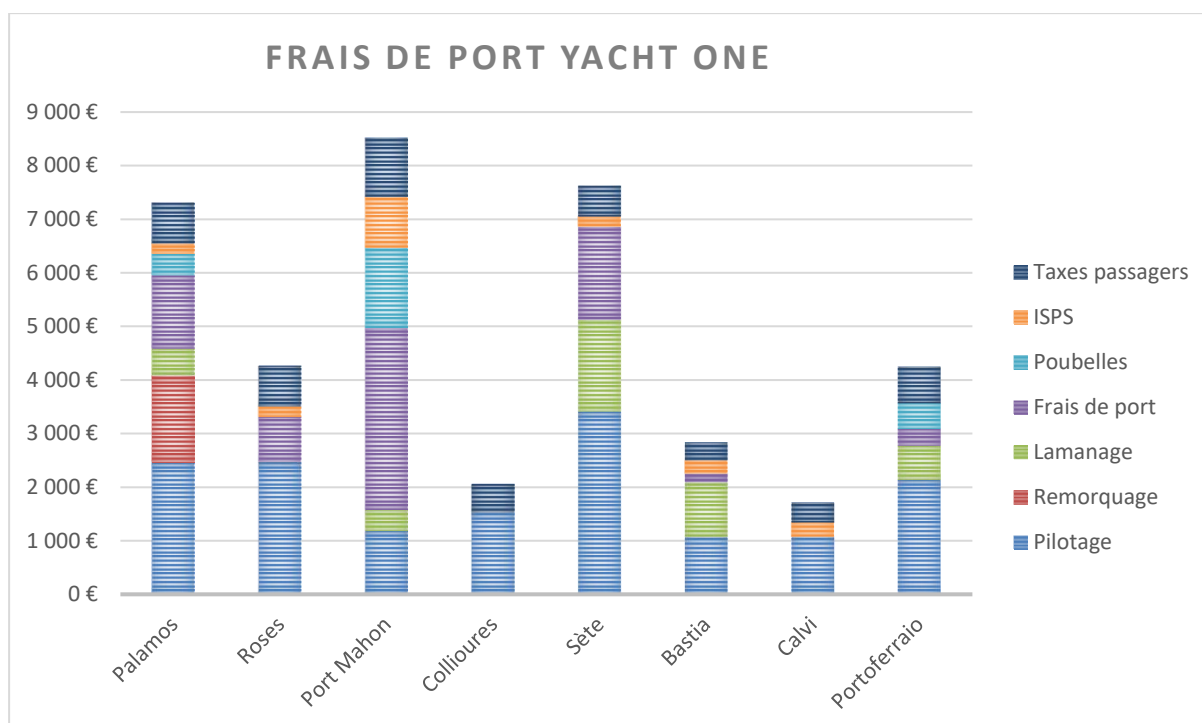
Source : Cruise Management Consulting

Frais de port Ritz Carlton Yacht Club

Yacht One 24,700 Tons GT 298 lits bas	Palamos A quai	Roses Sur rade	Port- Mahon À quai	Collioure Sur rade	Sète À quai	Bastia À quai	Calvi Sur rade	Portoferraio Sur rade
Pilotage	2 469 €	2 469 €	1 184 €	1 545 €	3 415 €	1 076 €	1 076 €	2 135 €
Remorquage ⁵⁰	1 614 €							
Lamanage	500 €		391 €		1 705 €	1 016 €		636 €
Frais de port	1 370 €	841 €	3 395 €		1 740 €	162 €		316 €
Poubelles ⁵¹	400 €		1 495 €					479 €
ISPS	200 €	200 €	954 €		193 €	250 €	271 €	
Taxes Passagers	757 €	757 €	1 101 €	517 €	572 €	335 €	373 €	385€
Total	7 310 €	4 393 €	8 519 €	2,062 €	7 625 €	2 838 €	1 719 €	4 252 €

⁵⁰ Uniquement lorsque le service est obligatoire

⁵¹ En Espagne et en Italie le débarquement des poubelles est taxé sur le volume du navire et/ou le nombre de passagers que le service soit effectué ou non



Source : Cruise Management Consulting sur la base de proforma reçus des agents maritimes

7.4.2.4 Liste des opérateurs de croisière susceptibles d'être contactés pour développer le trafic croisière sur Port-Vendres

Azamara Club Cruises

Michael Pawlus, Director of Strategic Itinerary & Destination Planning

Mpawlus@Azamara.com

Tel : +1 305 982 2639

Club Med Croisières

Katy Laboureur, Responsable Excursions

Katty.laboureur@clubmed.com

Tel : +33 493 097 106

Philippe Mercet, Cruise Product Manager

Philippe.Mercet@clubmed.com

Tel : +33 153 354 290

Crystal Cruises

Claudius Docekal, Vice-President Deployment

Cdocekal@crystalcruises.com

Tel +1 310 592 2635

Noble Caledonia

Paul Mildon, Head of Sea & Land Product

PaulM@noble-caledonia.co.uk

Tel : +44 020 7752 0000

Ponant

Sylviane De Tracy, Director Product Development

Tel : +33488 666 414

sdetracy@ponant.com

Phoenix Reisen

Michael Schuze

M.Schulze@PhoenixReisen.com

Tel: +49 228 9260 500

Ritz Carlton Yacht Collection

Jean-Pierre Salazar

jp.salazar@ritz-carltonyachtcollection.com

Tel: +1 305 898 1189

Seabourn & Holland America Line

Timothy Littley, Director Deployment & Itinerary Planning

tlittley@seabourn.com

Tel : +1 206 626 9139

Chris Martin, Director Port Operations

cmartin@hollandamerica.com

Tel : +1 206 262 5835

Danielle Rosenow, Manager Shore Operations

drosenow@hollandamerica.com

Tel: 1+ 206 286 3439

Seadream Yacht Club

Emilio Freeman

Silversea Cruises

Frédérique Patry, Manager Itinerary Planning

frederiquep@silversea.com

Tel : +377 9770 2288

Ferecica Bellinghieri, Manager Destination Experiences

federicab@silversea.com

Tel : +377 9999 4799

Windstar Cruises

Kristin Badgett, VP, Revenue & Itinerary Planning

kristin.badgett@windstarcruises.com

Jon Strater, Manager, Deployment & Itinerary Planning

jon.strater@windstarcruises.com

N°10006648

Octobre 2020



ETUDE STRATEGIQUE ET DE MODELISATION ECONOMIQUE RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES PORTUAIRES

Rapport de Missions 3 & 4 – Description et analyse des scenarios de développement

MANDATAIRE : INDDIGO - CATRAM

CO-TRAITANTS : GAXIEUX / EGIS

SOUS-TRAITANTS : SAMARCANDE / CCO / WIINCH / CRUISE MANAGEMENT CONSULTING / VIA AQUA

Votre contact :

Dominique BERTHET

Tél. : 01 42 78 28 51

E-mail : d.berthet@inddigo.com

www.catram-consultants.com

CONTACT ADMINISTRATIF

Cathy MANCEL

Ligne directe : 01.42.78.28.63

E-mail : c.mancel@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'Inddigo SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société Inddigo SAS.

SOMMAIRE

1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE DE DEFINITION DES SCENARIOS	7
2. FONDEMENTS DES SCENARIOS.....	10
2.1 Le potentiel par filière	10
2.1.1 Filières commerce.....	10
2.1.2 Filière croisière	17
2.1.3 Filière plaisance.....	23
2.1.4 Filière yachting	24
2.1.5 Filière pêche	25
2.1.6 Filière aquaculture	27
2.2 L’environnement local du port	33
2.2.1 Réseaux et Intermodalité	33
2.2.2 Mesures environnementales	36
3. DEFINITION DES SCENARIOS D’ACTIVITES	39
3.1 Présentation des scénarios d’activités	39
3.1.1 Scénario 1 : Le Port confirme sa vocation historique de port polyvalent et industriel	40
3.1.2 Scénario 2 : Une image du port renouvelée.....	41
3.1.3 Scénario 3 : Equilibre des activités économiques	42
3.2 Trafics des scénarios d’activités.....	43
3.2.1 Evolution du trafic fret global	43
3.2.2 Evolution du trafic conteneurisé	44
3.2.3 Evolution du trafic passagers.....	45
3.2.4 Evolution du trafic VL et PL	46
3.2.5 Evolution du trafic croisière	47
3.2.6 Evolution des escales de navires.....	48
4. EVALUATION QUALITATIVE DES SCENARIOS D’ACTIVITES.....	50
5. LE SCENARIO DE PROJET RETENU	54
5.1 L’ambition des acteurs portuaires : le scénario de projet « Smart Port HQE du Futur »	54
5.2 Les navires projet	56
5.3 Déclinaison du scénario de projet	57
5.3.1 SCENARIO DE PROJET – ETAPE 1	57

5.3.2	SCENARIO DE PROJET – ETAPE 2	70
6.	BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU SCENARIO DE PROJET	77
6.1	Préambule	77
6.2	Le cadre d'évaluation	77
6.2.1	Les principes	77
6.2.2	Les indicateurs du bilan socio-économique	78
6.2.3	Les hypothèses du scenario de référence (SR)	79
6.3	Les investissements associés au scenario de référence et au scenario de projet	79
6.4	Les avantages retenus.....	80
6.4.1	Les acteurs concernés.....	80
6.4.2	Les avantages par acteur du différentiel entre le scenario de projet – Etape 1 et le scenario de référence (SR).....	80
6.4.3	Les avantages par acteur du différentiel entre le scenario de projet – Etape 2 et le scenario de référence (SR).....	83
6.4.4	Synthèse des avantages associés aux scenarios de projet	84
6.5	Les résultats du bilan socio-économique	85
7.	IMPACT DU SCENARIO DE PROJET	87
7.1	Impact en termes d'emplois.....	87
7.2	Impact sur l'équilibre économique de la concession	89
7.2.1	Situation actuelle.....	89
7.2.2	Situation de projet de l'activité commerce	90
8.	ORIENTATIONS STRATEGIQUES	91
8.1	Ambition 1 : Un port polyvalent et résilient	93
8.2	Ambition 2 : Un port durable et intégré dans la ville	96
9.	ANNEXES.....	97
9.1	Annexe 1 : liste des paquebots de croisières susceptibles d'escaler sur les ports de la côte vermeille.....	97
9.2	Annexe 2 : Caractéristiques techniques du site de prégrossissement de Frontignan (LPDS Frontignan, enquête publique).....	99
9.3	Annexe 2 : Présentation détaillée du scenario 1.....	101
9.4	Annexe 2 : Présentation détaillée du scenario 2.....	108
9.5	Annexe 3 : Présentation détaillée du scenario 3.....	115

9.6	Annexe 4 : Présentation détaillée des couts	122
9.6.1	SCENARIO DE REFERENCE.....	122
9.6.2	SCENARIO DE PROJET – ETAPE 1	129
9.6.3	SCENARIO DE PROJET 2 (S2 D'ACTIVITE)	134
9.6.4	RESILIENCE : SURCOUT DU PASSAGE DU SP-ETAPE 1 VERS LE SCENARIO DE PROJET – ETAPE 2	137

TABLE DES FIGURES

Figure 1	: Cartographie prospective	7
Figure 2	: Réglementation s’appliquant aux unités de production aquacole	27
Figure 3	: Surfaces du site d’écloserie/pré-grossissement à Frontignan	29
Figure 4	: Exemple du site de pré grossissement les poissons du soleil Frontignan, données issues du document d’enquête publique	32
Figure 5	: Accostage navire 185m/8m tribord amure – Source : étude BMT	57
Figure 6	: Amarrage navire CMAX 185m/8m– Source : étude Houle	58
Figure 7	: Vue du schéma fonctionnel du scenario de projet -Etape 1 au niveau de l’Anse Gerbal	63
Figure 8	: Vue d’ensemble du schéma fonctionnel du scenario de projet – Etape 1 sans le nouveau quai Dezoums (Zone commerce + Anse Gerbal)	65
Figure 9	: Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 1 sans le nouveau quai Dezoums – zone commerce.....	66
Figure 10	: Vue d’ensemble du schéma fonctionnel du scenario de projet – Etape 1 avec le nouveau quai Dezoums	68
Figure 11	: Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 1 – zone commerce avec nouveau quai Dezoums	69
Figure 12	: Caractéristiques des escales navires du scenario de projet – Etape 2.....	71
Figure 13	: Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 2 – zone commerce.....	76
Figure 14	: Présentation des avantages du bilan socio-économique par scenario de projet.....	84

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 1	: Capacité totale des navires reefers en service, par année de construction – Source : Dynamar.....	10
Graphique 2	: Evolution de la production de fruits et légumes dans les pays du bassin méditerranéen – Source : traitement Samarcande de données FAO (FAO Stat 2019)	13
Graphique 3	: Paquebots par taille en exploitation et en commande – source : Consultant.....	17
Graphique 4	: Paquebots de moins de 155 m en exploitation et en commande – Source : Consultant.....	18
Graphique 5	: Paquebots par capacité en exploitation et en commande – Source : Consultant	18
Graphique 6	: Paquebots d’une capacité inférieure à 750 lits bas – Source : Consultant.....	19

Graphique 7 : Trafic croisière 2018 cumulé sur les destinations situées entre Barcelone et Civitavecchia par capacité de paquebots – Source ; Données consultant.....22

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Inventaire des sites propices à l’aquaculture marine sur les zones d’Argelès et Port-Vendres – Source : Ifremer.....29

1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE DE DEFINITION DES SCENARIOS

La construction des scénarios prospectifs s'est faite en plusieurs étapes :

1. Etablissement de la cartographie prospective intégrant différentes variables
2. Définition d'hypothèses tendancielle pour chacune des variables
3. Esquisses d'hypothèses alternatives pour chacune des variables
4. Combinaison cohérente d'hypothèses pour construire des scénarios (4 scénarios ont été construits)
5. Identification des enjeux et risques associés à chaque scénario et aide au choix d'un scénario de développement pour le port de Port-Vendres
6. Construction d'un scénario partagé à partir des scénarios initialement proposés

- **Etablissement de la cartographie prospective**

La cartographie prospective est la représentation systémique de l'ensemble des facteurs qui influent et influenceront l'avenir du port de Port-Vendres et pour certains d'entre eux qui sont impactés eux-mêmes par l'avenir du Port de Port-Vendres.

C'est à partir de ces facteurs et des hypothèses formulées pour les différents facteurs que seront élaborés les scénarios.

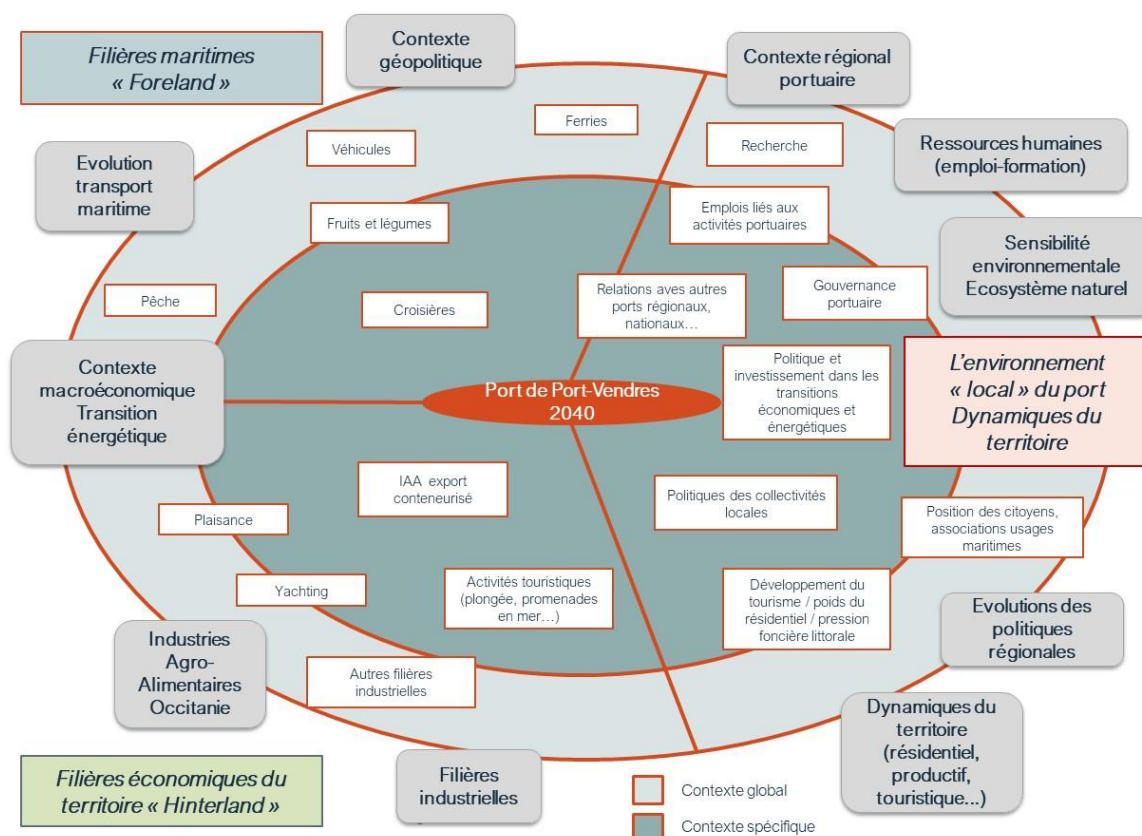


Figure 1 : Cartographie prospective

Le choix a été fait de séparer la cartographie en trois cadrans :

- Filières économiques du « Foreland »
- Filières économiques du territoire « Hinterland »

- L'environnement « local » du port Dynamiques du territoire

Sont ensuite positionnés sur ces cadrans différentes variables :

- Des éléments d'analyse du contexte global (pastilles grises), qui vont venir influencer l'environnement général. Ces éléments décrivent la toile de fond dans laquelle évoluera le port de Port-Vendres. Les hypothèses du contexte global sont repérées à partir de travaux existants reconnus (scénarios sur les thématiques d'acteurs reconnus) sur ces différentes thématiques.
- Des variables du contexte spécifique du port (pastilles blanches), permettant de balayer toutes les thématiques qui influenceront l'évolution du port de Port-Vendres et son activité. Ces hypothèses du contexte spécifique ont été identifiées à partir des travaux réalisés en missions 1 et 2 et des entretiens.

- **Définition des hypothèses**

- Les hypothèses tendancielle

Pour chacune des variables, les hypothèses tendancielle ont été définies.

Il s'agit des hypothèses qui paraissent les plus plausibles avec les connaissances actuelles, en intégrant d'éventuelles ruptures amorcées ou qui semblent devoir s'imposer au regard de ces connaissances.

Elles ne sont donc pas forcément la continuité de la dynamique actuelle.

Cette étape permet de qualifier une situation de base, à partir de laquelle imaginer des hypothèses alternatives.

- Les hypothèses alternatives

A partir des hypothèses tendancielle définies pour chaque variable, des hypothèses alternatives ont été esquissées. Ces hypothèses peuvent être qualifiées de manière différente, et ne doivent pas chercher absolument à être extrêmes ou servir de repoussoir.

Il peut s'agir d'hypothèses de rupture par rapport à la situation actuelle, ou tout simplement d'hypothèses contrastées.

La description des éléments d'analyse du contexte global (pastilles grises de la cartographie prospective) permet de situer le contexte dans lequel évolue chaque variable.

- Combinaison cohérente d'hypothèses

Une fois les hypothèses définies pour l'ensemble des variables, des scénarios cohérents ont été construits en retenant certaines des hypothèses.

Chaque combinaison permet de bâtir un scénario de développement.

Variables	H1 : Tendancielle	H2 : Contrastée	H3 : Rupture
N° 1 :	X		X
N° 2 :	X	X	
N° 3 :	X		X
N° 4 :	X		
N° 5 :	X	X	
Scénario	Scénario tendancielle	Scénario choisi « titre »	

Trois scénarios ont été définis :

- Scénario 1 : Le port confirme sa vocation de port de commerce
- Scénario 2 : Le port s'oriente vers une nouvelle image et de nouvelles activités
- Scénario 3 : Le port s'inscrit dans un équilibre des activités économiques

La grille de présentation des scénarios est présentée en annexes.

- **Identification des enjeux et risques associés à chaque scénario**

Chaque scénario est alors décrit, variable par variable. Une analyse des principaux enjeux de mise en œuvre de ces scénarios et des risques associés à leur développement est également faite.

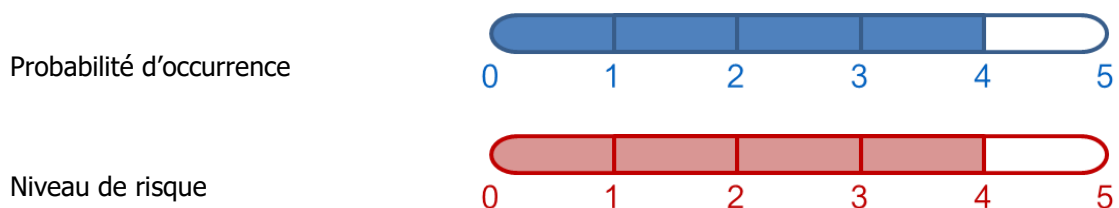
- **Grille de présentation et d'analyse des scénarios**

Pour rendre plus aisée la description et la comparaison entre les scénarios, le choix a été fait de suivre une grille identique pour chacun d'entre eux.

- Éléments de l'analyse AFOM à l'origine de la construction du scénario
- Présentation de l'impact du scénario sur chacune des variables
- Tableau de synthèse des principales variables avec indicateurs d'évolution de la dynamique de la filière au sein du scénario considéré (= ↗ ↘)
- Appréciation du scénario au regard six indicateurs, définis comme suit :
 - Niveau d'investissement nécessaire au déploiement du scénario, par l'ensemble des acteurs (publics ou privés)
 - Besoins en espaces / mutation spatiale
 - Les mutations du port entraînent-elle une meilleure acceptabilité vis-à-vis de la population ?
 - Impact du scénario sur l'emploi par rapport à la situation actuelle
 - Probabilité d'occurrence. Le scénario considéré a-t-il de faibles ou fortes chances de pouvoir se concrétiser au regard des dynamiques actuelles ?
 - Niveau de risque. Quels sont les risques associés à la mise en œuvre du scénario ?

Pour les quatre premiers indicateurs, l'impact du scénario est évalué selon plusieurs niveaux (faible, moyen, élevé). Lorsque l'impact est élevé, une flèche (↗ ou ↘) complète l'indicateur pour mentionner son orientation.

Pour les deux derniers indicateurs, une échelle de 0 à 5 permet d'évaluer l'impact.



2. FONDEMENTS DES SCENARIOS

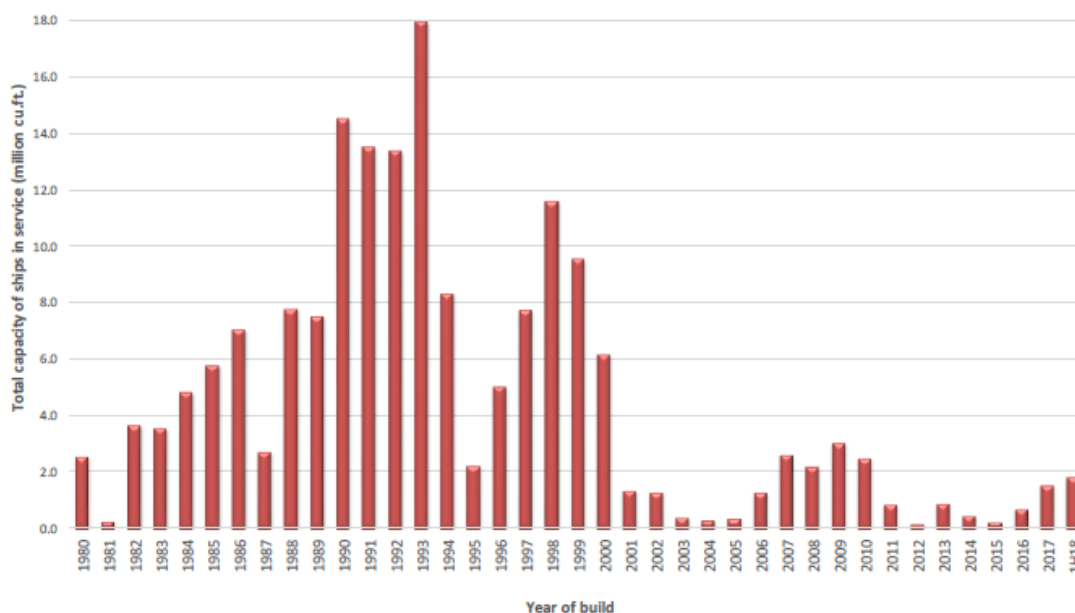
2.1 LE POTENTIEL PAR FILIERE

2.1.1 FILIERES COMMERCE

2.1.1.1 Filière Fruits et légumes – AFO

2.1.1.1.1 Contexte

Le transport maritime sous température dirigée avec les navires spécialisés dits « reefer » est en pleine mutation avec un défaut progressif de renouvellement de la flotte au profit du transport conteneurisé (80% de la flotte en 2017), comme le rappelle ce graphique présenté dans le rapport des phases 1 et 2.



Graphique 1 : Capacité totale des navires reefers en service, par année de construction – Source : Dynamar

Cette mutation vers le tout conteneur s'accompagne d'une course aux économies d'échelle qui se traduit par l'arrivée sur le marché de navires de plus en plus grands par un effet de cascade¹, permettant aux compagnies maritimes de réduire le coût de la tonne de marchandises transportée.

Le transport des fruits et légumes par des navires reefer est théoriquement voué à disparaître à plus ou moins court terme. **Les échanges dans le cadre de cette étude avec les représentants de la Compagnie Fruitière (CF) ont permis de vérifier cette tendance puisqu'ils annoncent un passage à une flotte exclusivement conteneurisée à court terme (2023), en cohérence avec le lancement des marchés de travaux en cours de leur terminal à conteneurs à Abidjan.** Les

¹ L'effet de cascade, guidé par la recherche d'économies d'échelle, se caractérise par la course au gigantisme dans le renouvellement des flottes des lignes transocéaniques, ayant pour incidence une réaffectation en cascade des navires remplacés sur des lignes secondaires qui se traduit par l'augmentation généralisée des tailles navires sur l'ensemble des lignes de transport maritime.

perspectives d'accroissement de la production au départ des pays d'Afrique subsaharienne n'ont pas été clairement quantifiées mais le doublement de la surface du Terminal de la CF à Abidjan en est la gageure. Le port de Port-Vendres et ses équipements (frigos bord à quai) sont donc inscrits dans une organisation qui est adaptée pour un schéma logistique qui prévalait par le passé et jusqu'à aujourd'hui, mais qui ne le sera plus à l'avenir tant en termes de capacité d'accueil de plus grands navires, que du traitement opérationnel de la logistique qui ne sera plus basée majoritairement sur le déchargement de palettes mais sur le dépotage exclusif de conteneurs, pour lesquels les bâtiments logistiques type cross-docking sont plus adaptés².

Actualités : Entretien avec la CF en juin 2020 (Vice-pdt Logistique de la CF Jérôme De Frémont + Directeur Transit Fruits Marseille Yann Le Cozic)

- **Volonté réaffirmée d'un passage à une logistique tout conteneur**
 - Développement des volumes de production et d'achat de plantations africaines + développement du réseau des mûrisséries
 - Disparition progressive de la flotte des navires Reefer
 - Pas de stratégie logistique définitivement arrêtée mais... **passage au tout conteneur assuré à court terme (2-3 ans) lié à :**
 - Besoin de capacités d'emport plus importantes
 - Besoin de navires plus grands et donc plus rapides pour être cohérent par rapport aux besoins de rotation des produits
 - Nécessité de réaliser des économies d'échelle
 - Réflexion stratégique à transformer 2 lignes maritimes en 1 ligne unique
 - Contraintes : Besoin de bien irriguer les marchés en direct ce qui milite en faveur du maintien de 2 lignes
 - Résultat : Nécessité d'augmenter les volumes de production pour pouvoir remplir 2 lignes
 - Prévision de passage au tout conteneur
 - Ligne Nord : pas avant 2022
 - Ligne Sud : 1 an plus tard
 - Choix du navire
 - PC avec 400 prises reefer + suffisamment rapide pour faire la rotation
 - Recherche design navires récents avec TE faible
 - Objectifs 10 ans : 2 lignes avec navires PC de grande capacité
 - Choix du port : dépend de la capacité à accueillir des navires plus grands qu'actuellement
 - Besoin à court terme : 9m de TE
 - Besoin à long terme : 9,5 à 10 m de TE
 - Port-Vendres
 - Difficultés avec les navires actuels de 162,50m (conservés en 2021, après rien de figé)
 - Manque de coordination / visibilité sur le dragage = > difficultés à se projeter sur PV aujourd'hui. En 2020, il n'y a pas eu de réunion avec la direction de la CF pour faire le point sur l'avancement de la démarche
 - Besoin de surfaces entrepôt sec (export) : 2000 m² car avec le passager au tout conteneur le dry devrait augmenter
 - Besoin global à terme (CF et autres acteurs avec notamment les trafics Fruits et légumes du Maroc) estimé sans étude précise à 550 prises reefer à PV (Actuellement à PV un équivalent de 450 prises => 129 prises + 30 doubles + 6000 palettes équivalent 300 prises)
- Attachement à Port-Vendres : acteurs portuaires et écosystème St-Charles

² Cf. rapport des phase 1 et 2

2.1.1.1.2 Les hypothèses de scénarios

Dans ce contexte, 3 hypothèses peuvent être envisagées :

- ***Hypothèse 1 : Les trafics de la Compagnie Fruitière ne transitent plus par le port de Port-Vendres.***

Cette hypothèse dépend notamment des conditions futures d'accueil des navires et de gestion des marchandises à terre si elles ne permettent pas de répondre aux contraintes liées à la logistique d'approvisionnement.

- ***Hypothèse 2 : Le maintien d'un service maritime directe côte Ouest Afrique- Méditerranée avec escale à Port-Vendres mais avec des navires conteneurisés***

La question porte sur la taille des navires conteneurisés projetés et de savoir s'ils seraient en mesure d'accoster à Port-Vendres.

- ***Hypothèse 3 : Une organisation logistique basée sur des navires de très grande taille sur la ligne Nord (capacité de 2000 – 2500 EVP soit 180-200 m de long) avec opération de transbordement préalable (Tanger...) pour desservir par navire feeder la Méditerranée par AEL***

La question porte sur la taille des navires conteneurisés projetés et de savoir s'ils seraient en mesure d'accoster à Port-Vendres. Parallèlement, cette organisation logistique favoriserait de nouveaux débouchés commerciaux à l'export vers les pays de la côte occidentale de l'Afrique avec transbordement sur d'autres services dans un hub (Tanger...).

- ***Hypothèse 4 : Identique à l'hypothèse 3 mais avec un service feeder géré par une compagnie feeder autre que AEL***

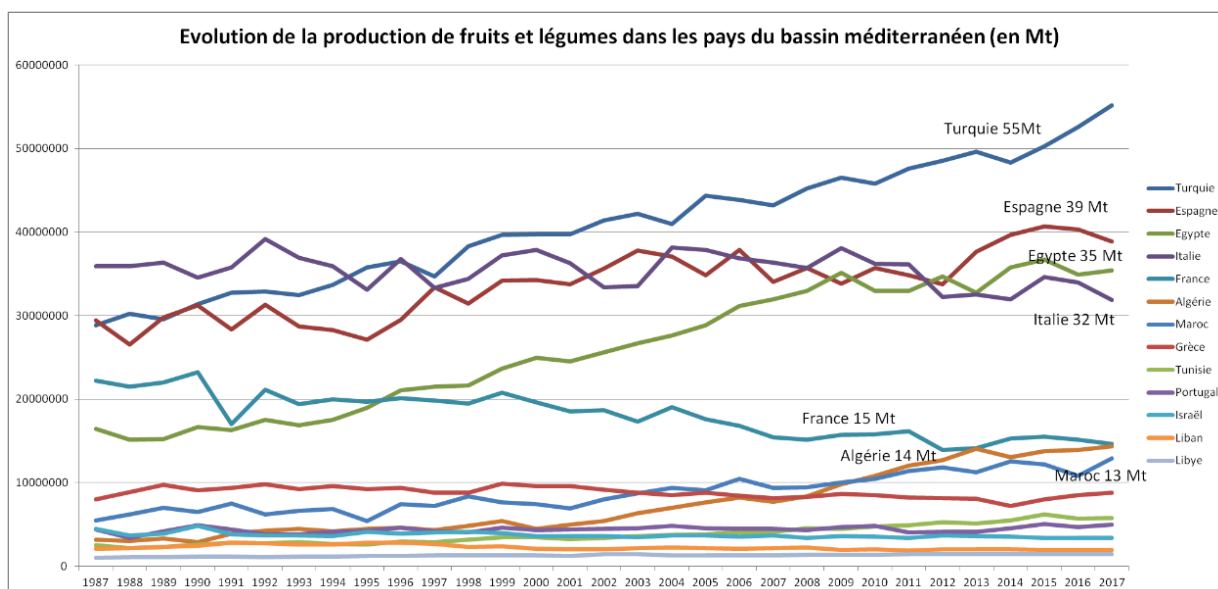
La gestion du service conteneurisé méditerranée par un opérateur spécialisé (ex : ARKAS...) qui offrirait l'avantage d'un navire feeder plus grand et donc d'une prospection commerciale de la part de l'opérateur plus forte afin de mieux rentabiliser ce service.

2.1.1.2 Filière Fruits et légumes – MAGHREB

2.1.1.2.1 Contexte

La production de fruits et légumes dans les pays du bassin Méditerranéen est globalement structurellement en hausse comme le rappelle le graphique ci-après présenté dans le rapport des phases 1 et 2 de l'étude.

Les marchés cibles pouvant transiter par le port de Port-Vendres pour alimenter la place de négoce du marché Saint-Charles sont en premier lieu le Maroc, qui exporte déjà près de 1Mt à destination de l'Europe dont 600 000 tonnes vers la France, mais aussi potentiellement l'Algérie, dont les volumes de production augmentent, mais qui peine encore à subvenir aux besoins de consommation de son marché intérieur et qui est confrontée à des difficultés (structuration de son offre, respect des normes phytosanitaires imposées par l'Union Européenne). Il est possible néanmoins de supposer qu'à un horizon de 5 à 10 ans, l'Algérie sera en mesure de percer sur le marché européen et d'alimenter une ligne maritime pour laquelle Port-Vendres et son positionnement stratégique à proximité de Saint-Charles ferait sens.



Graphique 2 : Evolution de la production de fruits et légumes dans les pays du bassin méditerranéen – Source : traitement Samarcande de données FAO (FAO Stat 2019)

Un service Maroc reste une hypothèse crédible au regard de l'avantage économique du transport maritime par rapport à la route mais qui nécessite, d'une part, un engagement suffisant de producteurs Marocains auprès de la Compagnie Maritime et, d'autre part, un transit time plus concurrentiel qu'il ne l'était par le passé. Cette compétitivité du transit time est d'autant plus importante que de nouveaux produits apparaissent sur le marché (fruits rouges ...) pour lesquels ce critère est prédominant. Ainsi, le passage par la route permet de gagner 24h à 48 h de fraîcheur du produit.

Actualités :

- **Entretien avec MFB en date du 09/03/2020**

Maroc Fruit Board (MFB) est un regroupement de sept producteurs et exportateurs marocains d'agrumes et de primeurs : Groupe d'exportation des domaines agricoles (Geda), la coopérative Copag, Delassus, Salam, GKB, Sogecap et Maroc Taswiq. Ces exportateurs représentent 60% du potentiel national soit environ 300 000 tonnes vendues à l'étranger chaque année, sous une marque commune, Maroc Sélect.

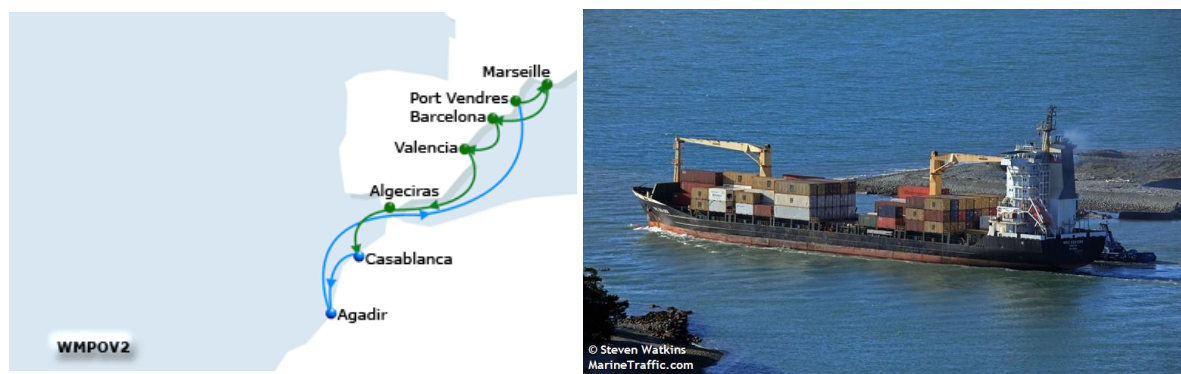
Maroc Fruit Board couvre la presque totalité de la chaîne de logistique, depuis la prise en charge des marchandises dans les stations de conditionnement, jusqu'à leur transport par voie maritime et leur déchargement à destination en passant par la réalisation des formalités douanières aux ports d'embarquement et de débarquement. Les expéditions de primeurs s'élèvent à 150 – 200 000 tonnes et sont réalisées à 75% en maritime et à 25% en TIR à destination de l'Europe, la Russie, le Moyen Orient et les USA-Canada. Sur la partie maritime, le full reefer représente 20% (destinations USA – Canada) et le conteneur reefer 80%. Les palettes de fruits et légumes sont exportées depuis les ports de Tanger, Nador, Casablanca et Agadir.

Les exports du Maroc souffrent de multiples contraintes et notamment de taux de fret très élevés comparés au taux des exports d'Afrique du Sud vers le Nord continent. « *Les infrastructures portuaires sont inadéquates. Pourquoi n'existe-t-il pas un terminal froid sur le port d'Agadir qui permettrait d'obtenir un vrai respect de la chaîne du froid ? Pourquoi serait-ce à nous d'investir ? Les opérateurs demandent des engagements de volumes. Il existe des variations d'une saison à l'autre pour lesquelles MFB n'est pour rien.* »

MFB souhaite initier une desserte directe du port de Port-Vendres et discute avec les armateurs (CMA-CGM et Maersk) sur ce sujet.

- **Lancement du nouveau service « West Med Morocco Service » de CMA-CGM (20/03/2020)**

Ce nouveau service développé en fin de saison confirme potentiellement l'intérêt de Port-Vendres pour le conteneur reefer. Les navires sont des porte-conteneurs de 147m de long et 8,5m de tirant d'eau avec grues de bord. Ce marché très concurrentiel avec la route est un marché d'opportunité pouvant varier selon les événements conjoncturels.



2.1.1.2.2 Les hypothèses de scénarios

Dans ce contexte, les hypothèses de nouveaux services maritimes s'appuient sur un potentiel de marché à court et moyen terme plutôt favorable à un service Maroc et un potentiel fret d'un service sur Algérie moins affirmé à moyen terme. Ainsi 2 hypothèses peuvent être envisagées :

- **Hypothèse 1 : Un seul service Maghreb conteneurisé saisonnier avec le Maroc**
- **Hypothèse 2 : La combinaison de 2 services Maghreb (un service conteneur Maroc saisonnier et un service Ro-Pax Algérie à l'année)**

2.1.1.3 Filière passagers Algérie

2.1.1.3.1 Contexte

Le développement d'un service ropax avec l'Algérie pour le transport de fruits et légumes permettrait de transporter des voyageurs sur cette ligne historique avec Port-Vendres et répondant potentiellement à une demande forte liée à l'importance de la communauté algérienne dans la région.

2.1.1.3.2 Les hypothèses de scénarios

- **Hypothèse 1 : Pas de service Ropax**
- **Hypothèse 2 : Un service hebdomadaire en haute saison (été)**
- **Hypothèse 3 : Un service hebdomadaire toute l'année**
- **Hypothèse 4 : Un service bi-hebdomadaire en haute saison et hebdomadaire en basse saison**

2.1.1.4 Filière passagers Baléares

2.1.1.4.1 Contexte

Au-delà d'un service ropax avec l'Algérie envisagé au point précédent, Port-Vendres offre également potentiellement un intérêt pour un service de desserte des Baléares en saison estivale. L'embarquement à Port-Vendres peut constituer une opportunité pour une clientèle Nord-Européenne souhaitant économiser 2h30 de trajet routier supplémentaire pour accéder à Barcelone. La destination Baléares est aujourd'hui proposée au départ de Barcelone par deux compagnies (Balearia et Trasmediterranea) et au départ de Toulon par la Corsica Ferries.



- Le transport depuis Toulon par la Corsica Ferries se fait en 13h30 de navigation vers Alcudia (Majorque) et 11h00 vers Minorque par les navires de la catégorie « Méga express » de plus de 170 m de long, d'une capacité en passagers de l'ordre de 1800 et une vitesse maximum comprise entre 26 et 31 nœuds.

Navires	Type	Mise en service	Entrée dans la flotte	Tonnage	Longueur	Largeur	Passagers	Véhicules	Vitesse
Mega Express Five	Ferry rapide	1993	2009	28 338 UMS	177,07 m	25 m	1 965	600	26 nœuds
Mega Express Four	Ferry rapide	1995	2006	25 710 UMS	173,50 m	24 m	1 880	650	27,9 nœuds
Mega Express Three	Ferry rapide	2001	2003	29 637 UMS	212 m	25 m	2 108	670	31 nœuds
Mega Express Two	Ferry rapide	2001		26 024 UMS	176,38 m	24,82 m	1 756	550	28 nœuds
Mega Express	Ferry rapide	2001		26 024 UMS	176,38 m	24,82 m	1 756	550	28 nœuds

Tableau 1 : Flotte de la Corsica ferries desservant les Baléares depuis Toulon

- Le transport depuis Barcelone par la compagnie Balearia s'effectue en moyenne en 6h30 vers Majorque, 9h30 vers Minorque et 11h30 vers Ibiza.

Navires	Abel Matute	Bahama mama	Martin I soler	cecilia payne	hypatia de alejandria	ramon llul	Rosalind franklin	sicilia
Type	ferry	ferry	ferry	fast ferry	ferry	fast ferry	ferry	ferry
Dimension	Longueur	190	154	165	86	186	83	188
	Largeur	26	24	25	24	25	13	28
Capacité	Pax	900	1000	1200	800	880	477	880
	Véhicules	247	126	105	200	608	90	600
Vitesse (nds)	23	23	23	38	24	32	22	23

Tableau 2: Flotte de Balearia desservant les Baléares depuis Barcelone

2.1.1.4.2 Les hypothèses de scénarios

Les hypothèses retenues sont les suivantes avec des navires d'une capacité de 500 passagers en haute saison (13 semaines de juin à août) et basse saison (11 semaines) :

- **Hypothèse 1 : Pas de services**
- **Hypothèse 2 : Une rotation hebdomadaire en haute saison**
- **Hypothèse 3 : Deux rotations hebdomadaire en haute saison et une en basse saison**
- **Hypothèse 4 : Deux rotations hebdomadaire en haute saison et deux en basse saison**

2.1.1.5 Filière RORO

2.1.1.5.1 Contexte

La part de l'aérien sur la destination Corse est en progression tandis que la part du maritime est en baisse. Cela correspond à une évolution des pratiques avec des séjours plus courts et nécessite un recours accru aux loueurs de voitures Corses (Europcar et Hertz). Le service RORO actuel de la Corsica Linea qui dessert Port Vendres (15 escales par an) rapatrie les véhicules Renault (aujourd'hui majoritaires chez les loueurs) à destination de la plateforme Renault à proximité du Boulou.

L'augmentation de la part de marché de l'aérien à destination de la Corse devrait se traduire par une augmentation de l'activité des loueurs. Dans l'hypothèse que Renault reste le partenaire préférentiel des loueurs corses, l'activité à Port-Vendres devrait mécaniquement progresser.

2.1.1.5.2 Les hypothèses de scénarios

- **Hypothèse 1 : Une progression des trafics de l'ordre de 1% par an**

2.1.1.6 Filière Autres fret

Les trafics de type conventionnel ou petit vrac liés aux filières BTP, recyclage... s'appuient principalement sur des marchés captifs liés aux acteurs implantés dans un hinterland proche et dépendent des capacités portuaires en termes de surfaces de terre-pleins, de magasins de stockage et de capacité de levage. Aujourd'hui, l'offre de Port-Vendres ne permet pas de traiter ce type de trafics faute d'espaces disponibles. Le potentiel de ce trafic dépendra donc en premier lieu des capacités portuaires nouvelles offertes.

Les hypothèses de trafics pour ces marchés seront donc estimées selon les scénarios en fonction des superficies portuaires dédiées.

2.1.2 FILIERE CROISIERE

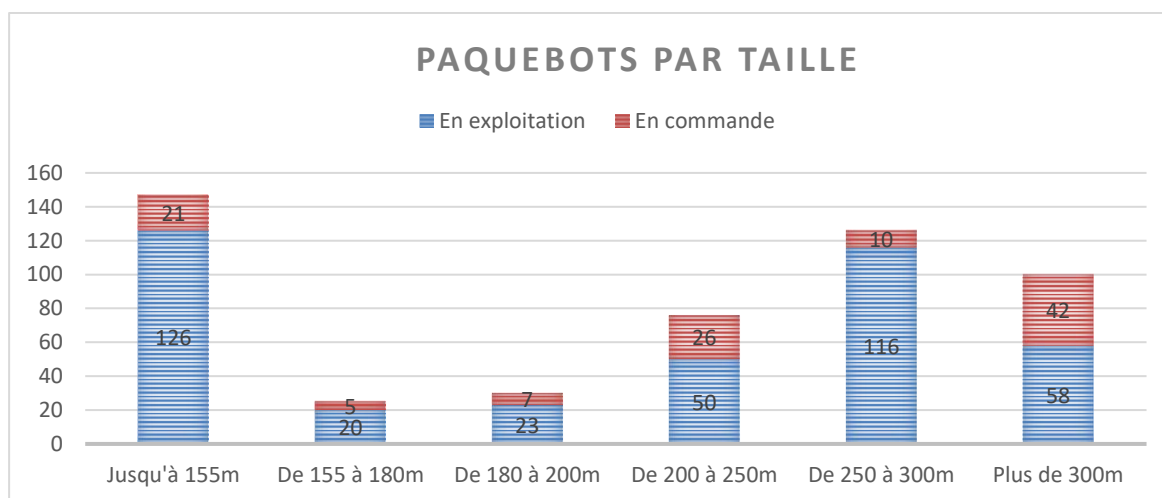
2.1.2.1 Un contexte de croissance favorable

Avec au 1er janvier 2020, 393 paquebots de croisière maritime en exploitation et 111 paquebots en commande, le marché de la croisière est un marché en forte croissance, en particulier en Méditerranée occidentale grâce à une grande stabilité politique et sociale et la proximité de nombreux marchés source. Comme indiqué dans le rapport des phases 1 et 2 de l'étude, les navires escalant sur la Côte-Vermeille ont la possibilité d'escaler à quai et sur rade à Port-Vendres mais aussi sur rade à Collioure, Banyuls et Port-Argelès.

L'accostage de paquebots à Port-Vendres est limité à 155m en raison des limites du cercle d'évitage. Des dérogations sont possibles à l'instar des escales des star reefer de la CF. Pour peu que des travaux permettant d'agrandir le cercle d'évitage soient possibles, le tableau ci-après montre que le segment des navires de 155 à 200 mètres n'est pas en croissance. En effet, les armateurs de croisière investissent principalement sur deux segments de marché :

- Des paquebots de très grande capacité, véritables « resorts » flottant,
- Et les petites unités de moins de 200 passagers de capacité. Souvent construits aux normes polaires ces paquebots opèrent sur le segment des navires expédition.

Sur le marché des paquebots de luxe, les nouvelles unités ont généralement une longueur supérieure à 200 mètres et les unités existantes sont souvent jumboisées.



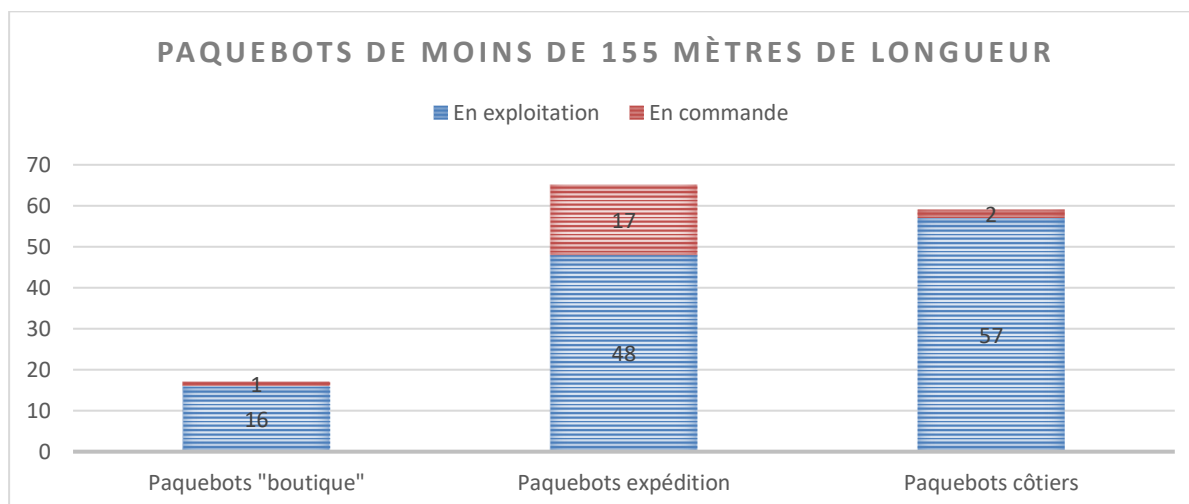
Graphique 3 : Paquebots par taille en exploitation et en commande – source : Consultant

Bien que la région ait de nombreux atouts touristiques, la destination a du mal à se développer. Le trafic croisière est stable depuis 2005 avec une quinzaine d'escales par an sur la Côte-Vermeille correspondant à environ 4'000 croisiéristes.

Le développement de la destination passe donc par des actions commerciales visant à accueillir davantage de paquebots à quai à Port-Vendres. Ces actions commerciales ne doivent cependant pas se limiter à visiter des agents maritimes, mais assurer la promotion de la destination directement auprès des compagnies de croisière.

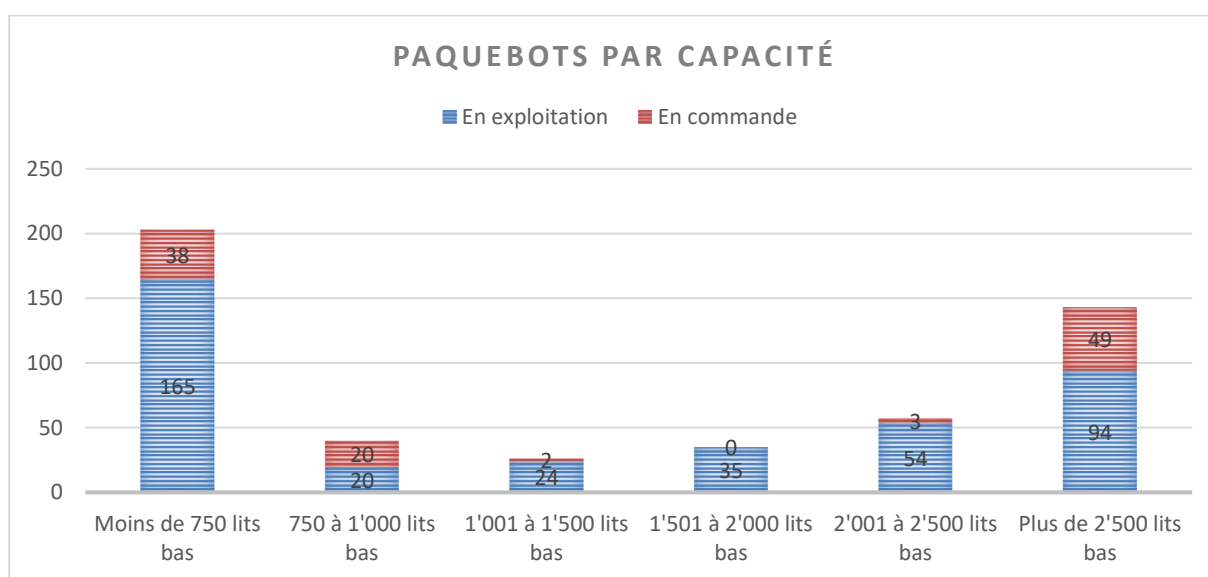
Les paquebots de moins de 155 mètres sont en majorité des paquebots expédition ou des paquebots côtiers. Une grande partie de ces paquebots ne sont pas susceptibles d'escaler en Méditerranée, soit parce qu'il s'agit de paquebots côtiers déployés dans d'autres régions du monde, soit parce qu'il s'agit de paquebots expédition polaires qui alternent les saisons de navigation entre l'Arctique et l'Antarctique.

Compte tenu des zones de navigation actuelles de ces paquebots de moins de 155m, seuls quarante-trois de ces paquebots en exploitation sont susceptibles d'escaler sur les ports de la Côte-Vermeille³.



Graphique 4 : Paquebots de moins de 155 m en exploitation et en commande – Source : Consultant

Afin de générer un développement du trafic croisière, les actions commerciales doivent dans le même temps promouvoir les destinations de la Côte-Vermeille aux compagnies de croisière opérant des paquebots d'une capacité allant jusqu'à 750 lits bas⁴, en proposant des escales sur rade sur les quatre destinations.



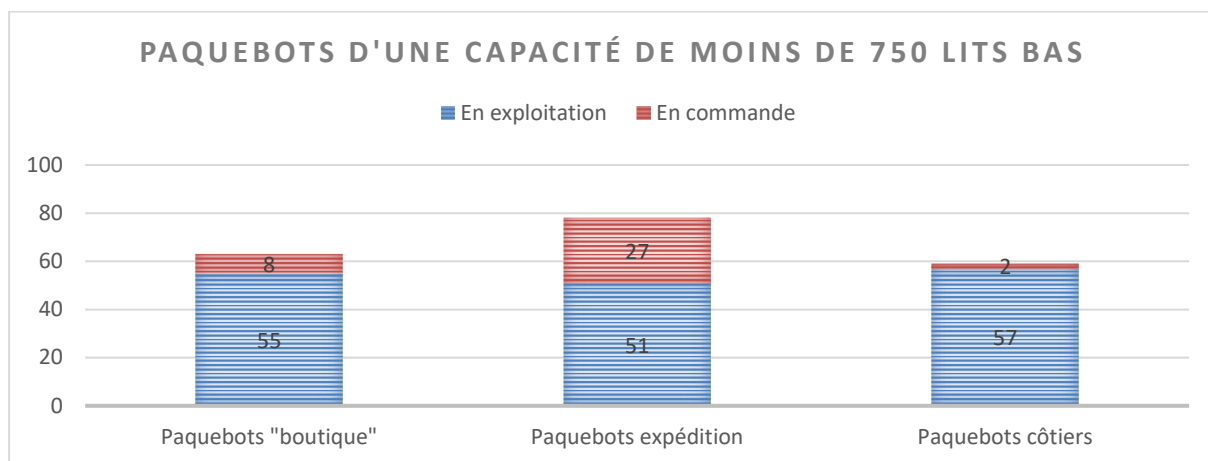
Graphique 5 : Paquebots par capacité en exploitation et en commande – Source : Consultant

Compte tenu des zones de navigation actuelles de ces paquebots, soixante-treize de ces paquebots en exploitation sont susceptibles d'escaler sur les ports de la Côte Vermeille⁵. La capacité moyenne de ces paquebots est de 333 lits bas.

³ La liste des compagnies et des paquebots se trouve en Annexe.

⁴ Les inspections faites sur place et les entretiens avec les acteurs locaux nous confirme que, compte tenu des infrastructures existantes et du nombre de guides disponibles il est raisonnable de promouvoir la destination vers des paquebots d'une capacité de 750 lits bas au maximum.

⁵ La liste des compagnies et des paquebots se trouve en Annexe.



Graphique 6 : Paquebots d'une capacité inférieure à 750 lits bas – Source : Consultant

2.1.2.2 Un environnement concurrentiel qui nécessite des actions commerciales et des investissements de la part des destinations

La croisière est un segment de l'industrie du tourisme qui connaît une forte croissance. Le moteur de cette croissance est lié à l'augmentation de l'offre créée par la construction de paquebots de la part des compagnies de croisières, paquebots de plus en plus performants dont les caractéristiques accompagnent les demandes du marché.

Les compagnies de croisière sont demandeuses de nouvelles destinations, d'une part pour éviter en engorgement des paquebots dans quelques destinations existantes mais aussi pour permettre aux différentes compagnies de développer des itinéraires de croisière innovants et permettant tout particulièrement aux compagnies opérant sur des marchés de niche de se différencier des grandes compagnies de croisière.

Mais l'accueil de navires de croisière demande aux destinations des investissements :

- Des infrastructures portuaires adaptées à l'accueil de ces paquebots,
- Et des infrastructures touristiques adaptées à l'accueil des croisiéristes offrant à la fois une diversité de site en accord avec les demandes du marché, des équipements adaptés et des professionnels formés à l'accueil d'une clientèle internationale de plus en plus exigeante.

Les infrastructures portuaires sont la condition nécessaire à l'accueil des paquebots, la qualité et le succès des infrastructures touristiques auprès des croisiéristes feront ou ne feront pas le succès de la destination.

2.1.2.3 Les hypothèses de scénarios

Trois scénarios de développement la croisière sur la Côte-Vermeille s'offrent aux ports de la Côte Vermeille :

- **Hypothèse 1 : statu quo**

Il n'y a à priori aucune raison pour avoir une augmentation significative du trafic croisière. Certes le nombre de paquebots de croisière est en augmentation mais la destination reste peu connue de la part des opérateurs de croisière.

- **Hypothèse 2 : Mise en place d'une gouvernance commune et d'actions de promotion auprès des compagnies de croisière**

Les actions commerciales entreprises auprès des compagnies de croisière doivent viser un développement significatif du nombre d'escales de croisières sur les ports de la Côte-Vermeille. Compte tenu du nombre restreint de paquebots pouvant aller à quai à Port-Vendres, il est nécessaire d'élargir ces actions aux compagnies de croisières opérant des paquebots de plus de 155 mètres qui feront escale sur rade.

La région de la Côte Vermeille est une région régulièrement soumise à des périodes de vents forts bien connues des marins. Il convient donc de valider en amont un plan qui prévoit les conditions d'escales en cas de vent fort sur la Côte-Vermeille. Cela passe par :

- Une gouvernance commune des quatre destinations vis-à-vis des compagnies de croisière avec une autorité portuaire unique,
- Un standard ISPS commun aux quatre ports,
- Un standard d'accueil commun aux quatre destinations,
- Une procédure qui prévoit un basculement automatique des escales en rade de Port-Argelès en cas de vent fort. Cette décision est signifiée par l'autorité portuaire sous forme de recommandations aux représentants de l'armateur 48 heures et reconfirmée 24 heures avant l'escale.

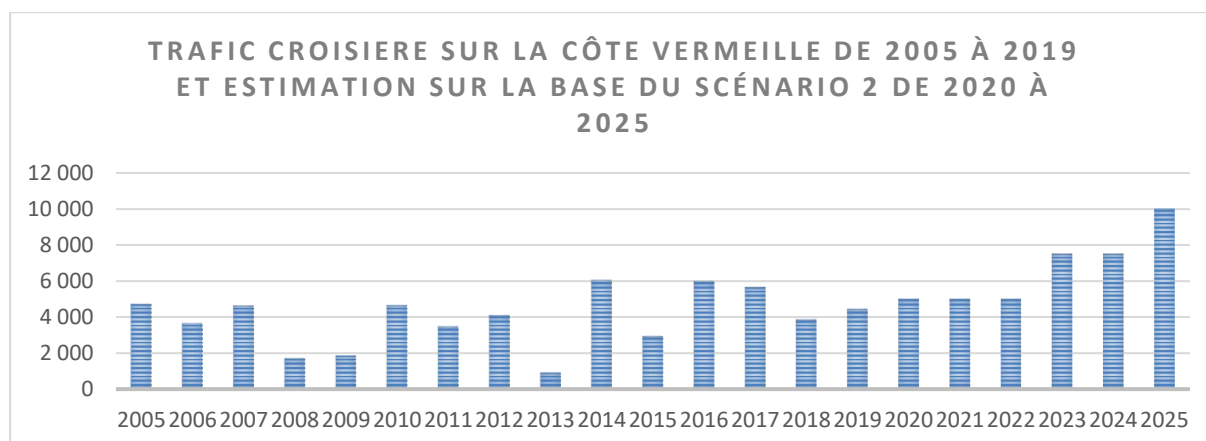
En cas de basculement l'escale sur Port-Argelès, le standard d'accueil est identique à celui prévu sur le port d'escale initial à la fois au niveau de la sécurité et au niveau touristique.

De plus une navette gratuite à destination des passagers est mise en place entre Port-Argelès et le port initialement programmé.

C'est seulement une fois que cette gouvernance commune mise en place et validée par l'ensemble des acteurs que des démarches commerciales sont à entreprendre auprès des armateurs exploitant des paquebots d'une capacité allant jusqu'à 750 passagers ; permettant ainsi, de présenter la destination mais aussi la façon dont l'escale est gérée avec de mauvaises conditions météo.

Les itinéraires des compagnies de croisière sont établis deux ans à l'avance ce qui signifie que les itinéraires pour l'été 2021 et 2022 sont déjà confirmés. Les actions entreprises auront donc un impact sur les itinéraires de l'été 2023. Les compagnies testent généralement la destination avec une voire deux escales et attendent le retour d'expérience avant de programmer l'escale de façon plus régulière.

Nous anticipons donc un trafic constant avec une quinzaine d'escales de paquebots correspondant à un trafic de 5'000 passagers par an de 2020 à 2022. Nous estimons que ce trafic croisière peut être porté à une vingtaine d'escales pour un trafic croisière de 7'500 passagers en 2023 pour atteindre vingt-cinq escales et 10'000 passagers à partir de 2025 grâce à des actions commerciales envers les compagnies de croisières initiées en 2020 et sous réserve d'un bon déroulement des escales programmées par les nouvelles compagnies.



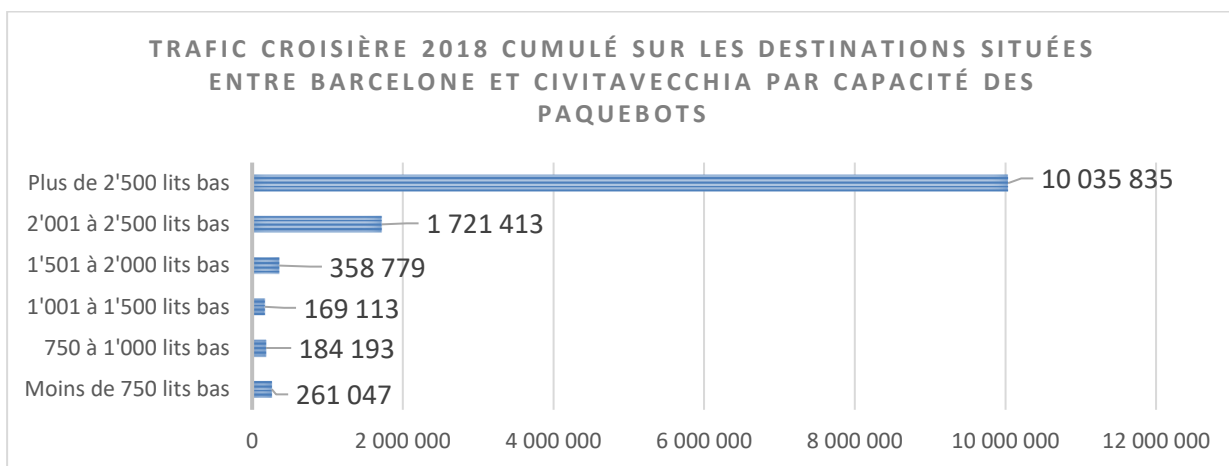
- **Hypothèse 3 : Actions commerciales accompagnées d'un développement des infrastructures touristiques**

Les destinations de la Côte-Vermeille ont un potentiel touristique reconnu mais elles se situent aussi dans un environnement très concurrentiel. Elles font généralement partie d'itinéraires de croisière opérés entre Barcelone et Nice ou Barcelone et Civitavecchia.

Sur l'année 2018, ce sont 4 921 escales qui ont été opérées dans ces ports pour un trafic croisière de 12,73 millions de passagers. Le tableau ci-après montre la distribution de ce trafic entre les différentes destinations suivant la capacité moyenne des paquebots en escale.

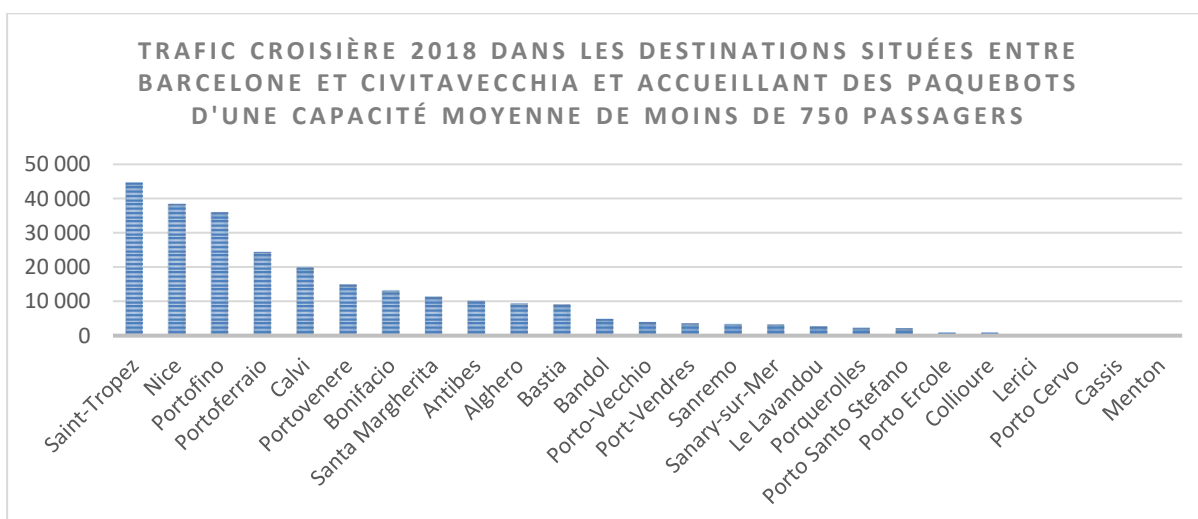
2018	Traffic	Escales	Capacité moyenne
Barcelona	3 040 963	830	3 664
Civitavecchia	2 441 335	760	3 212
Marseille	1 750 000	511	3 425
Genova	1 011 398	229	4 416
Savona	848 487	195	4 351
Livorno	739 186	354	2 088
La Spezia	472 000	174	2 713
La Spezia	471 652	131	3 600
Cannes	356 756	146	2 444
Ajaccio	419 989	192	2 187
Villefranche-sur-Mer	205 482	89	2 309
Monaco	170 571	177	964
Toulon & La Seyne-sur-Mer	107 943	62	1 741
Sète	120 000	79	1 519
Olbia	110 520	67	1 650
Mahon	101 090	99	1 021
Palamos	45 848	45	1 019
Saint-Tropez	44 687	86	520
Nice	38 430	108	356
Portoferraio	24 473	104	235
Portofino	36 048	84	429
Propriano	22 175	19	1 167
Saint-Raphaël	20 316	11	1 847
Calvi	19 977	54	370
Portovenere	14 980	36	416
Bonifacio	13 216	73	181
Portofino & Santa Margherita	11 450	20	573
Antibes	10 251	16	641
Alghero	9 420	19	496
Bastia	9 220	32	288
Porto Torres	8 410	9	934
Roses	5 212	6	869
Bandol	4 860	9	540
Porto-Vecchio	3 983	17	234
Port-Vendres	3 552	9	395
Sanremo	3 440	11	222
Sanary-sur-Mer	3 338	17	196
Le Lavandou	2 736	7	391
Porquerolles	2 302	10	230
Porto Santo Stefano	2 184	7	312
Porto Ercole	922	7	132
Collioure	888	6	148
Lerici	370	2	185
Porto Cervo	320	2	160
Cassis			
Menton			

Tableau 3 : Distribution des trafics entre les différentes destinations suivant la capacité moyenne des paquebots en escale. – Source : consultant



Graphique 7 : Trafic croisière 2018 cumulé sur les destinations situées entre Barcelone et Civitavecchia par capacité de paquebots – Source ; Données consultant

Le graphique ci-après reprend les 23 destinations qui accueillent des paquebots d'une capacité moyenne de moins de 750 passagers.



Si la mise en place d'une gouvernance commune et des actions de promotion auprès de l'ensemble des compagnies de croisières va sans aucun doute permettre d'atteindre un trafic croisière de vingt à vingt-cinq escales par an pour un trafic de dix mille passagers par an, un développement ultérieur du trafic passe soit par l'accueil de navire de plus grande capacité, soit par le développement touristique de la destination afin de la hausser comme l'une des destinations incontournable du bassin méditerranéen occidental.

Il est difficile à ce stade de recommander l'un ou l'autre des options. C'est en travaillant au développement de la croisière, en accueillant des opérateurs de croisière lors d'Eductour, que les options de développement de dessineront. En effet, bien que le concept de croisière maritime puisse sembler simple et unique, chaque compagnie de croisière développe un produit croisière qui diffère de ses concurrents. Par exemple sur les marchés de niche, le choix, la séquence des escales et les programmes d'excursions proposés lors des escales diffèrent d'une compagnie à une autre.

C'est la capacité à développer une grande variété de programmes d'excursions de qualité et à proposer des expériences intéressantes aux passagers individuels sur les différents points de débarquement qui feront le succès des destinations de la Côte-Vermeille.

Il s'agit pour les personnes en charge du développement de la croisière de comprendre la singularité de chacune des compagnies de croisières susceptibles d'escaler sur la Côte-Vermeille, de leur recommander la destination qui correspond le mieux à leur produit et leur proposer des programmes d'excursions correspondant à leur clientèle en les personnalisant au besoin.

2.1.3 FILIERE PLAISANCE

- **Hypothèse 1 : Tendanciel**

La tendance d'évolution du marché de la plaisance peut se traduire par une période de transition caractérisée par une érosion des schémas classiques de pratique (la propriété) et l'émergence de nouvelles formes de consommation du nautisme (location moderne, Boat-clubs ...).

La date où le modèle émergent va dépasser le modèle historique est encore difficile à définir car conditionnée par l'évolution des modes de consommation en général.

L'enjeu n'est donc pas de créer des places nouvelles mais plutôt de fidéliser les clients actuels, d'en capturer des nouveaux (et notamment des grandes unités compte tenu du tirant d'eau disponible) et d'accompagner le développement des nouvelles offres de pratique. A terme, le marché devrait connaître une augmentation du nombre de pratiquants mais pour un nombre de bateaux plus limité.

Cependant, les atouts de Port Vendres peuvent justifier un développement de capacités d'accueil mais avec le risque de vider les ports proches moins attractifs.

Le potentiel de développement sera surtout conditionné par la possibilité de récupérer des espaces à flot et à terre en fonction de l'évolution des autres activités.

Cette hypothèse de base peut prévoir :

- Un programme de montée en gamme significative de l'offre de services : aire de carénage, capitainerie, qualité d'accueil, outils d'interface client ...
- Un port à sec de 150-300 places en fonction des espaces disponibles, à proximité immédiate de l'eau et avec du haut niveau de services (Criée actuelle, ou sur espace commerce libéré)
- La réorganisation des places à flot, rendue possible par la mise sur racks des petites unités
- La création d'un espace dédié à la location et aux Boat-clubs : ponton dédié, lieu d'accueil des clients, forte visibilité etc.

- **Hypothèse 2 : Marché de la plaisance en forte hausse**

Dans cette hypothèse, le marché du propriétaire reste sur les mêmes volumes voire augmente et les pratiques non-propriétaire se développent très franchement. Ce contexte justifie le besoin de créer de nouvelles capacités d'accueil. Les effets d'un tel scénario sur le remplissage des ports voisins devront être soigneusement étudiés.

En complément de l'hypothèse de base :

- Création d'un port à sec de plus grande dimension sur des espaces commerce libérés
- Déplacement de l'aire de carénage actuelle vers la zone commerce, extension des capacités, amélioration des engins de levage, accueil de professionnels autour
- Selon possibilités, mobilisation de plan d'eau pour accueillir des plus grandes unités (15 - 20 m) - Quai Fanal si possibilité de protection du plan d'eau
- L'augmentation des capacités va générer le besoin d'accroître les espaces de stockage et de travail à terre > L'anse Gerbal ne sera certainement pas suffisamment grande > transfert sur secteur commerce
- Création d'un pôle dédié aux nouvelles formes de pratique du nautisme (quai de l'Obélisque ?)

- ***Hypothèse 3 : Baisse significative du marché***

A contrario, le modèle du propriétaire s'érode de manière très significative et les nouvelles formes de consommation ne parviennent pas à trouver leur marché.

Compte tenu de sa forte attractivité, Port Vendres sera impacté en termes de fréquentation bien après certains ports de la mission Racine.

L'érosion de l'activité va libérer progressivement des espaces à flot permettant d'accueillir d'autres activités.

2.1.4 FILIERE YACHTING

- ***Hypothèse 1 : Tendanciel***

Le niveau de fréquentation est identique à aujourd'hui (50 yachts en moyenne par an).

- ***Hypothèse 2 : Une requalification de l'existant et une amélioration de l'offre de services permettant d'augmenter l'attractivité naturelle de Port-Vendres***

Les perspectives d'évolution du marché de la Grande Plaisance sont très difficiles à anticiper, le marché est jeune, connaît des évolutions importantes depuis quelques années, s'inscrit dans un contexte concurrentiel très fort et les inconnues sur le "rapport au luxe" chez les Millenials sont fortes.

On peut néanmoins penser que la Méditerranée va rester une zone de concentration des yachts, autour de ces hot-spots actuels (avec probablement l'ouverture de nouveaux sites en Méditerranée orientale).

Port Vendres devrait donc continuer à se situer dans une position centrale par rapport aux flux (région de Barcelone et Baléares <=> riviera) et ses atouts (tirant d'eau, qualité paysagère du site, présence de la douane ...) devraient lui permettre de garantir certains types de fréquentation (Escalles administratives, techniques, attente hors période d'affrètement ...).

Le potentiel de développement est étroitement lié à la capacité du site dans sa globalité à se transformer et à être valorisé pour se rapprocher des standards attendus par ce marché.

L'impact pour Port-Vendres :

- Ce scénario peut prévoir d'augmenter le potentiel d'accueil à flot pour quelques places, sous réserve d'une montée en qualité de l'arrière-quai et de la mise en place d'actions pour améliorer la qualité de l'accueil. (à noter que ces emplacements pourront s'adresser aux bateaux de Grande Plaisance – c'est-à-dire supérieurs à 24 m - mais aussi et surtout aux grands bateaux de plaisance de 15 à 20m),
- Le quai Fanal présente un intérêt réel sous réserve d'un projet de requalification des quais (avec intégration d'une voie de services pour l'accès au bateau), et surtout la sécurisation du plan d'eau / agitation,
- Selon les possibilités, le quai de la Douane République pourrait aussi présenter un intérêt, dans les mêmes conditions que pour le quai Fanal,
- Le potentiel de développement ne justifie pas de dédier des emplacements à la Grande Plaisance, ces quais pourront aussi être utilisés pour d'autres usages en fonction des besoins (tenders des paquebots, bateaux d'exception, bateau de plaisance de Grande Taille ...).

- **Hypothèse 3 : Une flotte en forte croissance sur l'espace méditerranéen favorable au développement de capacités d'accueil à Port-Vendres**

Cette hypothèse s'inscrit dans une logique de redynamisation importante du marché méditerranéen, portée par des clientèles nouvelles, un contexte économique favorable et la persistance d'un schéma de propriété comparable à la situation actuelle.

L'accroissement de la flotte de yachts présente sur la riviéra et la zone Barcelone et Baléares va mécaniquement générer des besoins d'accueil augmentés pour Port Vendres.

L'impact pour Port-Vendres :

- Ce scénario prévoit de réserver entre 10 et 20 places à des yachts, avec une montée en taille du gabarit accueilli selon les possibilités.
- Les quais du Fanal et/ou Douane République sont intéressants.
- Un programme sur l'arrière-quai accompagne la création des emplacements (espace public très qualitatif avec voie de service, lieu d'accueil des équipages voire client si fonction charter ...)
- Même dans ce scénario, les opérations de lavage, maintenance, réparation, refit ... continueront à être réalisés sur les pôles techniques existants en Espagne et en France.

2.1.5 FILIERE PECHE

2.1.5.1 Contexte

L'activité pêche a rencontré de grandes difficultés ayant amené à la fermeture de la criée à Port-Vendres en 2014. Les grandes tendances actuelles sont rappelées ci-après :

- Principale force de Port-Vendres : la ressource en poisson bleu (proximité des canyons)
- Evolution de la ressource
 - Forte diminution de la ressource poisson bleu, mais PV toujours port de débarquement important
 - Surexploitation de la ressource poissons blancs
 - Bonne gestion de la ressource de thon rouge
- Plan de gestion pour réduire l'effort de pêche (chalutiers principalement)
- Flotte et métiers :
 - Disparition des chalutiers (surconsommation gasoil, ressource en baisse, régulation UE...)
 - Tendance au maintien/légère augmentation des petits métiers
 - Vieillesse des navires
- Dynamisme de coopération régionale (coopération intercriée, création d'une OP petits métiers)

2.1.5.2 Les hypothèses de scénarios

- **Hypothèse 1 : Tendanciel**

En tendanciel à 10 ans, la filière pêche ne devrait pas enregistrer de grande évolution à un horizon de 10 ans. Le scénario tendanciel se traduit par les points suivants :

- Disparition du dernier chalutier
- Maintien du point de débarquement du poisson bleu avec un outil surdimensionné dans l'espoir d'un retour rapide du bleu
- Maintien des senneurs à quai
- Maintien des petits métiers
- Plan de gestion de l'effort de pêche
- Collaboration avec Port-La-Nouvelle
- Destruction de la criée et reconstruction pour tourner la page du passé. Investissements légers
- Libération de l'espace pour d'autres activités

A 20 ans, les projections sont plus incertaines car fortement liées aux évolutions de l'environnement et de sa capacité biotique. En gardant le même axe tendanciel,

- Les restrictions de pêches 2020 – 2030 (Medfish4Ever) ont des retombées positives avec :
 - Augmentation des populations de poissons blancs
 - Amélioration de la productivité et de la rentabilité de l'activité PM
 - Renouvellement de navires, diminution de l'âge moyen
 - Augmentation de l'attractivité du métier = augmentation du nombre de PM, renouvellement
- Accueil potentiel de chalutiers du futur à PV

- **Hypothèse 2 : Disparition de la pêche à Port-Vendres**

Cette hypothèse de disparition de toutes les activités de pêche à Port-Vendres est difficilement prévisible et reposerait sur :

- Un Effondrement de la ressource halieutique
- ET/OU une contamination importante des écosystèmes (PCB, métaux lourds...)
- ET/OU une volonté politique européenne d'un plan de régénération de la ressource

Elle aurait pour incidence une libération totale des espaces.

- **Hypothèse 3 : retour de la ressource**

Cette hypothèse s'appuie sur les perspectives suivantes :

- Un développement de la flottille de lamparo en cas de retour de la sardine

- Un développement d'une nouvelle ressource par modification de l'environnement (divers exemples existent)
- Un développement des apports par création d'une nouvelle technique ou zone de pêche : exemple de pêche dans les canyons

Elle aurait pour incidence un besoin potentiel en espace au moins aussi important que la zone actuelle (multiples quais de débarquement, grues, production de glace etc.)

2.1.6 FILIERE AQUACULTURE

2.1.6.1 Eléments de contexte

Procédures réglementaires

Les principales réglementations applicables à l'activité aquacole sont liées :

- Au code de l'environnement au titre des installations classées (ICPE/IOTA). Les procédures sont variables suivant les types d'aquaculture. Les procédures d'autorisation ICPE sont longues et soumises à enquête publique.
- A la réglementation sanitaire. L'agrément zoosanitaire (AZS) est nécessaire pour la mise sur le marché d'animaux d'aquaculture. Il traite des risques de propagation des maladies des animaux aquatiques et de la prévention de ces maladies. L'agrément sanitaire européen est nécessaire pour tout projet d'atelier de transformation. Il concerne la santé et la protection du consommateur

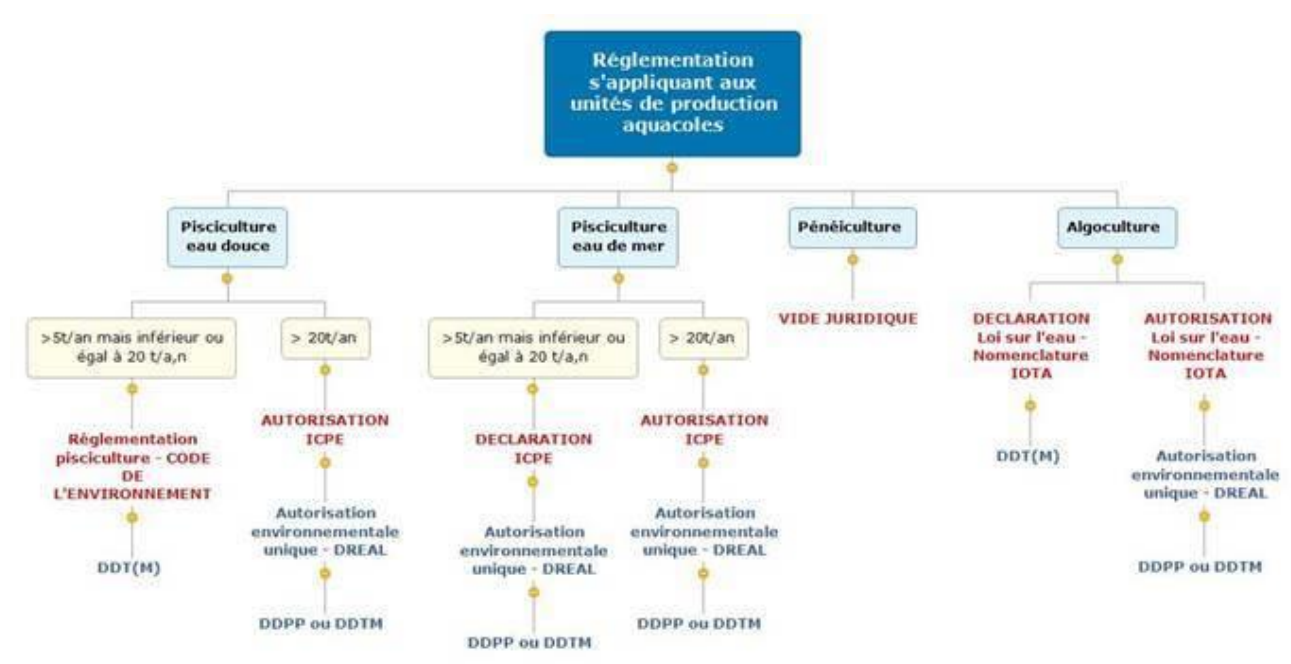


Figure 2 : Réglementation s'appliquant aux unités de production aquacole

Freins et raisons de la non-acceptabilité de ce type de projet

Il s'agit surtout d'un manque de connaissance et de concertation de la population pour ce genre d'installation et d'une crainte de pollution.

Pour les circuits fermés (type écloserie) les principaux freins au développement sont⁶ :

- Coûts d'investissement
- Image et perception consommateurs – Manque d'informations
- Réglementation et manque de soutien au développement
- Technicité et accompagnement nécessaire insuffisant
- Coûts énergétiques et bilan carbone
- Recours important en main d'œuvre
- Contexte réglementaire et lourdeurs administratives

Les principaux freins d'acceptabilité sur une zone en mer⁷ sont l'impact visuel de la ferme (cages) et la modification des zones de navigation. Les freins au développement sont communs à toutes les activités en mer (éolienne, pisciculture, conchyliculture).

Compatibilité d'un projet de ferme en mer avec activités plaisance, pêche, et ZMEL ?

En 2014, dans le Schéma régional de développement de l'aquaculture marine Languedoc-Roussillon, un site potentiel de production en pisciculture marine en mer a été identifié à proximité de Port-Vendres. Sur un total de 17 sites en Languedoc-Roussillon, il s'agit du seul site en mer ouverte.

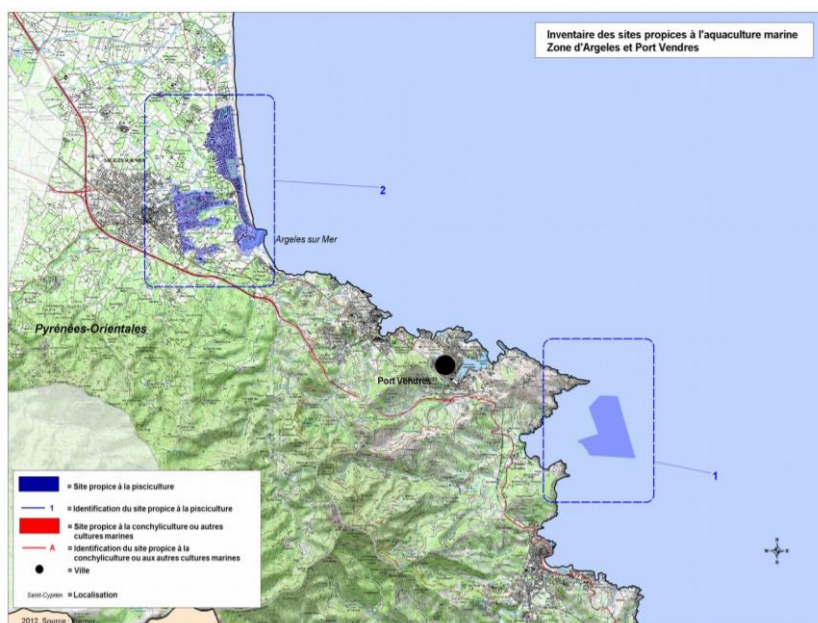
Le développement de la filière est bloqué depuis 15 ans (pas d'augmentation de sites, sauf Frontignan en 2014), malgré très peu de freins scientifiques, techniques, ou économiques et ce en dépit d'une volonté nationale et européenne. Dans cette perspective en région Occitanie, le développement de l'aquaculture marine paraît faible à cause de l'acceptabilité des projets et du faible nombre de sites propices.

Dédier une zone en mer à un projet aquacole revient à fermer cette zone à la navigation plaisance et à l'exploitation par pêche. Dans le cadre du Schéma Régional, une zone d'environ 80ha avait été identifiée comme potentielle pour de la pisciculture en mer. Au sein de ces 80ha nous proposons de fermer « uniquement » 5ha destinés à accueillir 50-75 cages de 15m de diamètre pour une production de 1000t environ de bar/daurade/maigre. En prenant une marge de sécurité à proximité de ces cages, le reste de la zone reste accessible aux autres activités.

⁶

https://www.franceagrimer.fr/fam/content/download/62417/document/Rapport%20final_pisci%20en%20circ%20recircul%C3%A9.pdf?version=1

⁷ <https://www.ceser-occitanie.fr/wp-content/uploads/2018/10/C6-PECHE-AQUA-2.pdf>
https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2017/2017_15_fermes_aquacoles.pdf



Carte 1 : Inventaire des sites propices à l'aquaculture marine sur les zones d'Argelès et Port-Vendres – Source : Ifremer

Intérêt des acteurs de la filière

Deux groupes seulement sont capables de se positionner sur ce genre de projet : Gloria Maris et Aqualande. Les deux entreprises ont été sollicitées pour échanger sur le sujet et évoquer la pertinence d'un positionnement de Port-Vendres sur cette filière. La synthèse des échanges avec les responsables de Cannes Aquaculture est la suivante :

- « Tout site potentiel à terre ou en mer est à étudier. La France manque de sites pour des raisons d'acceptabilité sociale majoritairement.
- Les avantages du bord à quai pour la prise d'eau/rejets et la livraison des juvéniles est indéniable
- 1ha, ce n'est pas énorme mais suffit pour faire un site intéressant de pré-grossissement. Le site de Port-Vendres n'est pas moins bien placé qu'à Frontignan où Aqualande a créé un site de pré-grossissement de 1ha. Un tel site emploi 10 à 12 personnes.

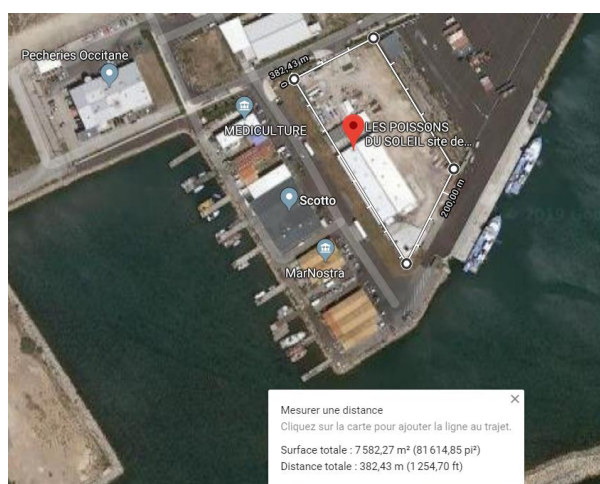


Figure 3 : Surfaces du site d'écloserie/pré-grossissement à Frontignan

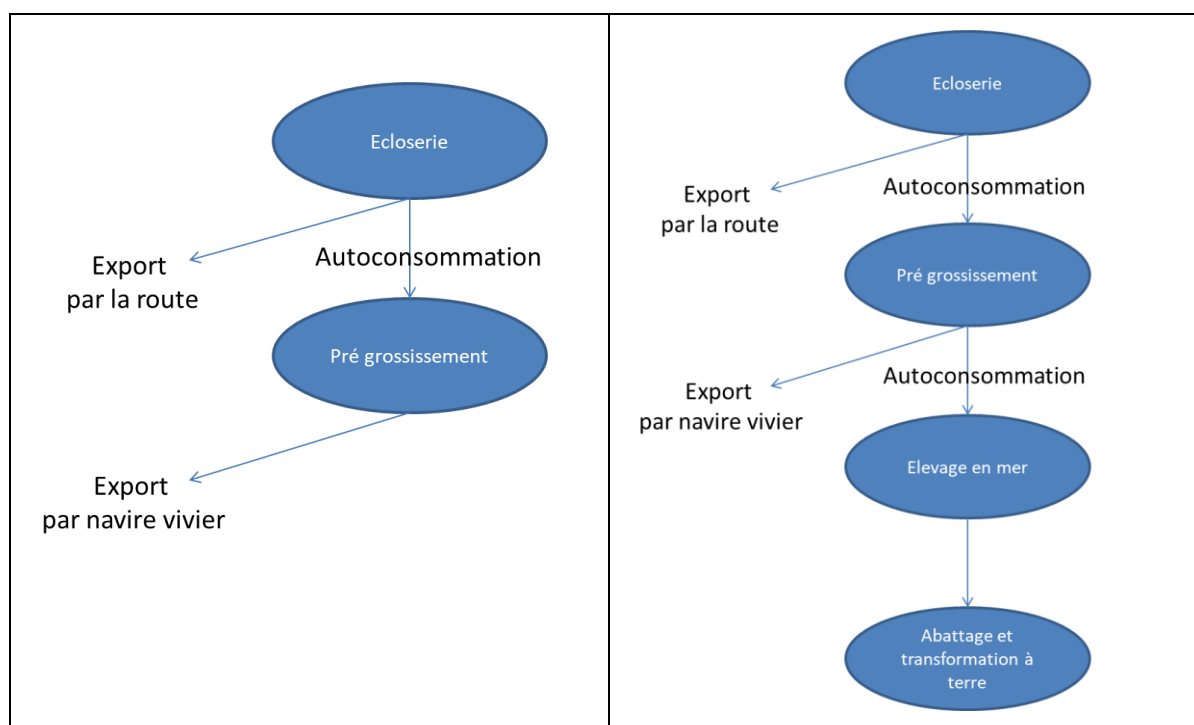
- *Coupler un site de pré-grossissement avec un site de production en mer est très intéressant. Ce genre d'installation nécessite :*
 - *Une base à terre pour ramener les filets, la maintenance, un atelier de transformation éventuellement (ou plus à l'intérieur des terres).*
 - *Des places à quai pour 2 navires de 12m,*
 - *Des grues pour le déchargement des poissons et le chargement des aliments et matériaux.*

Un site de production de 5ha en mer pour une production de 800-1000t peut employer 40 personnes. 1 ha serait un peu juste pour coupler ces deux activités.
- **Une très grande opportunité en Occitanie dans le cas d'un couplage entre les champs d'éolien en mer offshore et l'aquaculture en cage sur ces sites.**
- *A terre pour l'écloserie/pré grossissement : un site d'environ 1ha est suffisant pour produire et prégrossir 10 millions de juvéniles (bar/daurade/maigre) commercialisés à des grossisseurs sur place (mais à 90% à l'export aujourd'hui). C'est ce genre de site qui a été construit à Frontignan en 2014 par les poissons du soleil (groupe Gloria Maris). Le bord à quai est un avantage car il permet d'accueillir des navires de transport vivier. Pour cette activité, l'essentiel est d'avoir une qualité de l'eau de mer suffisante pour pouvoir pomper de l'eau de mer à moindre frais.*

Ce genre de structure emploi environ une dizaine de personnes pour une production de 10-15 millions de juvéniles de bar, daurade ou maigre ».

2.1.6.2 Les besoins de la filière

Les besoins pour cette filière sont estimés en fonction de deux modèles économiques reposant d'une part sur des unités d'écloserie et de prégrossissement et, d'autre part, avec l'adjonction d'unités d'élevage en mer comme représenté sur les schémas ci-après :



- Les besoins du module éclosion + pré-grossissement de juvéniles (emplois 10-12 personnes par activité)
 - Besoin éclosion (pour une production de 40 millions de larves)
 - Surface du terrain 0,5ha, dont 0,35ha de bâtiments
 - Besoins particuliers : proximité de l'eau pour pompage EDM + rejets d'élevage.
 - L'accueil d'un navire vivier de livraison.
 - Terrain viabilisé par le concédant et équipé par le porteur de projet
 - Investissement pour l'entreprise : Approximativement 2-3 millions d'euros (possibilité de diminuer les coups si réalisation simultanée de l'éclosion et du pré grossissement car technologie similaire)
 - Légère nuisance sonore potentielle (mais possibilité technique d'atténuation)
 - Besoin Pré-grossissement
 - Pré-grossissement de 20 millions d'alevins pour les passer 2 à 10g
 - Surface du terrain : 0.5ha dont 0.2ha de bâtiment + 0.3ha de zone technique
 - Besoins particuliers : proximité de l'eau pour pompage EDM + rejets d'élevage + livraison des juvéniles par bateau vivier
 - Terrain viabilisé par le concédant et équipé par le porteur de projet
 - Investissement pour l'entreprise : Approximativement 2-3 millions d'euros (possibilité de diminuer les coups si réalisation simultanée de l'éclosion et du pré grossissement car technologie similaire)
 - Légère nuisance sonore potentielle (mais possibilité technique d'atténuation)
- Les besoins liés au grossissement en cages (emploi 40 – 60 personnes)
 - Besoins en mer
 - Zone de 80 ha pré positionnée en face de la plage des Pauliles
 - Hypothèse de travail : concession accordée de 5ha, similaire à d'autres projets en méditerranée sur le même modèle. Ces 5 ha permettent de poser 50-75 cages de 15m de diamètre pour la production d'environ 1000t de bar/dorade/maigre sur le modèle de la ferme de Gloria Maris d'Ajaccio.
 - Besoins à terre en zone de stockage et de transformation pour décharger les cages, les réparer, stocker le matériel, l'aliment :
 - Surface du terrain : 0.5ha dont 0.1 ha de bâtiment
 - Bâtiment de 500m² pour transformer et conditionner le poisson (atelier de filetage, chambres froides, bureaux...) + 500m² couvert pour stocker du matériel à l'abri des intempéries, stocker l'aliment dans de bonnes conditions...
 - Terrain viabilisé par le concédant et équipé par le porteur de projet
 - Ce genre d'activité nécessite de la place à quai pour accueillir deux navires d'exploitation et de maintenance de 12m pour livrer l'aliment, réaliser les pêches, l'entretien, et déplacer les salariés.

Les caractéristiques techniques du site de pré-grossissement de Frontignan figurent en annexe :

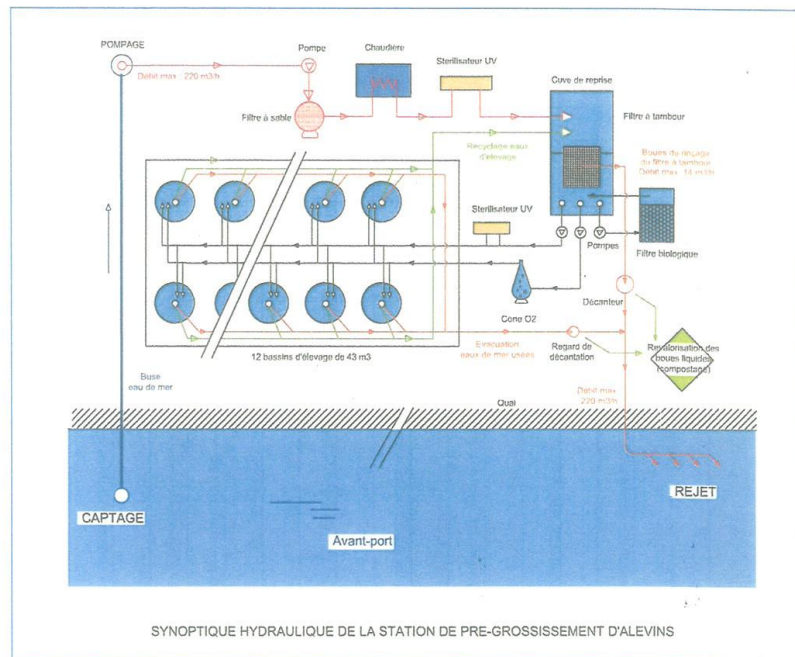


Figure 4 : Exemple du site de pré grossissement les poissons du soleil Frontignan, données issues du document d'enquête publique

2.1.6.3 Les hypothèses de scénarios

Les hypothèses retenues pour cette filière sont les suivantes :

- **Hypothèse 1 : La filière aquaculture n'est pas développée à Port-Vendres**
- **Hypothèse 2 : Un module d'écloserie et pré-grossissement de poissons marins est développé**
- **Hypothèse 3 : Obtention de concessions en mer à proximité de Port-Vendres. Possibilité d'implanter une ferme de 1000-2000 tonnes minimum, soit 50-100 cages.**
- **Hypothèse 4 : Cumul des hypothèses 2 et 3**

2.2 L'ENVIRONNEMENT LOCAL DU PORT

2.2.1 RESEAUX ET INTERMODALITE

2.2.1.1 Contexte

L'offre ferroviaire intermodale (hors Installation Terminales embranchées) dans les Pyrénées-Orientales et sur les espaces voisins est importante et en reconfiguration. Des relations se développent, les trafics progressent et des projets émergent côté français et espagnol. Ce mouvement est porté par la demande du marché et des trafics transpyrénéens, et par le dynamisme des opérateurs combinés, notamment VIIA en France. En revanche, ceci souligne en négatif le déclin du fret conventionnel dont les difficultés du train des primeurs sont un exemple.

- **Les besoins à court terme**

Port-Vendres est aujourd'hui faiblement concerné par cette offre intermodale. Quelques conteneurs traités par Transit Fruit sont épisodiquement acheminés au Boulou, où ils empruntent les services de l'Autoroute Ferroviaire Le Boulou – Bettembourg. Pour le reste, l'organisation logistique en « épicerie » est variable avec 1 à 3 camions par jour à destination des mûrisséries du groupe en fonction de la demande de la grande distribution. Ces dernières n'ont pas d'ITE⁸.

	Capacité (t)	%
Lille	27 000	6%
Strasbourg	24 000	6%
Rennes	22 000	5%
Budapest	20 000	5%
Padoue (It)	20 412	5%
Rome (It)	18 144	4%
Milan (It)	77 000	18%
Lyon	35 000	8%
Châteaurenard	35 000	8%
Perpignan	13 000	3%
Toulouse	19 000	4%
Bordeaux	10 000	2%
Barcelone (Es)	44 000	10%
Séville (Es)	18 000	4%
Lisbonne (Po)	30 000	7%
Oviedo (Es)	17 000	4%
Total	429 556	100%
Dont ligne Nord	93 000	22%
Dont ligne Sud	336 556	78%
<i>% ligne Sud-Ouest</i>	<i>151 000</i>	<i>45%</i>
<i>% ligne Sud Est</i>	<i>185 556</i>	<i>55%</i>

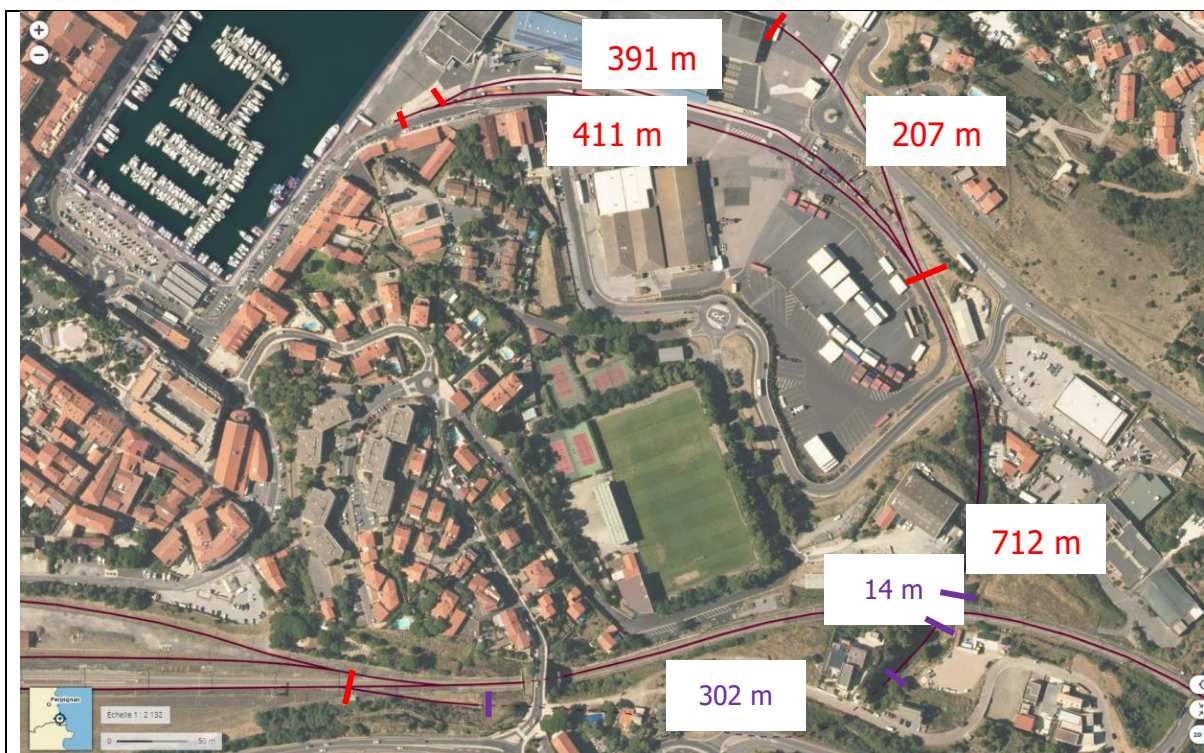
L'organisation logistique actuelle de la CF n'offre pas de volumes suffisants pour justifier le recours à service ferroviaire multimodal au départ de Port-Vendres.

Selon SNCF Réseau, le seuil minimal pour la réactivation d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) est de 2 trains par semaine. Aujourd'hui, le trafic Transit Fruit le plus important est à destination de la mûrissérie de Châteaurenard. Il est de l'ordre de 15 camions par semaine, ce qui fait un demi-train entier par semaine, soit seulement 2 trains entiers par mois. S'ajoute à ce déficit de volume un problème organisationnel, lié au rythme des livraisons. En effet, les envois entre Port-Vendres et Châteaurenard

⁸ ITE : Installation Terminal Embranchée

se font au coup par coup, à raison de 1, 2 voire 3 camions par jour en fonction de la demande de la murisserie et de son donneur d'ordre, la grande distribution. Or aujourd'hui, aucun opérateur ferroviaire n'accepterait de transporter que quelques wagons de bananes pour des raisons de coût d'exploitation. Mais il y a d'autres obstacles à un transfert modal ; en premier lieu les mûrisseries ne sont pas embranchées, ce qui obligerait à une rupture de charge clairement inenvisageable. La question des retours à vide qui maximiserait les coûts de transport se pose également. Le faisceau ferroviaire de Port-Vendres gare n'est pas suffisamment long pour constituer plus d'un demi-train entier (un train entier ne pourrait être constitué qu'à Perpignan). La distance de transport entre Port-Vendres et Châteaurenard (300 km) est très courte pour le fret ferroviaire. Enfin, dans le cas de wagons chargés de conteneurs, le coût de mise au gabarit des tunnels entre le port et Port-Vendres gare serait encore plus élevé.

Dès lors, la remise en état de l'embranchement ferroviaire du port, aujourd'hui très dégradé (mise en gabarit du tunnel, allongement du faisceau pour constituer un train entier...), pose question avec un niveau d'investissement inévitablement lourd estimé à dire d'expert à 1M€.



Au plan infrastructurel, la partie principale de la voie entre gare et port est **une voie unique sous caténaire** (en fait cette électrification dans le passé a peu servi) ; elle est en **forte pente** vers la gare. La Direction Régionale Infrastructure SNCF donne une déclivité de 25,2 mm par mètre (pour information, la valeur standard maximum conseillée pour installations nouvelles se situe à 15 mm/m).

La voie entre PN1 et un premier tunnel sous voie ferrée est encore en territorialité maritime sur environ 150 mètres. La voie continue sur une soixantaine de mètres jusqu'au grand tunnel avant de rejoindre le plateau des voies de service de la gare SNCF de Port-Vendres. Le point de jonction de la voie remontant du port jusqu'à ces voies est situé à proximité après ce tunnel ; c'est un poste de manœuvre d'aiguilles, dit point B. Ce poste commande l'accès du port vers les voies de service et vers les autres voies.

Au vu des indications figurant sur le plan on arrive à un linéaire de 1 721 mètres de voie ferrée (411 m + 391 m + 207 m + 712 m).

En prenant un coût de 500 € par mètres on obtient donc **860 500 € pour la voie proprement dite**. On a **3 appareils de voie** (branchements simples) En estimant le coût à 50 000 € par appareil, on arrive à **150 000 euros**.

Un appareil de voie est un élément de la voie ferrée qui permet d'assurer le support et le guidage du matériel roulant ferroviaire sur un itinéraire donné, lorsque d'autres itinéraires en divergent ou le

traversent. Il permet entre autres d'assurer les bifurcations et les croisements d'itinéraires. Les éléments constitutifs de l'appareil de voie sont l'aiguillage et le croisement.

Global : 1 010 500 €. Donc une facture de l'ordre de 1M€

Ce sont des chiffres tout à fait approximatifs, mais qui donnent un ordre de grandeur à manipuler avec précaution.

Néanmoins, le caractère embranché du port demeure un atout de compétitivité et une valeur ajoutée indéniable pour attirer d'autres acteurs économiques pouvant utiliser le chemin de fer. On le constate d'ailleurs avec le port de Sète qui développe ses trafics intermodaux et qui bénéficiera fin 2020 d'une nouvelle plateforme multimodale permettant de traiter 3 demi-trains simultanément.

A l'avenir, si le trafic de conteneurs à Port-Vendres progresse (tendance à la conteneurisation), les flux entre le port et les terminaux devraient aussi augmenter. La performance d'une offre intermodale à Perpignan et au Boulou deviendra d'autant plus stratégique pour le port de Port-Vendres mais à regarder au regard de l'offre concurrente notamment à Sète.

- *L'intérêt stratégique à plus long terme*

Port-Vendres est partie intégrante de l'écosystème logistique « Pyrénées Méditerranée » qui recouvre la partie côtière des Pyrénées-Orientales. Pôle logistique majeur du Sud de la France, c'est aussi le principal pôle de fret ferroviaire d'Occitanie. Sur les 8 sites de l'ex-Plate-forme logistique Pyrénées-Méditerranée (MP2), 6 bénéficient d'une desserte ferroviaire, pour la plupart en activité. Parmi celles-ci :

- Le Distriport du Boulou, hub de massification Europe/Espagne, notamment grâce à l'autoroute ferroviaire VIIA (filiale SNCF), dont le nombre de trains a progressé (6 A/R par jour, 4 avec Bettembourg et 2 avec Calais) et grâce à la présence d'opérateurs intermodaux comme l'italien Ambroggio, le belge Eurotrans ou du logisticien sucrier Cical.
- Le terminal rail-route de Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal (PSCCT) dont le trafic a doublé en 5 ans pour atteindre 35 000 UTI en 2019 et qui dispose de 3 cours assurant 5 liaisons avec Dourges et Valenton (Novatrans), Anvers (Hupac), Barcelone (TP Nova) et Sarrebruck (DB Cargo).

Les programmes européens d'infrastructures ferroviaires, et en particulier la continuité du réseau à écartement européen permise par la LGV Perpignan-Barcelone ouverte en 2013, a laissé planer une forte incertitude quant à la pérennité des activités ferroviaires des Pyrénées-Orientales, favorisées par la différence d'écartement. De plus, les projets de plates-formes intermodales du côté espagnol, tels celles de Vilamalla près de Figueras ou de la Llagosta près de Barcelone, laissent craindre une concurrence fatale pour le Boulou. La société Lorry Rail (ancien nom de VIIA) envisageait même de déplacer le terminal de l'autoroute ferroviaire du côté espagnol en 2011. Depuis, rien n'a évolué, parce que la LGV, qui autorise la circulation de trains de fret, ne permet que le passage de trains légers dans des conditions économiques acceptables (pentes), ce qui limite le potentiel de trafic, et parce que si la LGV est à écartement européen, ses « affluents » en Catalogne restent à écartement espagnol, ce qui ne permet pas de faire du fer de bout en bout. Les plates-formes intermodales de Vilamalla et de la Llagosta sont ainsi inactives ou pas encore réalisées.

Les Pyrénées-Orientales conservent donc une importance remarquable. L'activité multi et intermodale du Boulou et de Perpignan reste cependant moins liée aux activités économiques endogènes du territoire, qu'aux flux exogènes internationaux. Ce territoire est en effet foncièrement un territoire de transit, en raison de son double positionnement frontalier et côtier et en raison des particularités de la traversée de la frontière franco-espagnole (pour l'essentiel permise aux seules deux extrémités Est et Ouest de la chaîne pyrénéenne).

Dans ce cadre, le développement des capacités intermodales du Boulou et de Perpignan pour le port de Port-Vendres reste un enjeu stratégique, offrant une alternative aux solutions exclusivement routières.

2.2.1.2 Les hypothèses de scénarios

Face à ce constat, 3 hypothèses sont retenues :

- **Hypothèse 1 : Port-Vendres reste connecté par la route sans aménagement supplémentaire**
- **Hypothèse 2 : Offre de solutions routières alternatives à caractère environnemental (PL GNL...)**
- **Hypothèse 3 : Réactivation de l'embranchement portuaire.**

2.2.2 MESURES ENVIRONNEMENTALES

2.2.2.1 Contexte

L'enserrement du port dans la ville implique une forte pression des associations locales et régionales visant à limiter les nuisances générées par les activités portuaires. Elle incite les acteurs portuaires à prévoir des mesures de préservation de l'environnement. Le CD66 a ainsi une volonté claire de faire de Port-Vendres un port exemplaire sur le plan environnemental en lien avec le Parc Marin.

- **La réduction des émissions de navires**

Les premières mesures sont d'ores et déjà imposées par l'OMI⁹ avec l'entrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020 de la directive « Low sulphur » visant à limiter sur l'ensemble des mers du globe une teneur en soufre des carburants des navires de 0,5% (contre 3,5% auparavant), qui devrait être renforcée prochainement par un taux d'émission plus faible encore (0,1%) avec le projet d'instauration d'une zone ECA¹⁰ en Méditerranée dont l'objectif d'entrée en vigueur est fixé en 2022.

Parallèlement, une autre dynamique est à l'œuvre dans les ports avec différents projets d'installation de courants de quais pour réduire l'usage des moteurs thermiques des navires en escale à quai et ainsi participer à la décarbonation des ports. Dunkerque a inauguré début 2020 un système d'électrification du Terminal des Flandres qui accueille les porte-conteneurs. En Méditerranée, Marseille en est équipé depuis 2017 pour les navires ferries de la Méridionale et de la Corsica Linea. La région PACA a prévu d'étendre ce dispositif avec un budget de 30 millions d'euros alloué pour électrifier les bateaux à quai (ferries et croisière) à Marseille, Nice et Toulon dans le cadre de son plan baptisé "Escalaes zéro fumée".

L'objectif du CD66 est également d'électrifier l'ensemble des quais du port de commerce de Port-Vendres. Les solutions techniques restent à confirmer (capacité du transformateur à priori suffisantes, etc.). Dans tous les cas, des solutions transitoires existent comme l'utilisation de groupes électrogènes au GPL.

⁹ OMI : Organisation Mondiale du Commerce

¹⁰ Zone ECA : Les zones de réglementation des émissions de polluants atmosphériques, ou zones ECA (de l'anglais « emission control area »), sont un dispositif prévu dans le cadre de la convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution des navires.

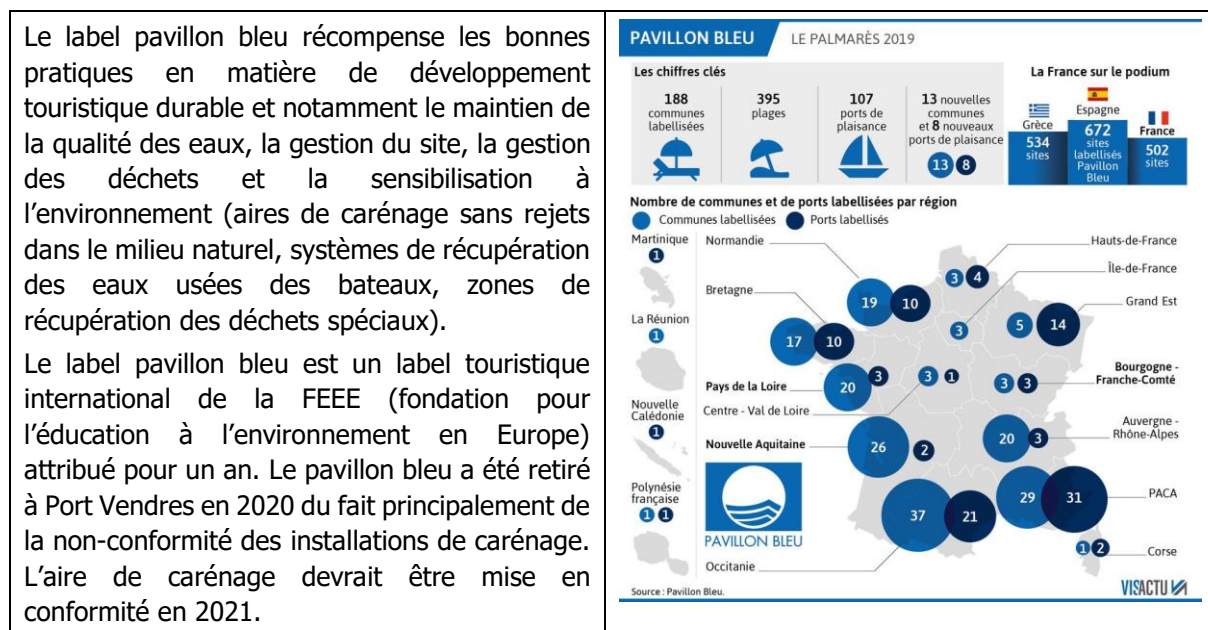
Dans une zone ECA, des normes plus sévères d'émissions sont imposées aux navires :

- Teneur en soufre des carburants marins : 0,1 %, alors que la norme mondiale est de 3,5 % et qu'elle passera à 0,5 % en 2020
- Motorisation des navires : passage à la norme Tier III qui permet de réduire de façon sensible les émissions d'oxydes d'azote, réduction de 80 % des émissions par rapport au niveau de référence fixé en 2000

Cela s'applique à tous les navires, français ou étrangers, qui circulent dans la zone. Concrètement, tous les navires circulant dans ces zones sont obligés d'utiliser des carburants plus propres (moins chargés en soufre) et de s'équiper de moteurs émettant moins d'oxydes d'azote. Pour s'en assurer, des contrôles sont réalisés. Un régime de sanctions pénales est prévu par la réglementation internationale en cas de non-respect des règles.

L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air, qui a un impact direct sur la santé des citoyens proches de la zone et l'environnement. Il existe actuellement 4 zones ECA dans le monde : au Canada, aux États-Unis, en Manche-Mer du Nord et dans la mer Baltique.

- **La labellisation environnementale des ports de plaisance**



Le Label Pavillon Bleu est un « premier pas » vers la recherche de la qualité environnementale. D'autres démarches de certification environnementale plus complètes et plus exigeantes existent :

- Le label qualité plaisance délivré par la Fédération Française des Ports de Plaisance.
 - Il est constitué d'un classement en 5 anneaux progressifs, 5 niveaux d'excellence relatifs à la gestion portuaire. Il s'inscrit en cohérence avec d'autres dispositifs qualité tels que les Gold Anchors (portés par The Yacht Harbour Association).
 - Le référentiel s'articule autour de 12 domaines de référence en phase avec le parcours d'un usager au quotidien :
 - Promotion et communication
 - Demande de renseignements en amont de la prestation
 - Aménagements urbains et Services portuaires
 - Espace d'accueil
 - Douches
 - Développement durable
 - Commercialisation des emplacements portuaires
 - Satisfaction clientèle
 - Organisation
 - Dispositions de management

- La certification ISO 14001 (Management environnemental)
 - Cette démarche est en principe engagée soit volontairement par l'entité, soit à la suite de la demande contractuelle d'un donneur d'ordre ou d'une direction de groupe. Elle présente plusieurs avantages. Le premier est une meilleure maîtrise des questions environnementales dans son fonctionnement. Elle donne un outil de gestion pour intégrer ces questions dans le management global de l'entreprise au même titre que la qualité, la sécurité. Elle oblige à structurer le fonctionnement vis-à-vis de la réglementation, et ainsi donne une meilleure maîtrise financière de cette problématique. Elle donne, même si ce point peut être sujet à critique un outil pour communiquer aussi bien en interne qu'en externe. Le fait de suivre une démarche ISO 14001 permet à l'entreprise d'être mieux perçue par les organismes chargés des questions environnementales.

- Si la norme est un outil pour les entreprises permettant de mettre en place un système maîtrisé de suivi des questions environnementales, elle génère en revanche des critiques sur certains points. Elle ne mentionne en aucun point une obligation de développement durable. Un point également important, si une entreprise est certifiée ISO 14001, cela ne signifie ni qu'elle ne pollue pas ni qu'elle respecte les réglementations environnementales, mais seulement qu'elle a fait le nécessaire pour tenter d'atteindre les objectifs qu'elle s'est elle-même fixés dans son plan d'action. La norme démontre également l'engagement d'un progrès continu. En aucun cas, la norme n'a une obligation de performance. Ce point n'est pas toujours très clair dans la communication de certaines entreprises certifiées. De plus l'entreprise n'a pas obligation de communiquer ses résultats à l'extérieur contrairement au référentiel européen EMAS.
- La certification AFNOR GEP finalité de la démarche « Ports Propres ».
 - Une démarche mise en œuvre par la Fédération française des ports de plaisance (FFPP). Elle vise à aider les gestionnaires de port de plaisance à maîtriser le management environnemental et à encourager toutes les opérations qui concourent à l'amélioration de la qualité environnementale des ports par la prise en compte de façon globale à l'échelle d'une région, de la problématique gestion des déchets et rejet des effluents dans les ports.
 - « Ports propres » est une démarche volontaire de la part des gestionnaires de ports de plaisance qui sont de plus en plus nombreux à prendre conscience de la nécessité de participer à la gestion environnementale. L'origine de la démarche provient du constat de la production de milliers de tonnes de déchets toxiques issus de l'activité portuaire : piles, batteries, huiles, solvants, peintures...ainsi que la présence des eaux de carénage, eaux usées, eaux pluviales déversées dans ces ports.
 - Un dispositif de création d'un Accord AFNOR (Association française de normalisation) associé à une certification tierce partie a été mise en place en 2008. Il s'inscrit dans la poursuite de la démarche « ports propres ». La certification « gestion environnementale portuaire » permet de garantir et de promouvoir une bonne gestion environnementale des ports de plaisance. Elle est délivrée pour une durée de 3 ans avec des audits de maintiens programmés tous les ans. La demande est à l'initiative des responsables de ports.
 - La certification GEP est la seule certification nationale spécifique aux ports de plaisance. Elle atteste du bon déroulement et du respect des phases de la démarche « Ports Propres ».

En lien avec le projet d'implantation de la maison du parc marin potentiellement à Port-Vendres ou à Argelès, le port de plaisance de Port-Vendres aurait intérêt à marquer davantage ses actions dans le domaine du management environnemental par d'autres labels plus exigeants que celui du Pavillon bleu.

Port-Vendres s'est d'ailleurs porté candidat au label « Ports Propres ».

- ***Des bâtiments logistiques éco-conçus et des motorisations à énergie propre***

Par ailleurs, d'autres mesures telles que des programmes énergétiques pour les nouveaux bâtiments logistiques (panneaux solaires...) ou encore un accompagnement à l'évolution des modes de propulsion hybride pour les bateaux de pêche ou de promenades, ainsi que pour les poids lourds peuvent être envisagées (hydrogène, électrique...).

2.2.2.2 Les hypothèses de scénarios

- ***Hypothèse 1 : Labellisation environnementale du port de plaisance et courant de quai pour le commerce***
- ***Hypothèse 2 : Labellisation environnementale du port de plaisance et courant de quai pour le commerce + programme énergétique des bâtiments logistiques + programme de recherche et d'accompagnement sur l'évolution des modes de propulsion (pêche, tourisme...)***

3. DEFINITION DES SCENARIOS D'ACTIVITES

3.1 PRESENTATION DES SCENARIOS D'ACTIVITES

Le détail des scénarios est repris en annexe. Trois scénarios ont été proposés à partir des différentes variables étudiées :

- Un premier scénario « commerce affirmé » qui caractérise l'histoire maritime des échanges commerciaux de Port-Vendres, avec un prolongement ambitieux des trafics actuels et la réactivation de lignes historiques grâce à une adaptation de l'offre de services ;
- Le deuxième scénario « Image renouvelée » rompt avec l'activité historique du port avec le départ de la Compagnie Fruitière, permettant la libération d'espaces pour des activités nouvelles.
- Le troisième scénario « Equilibre des activités portuaires » engage le port vers un développement partagé des activités basé sur une amélioration de l'offre de services de l'ensemble des activités portuaires (commerce, plaisance/yachting, croisière, pêche/aquaculture).

Variables étudiées			Périodicité activités	Scenarios d'activité retenus		
				1 Commerce affirmé	2 Image renouvelée	3 Equilibre activités portuaires
Fruits et légumes AFO	1	Arrêt du service AEL à PV	annuel			
	2	Service AEL conteneurisé direct AFO - Méditerranée				
	3	Navires-mère AEL conteneurisés sur la ligne Nord (capacité de 2000 – 2500 EVP soit 180-200m de long) avec transbordement préalable (Tanger...) puis desserte de la Méditerranée par navire feeder autre que AEL				
Fruits et légumes Maghreb	1	Service conteneurisé Maroc	Hiver			
	2	Service Ropax Algérie	annuel (Fret Hiver)			
RORO Corse	1	Intensification modérée du service	15/an (Sept.->juin)			
Autre fret	1	Trafics conventionnels et petits vracs	annuel			
Passagers Baléares	1	Pas de trafics				
	2	Haute saison : 1 x hebdo	été			
	3	Haute saison : 2 x hebdo Basse saison: 1 x hebdo	annuel			
	4	Haute saison : 2 x hebdo Basse saison: 2 x hebdo	annuel			
Passagers Algérie	1	Pas de trafics				
	2	Haute saison : 1 x hebdo	été			
	3	Haute saison : 1 x hebdo Basse saison: 1 x hebdo	annuel			
	2	Haute saison : 2 x hebdo Basse saison: 1 x hebdo	annuel			
Croisière	1	Tendanciel	été			
	2	Mise en place d'une gouvernance commune et d'actions de promotion auprès des compagnies de croisière				
	3	Actions commerciales accompagnées d'un développement des infrastructures touristiques				
Plaisance	1	Tendanciel	annuel			
	2	Marché de la plaisance en forte hausse	été			
	3	Baisse significative du marché	annuel			
Yachting	1	Tendanciel	été			
	2	Requalification de l'existant et amélioration de l'offre de services permettant d'augmenter l'attractivité naturelle de Port-Vendres				
	3	Une flotte en forte croissance sur l'espace méditerranéen favorable au développement de capacités d'accueil à PV				
Pêche	1	Tendanciel	annuel			
	2	Disparition de la pêche à Port-Vendres				

Variables étudiées		Périodicité activités	Scenarios d'activité retenus		
			1	2	3
			Commerce affirmé	Image renouvelée	Equilibre activités portuaires
	3	Retour important de la ressource			
Aquaculture	1	Filière non développée à PV			
	2	Module d'écloserie et prégressissement de poissons marins sur l'anse Gerbal			
	3	Obtention de concessions en mer à proximité de Port-Vendres. Possibilité d'implanter une ferme de 1000-2000 tonnes minimum, soit 50-100 cages.			
	4	Cumul Hypp. 2 et 3			
Réseaux et intermodalités	1	PV reste connecté par la route sans aménagement supplémentaire			
	2	Offre de solutions routières alternatives à caractère environnemental (PL GNL...)			
	3	Réactivation de l'embranchement portuaire.			
Mesures environnementales	1	Labellisation environnementale du port de plaisance et courant de quai pour le commerce			
	2	Labellisation environnementale du port de plaisance et courant de quai pour le commerce + programme énergétique des bâtiments logistiques + programme de recherche et d'accompagnement sur l'évolution des modes de propulsion (pêche, tourisme...)			

Tableau 4 : Présentation générale des scenarios

3.1.1 SCENARIO 1 : LE PORT CONFIRME SA VOCATION HISTORIQUE DE PORT POLYVALENT ET INDUSTRIEL

- Ce scénario est un scénario ambitieux basé sur le développement de l'activité commerce, dans la continuité de l'existant avec l'émergence de nouveaux trafics, favorisés par des nouveaux aménagements et infrastructures portuaires adaptés à la conteneurisation des trafics (Terminal à conteneurs, plateforme cross-docking).
- L'adaptation du port aux mutations organisationnelles du marché confirme le positionnement historique du port sur le segment des fruits et légumes permettant au trafic de poursuivre sa progression.
- De nouveaux trafics historiques viennent renforcer l'activité commerce (Maroc, Algérie)
- Les autres activités se développent peu
- **Les acteurs poursuivent leurs efforts de recherche de trafics**
- **La structure d'activité du port évolue peu**

Filière	Scenario 1 « Une vocation commerce affirmée »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
AFO	PV renforce sa position avec transbordement à Tanger Les trafics augmentent légèrement	320 kt	↗	+ 60 kt
Maghreb	Retour de la ligne Maroc (Conteneur) Développement d'une ligne Algérie (ROPAX)	95 kt	↗	+ 95 kt
		85 kt		+ 85 kt
Transbordement AFO		100 kt	↗	+ 100 kt
Fret roulant Corse	Retour véhicules loueurs Corse (15 escales/an)	8 500 VL	↗	+ 2000 VL
Ferries (pax)	Ligne ROPAX Algérie	50 000 pax + 20 000 VL	↗	+ 50 000 pax + 20 000 VL
Croisières	Tendanciel entre 4000 et 6000 pax	5 000 pax	=	0
Pêche	Stabilité de l'activité et concentration sur les petits métiers. Pas d'aquaculture.		=	

Filière	Scenario 1 « Une vocation commerce affirmée »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
Aquaculture	Libération de 70% des espaces de la criée			
Plaisance	Développement modéré de la plaisance Création d'un port à sec et réorganisation des espaces Amélioration des services		↗	
Yachting	Stabilité de la fréquentation (50 escales environ)		=	

3.1.2 SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE

- Ce scenario est un scénario de rupture avec l'existant puisque les craintes liées au départ de la Compagnie fruitière se confirment :
 - Augmentation de la taille des navires
 - Passage au 100% conteneurs
 - Réorientation des flux vers d'autres ports
 - La concurrence des autres ports limite l'attractivité de Port-Vendres pour attirer de nouveaux trafics
 - Les opportunités de développement de nouvelles activités (aquaculture, nautisme) sont rendues possibles par la mutation des espaces portuaires
 - Une requalification forte de l'interface ville/port et une prise en considération notable de la dimension environnementale pour renforcer l'attractivité de Port-Vendres auprès des secteurs de la plaisance, de la croisière et du yachting
- **Les acteurs s'engagent dans une diversification des activités et une revalorisation des espaces portuaires**

Filière	Scenario 2 « Une image renouvelée »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
Fret AFO	L'escale de PV est suspendue Les trafics disparaissent à CT au profit d'autres ports	0	↘	- 260 kt
Fret Maghreb	Retour de la ligne Maroc (Conteneur)	95 kt	↗	+ 95 kt
Fret Corse	Véhicules de loueurs Corse (15 escales/an)	8 500 VL	↗	+ 2 000 VL
Passagers	Nouvelle ligne avec les Baléares (trafics saisonniers)	37 000 pax et 14 000 VL (E/S)	↗	+ 30 000 pax + 11 000 VL (E/S)
Croisières	Augmentation significative des escales liées à une forte mise en tourisme de la destination : 50 escales /an avec des paquebots de plus grande capacité Augmentation à prévoir des retombées économiques	23 500 pax	↗	+ 18 000 pax
Pêche	Stabilité de l'activité et concentration sur les petits métiers. Développement de l'aquaculture à terre et en mer nécessitant l'occupation d'espaces supérieurs à ceux de l'Anse Gerbal		↗	
Aquaculture			↗	
Plaisance	Création d'un port à sec de plus grande dimension libérant des espaces pour l'accueil d'unités de grande taille		↗	

Filière	Scenario 2 « Une image renouvelée »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
	Besoin d'espaces accrus pour le pôle technique et l'accueil de professionnels. Amélioration des services			
Yachting	Réservation de 10 à 20 places nécessitant une relecture de l'organisation des espaces sur le quai Fanal et /ou République		↗	

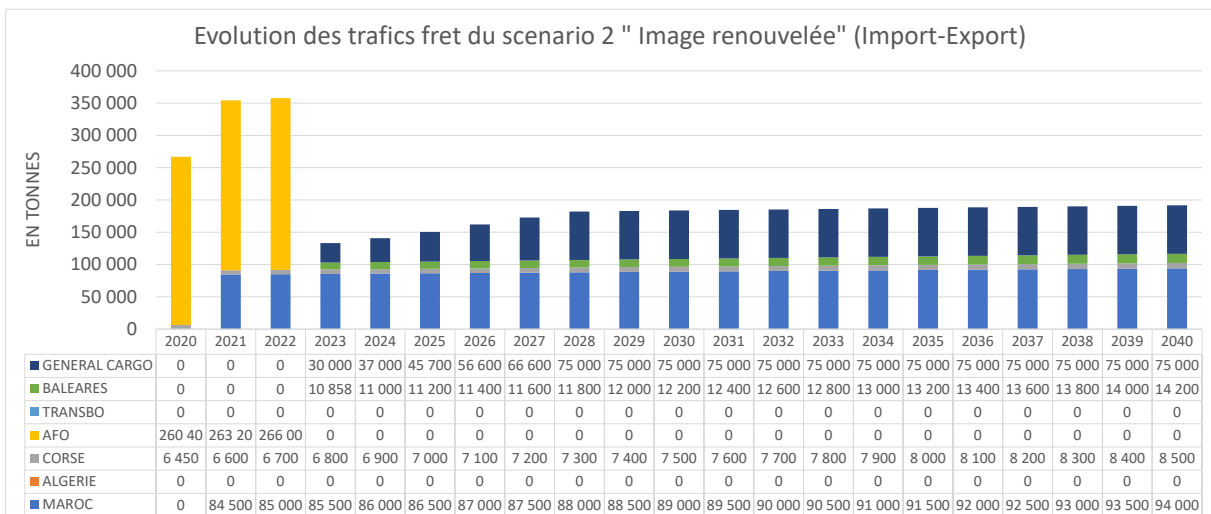
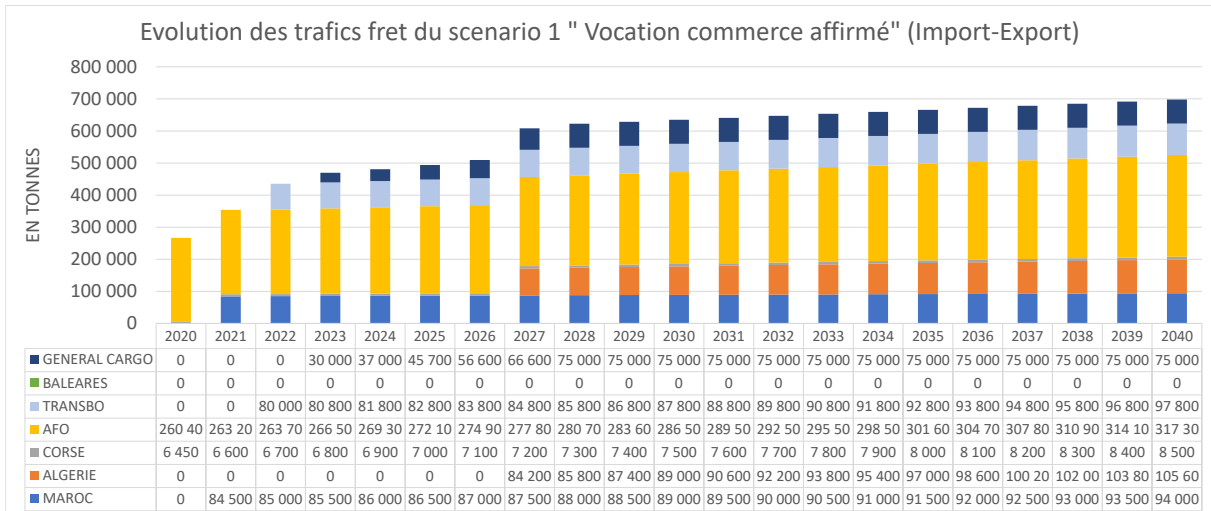
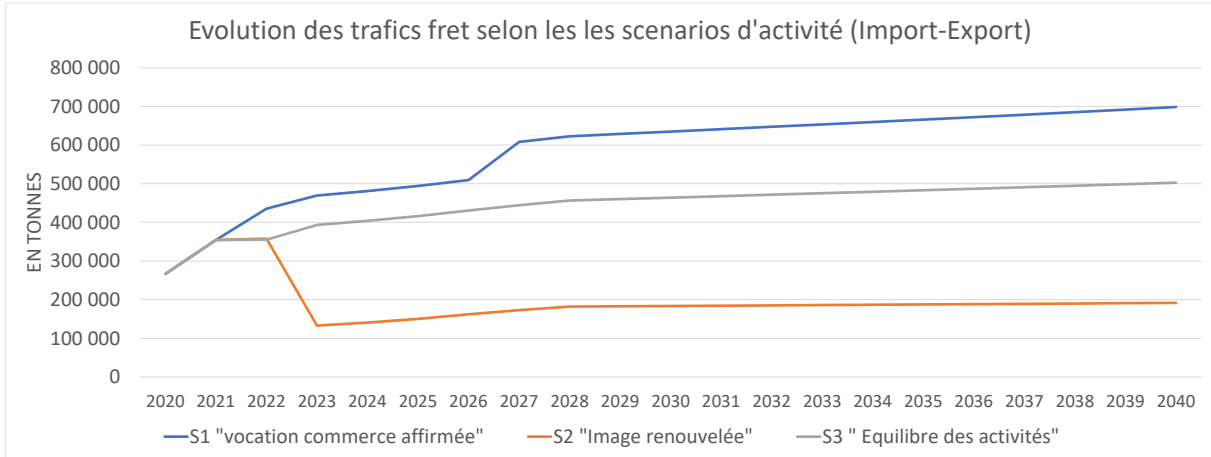
3.1.3 SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES ECONOMIQUES

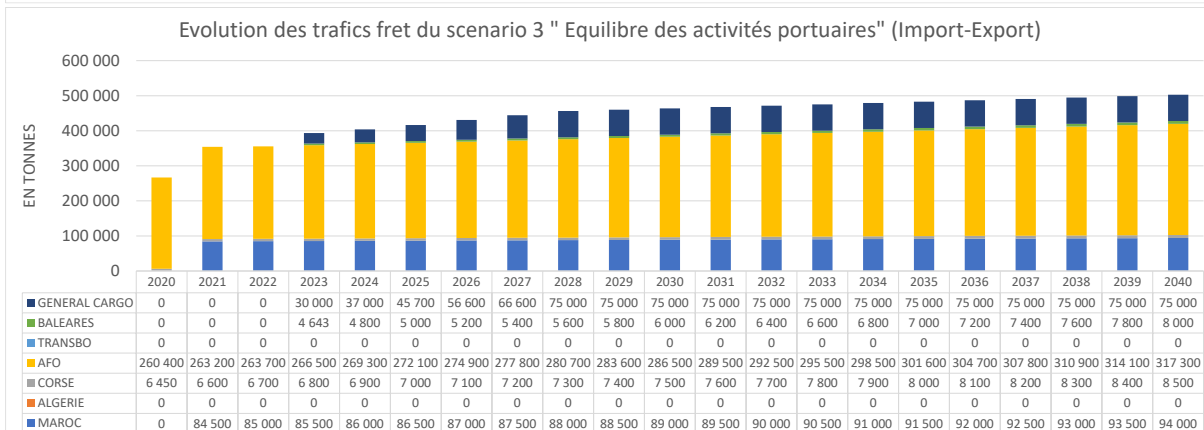
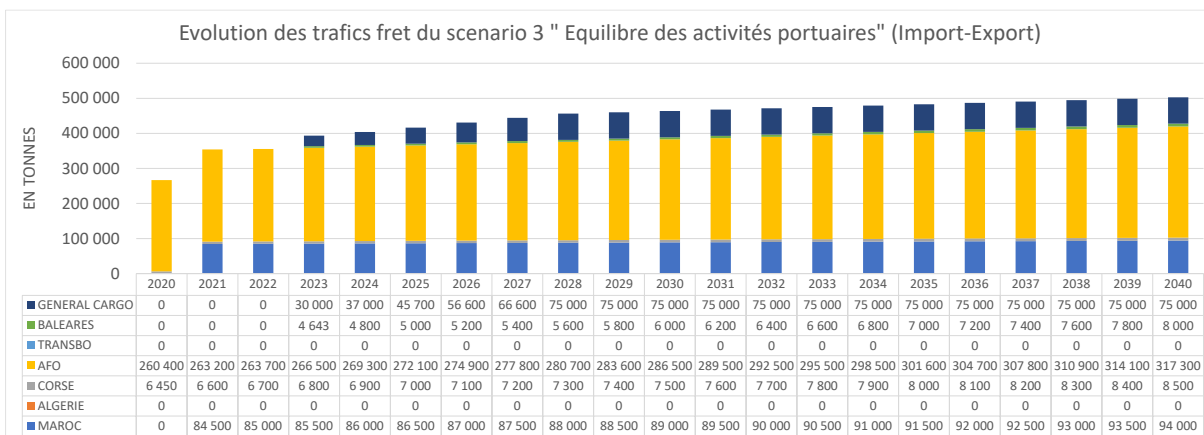
- Ce scénario engage le port vers un développement partagé des activités basé sur une amélioration de l'offre de services de l'ensemble des activités portuaires (commerce, plaisance/yachting, croisière, pêche).
 - Le pari est pris du développement des trafics commerciaux par une action proactive pour maintenir la Compagnie Fruitière et attirer de nouveaux trafics fret
 - Des opportunités pour consolider et développer de nouvelles activités (port à sec, boat center, aire technique, activité pêche) sur les secteurs délaissés moyennant une ambition raisonnable de requalification de l'interface/ville port et d'animation commerciale (croisiéristes)
 - Une partie des espaces portuaires est progressivement réaffectée à d'autres activités
- **Les acteurs poursuivent leurs efforts de recherche de trafics**
- **La structure d'activité du port évolue légèrement**

Filière	Scenario 3 « Equilibre des activités portuaires »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
Fret AFO	L'acteur historique renouvelle sa confiance et ajuste ses moyens d'exploitation en fonction des contraintes du marché et du port	320 kt	↗	+ 60 kt
Fret Maghreb	Retour de la ligne Maroc (Conteneur)	95 kt	↗	+ 95 kt
Fret Corse	Véhicules de loueurs Corse (15 escales/an)	8 500 VL	↗	+ 2000 VL
Passagers	Nouvelle ligne avec les Baléares (trafics saisonniers)	16 000 pax et 4500 VL	↗	+16 000 pax + 4500 VL
Croisières	Doublement des trafics	12 000 pax	↗	+ 7000 pax
Pêche	Stabilité de l'activité et concentration sur les petits métiers.		↗	
Plaisance	Développement modéré de la plaisance Création d'un port à sec et réorganisation des espaces		↗	
Yachting	Augmentation de l'activité sous réserve d'un traitement des interfaces ville-port (Quai Fanal...)		↗	

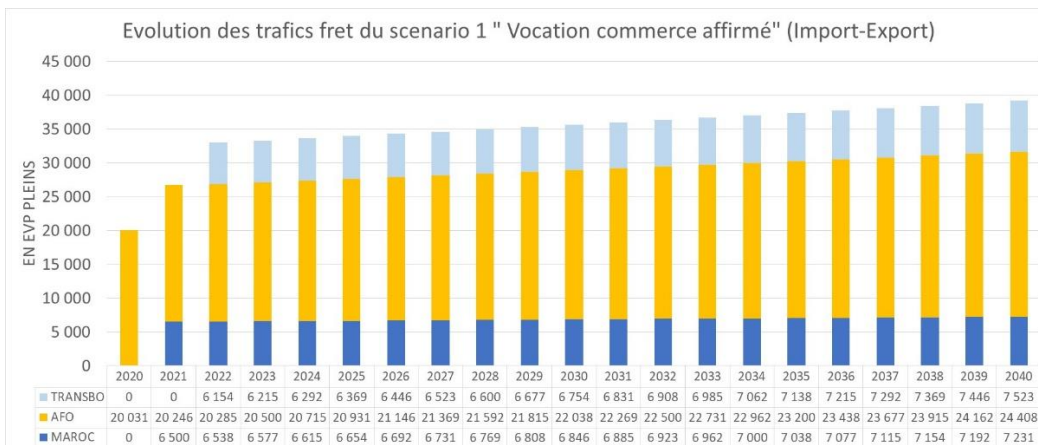
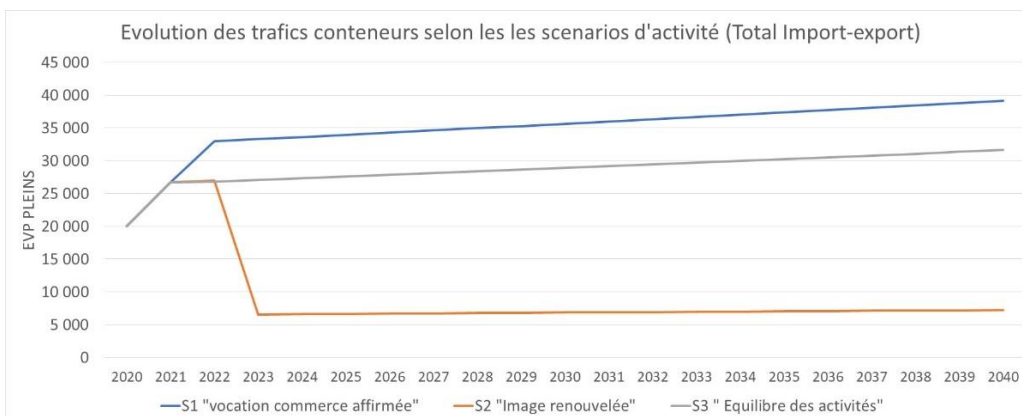
3.2 TRAFICS DES SCENARIOS D'ACTIVITES

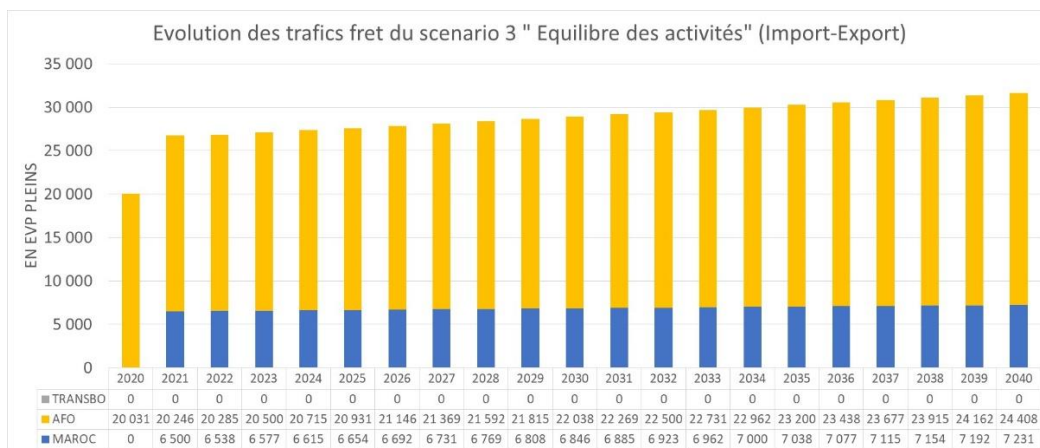
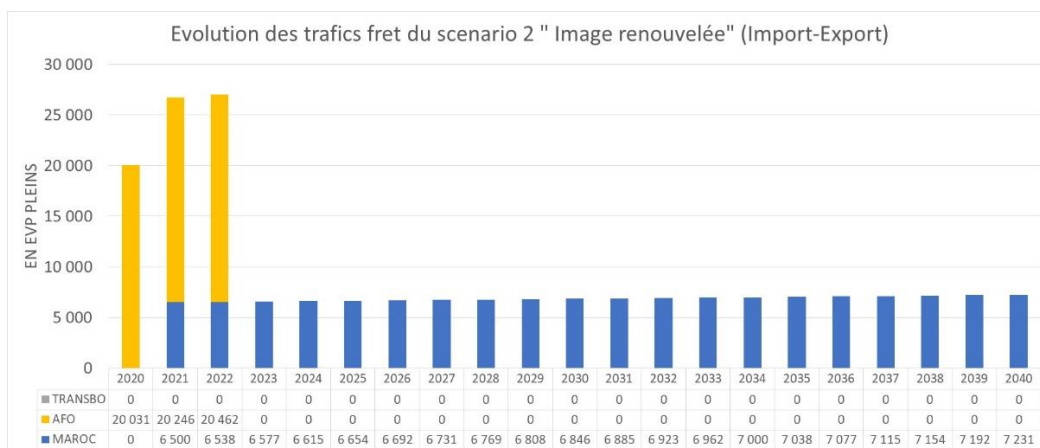
3.2.1 EVOLUTION DU TRAFIC FRET GLOBAL





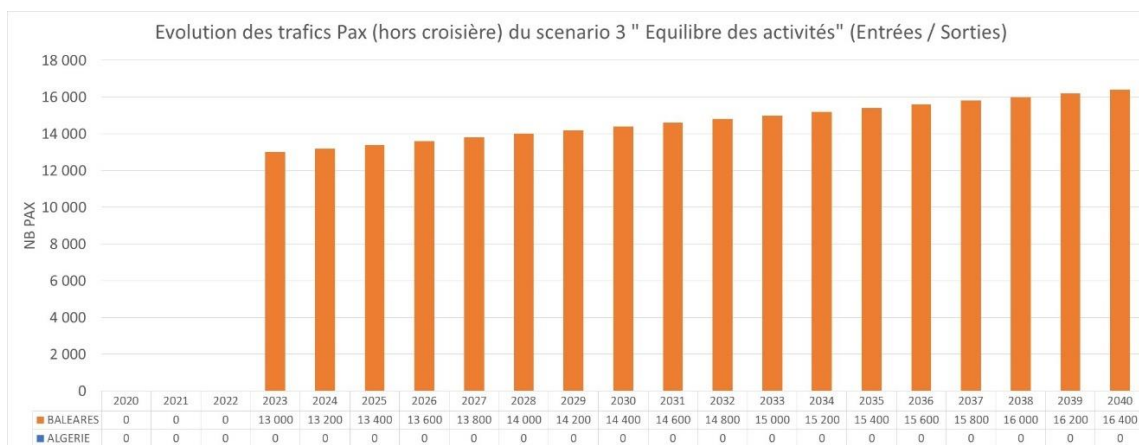
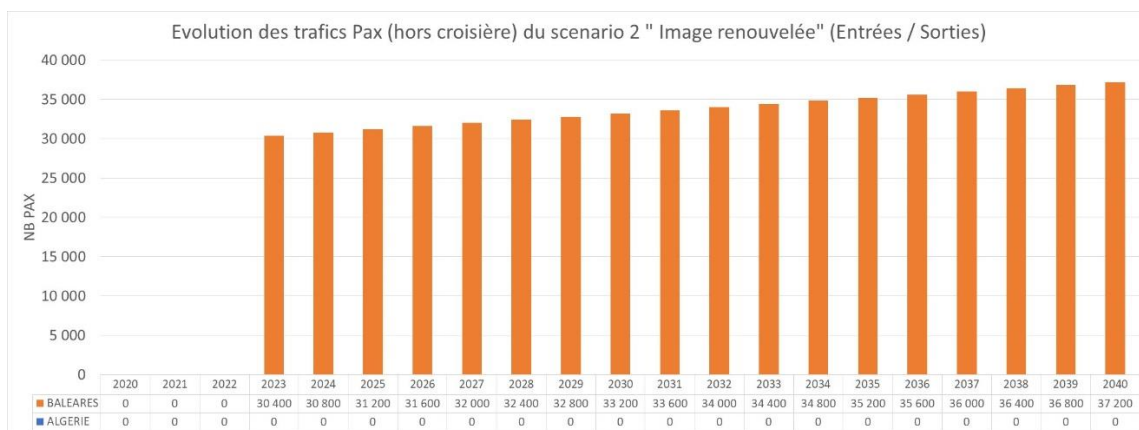
3.2.2 EVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURISE



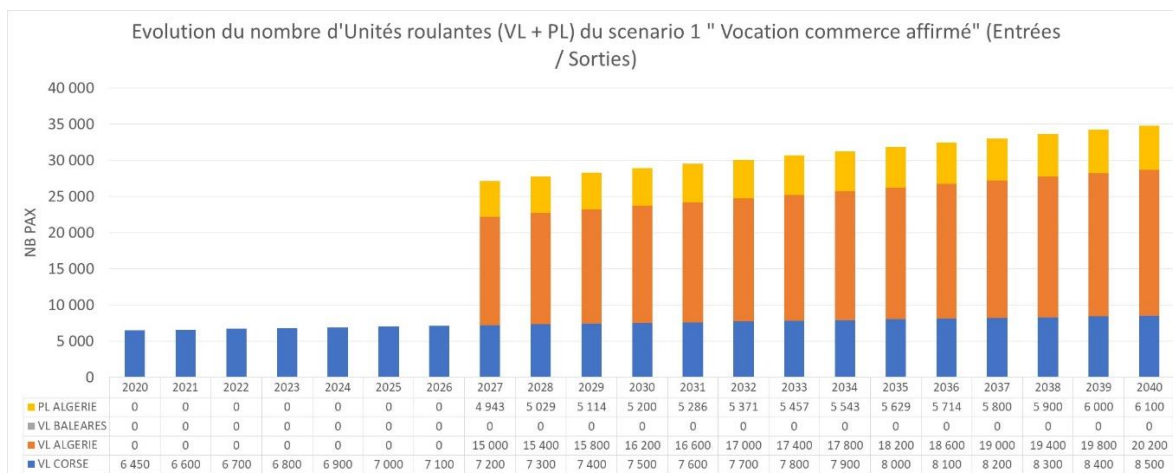
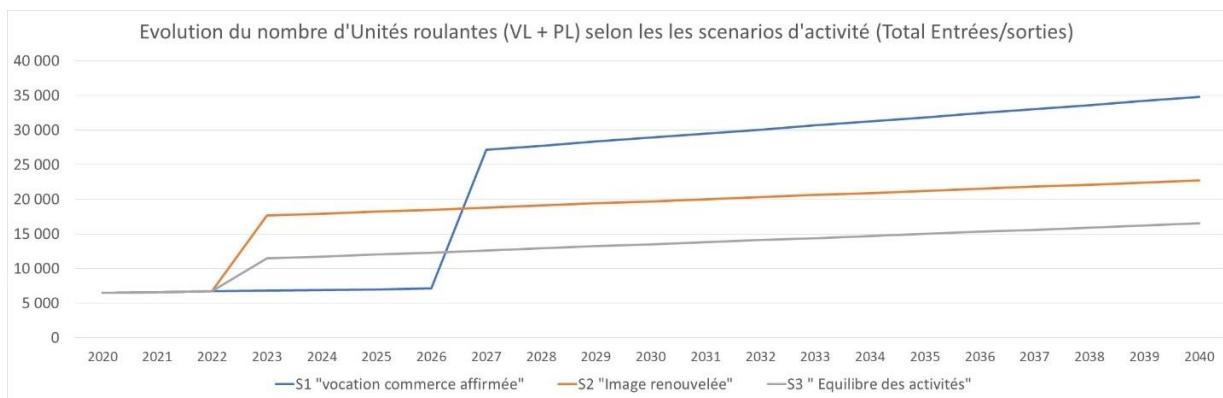


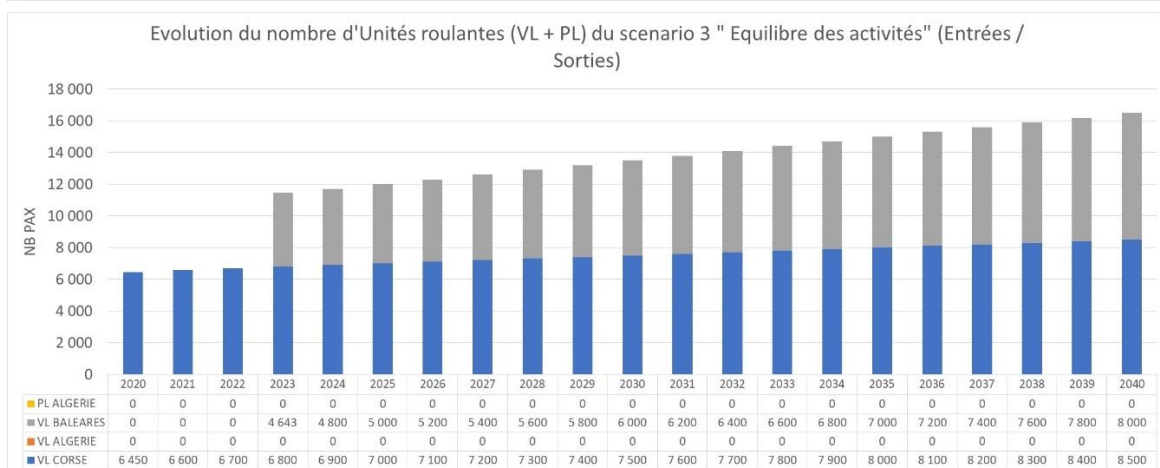
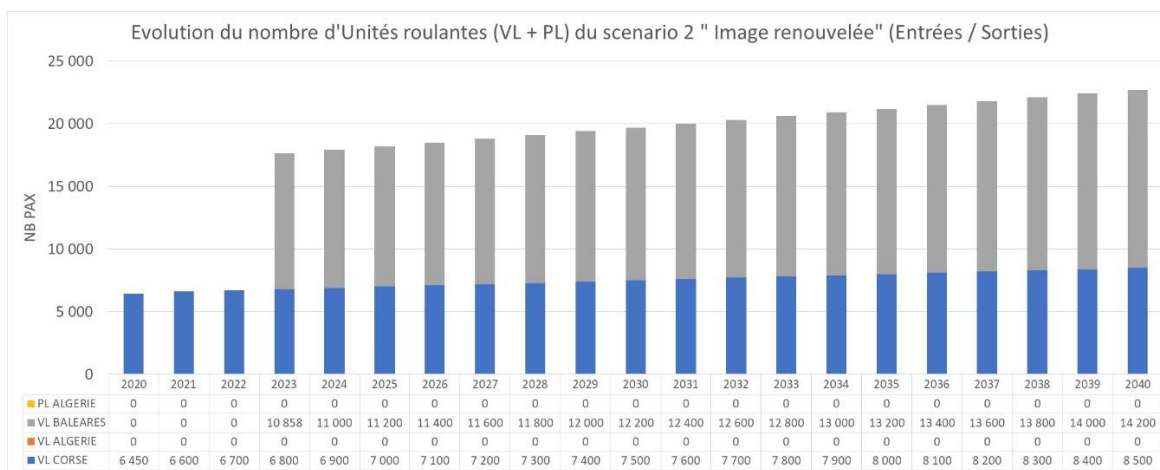
3.2.3 EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS



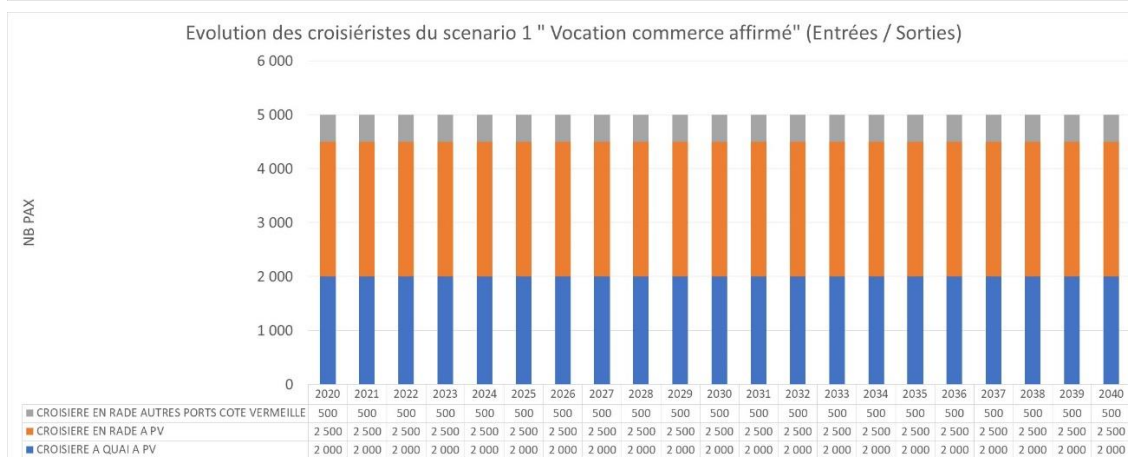
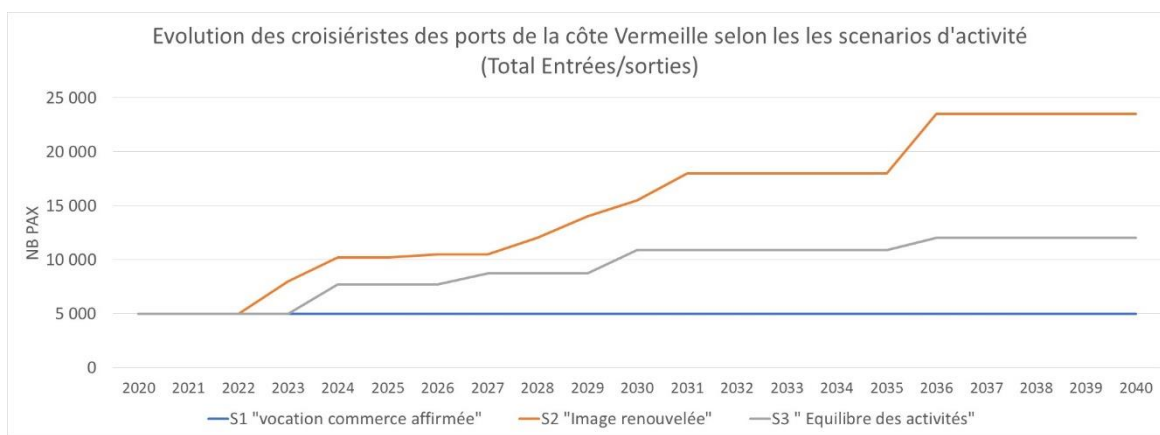


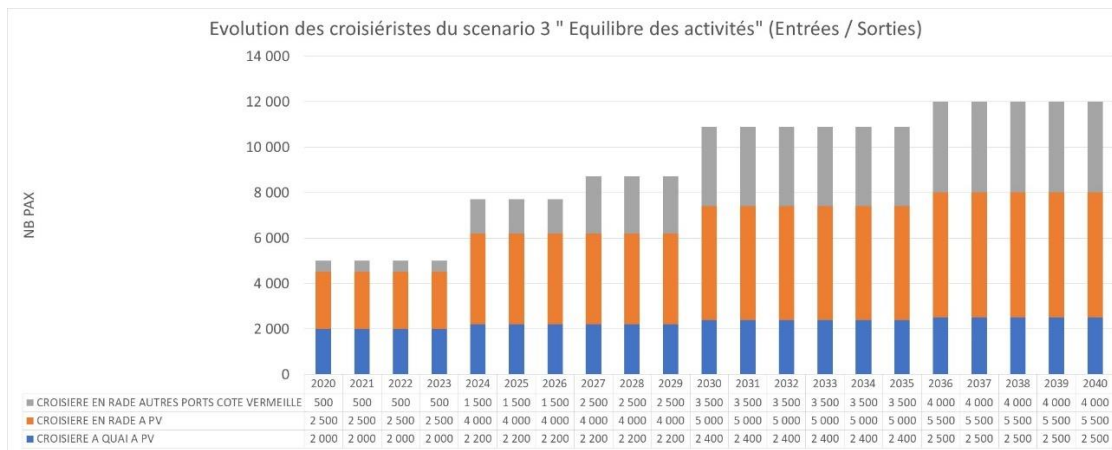
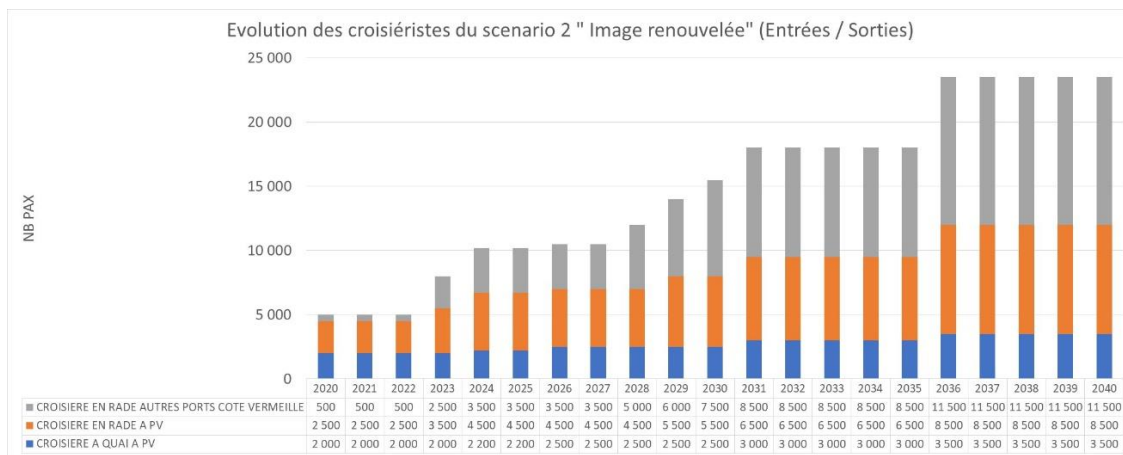
3.2.4 EVOLUTION DU TRAFIC VL ET PL



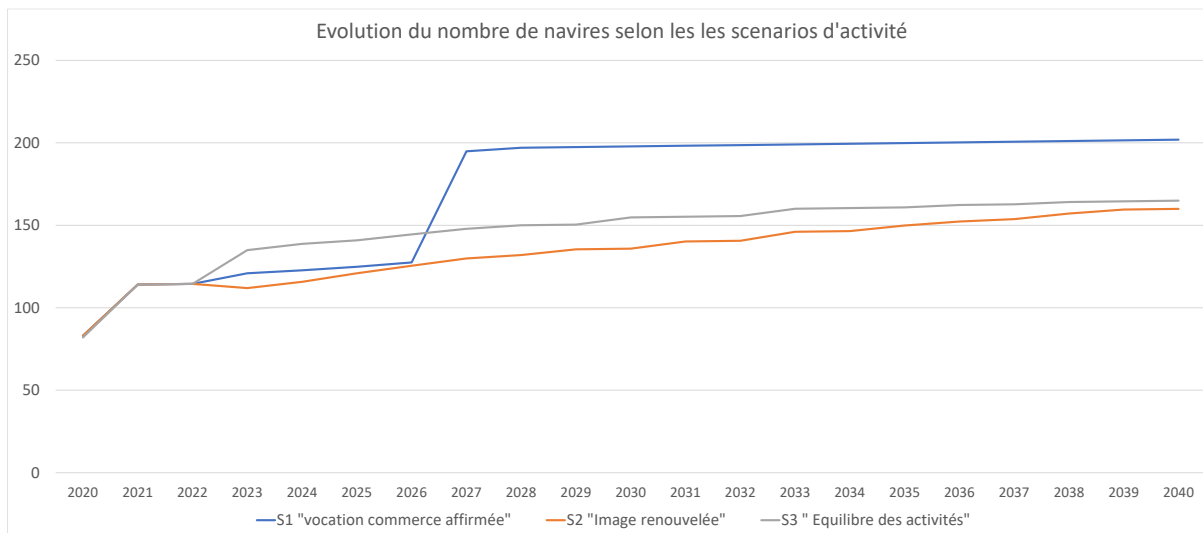


3.2.5 EVOLUTION DU TRAFIC CROISIERE

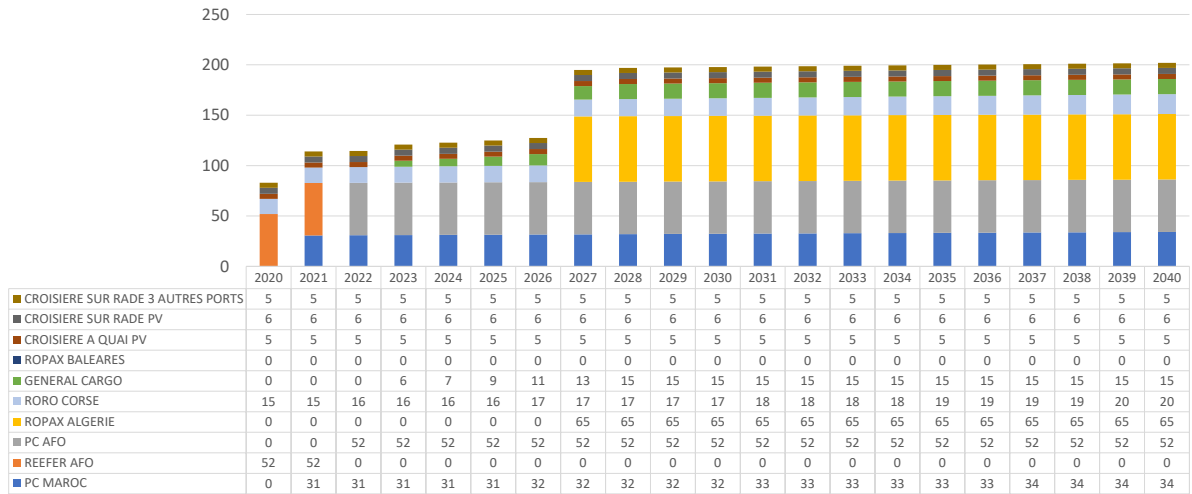




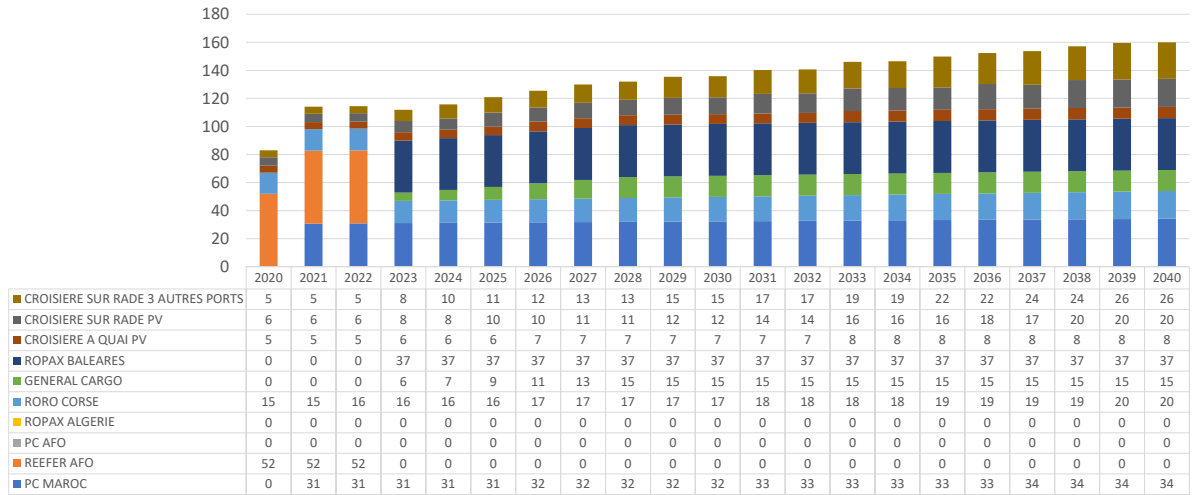
3.2.6 EVOLUTION DES ESCALES DE NAVIRES



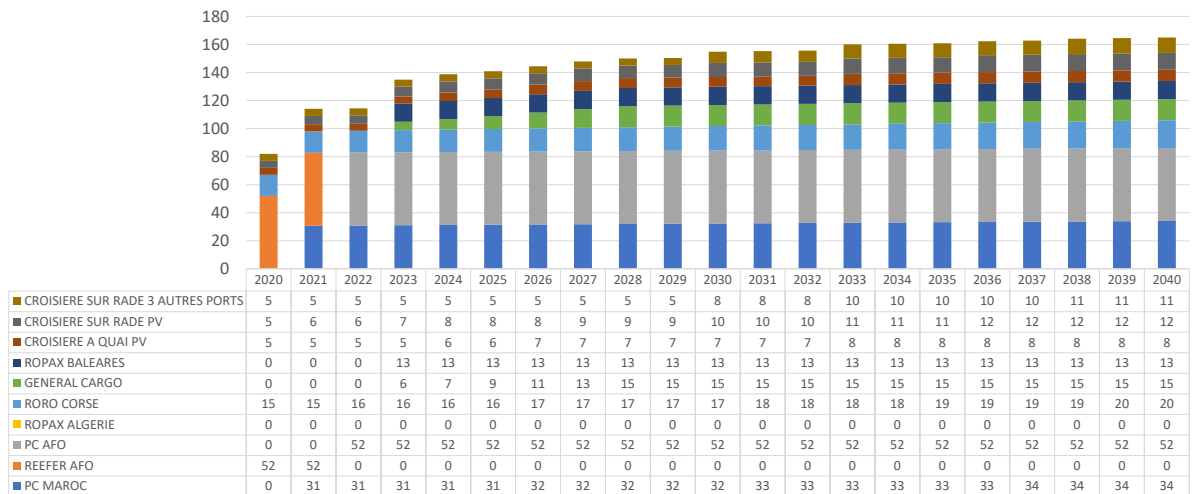
Evolution du nombre de navires du scenario 1 " Vocation commerce affirmé"



Evolution du nombre de navires du scenario 2 " Image renouvelée"



Evolution du nombre de navires du scenario 3 " Equilibre des activités"



4.EVALUATION QUALITATIVE DES SCENARIOS D'ACTIVITES




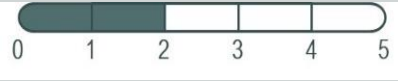
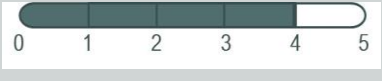
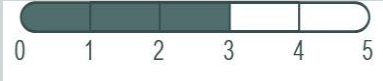
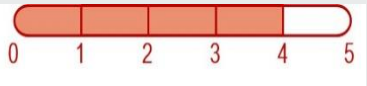
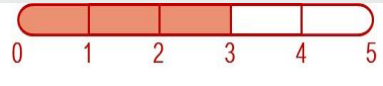

L'analyse des différents scénarios a d'abord été réalisée de manière qualitative afin de retenir deux scénarios qui font l'objet par la suite d'une analyse quantitative avec prise en compte des conditions d'aménagement associés.

Sur le plan qualitatif, les variables suivantes ont été analysées :

- Niveau d'investissement nécessaire au déploiement du scénario (à priori et à dire d'expert)
- Besoins en espaces des activités portuaires / mutation spatiale
- Le port vecteur d'attractivité pour la Ville ? Quelle acceptabilité ?
- Impact du scénario sur l'emploi par rapport à la situation actuelle
- Probabilité d'occurrence
- Niveau de risque

Les résultats de cette analyse qualitative sont traduits dans le tableau ci-après.

	S1 VOCATION COMMERCE AFFIRMEE		S2 IMAGE RENOUVELEE		S3 EQUILIBRE DES ACTIVITES	
Niveau d'investissement nécessaire au déploiement du scénario	Zone commerce actuelle : Plateforme cross-docking (4000 m ²), Terminal à conteneurs, Terminal ROPAX, accès ferroviaire	ELEVE	Zone commerce actuelle : Réorganisation des espaces avec un Pôle nautique, un port à sec et le développement des activités aquaculture + plateforme crossdocking (2200 m ²)	ELEVE	Zone commerce actuelle : Plateforme cross-docking (4000 m ²), Terminal à conteneurs, Terminal ROPAX	ELEVE
	Anse Gerbal : démolition de la criée pour implantation d'un port à sec et d'un pôle nautique (aire de carénage, ...)		Anse Gerbal : Espace redonné à la ville pour un projet urbain		Anse Gerbal : démolition de la criée pour implantation d'un port à sec et d'un pôle nautique (aire de carénage, ...)	
Besoins en espaces des activités portuaires / mutation spatiale	Les besoins en espaces et en réorganisation sont importants pour accueillir les activités commerciales	ELEVE	Mutation des espaces commerce actuel avec déplacement du pôle technique, accueil d'une unité d'aquaculture,	FAIBLE	Les besoins en espaces et en réorganisation sont importants pour accueillir les activités commerciales	ELEVE
	Les autres activités ne subissent pas de mutations importantes		Mise en œuvre d'un véritable projet urbain d'interface ville-port (Cheminement, stationnement, réaffectation des espaces de l'anse Gerbal pour des usages urbains, clarifier des vocations d'usages des quais de l'obélisque et Fanal, déménagement de la capitainerie, redynamisation des espaces commerciaux pour notamment rendre plus attractive la destination pour les croisiéristes		Les autres activités ne subissent pas de mutations importantes L'Anse Gerbal est réorganisée (Port à sec, pôle technique)	
Le port vecteur d'attractivité pour la Ville ? Quelle acceptabilité ?	Le maintien de la vocation industrielle du port ne permet pas la mise en place d'une stratégie de communication à même de véhiculer une nouvelle image		Les acteurs portuaires s'inscrivent dans un projet ambitieux sur le plan environnemental		Le maintien de la vocation industrielle du port s'équilibre avec le traitement des interfaces pour les autres activités	
	Le port demeure un outil de l'attractivité logistique et économique du territoire		Le port renforce son attractivité touristique par la qualité apportée au traitement des espaces urbain		Le port demeure un outil de l'attractivité logistique et économique du territoire	

	S1 VOCATION COMMERCE AFFIRMEE		S2 IMAGE RENOUVELEE		S3 EQUILIBRE DES ACTIVITES	
	Les oppositions de certaines associations demeurent fortes		Des citoyens satisfaits de l'équilibre entre développement économique, activités de loisirs et respect de l'environnement			
Impact du scénario sur l'emploi par rapport à la situation actuelle	Augmentation importante des emplois grâce au développement des trafics commerciaux		Une diminution importante des emplois directs à l'année liés au fret que les nouvelles activités pourront compenser partiellement, mais un impact positif en termes de retombées touristiques (emplois indirects)		Augmentation des emplois grâce au développement des trafics commerciaux	
Probabilité d'occurrence						
	Pari sur le maintien de la Compagnie fruitière		Risque important du départ de la Compagnie fruitière		Pari sur le maintien de la Compagnie fruitière	
	Trafics nouveaux incertains (Maghreb)		Trafics nouveaux incertains (Maroc)		Trafics nouveaux incertains (Maghreb, Baléares)	
Niveau de risque						
	La maîtrise de l'avenir est faible car le développement dépend fortement des stratégies des opérateurs		La maîtrise de l'avenir est faible car le développement dépend fortement des stratégies des opérateurs		La maîtrise de l'avenir est faible car le développement dépend fortement des stratégies des opérateurs	
	Les contraintes qui pèsent sur le port sont importantes (exiguïté, environnement urbain...)		L'interface ville-port nécessite un engagement fort des parties prenantes pour redéfinir intégralement les espaces et redynamiser sensiblement l'image et l'attractivité du port et de la ville		Opposition forte des associations vis-à-vis de l'activité fret maintenue	

	S1 VOCATION COMMERCE AFFIRMEE	S2 IMAGE RENOUVELEE	S3 EQUILIBRE DES ACTIVITES
	Les oppositions à ce modèle portuaire demeurent nombreuses	Diminution des emplois liés au commerce qui complique l'acceptabilité du scénario Diminution des trafics fret entraînant un risque de disparition des services publics portuaires (douanes, pilotage, capitainerie) pouvant réduire l'attractivité pour l'accueil des paquebots de croisière et les bateaux de patrimoine Faible diversité de l'activité économique à l'échelle de la Côte Vermeille limitée à l'activité touristique	

Cette analyse qualitative a été présentée en comité technique en date du 31/01/2020 à l'issue duquel, les participants ont décidé de retenir les scénarios « S2 Image renouvelée » et « S3 Equilibre des activités » à approfondir sur les points suivants :

- Schémas d'aménagement correspondants
- Coûts d'investissements associés
- Impact en termes d'emplois
- Impact sur l'équilibre économique de la concession
- Bilan socio-économique

Le MOA a acté que le scénario d'activité privilégié est le scénario 3 et que si à moyen ou long terme, les conditions économiques et commerciales ne permettaient pas de maintenir l'activité de la Compagnie Fruitière à Port-Vendres, la résilience de ce scénario serait le scénario d'activité 2 avec l'objectif de i) libérer les espaces portuaires de l'Anse Gerbal qui pourraient être rétrocédés à la ville, ii) accompagner le développement d'autres activités hors commerce (Aire technique, port à sec et aquaculture) sur une partie de la zone commerce actuelle).

5. LE SCENARIO DE PROJET RETENU

5.1 L'AMBITION DES ACTEURS PORTUAIRES : LE SCENARIO DE PROJET « SMART PORT HQE DU FUTUR »

Le scénario d'activités retenu par la maîtrise d'ouvrage et les aménagements qu'il engage constitue le scénario de projet retenu intitulée par la MOA « Smart port HQE du futur ». Ce scénario de projet permet de conjuguer les potentialités de développement du port avec les ambitions portées par les acteurs de la place portuaire. Il prévoit dès le départ une capacité de résilience dans l'hypothèse d'un affaissement des trafics de commerce à l'horizon 10 – 15 ans. Le schéma ci-après traduit l'ambition du scénario de projet souhaité par la maîtrise d'ouvrage.

SCENARIO « SMART PORT HQE DU FUTUR »

Objectif 1

Priorité donnée au commerce avec maintien de la CF et diversification des trafics

**ETAPE 1:
Ambition commerce et diversification**

- Investissement dans le nouveau quai Dezoums
- Consolidation des quais existants
- Aménagement TP pour activités conteneurs, roro/ropax, conventionnel / petits vrac
- Aménagement Anse Gerbal (Pôle Technique / port à sec / zone pêche)

**ETAPE 2:
Adaptation et résilience**

Objectif 2

Réorienter les fonctions du port en cas d'aléas économiques majeurs pour le commerce

- Résilience vers le développement d'activités alternatives sur la zone commerce (aquaculture, plaisance, pôle technique)
- Transfert de l'Anse Gerbal à la ville (projet urbain)

ETAPE 1 : Ambition commerce et diversification

Les acteurs portuaires s'engagent collectivement dans une stratégie très ambitieuse qui vise à transformer le port de Port-Vendres en véritable port du 21^{ème} siècle, reposant sur :

- Le maintien d'une vocation de port polyvalent à travers le développement des trafics et activités actuels (commerce, croisière, pêche, plaisance)
- La génération des trafics et activités nouvelles (trafics conteneurisés, trafics vracs, desserte maritime passagers, port à sec, ...)
- La transition simultanée vers un nouveau modèle (gouvernance renouvelée, smart port)

Cette mutation est rendue possible par la volonté commune de ne plus asseoir le développement du port sur la seule recherche de nouveaux volumes mais à tirer parti de tous les atouts du territoire, à saisir les opportunités tout en essayant de compenser ses handicaps par la mise en œuvre de stratégies volontaristes. Le port devient un outil logistique au service de son territoire.

- Cette première étape engage le port vers un développement partagé des activités basé sur une amélioration de l'offre de services de l'ensemble des activités portuaires (commerce, plaisance/yachting, croisière, pêche/aquaculture).
- Le pari est pris du développement des trafics commerciaux par une action proactive pour maintenir la Compagnie Fruitière et attirer de nouveaux trafics fret
- Des opportunités pour consolider et développer de nouvelles activités (port à sec, boat center, aire technique, activité pêche) sur les secteurs délaissés moyennant une ambition raisonnable de requalification de l'interface/ville port et d'animation commerciale (croisiéristes)
- Une partie des espaces portuaires est progressivement réaffectée à d'autres activités
- Des projets sont déployés afin d'engager le port dans la transition énergétique (politique énergétique, économie circulaire...).
- Les acteurs poursuivent leurs efforts de recherche de trafics
- La structure d'activité du port évolue légèrement

Cette ambition nécessite une implication importante de très nombreux acteurs du territoire car de nombreuses actions doivent être initiées de manière conjointe.

Cette première étape permet de réunir les conditions pour le maintien de la Compagnie Fruitière et offre des surfaces de terre-pleins supplémentaires liées à la réalisation du nouveau quai Dezoums pour accompagner le développement de nouveaux trafics (BTP, petits vracs et conventionnel, trafics Ro-Pax) et donner plus d'agilité opérationnelle aux trafics existants (conteneurs de la CF, trafics RORO...). Parallèlement, l'Anse Gerbal est réhabilitée avec la destruction de la criée afin d'offrir des espaces plus confortables pour l'aire technique et permettre le développement d'une activité de port à sec.

Sans ce scénario ambitieux, le port risque fortement de se retrouver dans une spirale dépressive empêchant tout développement (perte de compétitivité, oppositions de la population, disparition d'activités et de trafics historiques, perte importante d'emplois...).

ETAPE 2 : Adaptation et résilience

Le scénario retenu fait le pari d'un maintien de l'activité de la Compagnie Fruitière. Dans un souci d'anticipation d'éventuels aléas économiques majeurs, une deuxième étape est envisagée, visant à identifier des activités nouvelles qui pourraient prendre le relais à long terme (10-15 ans) d'un départ de la Compagnie Fruitière et ainsi affirmer la capacité de résilience du port de Port-Vendres.

- Cette deuxième étape est en rupture avec l'existant si les craintes du départ de la CF se confirment :
 - Départ de la Compagnie fruitière
 - Réorientation des flux vers d'autres ports (augmentation trop importante de la taille des navires etc.)
 - Les capacités et l'offre commerciale des ports concurrents limitent l'attractivité de Port-Vendres pour l'accueil de nouveaux trafics
- Des opportunités de développement de nouvelles activités (aquaculture, nautisme) sont rendues possibles par la mutation des espaces portuaires
- Un effort supplémentaire est accordé aux projets d'amélioration de l'interface ville/port pour renforcer encore davantage l'attractivité de Port-Vendres auprès des secteurs de la plaisance, de la croisière et du yachting
- L'Anse Gerbal est libérée de toute activité portuaire à l'exception de la pêche, offrant une opportunité importante pour un projet urbain
- **Les acteurs s'engagent dans une diversification des activités et une revalorisation des espaces portuaires**

5.2 LES NAVIRES PROJET

Les navires projets considérés sont les suivants :

Type navire	Profil	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Volume navire (m3)	TPL	TEUS
PC MAROC	OPS HAMBURG	147,0	23,0	8,5	28 739		1 118
REEFER AFO	STAR FIRST	163,0	26,0	9,7	41 193	12 944	552
PC AFO	MIMMI SCHULTE	184,8	24,0	10,5	46 570	30 205	2 345
PC AFO	BOMAR VANQUISH	167,5	27,6	10,9	50 252	22 300	1 678
GENERAL CARGO	ATLANTIC ISLAND	95,0	13,0	4,5	5 558		
RORO Corse	MONTE D'ORO	145,0	25,7	6,31	23 514		
FERRIES BALEARES	JUAN J SISTER	151,5	26,0	6,00	23 634		
CROISIERE RADE	WIND SURF	187,0	20,0	5,0	18 700		
CROISIERE QUAI	SEADREAM 1	104,8	14,6	4,2	6 380		

5.3 DECLINAISON DU SCENARIO DE PROJET

5.3.1 SCENARIO DE PROJET – ETAPE 1

5.3.1.1 Caractéristiques des escales navires de la zone commerce

Le port de commerce est théoriquement limité à des navires de 155m de long et 8m de tirant d'eau. Cependant, une dérogation a été accordée aux navires AEL de 162.5 m de long et 8m de tirant d'eau. Une étude réalisée en Octobre 2017 par la société BMT a montré qu'il est éventuellement envisageable sous certaines conditions avec 2 remorqueurs puissants d'accoster un navire PC de 185m/8m au quai de la Presqu'île. Il est à noter que ce fonctionnement impacterait substantiellement les coûts d'escale.

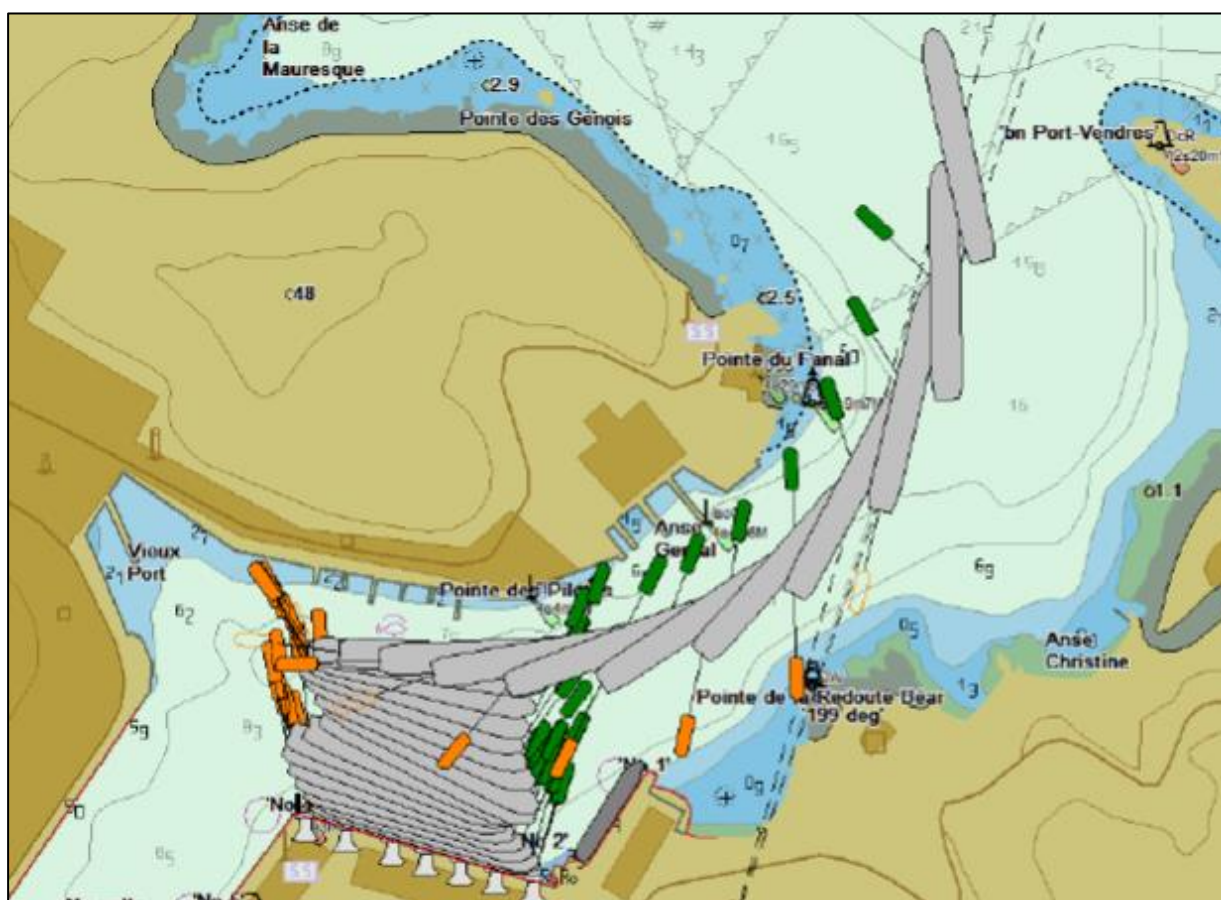


Figure 5 : Accostage navire 185m/8m tribord amure – Source : étude BMT

Les escales des navires de commerce du scenario de projet en étape 1 sont les suivantes :

Service maritime	Période	Fréquence	Trafic	Type de navire
AEL AFO	Année	Hebdomadaire	200 x 40' reefers + 70 x 20' Dry pleins + idem vides	Portes Conteneurs gréés « PC » types Stars :185 m/8m*

Service maritime	Période	Fréquence	Trafic	Type de navire
CMA MAROC	Octobre à Mars	Hebdomadaire	110 x 40' reefers + 20 x 40' Dry pleins + idem vides	Portes Conteneurs grésés : 155m/8m
RORO CORSICA	Année	15 escales/an	430 VL/escale	RORO 145.6m/6.3m
ROPAX Baléares	Juin à Septembre	13 escales/an	500 Passagers+185 VL/escale	ROPAX max 155m/8m
Croisières	Juin à Septembre	8 escales à quai /an	24h/escale	Navires de 105 m/4,2 m

*PCMAX Port Vendres

Tableau 5 : Caractéristiques des escales du scénario de projet (Etape 1)

5.3.1.2 Evaluation des besoins de la zone commerce

5.3.1.2.1 Besoins en infrastructures de quai

Dans un premier temps, le nombre et la longueur de quais sont estimés en supposant que le port de commerce permette l'accès nautique aux navires projets. En accord avec la capitainerie, la longueur d'un quai RoRo par la formule suivante :

$$\text{Longueur de quai} = \text{Longueur du navire} + 10\%$$

Une étude d'amarrage réalisée par la société Houldeur en Juin 2017, a montré que les navires PC de 185m/8m peuvent être amarrés au quai de la Presqu'île.

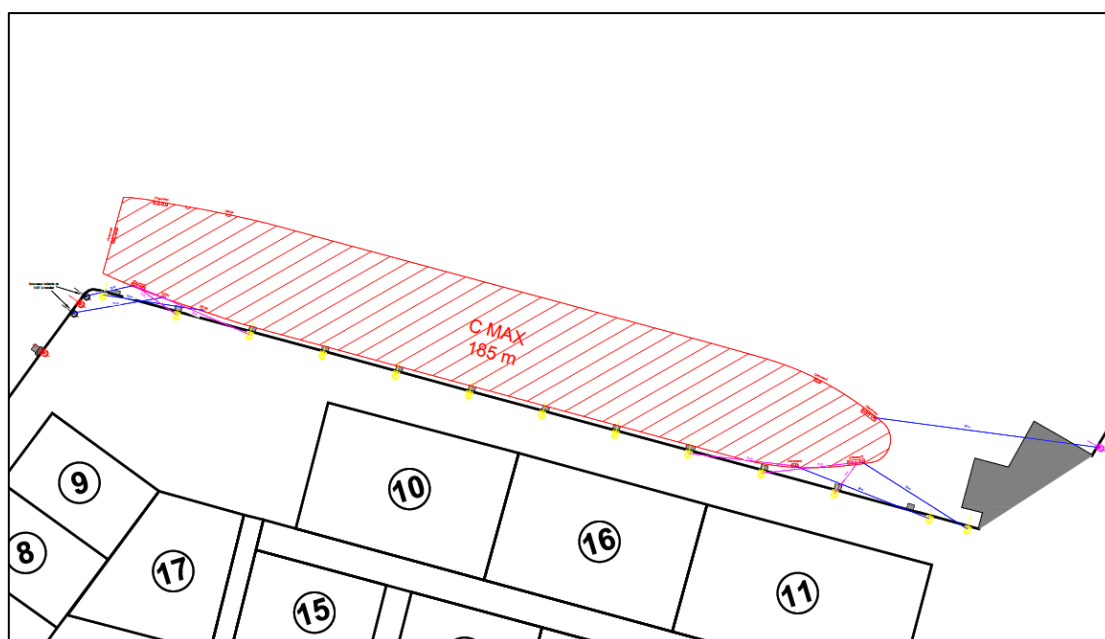


Figure 6 : Amarrage navire CMAX 185m/8m – Source : étude Houldeur

Service maritime	LOA	L quai	Trafic	Cadence	Durée escale
AEL COA	185 m	204 m	540 Cts/escale	8 Cts/h* x 2 grues de bord = 16Cts/h	33h
CMA MAROC	155 m	170 m	260 Cts/escale	8 Cts/h* x 2 grues de bord = 16Cts/h	17h
RORO CORSICA	145.6 m	160 m	430 VL/escale	27 VL/h**	16h
ROPAX Baléares	155 m	170 m	500 Passagers +185 VL/escale	12h	12h
Croisières	105 m	120 m		24h	24h

*source AEL, **stats escales Port Vendres 2018

Tableau 6 : Durée des escales du scénario de projet (Etape 1)

Les services CMA MAROC, le ROPAX Baléares ainsi que les Croisières, n'escalent pas à la même saison. La semaine critique correspond donc aux services AEL COA, RORO CORSICA, ROPAX Baléares et croisière :

- Sur la base d'un port ouvert 7j/7 et 24h/24 cela représente 168 h/semaine.
- Nous prendrons un pic facteur de 1,2 pour les PC et RORO (idem étude R1&2)
- Le taux d'occupation d'un quai mixte commerce/croisière est donc de $\frac{[61h*1,2+24h]}{168h} = 58\%$

L'AIPCN préconise un taux d'occupation inférieur à 50% pour un poste à quai afin de garantir un temps d'attente inférieur à 10% en rade.

Si l'on sépare le quai croisière du quai commerce le taux d'occupation du quai commerce est donc de $\frac{[66h*1,2]}{168h} = 47\%$

Sur cette base, il est donc nécessaire d'avoir 2 postes à quai : 1 quai croisière de 120 ml et 4.2 m de Te + + 1 quai PC/RORO/ROPAX de 204 ml et 8m de Te

5.3.1.2.2 Besoins en infrastructures de terre-pleins

Compte tenu du faible nombre d'escales/an à quai, nous supposons que le transfert des passagers Navire ↔ Cars s'effectuera sur le quai sans investissement lourd.

Terre-pleins conteneurs

En prenant les mêmes hypothèses opérationnelles que dans le rapport R1&2, les temps de séjour moyens des conteneurs sont :

- Palette reefer : 4 jours (3 jours en conteneur reefer et 1 jour en entrepôt : idem Dunkerque)
- Conteneur Dry : 4 jours
- Conteneurs Vides : 20 jours

Sur le terre-plein actuel, les conteneurs seront stockés au Reach Stacker « RS » sur 3 hauteurs et 3 rangées pour les pleins et 5 hauteurs et 12 rangées pour les vides. Dans la configuration avec le nouveau quai Dezoums, seuls les conteneurs vides seront stockés sur ce quai sur 5 hauteurs. L'hypothèse d'une

hauteur de 5 conteneurs pour les vides en bloc est réaliste même en période de Tramontane, au regard des pratiques identiques à Marseille (Mistral) et à la Réunion (cyclones).

En prenant l'hypothèse défavorable d'une escale d'AEL et du MAROC le week-end (fermeture du parc et des entrepôts), les besoins de stockage sont de :

- $\text{Nb de prises reefers} = (200 \times 40' \text{ reefer AEL/escale} + 110 \times 40' \text{ reefer MAROC/escale}) \times 1,2 = 372 \text{ prises reefers } 40'$
- $\text{Nb d'emplacements DRY} = (67 \text{ EVP AEL/escale} + 40 \text{ EVP MAROC/escale}) \times 1,2 = 128 \text{ EVP DRY}$
- Concernant les conteneurs vides nous prendrons la valeur la plus élevée entre le stock total des vides AEL+MAROC/escale et le nombre d'EVP pour garantir un temps de séjour de 20j.
- $\text{EVP Total hebdo max vides} = 372 \text{ reefers } 40' \text{ vides} \times 2 + 128 \text{ EVP Dry vides} = 872 \text{ EVP Vides}$
- $\text{EVP vides stockage } 20\text{j} = \text{trafic EVP Mensuel vides} \times \text{Pic facteur} \times \text{temps de séjour} / (\text{taux d'occupation} \times 30 \text{ j/mois}) = 3 \text{ } 150 \text{ EVP vides/mois} \times 1,2 \times 20 \text{ jours} / (90\% \times 30 \text{ jours}) = 2 \text{ } 800 \text{ EVP Vides}$

Les besoins de stockage conteneurs sont donc de 372 prises reefers + 128 EVP dry + 2 800 EVP vides

Terre-pleins ferry et VL

Afin de limiter l'emprise des terre-pleins, nous mutualiserons les surfaces de stockage des VL RORO Corsica et les parkings VL pour les ROPAX Baléares.

Le RORO Corsica traite 430 VL en moyenne par escale, le ROPAX Baléares 185 VL.

En prenant un pic facteur de 1,2, le terre-pleins VL doit donc permettre le stockage de $430 \text{ VL/escale} \times 1,2 = 516 \text{ VL}$. A cela, il faut ajouter les voies d'accès VL.

La surface de terre-pleins nécessaire pour le Ferry/RORO est de 516 VL

Besoins en entrepôts

Les entrepôts frigorifiques seront de type Cross-docking. De formes longitudinales (60m de large idem Dunfresh Dunkerque) équipé des portes d'un côté pour les camions conteneurs à dépoter et de l'autre côté des portes pour les camions frigorifiques afin de charger les palettes.

Le trafic conteneur reefer représente en haute saison 372 reefers par semaine en pic. Ces reefers doivent être dépotés en entrepôt entre le Lundi et le Vendredi, ce qui correspond donc à 75 reefers/jour. La capacité d'une porte est de 12 conteneurs reefers 40' palettisés par jour (source Terminal des Flandres Dunkerque). Il faut donc au moins 7 portes pour dépoter les 75 reefers/jours en période de pic.

L'espace entre les portes est d'environ 7m. A cela, il faut prévoir 100 m² de bureaux administratifs. L'entrepôt cross docking doit donc avoir une surface de $(7\text{m} \times 7\text{m} + 15\text{m}) \times 60\text{m} = 64 \text{ m} \times 60 \text{ m} = 3 \text{ } 840 \text{ m}^2$

Il faut ajouter les surfaces de terre-pleins pour la circulation et le positionnement des camions portuaires d'un côté et routiers de l'autre, + 20 m de circulation d'un côté de l'entrepôt.

La surface totale de l'entrepôt cross-docking est de ~4 000 m²

5.3.1.3 Evaluation des besoins associés à la plaisance

Les besoins associés à la plaisance repris ci-dessous.

	SCENARIO DE PROJET « ETAPE 1 »
Zone technique et de travail	Maintien dans l'anse Gerbal, avec optimisation : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Surface augmentée avec démolition de la criée ➤ Amélioration des moyens de manutention : 2 élévateurs à sangle ➤ Qualification de la zone ➤ Amélioration du niveau de services (horaires ...)
Capitainerie	Déplacement de la capitainerie plaisance, dans le cadre d'un projet de requalification urbaine du Quai François Joly. La capitainerie est davantage ouverte et peut accueillir l'office de tourisme
Création d'un port à sec	Création d'un port à sec dans l'anse Gerbal : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Capacité : 100 à 200 places ➤ Quai pêche récupéré pour mise à l'eau avec chariot à déport négatif ➤ Zone de services aux clients : accueil, sanitaires, parking, espace de convivialité ...
Développement de nouvelles offres	Création d'un Boat-Club et d'un pôle dédié à la location de bateaux (Anse Gerbal)
Avitaillement carburant	Installation station pour la plaisance dans l'anse Gerbal
Augmentation des capacités à flot	Accueil ponctuel de grands bateaux quai de la douane république en complémentarité avec les autres usages
Accueil de nouveaux professionnels du nautisme	Pas prévu / les implantations demeurent hors-port (et offre importante de Canet qui répond à l'ensemble des besoins)
Niveau de services	Montée en niveau générale : relation client, qualité accueil, personnalisation de l'offre, mise en place conciergerie ...

5.3.1.4 Evaluation des besoins associés à la pêche

Besoins d'aménagement identifiés / demandés par les acteurs portuaires

Dans le cadre du PROEPP, une première liste de besoins a été établie pour Port Vendres.

- Mettre en place une tour à glace secondaire pour les petits métiers hors saison des petits pélagiques (projet 2020).
- Mettre en place une nouvelle pompe d'avitaillement pour seconder la station actuelle (Coopérative maritime)
- Optimiser les équipements à quai dédiés aux petits métiers pour améliorer la prise en charge des produits et la sécurité des professionnels lors des débarquements.

Propositions d'aménagement du port de pêche de Port-Vendres

Un réaménagement portuaire permettrait de rationaliser l'espace dédié à la filière pêche et de dégager un potentiel de développement pour la ville. Ce réaménagement pourrait prendre la forme suivante :

- Construction d'un petit bâtiment en deux parties de 400 m² environ permettant :
 - Installation d'une chambre froide de 150m² et d'une zone de travail 150m² pour le stockage du poisson bleu
 - Installation d'une zone réfrigérée de 100m² pour le stockage poisson blanc par les petits métiers
- Sécurisation de la zone : périmètre clôturé avec contrôle d'accès par badge
- Mise en place d'un contrôle vidéo à l'intérieur du bâtiment
- Installation d'une petite machine à glace 3t/j avec demande par carte + contrôle vidéo, avec 2 silos orbitaux et 2 machines (en cas de panne ou en période de maintenance)
- Installation d'une grosse unité de glace (10t/j) pour lamparos et pélagiques et pour le chalutier actuel. (16m² au sol, 7m de haut)
- Rénovation des 2 quais très endommagés
- Délimitation d'une zone clôturée de 150m² pour gerber les palettes d'emballages
- Délimitation d'un espace de stockage d'appareils de pêche

L'objectif est bien entendu technique et économique, mais aussi psychologique, car en faisant du neuf, on améliore l'attractivité du port pour les jeunes producteurs et l'on fait disparaître ce qui symbolise aujourd'hui les difficultés passées de la pêche port-vendraise. Une façon efficace de tourner la page et regarder l'avenir.

5.3.1.5 Schéma d'aménagement du « scénario de projet – Etape 1 »

5.3.1.5.1 Scénario de projet Etape 1 – Schéma d'aménagement de l'Anse Gerbal

Le scénario de projet prévoit sur l'Anse Gerbal, dont l'emprise représente environ 1,1 ha, la destruction de la criée afin de permettre le développement d'un port à sec et améliorer les conditions opérationnelles d'exploitation de l'aire technique aujourd'hui limitées.

Le port à sec occuperait une emprise d'environ 6000 m² composé d'une surface de stockage d'environ 4800 m² offrant une capacité d'accueil de 110 places avec un stockage des bateaux sur racks limité à

2 hauteurs afin de limiter l'impact visuel pour les habitations situées au-dessus de l'anse. Le port à sec serait accompagné d'une zone d'accueil et de services d'environ 870m², d'une plateforme de mise à l'eau et de pontons d'attente.

Parallèlement, une des darses actuelles permettrait potentiellement l'accueil d'un boat center sur une emprise d'environ 900 m².

La darse adjacente au boat center serait préservée pour l'accueil des navires de pêche et une zone technique pour les pêcheurs de 800 à 1000 m² serait prévue en arrière-quai (chambre froide, tours à glace, zone de stockage).

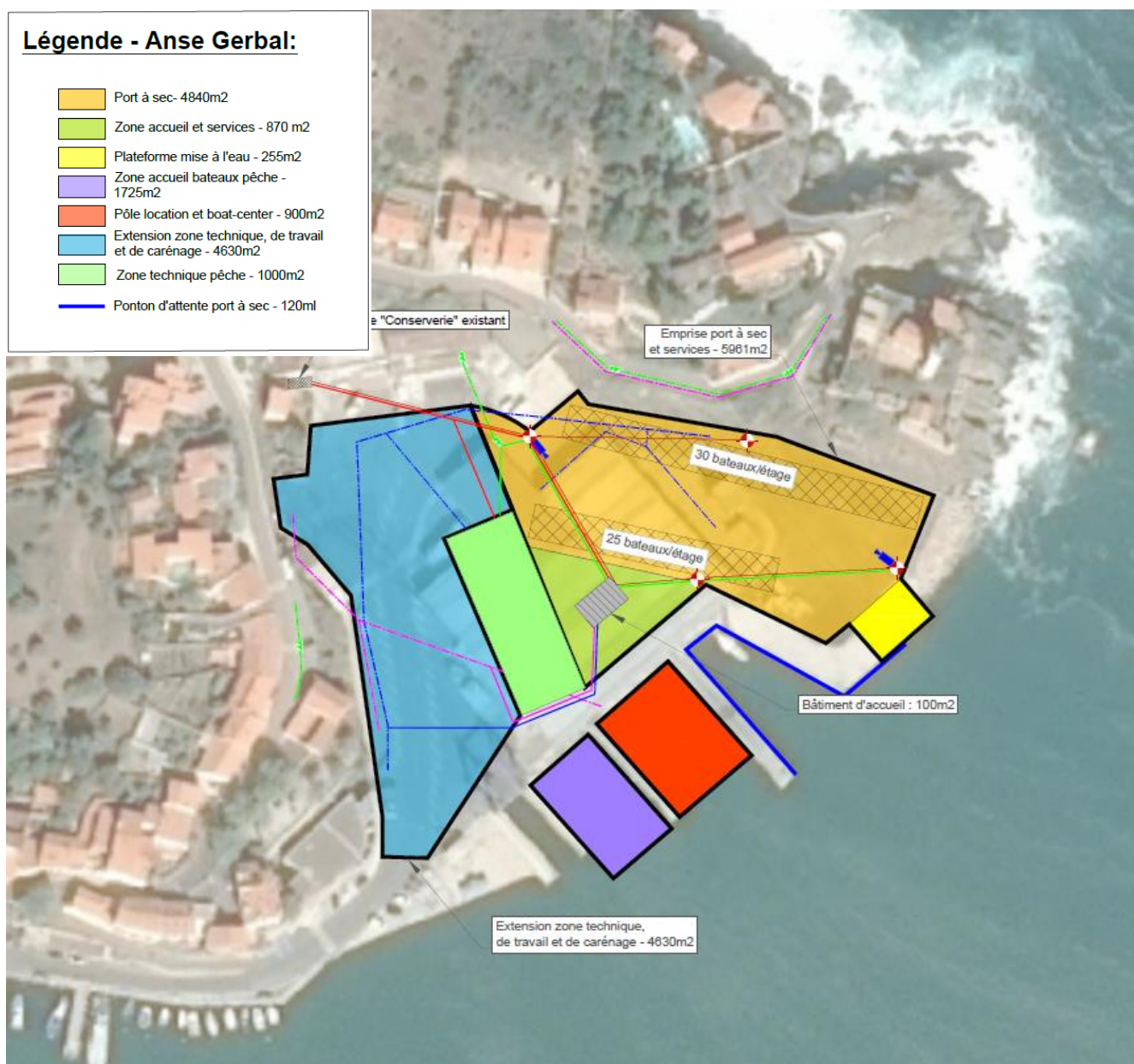


Figure 7 : Vue du schéma fonctionnel du scenario de projet -Etape 1 au niveau de l'Anse Gerbal

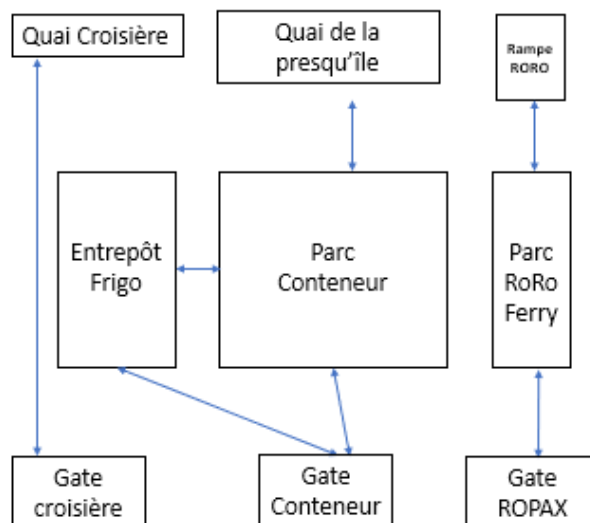
5.3.1.5.2 Scénario de projet Etape 1 – schéma d'aménagement de la zone commerce

La compagnie fruitière prévoit de mettre en place les navires PC d'ici 2022/2023. Le quai Dezoums ne pourra pas être opérationnel à cette date. Il convient donc de préparer un schéma opérationnel permettant d'opérer ces navires PC, de stocker les conteneurs reefers et dry ainsi que l'empotage et le dépotage des conteneurs reefers sans et avec le nouveau quai Dezoums :

- Dans les deux cas, nous considérerons que les 8 escales/ an au quai croisière continueront à se faire quai de la République.
- Le trafic conteneur, RORO et ROPAX sera traité sur le quai de la presqu'île
- Le parc conteneur doit avoir un accès direct au quai de la presqu'île ainsi qu'à l'entrepôt frigorifique cross docking.
- Les parcs à conteneurs et RORO/ROPAX doivent être séparés physiquement pour des raisons de sûreté et de sécurité.
- Le parc RORO ROPAX doit avoir un accès direct à la rampe RoRo du quai de la presqu'île.

Scénario de projet – Etape 1 sans le nouveau quai Dezoums

Sur la base des besoins opérationnels précédemment estimés, nous pouvons définir le logigramme du port de commerce.



Le schéma fonctionnel du scénario de projet n°1 sans le nouveau quai Dezoums est présenté ci-après.

Dans cette configuration sans le nouveau quai Dezoums, les trafics conventionnels et de petits vracs ne pourront être réalisés. Par ailleurs, les conditions opérationnelles d'exploitation ne laissent pas de marge de manœuvre pour le tonnage d'escale et le développement de nouveaux trafics.

Légende - Anse Gerbal:

- Port à sec - 4840m²
- Zone accueil et services - 870 m²
- Plateforme mise à l'eau - 255m²
- Zone accueil bateaux pêche - 1725m²
- Pôle location et boat-center - 900m²
- Extension zone technique, de travail et de carénage - 4630m²
- Zone technique pêche - 1000m²
- Ponton d'attente port à sec - 120ml



Figure 8 : Vue d'ensemble du schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 1 sans le nouveau quai Deszours (Zone commerce + Anse Gerbal)

Légende - Port:

- 516 VL RORO/ROPAX
- 2 800 EVP conteneurs vides
- 128 EVP conteneurs pleins
- 372 prises reefers
- Clôtures
- Ouvrage de soutènement - 100ml
- Eclairage public projeté
- Caméra de vidéo-surveillance
- Réseau AEP existant
- Réseau AEP projeté
- Réseau EU existant
- Réseau EU projeté
- Réseau électrique projeté
- Dispositif de branchement électrique
- Réseau télécom existant
- Réseau télécom projeté
- Réseau éclairage public projeté

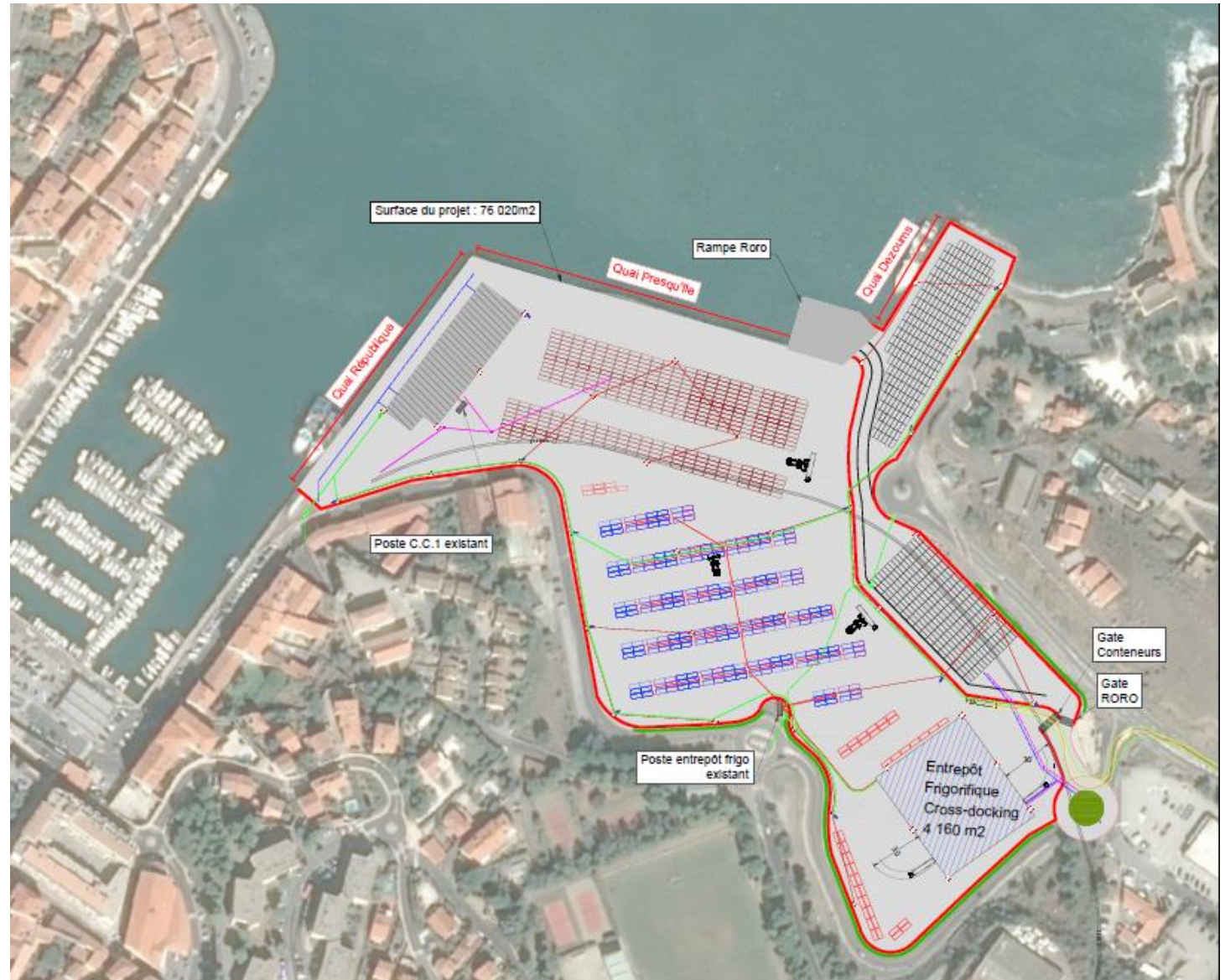
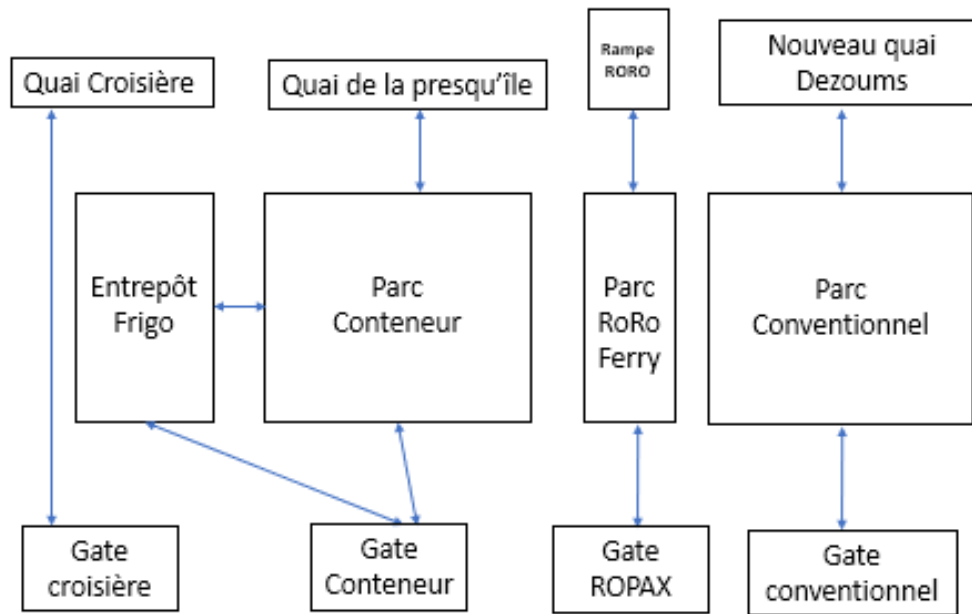


Figure 9 : Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 1 sans le nouveau quai Dezoums – zone commerce

Scénario de projet – Etape 1 avec le nouveau quai Dezoums

Sur la base des besoins opérationnels du scénario de projet, et d'un trafic conventionnel supplémentaire, nous pouvons définir le logigramme suivant :



Le trafic supplémentaire conventionnel, pourra être manutentionné à la grue mobile sur le nouveau quai Dezoums. Les marchandises conventionnelles pourront être stockées sur le terre-plein Dezoums ~5 000 m², une capacité de ~75 Kt/an de divers conventionnels (BTP, ferraille...).

Par rapport au « scénario de projet sans le nouveau quai Dezoums », il est nécessaire de réorganiser les parkings VL RORO qui se trouvent sur le terre-plein du quai Dezoums actuel.

Le schéma fonctionnel du « scénario de projet – Etape 1 avec le nouveau quai Dezoums » est présenté ci-après.

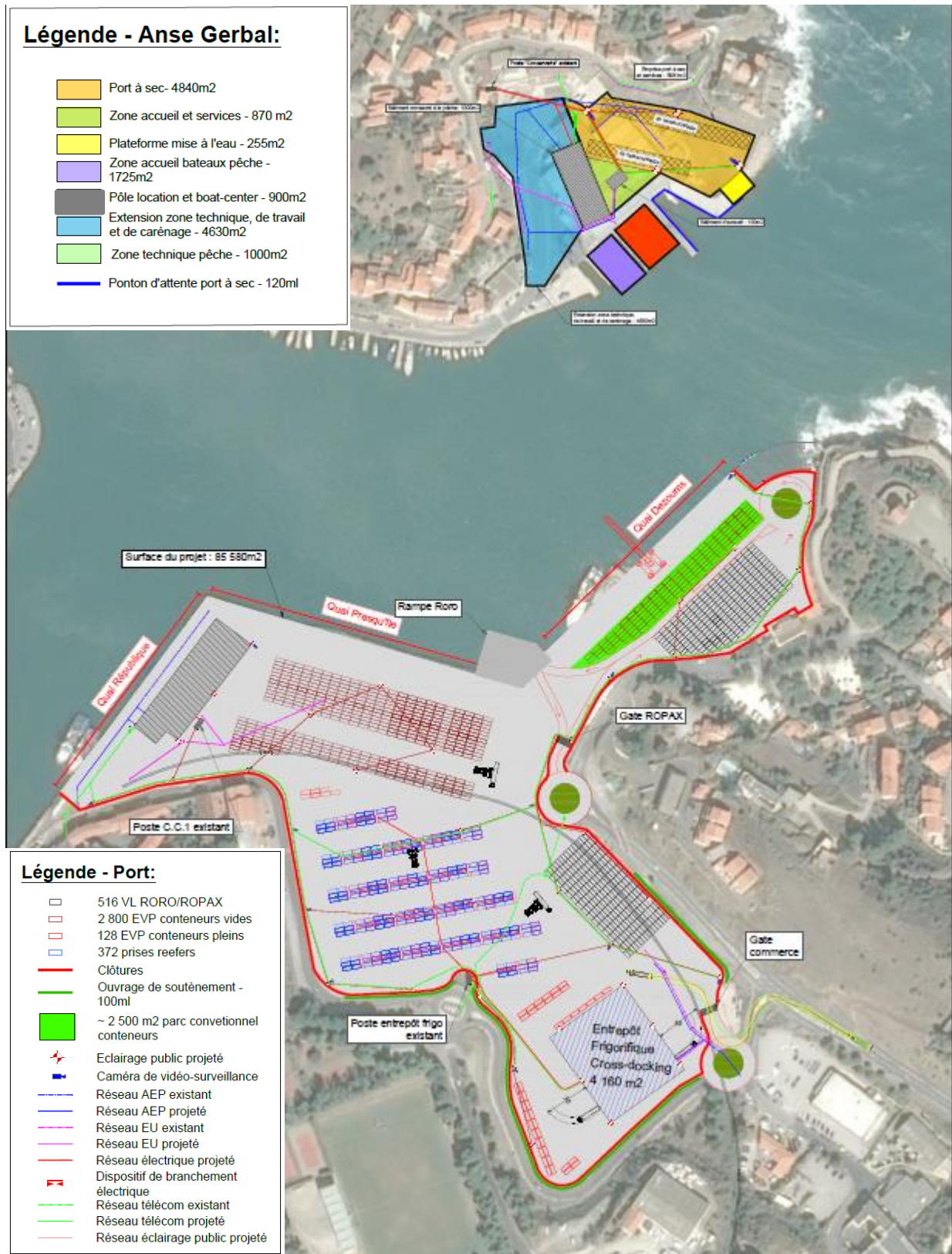


Figure 10 : Vue d'ensemble du schéma fonctionnel du scenario de projet – Etape 1 avec le nouveau quai Dezoums

Légende - Port:



















-  516 VL RORO/ROPAX
-  2 800 EVP conteneurs vides
-  128 EVP conteneurs pleins
-  372 prises reefers
-  Clôtures
-  Ouvrage de soutènement - 100ml
-  ~ 2 500 m2 parc conventionnel conteneurs
-  Eclairage public projeté
-  Caméra de vidéo-surveillance
-  Réseau AEP existant
-  Réseau AEP projeté
-  Réseau EU existant
-  Réseau EU projeté
-  Réseau électrique projeté
-  Dispositif de branchement électrique
-  Réseau télécom existant
-  Réseau télécom projeté
-  Réseau éclairage public projeté



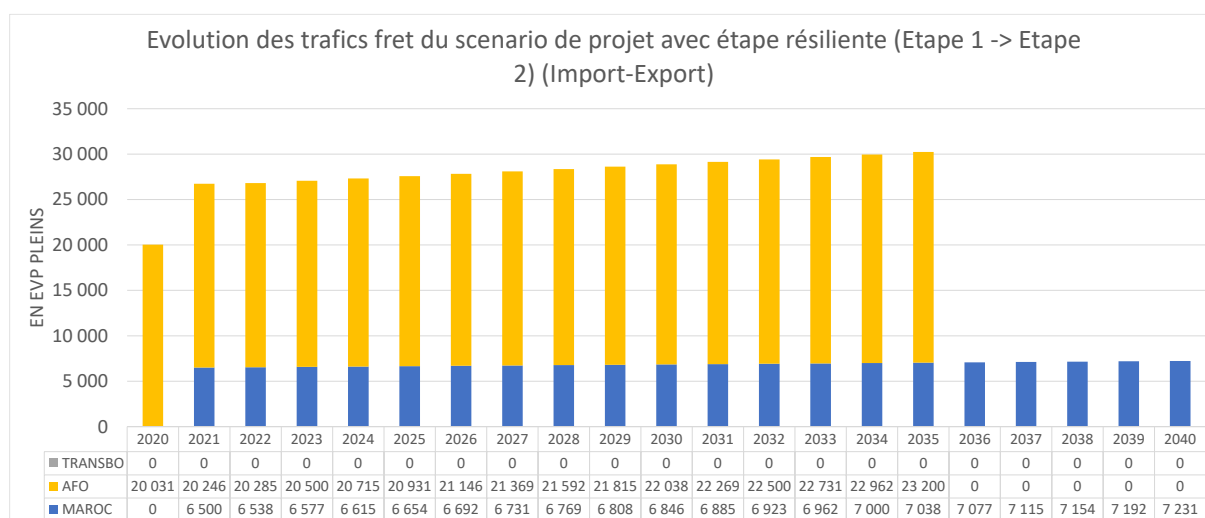
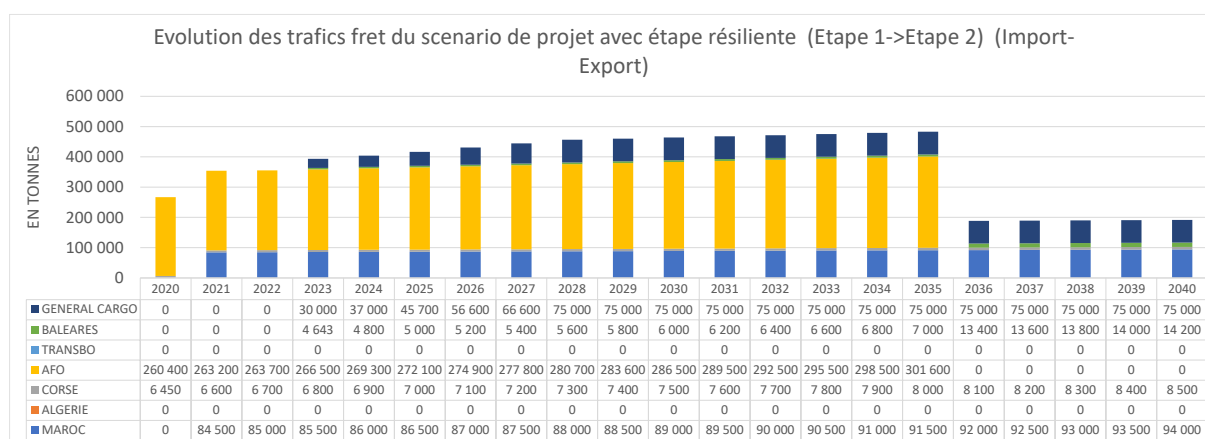
Figure 11 : Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 1 – zone commerce avec nouveau quai Dezoums

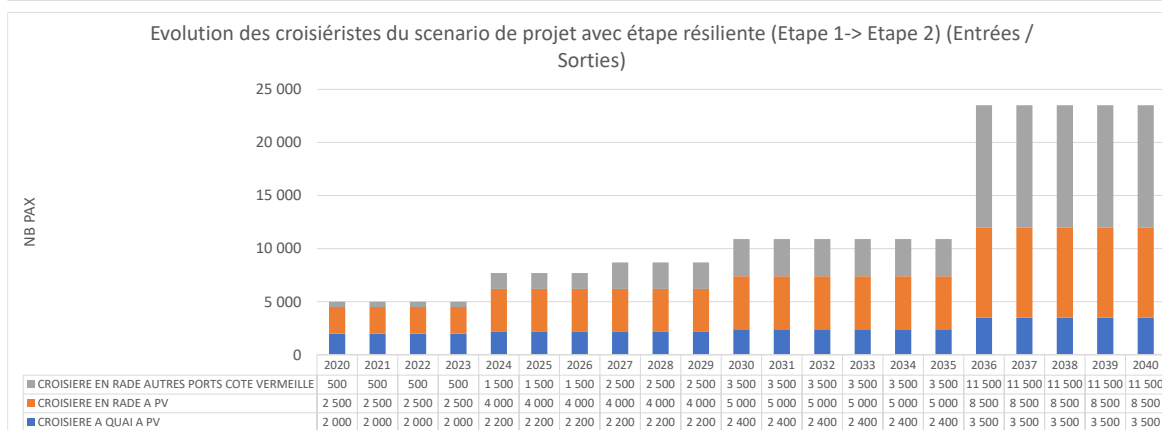
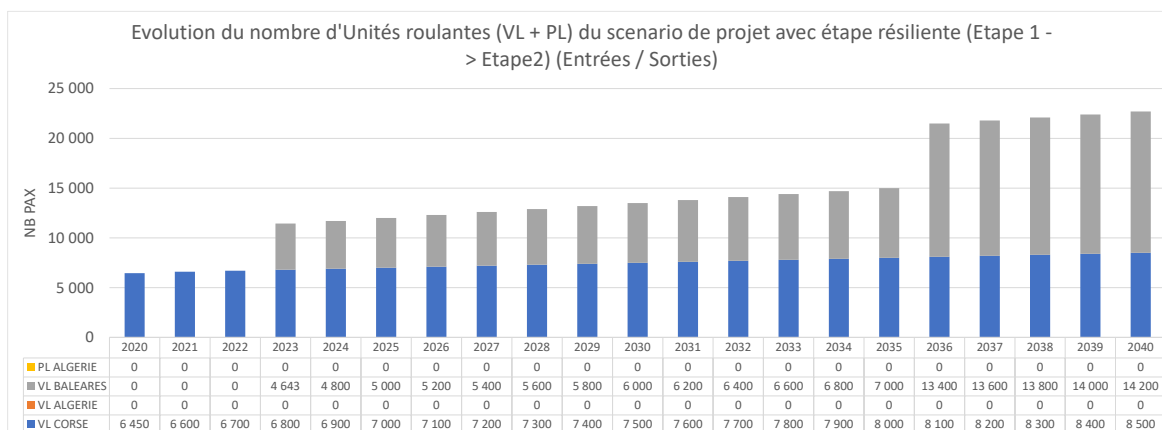
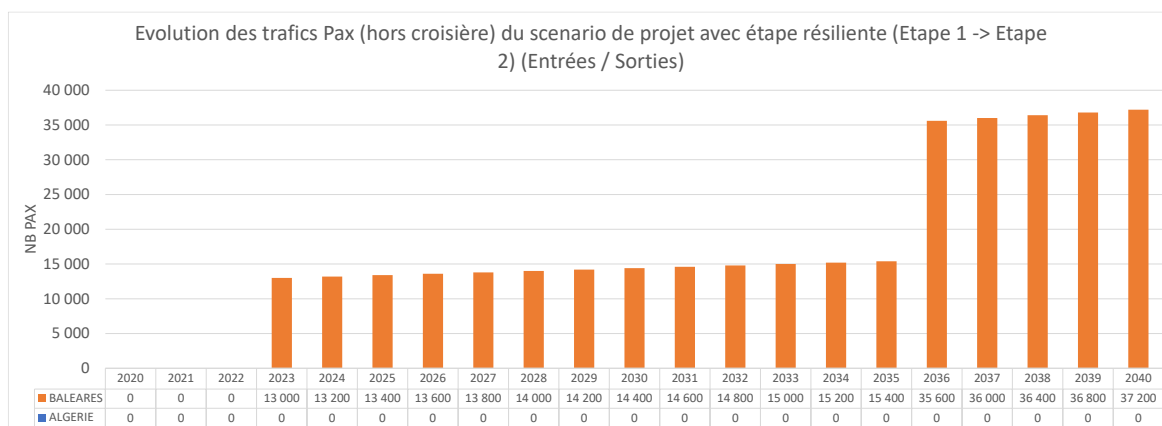
5.3.2 SCENARIO DE PROJET – ETAPE 2

Pour rappel, cette étape 2 est considérée comme une résilience de l'étape 1 du scénario de projet, s'il s'avérait qu'à l'avenir (moyen et long terme), en dépit des nouveaux aménagements réalisés en étape 1, la Compagnie Fruitière quittait Port-Vendres. Ceci nécessiterait de réaffecter les espaces de la zone commerce pour d'autres activités du fait de la baisse drastique des besoins liés au commerce. Le scénario de projet prévoit donc la libération des espaces de l'Anse Gerbal qui pourraient être alors requalifiés dans le cadre d'un projet urbain tout en préservant une vocation d'activités ou d'implantations tournées vers le nautisme. L'Anse Gerbal ne contient plus d'activités portuaires hormis une zone d'emprise de 800 à 1000 m² pour les besoins des pêcheurs (Chambre froide, tour à glace, zone de stockage) en arrière des quais qui continueraient à être utilisés par cette filière.

5.3.2.1 Impact sur les trafics

L'hypothèse retenue pour un éventuel départ de la Compagnie Fruitière est 2035. Ci-après la traduction graphique de l'impact sur les trafics commerciaux.





5.3.2.2 Les caractéristiques d'écales des navires commerce du scenario de projet – Etape 2

Le scenario de projet – Etape 2 repose sur les caractéristiques d'écales suivantes :

Service maritime	Période	Fréquence	Trafic	Type de navire
CMA CGM MAROC	Octobre à Mars	Hebdomadaire	110 x 40' reefers + 20 x 40' Dry pleins + idem vides	Portes Conteneurs grées : 155m/8m
RORO CORSICA	Année	15 escales/an	430 VL/escale	RORO 145.6m/6.3m
ROPAX Baléares	Juin à Septembre	26 escales/an	500 Passagers+185 VL/escale	ROPAX max 155m/8m
Croisières	Juin à Septembre	8 escales à quai /an	24h/escale	Navires de 105 m/4,2 m

*PCMAX Port Vendres

Figure 12 : Caractéristiques des escales navires du scenario de projet – Etape 2

5.3.2.3 Evaluation des besoins de la zone commerce

5.3.2.3.1 Besoins en infrastructures de quai

Dans un premier temps, le nombre et la longueur de quais sont estimés en supposant que le port de commerce permette l'accès nautique aux navires projets. En accord avec la capitainerie, la longueur d'un quai RoRo est calculée par la formule suivante :

$$\text{Longueur de quai} = \text{Longueur du navire} + 10\%$$

Service maritime	LOA	L quai	Trafic	Cadence	Durée
					Escale
CMA CGM MAROC	155 m	170 m	260 Cts/escale	8 Cts/h* x 2 grues de bord = 16Cts/h	17h
RORO CORSICA	145.6 m	160 m	430 VL/escale	27 VL/h**	16h
ROPAX Baléares	155 m	170 m	500 Passagers +185 VL/escale	12h	12hx2escales=24h
Croisières	105 m	120 m		24h	24h

**stats escales Port Vendres 2018

Les services CMA-CGM MAROC, le ROPAX Baléares ainsi que les Croisières, n'escalent pas à la même saison. La semaine critique correspond donc aux services RORO CORSICA, ROPAX Baléares x2 et croisière.

- Sur la base d'un port ouvert 7j/7 et 24h/24 cela représente 168 h/semaine.
- Nous prendrons un pic facteur de 1,2 pour les PC et RORO (idem étude R1&2)
- Le taux d'occupation d'un quai mixte commerce/croisière est donc de $\frac{[40h * 1,2 + 24h]}{168 h} \sim 43 \%$

L'AIPCN préconise un taux d'occupation inférieur à 50% pour un poste à quai afin de garantir un temps d'attente inférieur à 10% en rade.

Si l'on sépare le quai croisière du quai commerce le taux d'occupation du quai commerce est donc de $\frac{[40h * 1,2]}{168 h} \sim 28 \%$

Il est donc possible d'avoir 2 postes à quai

1 quai croisière de 120 mL et 4.2 m de Te

+ 1 quai PC/RORO/ROPAX de 170 mL et 8m de Te taux d'occupation 28%

5.3.2.3.2 Besoins en infrastructures de terre-pleins

Compte tenu du faible nombre d'escales/an à quai, nous supposerons que le transfert des passagers Navire \leftrightarrow Cars s'effectuera sur le quai sans investissement lourd.

Terre-pleins conteneurs

En prenant les mêmes hypothèses opérationnelles qu'aujourd'hui, les temps de séjour moyens des conteneurs sont :

- Palette reefer : 4 jours (3 jours en conteneur reefer et 1 jour en entrepôt : idem Dunkerque)
- Conteneur Dry : 4 jours

- Conteneurs Vides : 20 jours

Sur le terre-plein actuel, les conteneurs seront stockés au Reach Stacker « RS » sur 3 hauteurs et 3 rangées pour les pleins et 5 hauteurs et 12 rangées pour les vides. Dans la configuration avec le nouveau quai Dezoums, seuls les conteneurs vides seront stockés sur ce quai sur 5 hauteurs. L'hypothèse d'une hauteur de 5 conteneurs pour les vides en bloc est réaliste même en période de Tramontane, au regard des pratiques identiques à Marseille (Mistral) et à la Réunion (cyclones).

En prenant l'hypothèse défavorable d'une escale MAROC le week-end (fermeture du parc et des entrepôts), les besoins de stockage sont de :

- Nb de prises reefers = $110 \times 40' \text{ reefer MAROC/escale} \times 1,2 = 132 \text{ prises reefers } 40'$
- Nb d'emplacements DRY = $40 \text{ EVP MAROC/escale} \times 1,2 = 48 \text{ EVP DRY}$
- Concernant les conteneurs vides nous prendrons la valeur la plus élevée entre le stock total des vides MAROC/escale et le nombre d'EVP pour garantir un temps de séjour de 20j.
- EVP Total hebdo max vides = $132 \text{ reefers } 40' \text{ vides} \times 2 + 48 \text{ EVP Dry vides} = 312 \text{ EVP Vides}$
- EVP vides stockage 20j = $\text{trafic EVP Mensuel vides} \times \text{Pic facteur} \times \text{temps de séjour} / (\text{taux d'occupation} \times 30 \text{ j/mois}) = 1 \text{ 352 EVP vides/mois} \times 1,2 \times 20 \text{ jours} / (90\% \times 30 \text{ jours}) = 1 \text{ 200 EVP Vides}$

Les besoins de stockage conteneurs sont donc de 132 prises reefers + 48 EVP DRY + 1 200 EVP vides

Terre-pleins ferry et VL

Afin de limiter l'emprise des terre-pleins, les surfaces de stockage des VL RORO Corsica et les parkings VL pour les ROPAX Baléares sont mutualisées.

Le RORO Corsica traite 430 VL en moyenne par escale, le ROPAX Baléares 185 VL.

En prenant un pic facteur de 1,2, le terre-pleins VL doit donc permettre le stockage de $430 \text{ VL/escale} \times 1,2 = 516 \text{ VL}$.

A cela, il faut ajouter les voies d'accès VL.

La surface de terre-pleins nécessaire pour le Ferry/RORO est de 516 VL

Besoins en entrepôts

Les entrepôts frigorifiques seront de type Cross-docking. De formes longitudinales (60m de large idem Dunfresh Dunkerque) équipé des portes d'un côté pour les camions conteneurs à dépoter et de l'autre côté des portes pour les camions frigorifiques afin de charger les palettes.

Le trafic conteneur reefer représente en haute saison 132 reefers par semaine en pic.

Ces reefers doivent être dépotés en entrepôt entre le Lundi et le Vendredi, ce qui correspond donc à 27 reefers/jour.

La capacité d'une porte est de 12 conteneurs reefers 40' palettisés par jour (source Terminal des Flandres Dunkerque). Il faut donc au moins 3 portes pour dépoter les 27 reefers/jours en période de pic. L'espace entre les portes est d'environ 7m.

A cela, il faut prévoir 100 m² de bureaux administratifs

L'entrepôt cross docking doit donc avoir une surface de (7m x3 portes + 15m) x 60m = 36 m x 60 m = 2 160 m²

5.3.2.4 Evaluation des besoins associés à la plaisance

Les besoins associés à la plaisance repris ci-dessous.

	SCENARIO DE PROJET « ETAPE 2 »
Zone technique et de travail	Aménagement d'une nouvelle zone technique et de travail au niveau du périmètre commerce actuel Aire de carénage et de travail Moyen de levage L'anse Gerbal accueille de nouveaux usages sans lien avec le port
Capitainerie	Déplacement de la capitainerie dans le cadre d'un projet de requalification urbaine du Quai François Joly. La capitainerie sera davantage ouverte et pourra accueillir à proximité l'office de tourisme
Création d'un port à sec	Création d'un port à sec au niveau du périmètre commerce actuel Capacité : de 200 à 300 places Quai commerce mobilisé pour mise à l'eau avec chariot à déport négatif Zone de services aux clients : accueil, sanitaires, parking, espace de convivialité ...
Développement de nouvelles offres	Création d'un Boat-Club et d'un pôle dédié à la location de bateaux (Anse Gerbal ou secteur commerce)
Avitaillement carburant	Installation d'une nouvelle station avitaillement pro et plaisance dans le secteur commerce
Augmentation des capacités à flot	Accueil de bateaux quai Fanal <u>avec mise en place ouvrage de protection (et transfert des bateaux de servitudes et autres)</u> . Positionnement grand bateau (15 à 30 m) Allongement des pontons dans bassin principal en fonction des nouvelles contraintes de cercle d'évitage
Accueil de professionnels du nautisme	Implantation de professionnels du nautisme (activité de vente, maintenance et entretien) Attention à rester complémentaire avec Canet qui propose une offre technique et commerciale dense et variée
Niveau de services	Montée en niveau générale : relation client, qualité accueil, personnalisation de l'offre, mise en place conciergerie ...

5.3.2.5 Evaluation des besoins de la pêche

Les besoins de la filière pêche sont les mêmes que ceux décrits dans l'étape 1. (cf. supra).

5.3.2.6 Schéma d'aménagement du scénario de projet – Etape 2

Anse Gerbal

Sur l'anse Gerbal, seuls des aménagements pour la filière pêche seront prévus sur une emprise de 800 à 1000 m², le reste étant libéré de toute activité portuaire.

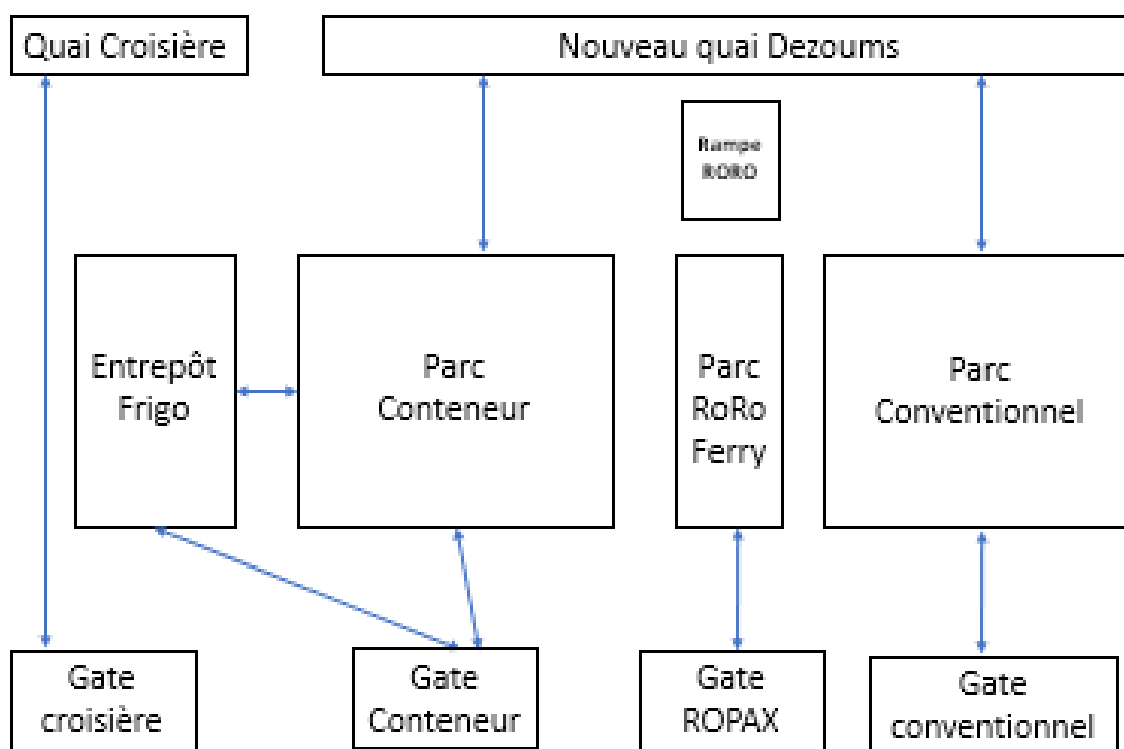
Zone commerce

Il convient donc de préparer un schéma opérationnel permettant d'opérer Les navires PC, de stocker les conteneurs reefers et dry ainsi que l'empotage et le dépotage des conteneurs reefers. Dans cette configuration, les escales des navires ne peuvent s'opérer qu'au niveau du nouveau quai Dezoums étant donné que le quai de la presqu'île est condamné pour l'accueil des navires de commerce du fait de l'occupation des terre-pleins par l'activité d'aquaculture, l'aire de carénage et le port à sec.

Il est considéré dans cette configuration :

- Que les 8 escales/ an de paquebots de croisière continueront à se faire quai de la République.
- Le trafic conteneur, RORO et ROPAX sera traité sur le nouveau quai Dezoums
- Le parc conteneur doit avoir un accès direct au nouveau quai Dezoums ainsi qu'à l'entrepôt frigorifique cross docking.
- Les parcs à conteneurs et RORO/ROPAX doivent être séparés physiquement pour des raisons de sûreté et de sécurité.
- Le parc RORO ROPAX doit avoir un accès direct à la rampe RoRo du nouveau quai Dezoums.

Sur la base des besoins opérationnels précédemment estimés, nous pouvons définir le logigramme du port de commerce ainsi que le schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 2 avec le nouveau quai Dezoums présenté ci-après.



Légende:

- Aquaculture - 14900m²
- Port à sec - 4300 m²
- Plateforme mise à l'eau du port à sec - 140m²
- Aire technique - 3100m²
- Darse - 490m²
- Voie d'accès zone hors commerce - 1020m²
- Clôtures

Légende:

- 516 VL RORO/ROPAX
- 1 200 EVP conteneurs vides
- 48 EVP conteneurs pleins
- 144 prises reefers
- Clôtures
- Ouvrage de soutènement - 100ml
- ~ 2 500 m² parc conventionnel conteneurs
- Eclairage public projeté
- Caméra de vidéo-surveillance
- Réseau AEP existant
- Réseau AEP projeté
- Réseau EU existant
- Réseau EU projeté
- Réseau électrique projeté
- Dispositif de branchement électrique
- Réseau télécom existant
- Réseau télécom projeté
- Réseau éclairage public projeté



Figure 13 : Schéma fonctionnel du scénario de projet – Etape 2 – zone commerce

6. BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU SCENARIO DE PROJET

6.1 PREAMBULE

Un scénario de référence est nécessaire pour l'évaluation socio-économique du projet qui repose sur la comparaison d'une situation de projet avec une situation de référence dans laquelle aucun investissement majeur n'est réalisé conformément aux préconisations de l'instruction cadre d'évaluation des projets de transports. En l'espèce, les investissements relatifs au scénario de référence reposent sur la remise en état de l'ensemble des quais inclus dans les concessions commerce, plaisance et pêche.

En scénario de référence, le port de Port-Vendres ne réalise donc pas les investissements dans les infrastructures portuaires nécessaires au maintien de la Compagnie Fruitière (amélioration des conditions nautiques pour l'accueil de plus grands navires, aménagement des terre-pleins en un terminal à conteneurs, augmentation de la surface globale des terre-pleins associée au nouveau quai Dezoums).

6.2 LE CADRE D'ÉVALUATION

6.2.1 LES PRINCIPES

Le cadre réglementaire de l'évaluation socio-économique du projet d'extension portuaire de Port-Vendres repose sur les recommandations de l'Instruction du 16 juin 2014 de la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Elle précise le cadre général de l'évaluation des projets de transports, en application des dispositions des articles L.1511-1 à L.1511-6 du code des transports et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984.

Le bilan socio-économique pour la Collectivité (ensemble des acteurs concernés) définit le scénario de référence, l'option de référence et les options de projet :

- Le scénario de référence : il s'agit d'une description du contexte général dans lequel s'insérera le projet et des évolutions futures probables et exogènes au projet d'extension du port de Port-Vendres.
- L'option de référence : elle correspond à la situation dans laquelle le projet de construction du nouveau quai Dezoums ne se réalise pas. Les investissements réalisés correspondent à la remise en état des différents quais existants d port de Port-Vendres.
- L'option de projet : elle correspond à une situation où les investissements prévus dans le cadre du développement du projet sont réalisés. En l'occurrence ici, les investissements concernent la construction du nouveau quai Dezoums ainsi que l'ensemble des investissements d'aménagement associés à l'étape 1 correspondant à l'option privilégiée. Une seconde option de projet est prévue correspondant à la survenue d'aléas économiques majeurs ayant pour conséquence le départ de la Compagnie fruitière à terme. Dans cette configuration, l'hypothèse d'un maintien de la Compagnie Fruitière sur le port pendant 15 ans est retenue. A l'issue de cette période, le développement et les aménagements du port s'orienteraient vers ceux prévus dans l'étape 2 présenté au § 5.3.2. du présent rapport.

Le bilan socio-économique pour la Collectivité permet de comparer une situation de projet, dans laquelle le projet se réalise, à une situation de référence « sans projet ». Il consiste à identifier et valoriser les avantages générés par la situation de projet et à mesurer leur différence avec les coûts induits par le projet. Cette différence est valorisée afin de déterminer la Valeur actualisée nette du projet (VAN) et le taux de rentabilité interne « économique » du projet.

Le bilan socio-économique prend donc en compte la somme des montants investis et dépensés par les différents acteurs du bilan, les gains et pertes monétaires engendrés par la réalisation des projets, ainsi que les effets non monétaires (pollution, gain de temps...) qui sont alors monétarisés pour participer au résultat global du bilan.

Les avantages retenus se limitent aux acteurs nationaux conformément à l'instruction cadre.

La période d'évaluation s'étend sur 50 ans, à compter de la mise en service du projet. Les trafics, ainsi que certaines valeurs (coûts d'entretien des infrastructures, valeur du temps...) évoluent dans le temps en fonction d'inflateurs préconisés par l'Instruction Cadre ou autres référentiels en vigueur. Les volumes de trafics sont toutefois figés au bout de 20 ans.

Par ailleurs un coût d'opportunité des fonds publics est appliqué conformément aux règles en vigueur et correspondant à 30% du financement public. En matière de coût d'opportunité des fonds publics, le rapport du Commissariat général du Plan présidé par D. Lebègue (2005), puis l'instruction cadre de Robien telle que révisée en 2005 formulent les préconisations suivantes :

« Lorsque les avantages procurés par les investissements publics ne peuvent être rémunérés par des recettes, ils bénéficient généralement de subventions publiques, ressources dont le prélèvement par l'impôt est coûteux du point de vue de l'efficacité socio-économique. Cela conduit à effectuer le calcul des critères de rentabilité socio-économiques (tels que définis au chapitre V de l'instruction cadre du 25 mars 2004) en prenant en compte un « coût d'opportunité des fonds publics » sous forme d'un coefficient multiplicateur, fixé à 1,3 conformément à certaines propositions du Commissariat général du Plan, qui s'applique à tout euro public dépensé dans un projet et représente le prix fictif d'une unité de fonds public ». (Instruction cadre de Robien (2005), Annexe 3, partie 3, p.58).

6.2.2 LES INDICATEURS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

Conformément aux textes réglementaires en vigueur, les résultats du bilan sont synthétisés sous la forme d'indicateurs, présentés ci-dessous :

- La Valeur Actualisée Nette (VAN) est la somme actualisée des bénéfices sur l'ensemble de la période d'étude (ici, 50 ans). Le calcul de la VAN peut être interprété en tant que valeur propre : si la VAN est positive, on peut dire que le projet est rentable en termes socioéconomiques en générant plus de bénéfices que de pertes pour la société.
Les valeurs de VAN peuvent également être comparées entre divers projets : si la VAN d'un projet est supérieure à un autre, on peut dire que le projet est plus avantageux pour la collectivité en termes socioéconomiques. Cette valeur est également appelée Bénéfice Actualisé (BA).
- Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) est le taux d'actualisation qui permet d'annuler la VAN. On considère que le projet est rentable si le TRI est assez élevé (supérieur à 4%). Par définition, le taux de rentabilité interne est le taux d'actualisation qui annule la valeur actuelle nette.
En cohérence avec la définition de la VAN, si on obtient un TRI supérieur au taux d'actualisation de référence, on peut dire que le projet est rentable en termes socioéconomiques. De même, si le TRI d'un projet est supérieur à un autre, on peut dire que le projet est plus avantageux pour la collectivité en termes socioéconomiques. Le TRI est un indicateur clef de l'évaluation socio-économique des projets, car c'est un indicateur intrinsèque au projet qui ne dépend pas du taux d'actualisation retenu.

L'année d'actualisation retenue des différents flux économiques générés est 2023, année supposée de mise en service du projet. Le taux d'actualisation retenu est conforme aux préconisations de l'instruction cadre soit 4%.

6.2.3 LES HYPOTHESES DU SCENARIO DE REFERENCE (SR)

En situation de référence, le port de Port-Vendres n'investit pas dans les infrastructures portuaires nouvelles ce qui ne permet pas de retenir la Compagnie Fruitière dont l'organisation logistique vers le tout conteneur est acté et qui nécessite notamment des meilleures conditions nautiques, une augmentation des surfaces de terre-pleins et la transformation des terre-pleins existants en un véritable terminal à conteneurs.

Dans cette hypothèse, la Compagnie Fruitière serait contrainte à court terme de s'installer dans un nouveau port. L'hypothèse retenue dans le bilan socio-économique en situation de référence est le choix du port de Barcelone qui combine plusieurs avantages comparatifs :

- Une part importante du trafics conteneurs dans le bassin Méditerranéen ;
- Une porte d'entrée majeure des fruits et légumes en Espagne avec des liaisons ferroviaires et routières régulières avec les principaux marchés de gros en Espagne ainsi qu'avec l'important marché Saint-Charles à Perpignan ;
- Une mise en réseau des services portuaires avec les opérateurs logistiques maritimes et clients importateurs et exportateurs des territoires sous la forme de terminaux maritimes intérieur permettant de créer des chaînes logistiques plus performantes notamment avec le secteur de Toulouse ;
- Un positionnement géographique qui lui offre une fonction de barycentre assez proche de Port-Vendres pour la desserte des mûrissières de la ligne Sud desservies aujourd'hui par Port-Vendres (contrairement à Fos-Sur-Mer qui renchérirait nettement le coût de la logistique terrestre). Sur une base 100 de la fonction barycentrique de Port-Vendres aujourd'hui vis-vis des différentes murissières desservies selon leurs capacité et leur éloignement, Barcelone obtient le score de 98 qui est donc légèrement meilleur que Port-Vendres contre 113 pour Marseille.

6.3 LES INVESTISSEMENTS ASSOCIES AU SCENARIO DE REFERENCE ET AU SCENARIO DE PROJET

Le détail des investissements est repris en annexe.

En scenario de référence, le montant des investissements pour la réhabilitation de l'ensemble des quais de la zone portuaire est estimé à 7,1 M€ HT dont 5M€ pour l'ensemble des quais hors zone commerce. Le scenario de projet – Etape 1 nécessite un investissement de près de 61,3 M€ H.T. La transition de l'étape 1 vers l'étape 2 engendrerait un surcoût estimé de près de 8,3 M€ HT ce qui amènerait au global à un investissement étalé dans le temps de près de 69,6 M€ H.T.

	SCENARIO	SCENARIO DE PROJET		
	DE REFERENCE	Etape 1	Etape 2 résiliente	
			surcoût	Total
Zone plaisance (Quai Forgas, Fanal, Artillerie, Obélisque, Consigne, Quai Joly, Jean Moulin)	5 000 000	5 000 000		5 000 000
Zone commerce	1 658 000	42 083 511	8 266 595	50 350 106
Dragage	0	10 000 000		10 000 000
Anse Gerbal	515 000	4 254 908		4 254 908
TOTAL € H.T	7 173 000	61 338 418	8 266 595	69 605 013
TVA (20%)	1 434 600	12 267 684	1 653 319	13 921 003
TOTAL € TTC	8 607 600	73 606 102	9 919 914	83 526 016

Tableau 7 : Estimation des investissements des scenarios de projet – Source : Cabinet GAXIEU

6.4 LES AVANTAGES RETENUS

6.4.1 LES ACTEURS CONCERNES

Les avantages identifiés ont été répartis par acteur :

- Les Tiers
- Les Transporteurs Routiers de marchandises (TRM)
- Les Gestionnaires de Réseau routier
- Les Armateurs
- Les Acteurs Portuaires et maritimes
 - Le concessionnaire
 - Les auxiliaires de marchandises
 - Les auxiliaires de navire
 - Les opérateurs de la filière aquaculture
 - Le gestionnaire du port à sec
- La Puissance Publique

6.4.2 LES AVANTAGES PAR ACTEUR DU DIFFERENTIEL ENTRE LE SCENARIO DE PROJET – ÉTAPE 1 ET LE SCENARIO DE REFERENCE (SR)

6.4.2.1 Les tiers

Les Tiers sont les personnes et entités environnant la zone d'impact du projet. Ils sont principalement impactés par la diminution ou l'augmentation des circulations de poids-lourds, qui génèrent des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, de la congestion et de l'insécurité routière.

Des tiers sont touchés par les effets du projet dans l'ensemble des zones traversées par des poids-lourds desservant Port-Vendres, et dont l'activité est affectée par la réalisation des aménagements.

Le port de Barcelone choisit comme nouveau port de destination de la Compagnie Fruitière en Méditerranée en substitution à Port-Vendres aura un impact sur la logistique de distribution vers les différentes mûrseries du groupe. Cette situation génère selon les cas plus ou moins de kilomètres parcourus par les acteurs du transport routier et engendre un différentiel d'émissions de tonnes de CO2 et de polluants valorisé dans le bilan socio-économique à partir des documents de référence¹¹ reprises ci-après :

			Source
PL	234	g/T.km de CO2	Carbon 4 (moyenne Europe): fichier Excel AFD
Coût de la tonne de CO2	40	€	Handbook on external costs of transport
Coût de la pollution	0,064	€2010/veh.km	
Coût transport routier longue distance (>100 km)	1,25	€ veh.km	Données 2019 CNR

¹¹ Handbook on external cost of transports de la Commission européenne et ADEME

6.4.2.2 Les Transporteurs Routiers de Marchandises (TRM)

Le différentiel de kms parcourus par les entreprises du TRM pour la desserte des mûrisseries génère plus ou moins d'activité pour ces entreprises. La variation de cette activité a un impact sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) de ces entreprises, ratio économique à privilégier qui est donc valorisé entre les scénarios de projets et le scénario de référence et obtenu notamment à partir des données du CNR (Comité National Routier). Les données ont été évaluées à partir du logiciel de calcul d'itinéraires et de coût des poids lourds (PTV mapandguide) au prorata de la capacité d'entreposage des différentes mûrisseries du groupe desservies par Port-Vendres.

A défaut d'estimation précise de la nationalité des entreprises de transport, la desserte des mûrisseries est réputée réalisée à 50% par des entreprises françaises.

6.4.2.3 Les concessionnaires d'autoroutes routiers (TRM)

De la même manière, le différentiel de kms parcourus a un impact sur les concessions routières qui dégageront plus ou moins de recettes péages selon les cas. Seuls les péages des concessions autoroutières en France sont retenus dans l'évaluation conformément aux dispositions de l'instruction cadre qui ne valorisent que les avantages des acteurs nationaux. Les données ont été évaluées à partir du logiciel de calcul d'itinéraires et de coût des poids lourds (PTV mapandguide) au prorata de la capacité d'entreposage des différentes mûrisseries du groupe desservies par Port-Vendres.

Le différentiel d'EBE est calculé à partir des chiffres clés du transport 2019 du Commissariat général au développement durable (CGDD).

6.4.2.4 Les auxiliaires de marchandises

6.4.2.4.1 Transit fruits

Le chiffre d'affaires de de l'établissement de transit fruit à Port-Vendres a été estimé à 45% du chiffre d'affaires de l'entreprise correspondant au prorata des flux générés par la ligne Sud. En situation de référence avec le port de Barcelone comme port de destination, il est considéré que 50% de l'activité actuelle de transit Fruits serait déportée à Barcelone et que 50% resterait dans le giron de Transit Fruit Marseille.

6.4.2.4.2 La manutention

En situation de référence, la manutention serait assurée par un manutentionnaire du port de Barcelone. Ainsi, par différentiel entre le scénario de projet – Etape 1 et le scénario de référence, le chiffre d'affaires actuel et l'EBE de CLTM sont valorisés à 100%. Les données sont issues des comptes publiés par CLTM et ramenées à la tonne manutentionnée.

6.4.2.5 Les auxiliaires de navires

De même que pour la manutention, les services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage) sont valorisés par différentiel entre le SP-Etape 1 et le SR à 100%. Les hypothèses retenues sont les suivantes :

Services aux navires - CA / escale des navires de la CF	10000	€
Agents maritimes – CA / escale	1000	€
Hypp EBE/CA	20%	

6.4.2.6 Les armateurs

Les avantages armateurs ont été établis en valorisant le différentiel de coût de transport entre une nouvelle organisation logistique 100% conteneurs avec des navires plus grands et la logistique actuelle avec des navires reefers conventionnels.

Les principales hypothèses retenues sont les suivantes. Elles ont été établies sur la base de l'expertise du consultant et de son réseau d'acteurs du shipping.

		Navire PC	Navire Reefer
Durée service (j)	30		
taux conversion USD/EUROS	0,89		
Jeux conteneurs	3,5		
CARACTERISTIQUES NAVIRES			
Nb prises reefer (40')		400	170
TEU dry + reefer		1 678	552
Teu dry		878	212
TPL		22 300	12 944
TPL conteneurs reefer		9600	4080
TPL dry		12 700	8 864
Equivalent 20' dry capacity		977	682
Tonnage / TEU DRY		13	
TOTAL RECETTES			
% conteneurs pleins dry à la descente	Taux nominal	65%	100%
Taux de fret 20' dry à la descente (Med - AFO) en €		800	800
Taux de fret 20' dry à la descente (Med - AFO) en € - par service		508 000	545 477
Taux de fret 20' dry à la descente (Med - AFO) à l'année en €		26 416 000	28 364 800
Taux de fret 40' reefer à la montée (AFO-Med) en €		3000	3000
Taux de fret 40' reefer à la montée (AFO-Med) en € - par service		1 200 000	510 000
Taux de fret 40' reefer à la montée (AFO-Med) à l'année en €		62 400 000	26 520 000
Total recettes - en €/service		1 708 000	1 055 477
COUTS AFFRETEMENT			
Taux affrètement (\$ /jour)		8 000	8 500
Coût fret conteneur reefer (21,5\$/ 40')		17 500	7 438
Coût fret conteneur dry (5\$ / 40')		7 683	1 855
Total (\$/j)		33 183	17 793
Total (\$/service)		995 475	533 775
Total (\$/an)		51 764 700	27 756 300
Total (€/an)		46 070 583	24 703 107
<i>NB: Nb jeux conteneurs = 3,5 / cout fret conteneur reefer 12,5\$ /jour</i>			
COUTS EXPLOITATION NAVIRES			
Soutage navire (€/service)	500	267 000	267 000
Coût portuaire (+30% cout navire + soutes) - €/service	30%	378 743	240 233
TOTAL COUT EXPLOITATION NAVIRE			
Cout d'exploitation / service (€)		1 641 218	1 041 008
DIFFERENTIEL RECETTES – CHARGES			
Différentiel par service		66 783	14 469
Taux marge		4%	1%
Différentiel par an		3 472 690	752 410

6.4.2.7 Le concessionnaire portuaire

L'évaluation du différentiel de chiffre d'affaires et d'EBE du concessionnaire entre la SP-Etape 1 et le SR ont été estimés à partir des comptes d'exploitation actuels et de l'application du cahier des taxes en vigueur.

6.4.2.8 Le bilan de la puissance publique

Le bilan de la puissance publique s'obtient par application de la TVA sur les investissements ainsi que sur les recettes de l'impôt sur les sociétés dont l'assiette d'application, recommandée par l'instruction cadre, est l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises.

6.4.3 LES AVANTAGES PAR ACTEUR DU DIFFERENTIEL ENTRE LE SCENARIO DE PROJET – ETAPE 2 ET LE SCENARIO DE REFERENCE (SR)

Le champ de définition des avantages liés à l'étape 2 du projet est plus limité que pour l'étape 1 dans la mesure où le trafic commerce sera plus réduit du fait du départ de la Compagnie Fruitière. Les trafics commerce du scénario de référence diffèrent peu du scénario de projet – Etape 2 ce qui implique une limitation des effets sur les activités liées au TRM¹² (émissions de CO2 et de polluants, chiffre d'affaires des entreprises de transport, recettes des concessions autoroutières) comme pour l'étape 1.

A contrario, les effets de la libération des activités portuaires au niveau de l'Anse Gerbal pour permettre la mise en œuvre d'un projet urbain ne peuvent être évalués à ce stade, mais seront inévitablement générateurs de nouvelles richesses générées. Le bilan socio-économique du scénario de projet – Etape 2 présenté se trouve donc amputé d'avantages certains mais non monétarisables aujourd'hui faute d'études de projet et de programmation urbaine correspondant.

6.4.3.1 Les auxiliaires de marchandises (Manutentionnaire)

Les comptes d'exploitation prévisionnels ont été établis en fonction des prévisions d'activités et des données issues des comptes publiés par CLTM et ramenées à la tonne manutentionnée.

6.4.3.2 L'activité aquaculture

Le chiffre d'affaires et l'EBE générés par cette activité ont été estimés à partir de l'expertise des experts pêche du groupement et de ratios financiers obtenus auprès d'acteurs similaires.

6.4.3.3 L'activité de l'exploitant du port à sec

Le chiffre d'affaires et l'EBE générés par cette activité ont été estimés à partir d'un benchmark réalisé auprès de différents prestataires et de l'expertise de l'expert plaisance.

6.4.3.4 Le concessionnaire portuaire

L'évaluation du différentiel de chiffre d'affaires et d'EBE du concessionnaire entre le scénario de projet – Etape 2 et le SR ont été estimés à partir des comptes d'exploitation actuels et de l'application du cahier des taxes en vigueur.

¹² TRM : Transport routier de marchandises

6.4.3.5 Le bilan de la puissance publique

Le bilan de la puissance publique s'obtient par application de la TVA sur les investissements ainsi que sur les recettes de l'impôt sur les sociétés dont l'assiette d'application, recommandée par l'instruction cadre, est l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises.

6.4.4 SYNTHÈSE DES AVANTAGES ASSOCIÉS AUX SCÉNARIOS DE PROJET

AVANTAGES/COÛTS (Différentiel SP / SR)	ETAPE 1	ETAPE 2
1. Impacts d'une logistique de distribution des mûrissières depuis PV (Etape 1) vs Barcelone (Etape 2)	BILAN TIERS (T. de CO2 et polluants évitées ou générées)	NC
	BILAN TRM (Variation EBE entreprises du TRM)	NC
	BILAN CONCESSIONNAIRES ROUTIERS (Variation EBE péages)	NC
2. Variation EBE généré par l'évolution du trafic auprès des acteurs portuaires et maritimes	BILAN AUXILIAIRES DE MARCHANDISES (Manutentionnaire & transitaire)	
	BILAN AUXILIAIRES DE NAVIRES (Services aux navires)	
3. Variation EBE généré par le changement de logistique navires (PC vs REEFER)	BILAN ARMATEURS	NC
4. Variation EBE opérateur aquaculture	NC	BILAN OPERATEUR AQUACULTURE
5. Variation EBE opérateur port à sec	BILAN OPERATEUR PORT A SEC	
6. Variation EBE concessionnaire portuaire	BILAN CONCESSIONNAIRE PORTUAIRE	
7. Valorisation TVA Investissement + Impôts / sociétés des acteurs portuaires et maritimes établis en France (Armateurs non concerné)	BILAN PUISSANCE PUBLIQUE	

Figure 14 : Présentation des avantages du bilan socio-économique par scénario de projet

6.5 LES RESULTATS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

L'évaluation socio-économique repose sur l'évaluation du scénario de projet

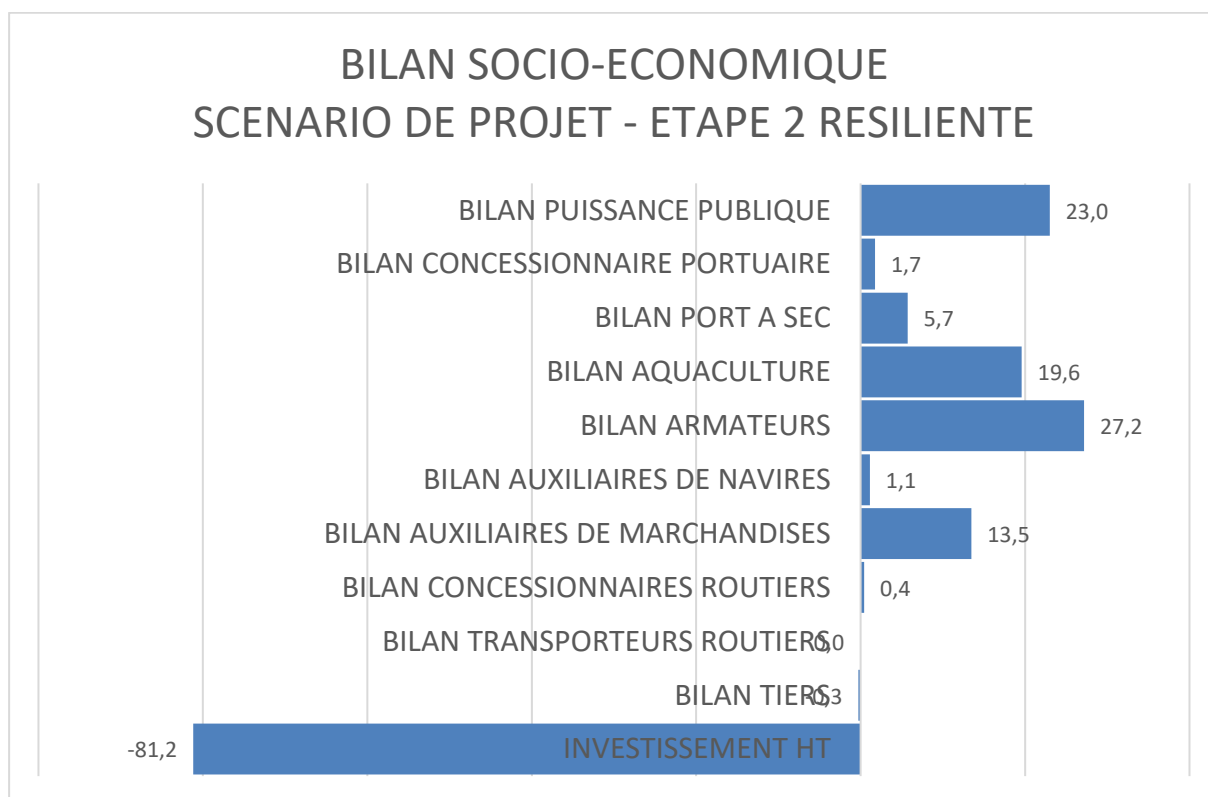
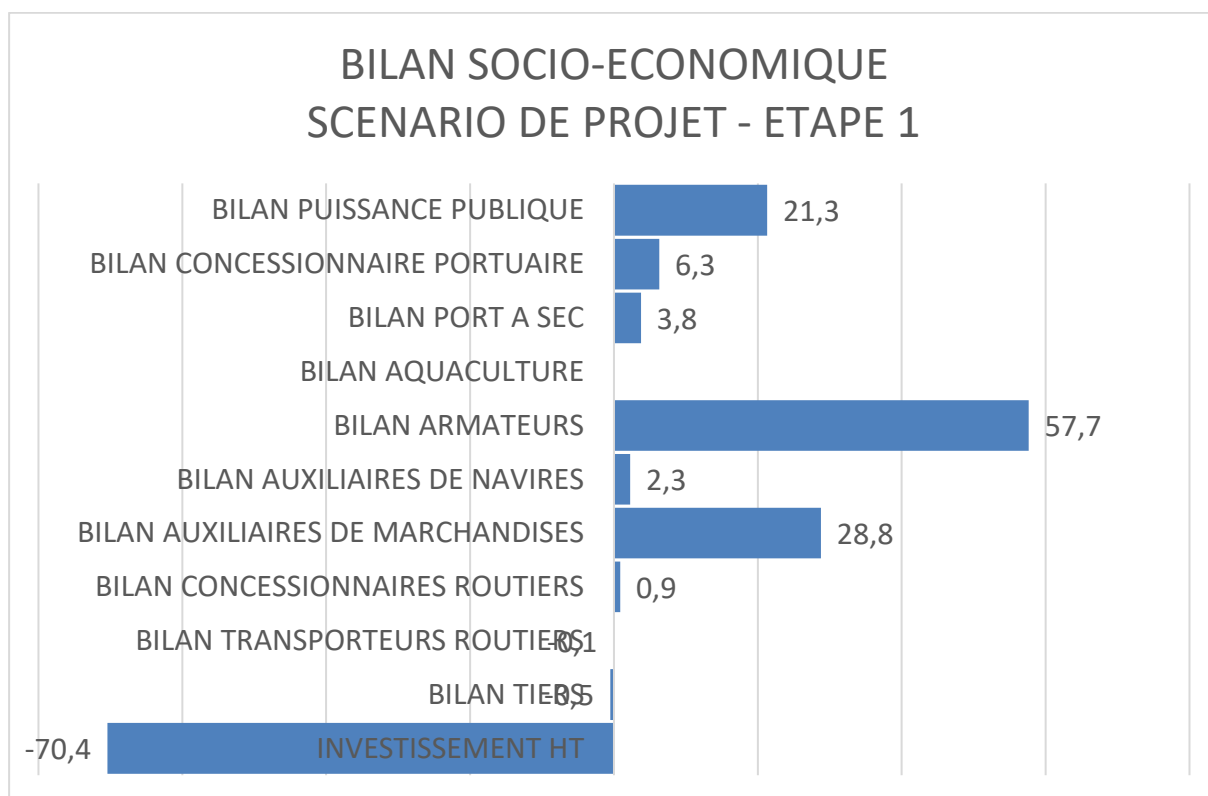
- Le scénario de projet présenté pour l'étape 1 ;
- Le scénario de projet présenté pour l'étape 2.

Pour permettre d'évaluer ce scénario sur une période de 50 ans, il a été considéré que la Compagnie Fruitière resterait implantée sur le port pendant 15 ans et qu'à l'issue de cette période, le développement et les aménagements du port s'articuleraient avec les activités définies pour l'étape 2 du projet (Diminution de l'activité commerce, développement des activités aquaculture, port à sec et aire technique au niveau du quai de la presqu'île, développement du nautisme, etc.).

(Différentiel Coûts / avantages entre le scénario de projet et le scénario de référence)		SCENARIO DE PROJET "SMART PORT HQE DU FUTUR"	
		Etape 1 50 ans	Etape 2 15 ans Etape 1 35 ans etape 2
Période d'évaluation		BILAN en M€	
0	INVESTISSEMENT HT	-70,4	-81,2
	Zone commerce	-40,4	-48,7
	Anse Gerbal pôle technique / port à sec / zone pêche	-3,7	-3,7
	Zone plaisance	0,0	0,0
	Dragage	-10,0	-10,0
	Coût opportunité fonds publics	-16,2	-18,7
1	BILAN TIERS	-0,5	-0,3
	Effet de serre (valorisation t. CO2 supplémentaires / évitées)	-0,4	-0,2
	Pollution (valorisation polluants supplémentaires / évités)	-0,1	-0,1
2	BILAN TRANSPORTEURS ROUTIERS	-0,1	0,0
	EBE	-0,1	0,0
3	BILAN CONCESSIONNAIRES ROUTIERS	0,9	0,4
	EBE	0,9	0,4
4	BILAN AUXILIAIRES DE MARCHANDISES	28,8	13,5
	EBE manutentionnaire	23,3	13,5
	EBE transitaire (maintien de 50% activité en France)	5,5	2,8
5	BILAN AUXILIAIRES DE NAVIRES	2,3	1,1
	EBE	2,3	1,1
6	BILAN ARMATEURS	57,7	27,2
	Avantage économie d'échelle	57,7	27,2
7	BILAN AQUACULTURE		19,6
	EBE opérateur économique		19,6
8	BILAN PORT A SEC	3,8	5,7
	EBE opérateur économique	3,8	5,7
9	BILAN CONCESSIONNAIRE PORTUAIRE	6,3	1,7
	EBE	6,3	1,7
10	BILAN PUISSANCE PUBLIQUE	21,3	23,0
	Impôt s/société (25% à partir de 2022 - base EBE)	10,5	10,5
	TVA s/Investissement	10,8	12,5
	VAN (4%)	49,9	10,8
	TRI	9,4%	5,6%

Le bilan socio-économique du projet en considérant un développement pérenne des activités commerce sur 50 ans est nettement favorable avec une VAN estimée à près de 50 M€ et un TRI estimé de l'ordre de 9,4%. L'évaluation du bilan socio-économique du projet considérant un maintien de la CF pendant

15 ans, suivi d'une réorientation du développement du port vers d'autres activités, génère une VAN de 10,8 M€ pour un TRI de 5,6%.



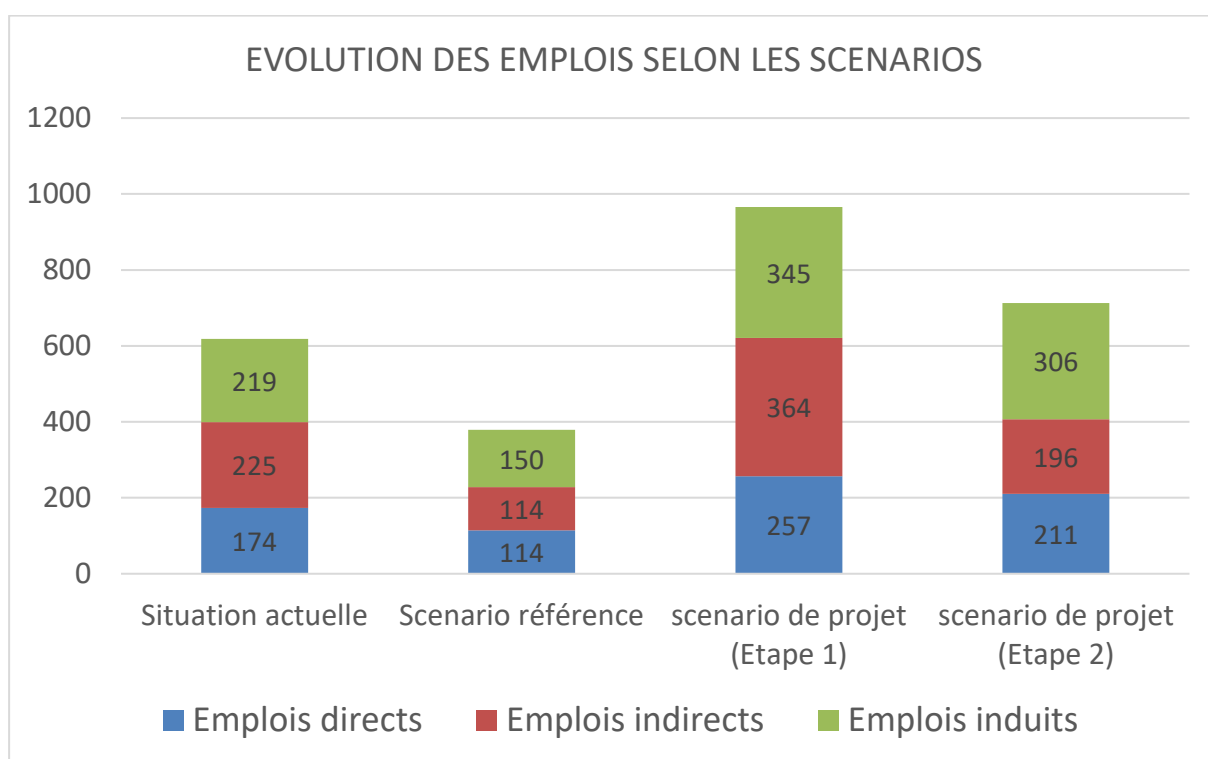
7.IMPACT DU SCENARIO DE PROJET

7.1 IMPACT EN TERMES D'EMPLOIS

La phase 1 de l'étude avait permis d'identifier les emplois actuellement générés par les activités portuaires à Port-Vendres avec près de 620 emplois dont 75% générés par l'activité commerce.

Le scenario de projet a été décliné sur cette base en nombre d'emplois au prorata du niveau d'activités et à partir de données de référence par filière pour les nouvelles activités.

Ainsi, sur la base des niveaux de trafics et d'activités de 2040, le nombre d'emplois en scenario de référence tomberait à près de 380 emplois contre 910 emplois pour le scenario de projet – Etape 1 près de 630 emplois pour le scenario de projet – Etape 2, soit pour ce dernier un niveau équivalent à celui d'aujourd'hui et pour lequel la perte des emplois de commerce serait compensée par les emplois liés à l'aquaculture.



Le tableau ci-après détaille les emplois par secteur.

	Situation actuelle	Situation 2040		
		SR	SP (étape 1)	SP (étape 2)
Emplois directs	174	114	243	190
Commerce	111	49	174	56
Croisière	8	11	11	15
Plaisance	17	17	20	22
Pêche/Aquaculture	38	38	38	98
Plongée	0	0	0	0
Emplois indirects	225	114	340	159
Commerce	200	87	313	100
Croisière	1	2	2	3
Plaisance	1	1	1	2
Pêche/Aquaculture	14	14	14	44
Plongée	10	10	10	10
Emplois induits	219	150	326	277
Commerce	155	68	243	78
Croisière	17	35	35	62
Plaisance	1	1	1	2
Pêche/Aquaculture	46	46	46	136
Plongée	0	0	0	0
Total emplois	618	379	909	627
Commerce	466	204	730	234
Croisière	26	48	48	80
Plaisance	18	18	22	25
Pêche/Aquaculture	98	98	98	278
Plongée	10	10	10	10

7.2 IMPACT SUR L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DE LA CONCESSION

7.2.1 SITUATION ACTUELLE

COMMERCE (Moy. 2016-2018)		PLAISANCE (Moy. 2016-2018)		PECHE (2017)	
TOTAL RECETTES	1 403 874	TOTAL RECETTES	621 737	TOTAL RECETTES	138 195
DPN	313 929	TAXE AMARRAGE ANNEE	363 157	REDEV.PORT PECHE	0
DPM	233 267	TAXE AMARRAGE SAISON	90 518	TAXE USAGE CRIEE	-106
RED. PAX & VEH.	17 478	TAXE AMARRAGE MOIS	2 833	REDEVANCES DOMANIALES	36 354
AMARRAGE EAU ENERGIE	115 176	TAXE AMARRAGE PASSAGE	94 778	AMARAGE EAU ENERGIE	9 376
TERRE-PLEIN & HANGAR	341 571	VENTE DE CARBURANT	5 667	TERRE PLEIN	42 778
STATIONNEMENT PARC CONTENEUR		ENERGIE EAU	0	MATERIEL ENGIN ROULEV	24 748
RED. DOMANIALES	69 148	AUTRES VENTES	64 775	PESAGE	-308
AUTRES PROD. & CHARGES	313 305	TRANSFERTS DE CHARGES	9	AUTRES	25 352
		AUTRES	5 871		
TOTAL CHARGES EXPL. HORS DAP	-1 097 191	TOTAL CHARGES EXPL. HORS DAP	-532 936	TOTAL CHARGES EXPL. HORS DAP	-225 518
(Achats, CH. externes, Impôts et taxes, Personnel)		(Achats, CH. externes, Impôts et taxes, Personnel)		(Achats, CH. externes, Impôts et taxes, Personnel)	
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	306 683	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	88 801	EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	-87 323

7.2.2 SITUATION DE PROJET DE L'ACTIVITE COMMERCE

	SITUATION ACTUELLE (Moy. 2016- 2018)	SCENARIO REFERENCE 2040	SCENARIO PROJET (ETAPE 1) 2040	SCENARIO PROJET (ETAPE 2) 2040
TOTAL RECETTES	1 403 874	650 193	2 778 975	1 323 523
DPN	313 929	146 612	697 177	382 959
DPM	233 267	86 516	394 014	131 680
RED. PAX & VEH.	17 478	36 942	104 639	192 086
AMARRAGE EAU ENERGIE	115 176	58 017	275 886	151 197
TERRE-PLEIN & HANGAR	341 571	97 878	294 912	71 878
STATIONNEMENT PAR CONTENEUR		61 789	272 376	61 789
RED. DOMANIALES	69 148	28 000	80 500	80 500
AUTRES PROD. & CHARGES	313 305	134 439	659 472	251 433
TOTAL CHARGES EXPL. HORS DAP	-1 097 191	-500 633	-2 243 149	-1 244 101
Achats, Ch. externes, Impôts et taxes, Personnel	-1 097 191	-464 768	-1 986 457	-946 076
Entretien maintenance nouveaux investissements		-35 865	-256 692	-298 025
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	306 683	149 559	535 826	79 422

8. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

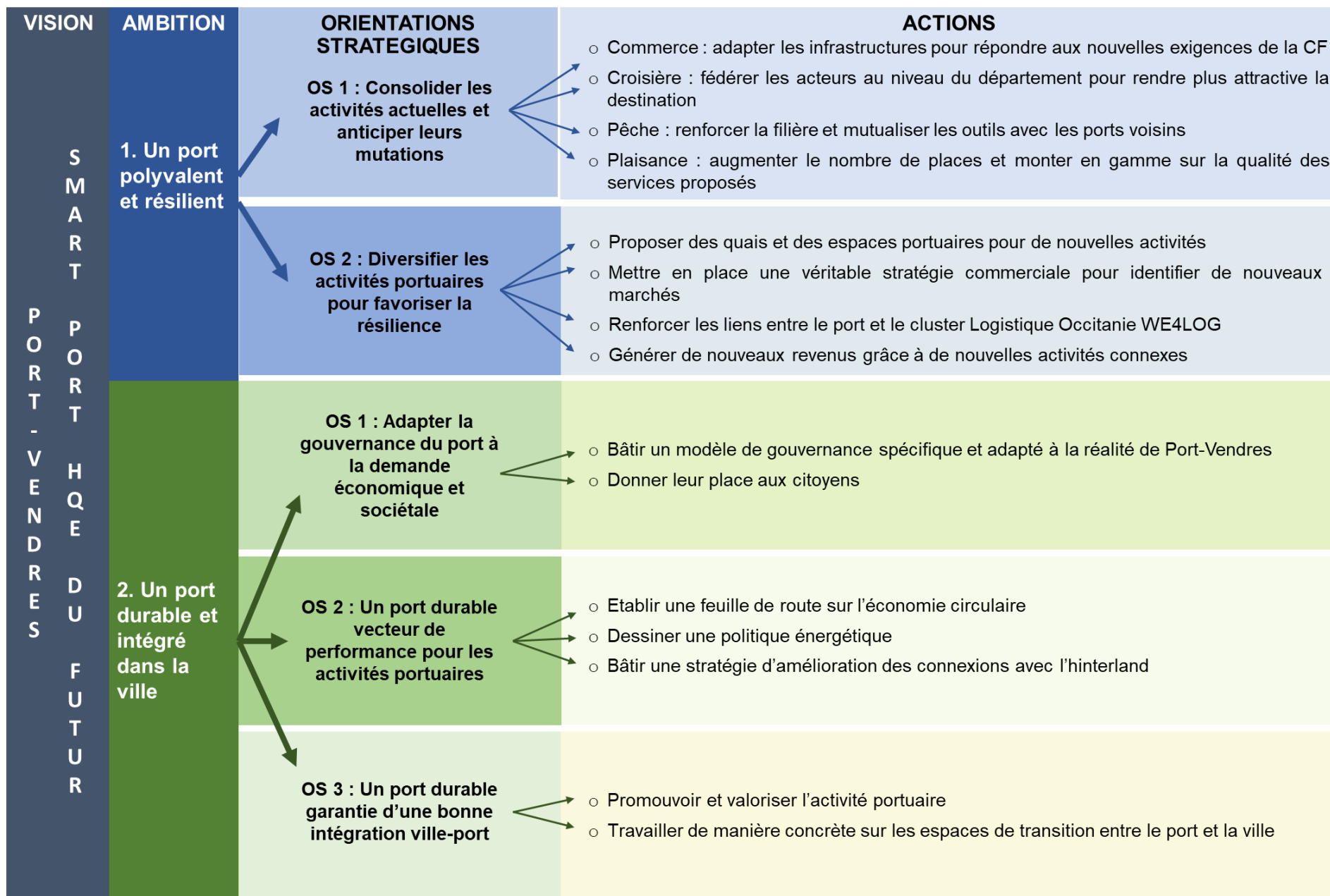
Le plan stratégique correspondant à la mise en œuvre du scénario de projet est décliné en 4 niveaux, comme présenté de manière schématique en page suivante.

En 2040, les acteurs portuaires affichent une vision commune pour le port de Port-Vendres : **faire du port de Port-Vendres un « smart port HQE du futur ».**

Afin de se donner le maximum de chances d'atteindre cette vision partagée, le plan stratégique est structuré en deux grandes parties, correspondant chacune à une ambition, déclinée en orientations stratégiques :

- Ambition 1 : Un port polyvalent et résilient
 - Consolider les activités actuelles et anticiper leurs mutations
 - Diversifier les activités portuaires pour favoriser la résilience
- Ambition 2 : Un port durable et intégré dans la ville
 - Un port durable vecteur de performance pour les activités portuaires
 - Un port durable, garantie d'une bonne intégration ville-port

Chaque orientation stratégique est enfin déclinée en actions que les acteurs se devront de préciser et hiérarchiser.



8.1 AMBITION 1 : UN PORT POLYVALENT ET RESILIENT

En 2040, le port de Port-Vendres conforte sa place de port polyvalent. Il est parvenu à maintenir ses principales activités et à diversifier ses trafics grâce à la mise en œuvre d'un programme d'aménagement répondant aux attentes des acteurs, à une démarche commerciale proactive et la recherche de nouvelles ressources.

Les mutations en cours au sein des différentes filières économiques et la massification des échanges, à travers notamment la construction de navires toujours plus grands, augmentent la compétition entre les ports. Afin de rester dans la course et demeurer compétitif, deux options complémentaires se présentent pour les ports :

- S'adapter, augmenter leurs capacités dans une certaine limite (tirants d'eau, surfaces de terre-pleins...), proposer des services plus performants (cadences de manutention, traçabilité des marchandises...).
- S'orienter vers une spécialisation qui permette de se distinguer.

Un port comme Port-Vendres, fortement contraint par son environnement géographique, est directement soumis à cette compétition et à cette polarisation des flux avec d'une part, le port de Barcelone et, d'autre part, potentiellement les autres ports d'Occitanie (Port-la-Nouvelle et son projet de grand port et Sète).

L'intérêt pour Port-Vendres est de poursuivre et d'accentuer sa carte de port polyvalent qui a fait sa force depuis de nombreuses années. Mais cet axe stratégique ne peut être envisageable qu'à la condition d'être compétitif sur l'ensemble des segments d'activités.

Les fondements de cette ambition reposent sur sa capacité à offrir des espaces fonctionnels permettant de répondre aux demandes d'implantation de nouvelles filières tout en améliorant son attractivité pour les filières déjà en place.

UN CONTEXTE DE REORIENTATION STRATEGIQUE DE L'ORGANISATION LOGISTIQUE DE LA COMPAGNIE FRUITIERE

La Compagnie Fruitière est aujourd'hui l'acteur principal du port. Ses trafics (286 500 tonnes en 2019) représentent 99% des tonnages manutentionnés à Port-Vendres. Plusieurs échanges ont eu lieu avec le Vice-Président Logistique de la société dont le dernier en juin 2020 qui a permis de reconfirmer un certain nombre d'éléments qui avaient d'ores et déjà été identifiés dans la phase diagnostic de l'étude :

- Les besoins de la CF évoluent et sont liés à :
 - L'augmentation des volumes de production suite au développement continu des plantations en Afrique,
 - La poursuite en parallèle du développement du réseau des mûrissières en Europe,
 - La nécessité de renouveler la flotte des navires pour pouvoir réaliser des économies d'échelle avec d'une part, des navires de plus grande taille et plus rapides et, d'autre part, une réorganisation de la logistique maritime à court terme (ligne Nord en 2022 et ligne sud en 2023) vers des navires grées porte-conteneurs (100% avec 400 prises reefer) dans un contexte de vieillissement et de raréfaction de l'offre de navires reefer sur le marché,
 - Une nécessaire cohérence de la chaîne logistique globale avec la mise en service du nouveau terminal conteneurs de la CF à Abidjan.
- L'évolution des besoins de la CF impacteront les ports de destination qui devront offrir :
 - Des capacités nautiques suffisantes (9m de tirant d'eau à court terme et 9,50 à 10 m à moyen et long terme)

- Des conditions opérationnelles efficaces de traitement des conteneurs en bord à quai et sur le terminal, qui devra être équipé d'un entrepôt cross-docking (entrepôts longs et fins permettant la constitution rapide des lots et dans lesquels les palettes ne transitent que quelques heures) rompant avec la logistique actuelle d'entreposage des palettes pendant plusieurs jours en magasins bord à quai.
- La Compagnie Fruitière reste attachée à Port-Vendres en raison de la qualité de service offerte par les acteurs portuaires, de la proximité de l'écosystème offert par le marché St-Charles (transporteurs spécialisés...) et de la position barycentrique du port pour la desserte du réseau des mûrseries.

SANS PROJET DEZOUMS, UNE IMPOSSIBILITE DE REpondre AUX NOUVELLES EXIGENCES

Le port est aujourd'hui très contraint, avec des tirants d'eau limités, un seul poste à quai dédié au commerce et des terre-pleins très réduits, occupés en grande partie par des entrepôts frigorifiques qui ne seront plus adaptés à la nouvelle orientation logistique de la Compagnie Fruitière.

Sans adaptation des infrastructures et des équipements (amélioration conditions d'accessibilité, optimisation des capacités de stockage sur site, ...), et sans requalification du quai Dezoums, il faudra donc s'attendre au départ de la Compagnie Fruitière à brève échéance, car elle ne trouvera plus les conditions opérationnelles indispensables à son expansion.

Un départ de la Compagnie Fruitière serait très pénalisant pour l'ensemble des activités portuaires à Port-Vendres (croisière, yachting...) en raison de la baisse drastique du nombre de navires à opérer. Cette situation impacterait profondément la rentabilité des opérateurs et autres acteurs (pilotage, remorquage, douanes, services phytosanitaires...) qui seraient moins enclins à garantir une présence opérationnelle telle qu'on la connaît aujourd'hui. Ces fonctions essentielles à l'accueil des navires seraient donc vouées à être délocalisées faute de rentabilité économique ce qui impacterait fortement sur le long terme l'attractivité du port et réduirait considérablement sa capacité à recouvrer une activité portuaire commerciale.

Un effondrement de l'activité fret serait aussi synonyme d'une diminution importante des emplois. Le port génère aujourd'hui 620 emplois dont 75% liés à l'activité commerce. Les simulations montrent que le défaut de mise en service du projet ferait perdre 240 emplois tandis que sa réalisation permettrait de viser raisonnablement à l'horizon 20 ans près de 300 emplois supplémentaires, soit 910 emplois.

Cette considération n'est pas anodine pour un territoire déjà fragilisé par la baisse démographique et un taux de chômage important.

LE PROJET DEZOUMS, OPPORTUNITE POUR UNE DIVERSIFICATION

Le projet de requalification du quai Dezoums, qui intègre diverses composantes (amélioration des conditions nautiques, aménagement de nouveaux terre-pleins et adaptation des terre-pleins existants), est à la fois un outil indispensable au maintien de l'activité de la Compagnie Fruitière en améliorant les conditions opérationnelles d'exploitation et en lui permettant de se projeter à long terme (l'ensemble des surfaces de terre-pleins pourraient être utilisés pour les trafics de la société), mais surtout la condition nécessaire à la diversification des trafics et des activités.

Ces nouvelles activités permettront d'améliorer la rentabilité du projet grâce aux nouvelles recettes qui pourraient être générées et également de sécuriser le modèle économique du port en limitant la dépendance à un opérateur principal et donc d'en diminuer les risques associés.

La requalification du quai Dezoums permettrait également une plus grande souplesse dans la gestion des activités portuaires, notamment pendant la phase travaux de réaménagement des terre-pleins existants en un terminal à conteneurs.

La réalisation de cette première ambition repose sur deux orientations stratégiques (OS), au sein desquelles quelques pistes d'actions peuvent être identifiées :

- **OS 1 : Consolider les activités actuelles et anticiper leurs mutations**

- Commerce : adapter les infrastructures pour répondre aux nouvelles exigences de la CF. Les aménagements portuaires envisagés donnent la possibilité au port de se renouveler avec l'aménagement d'un terminal à conteneurs en rupture avec l'organisation logistique actuelle permettant de répondre aux attentes des opérateurs,
- Croisière : fédérer les acteurs au niveau du département pour rendre plus attractive la destination
- Pêche : renforcer la filière et mutualiser les outils avec les ports voisins
- Plaisance : augmenter le nombre de places et monter en gamme sur la qualité des services proposés

- **OS 2 : Diversifier les activités portuaires pour favoriser la résilience**

- Proposer des quais et des espaces portuaires pour de nouvelles activités
- Mettre en place une véritable stratégie commerciale pour identifier de nouveaux marchés
- Renforcer les liens entre le port et le cluster Logistique Occitanie WE4LOG
- Générer de nouveaux revenus grâce à de nouvelles activités connexes

8.2 AMBITION 2 : UN PORT DURABLE ET INTEGRE DANS LA VILLE

En 2040, le port de Port-Vendres a réussi à adapter son mode de gouvernance afin de s'intégrer pleinement dans le contexte dans lequel il s'inscrit : la prise en compte de l'environnement naturel, social et économique. Le développement durable est au cœur des préoccupations pour faire avancer le port dans une dynamique positive pour tout le territoire.

Face aux mutations des différentes filières économiques et face aux exigences toujours grandissantes des citoyens vis-à-vis des activités économiques, les ports ne peuvent plus se contenter de fonctionner comme avant. Le fait de proposer des infrastructures et des services pour accueillir des navires et traiter des marchandises ou accueillir des passagers n'est plus le seul critère qui compte en termes d'attractivité.

Les utilisateurs d'un port sont de plus en plus sensibles aux critères environnementaux, bien que le critère ne soit pas celui qui oriente les principales décisions. Les ports s'engagent les uns après les autres dans des démarches vertueuses de prise en compte de l'environnement et d'amélioration de l'interface ville-port, avec pour objectif de limiter l'impact des activités maritimes et portuaires mais également de renouveler une image d'activité industrielle bien souvent dégradée. La concurrence portuaire se jouera également sur ce critère-là dans les prochaines années.

Mais cette problématique environnementale ne doit pas éclipser la problématique sociale. Les citoyens et acteurs d'un territoire veulent être associés aux prises de décision. Ainsi le sujet de la gouvernance et de la participation de toutes les parties prenantes au processus de décision est un sujet à prendre en compte dans la démarche stratégique.

Port-Vendres, poumon économique important des Pyrénées-Orientales, se doit d'évoluer pour assurer sa transition vers un nouveau modèle portuaire respectueux des spécificités locales et qui reposera sur un mix d'anticipation, d'innovation et de collaboration entre les acteurs. A défaut, les activités portuaires seront de manière presque certaine amenées à décliner.

Cette seconde ambition est déclinée à travers 3 orientations stratégiques (OS), au sein desquelles quelques pistes d'actions peuvent être identifiées :

- **OS 1 : Adapter la gouvernance du port à la demande économique et sociétale**
 - Bâtir un modèle spécifique et adapté à la réalité de Port-Vendres
 - Donner leur place aux citoyens
- **OS 2 : Un port durable vecteur de performance pour les activités portuaires**
 - Etablir une feuille de route sur l'économie circulaire
 - Dessiner une politique énergétique
 - Bâtir une stratégie d'amélioration des connexions avec l'hinterland
- **OS 3 : Un port durable garantie d'une bonne intégration ville-port**
 - Promouvoir et valoriser l'activité portuaire
 - Travailler de manière concrète sur les espaces de transition entre le port et la ville

9. ANNEXES

9.1 ANNEXE 1 : LISTE DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRES SUSCEPTIBLES D'ESCALER SUR LES PORTS DE LA CÔTE VERMEILLE

Ce sont 121 paquebots d'une longueur allant jusqu'à 155 mètres de longueur qui sont actuellement en exploitation et 20 autres qui sont en commande. Une partie seulement de ces paquebots croise en Méditerranée occidentale une partie de l'année et est donc susceptible d'escaler sur Port-Vendres. Seuls quarante-trois de ces paquebots en exploitation sont susceptibles d'escaler sur les ports de la Côte Vermeille :

- CroisiEurope : le paquebot côtier La Belle de l'Adriatique qui opère toute l'année en Méditerranée,
- Crystal Cruises : Le paquebots Crystal Esprit,
- FTI Cruises : Le paquebot Berlin,
- Grand Circle Corporation : Les paquebots côtiers Athena, Arethusa, Arthemis et les paquebots expédition Clio et Corinthian,
- Mystic Cruises & Nicko Cruises : Le paquebot World Explorer,
- Noble Caledonia : Le paquebot côtier Princess Eleganza et les paquebots expédition Caledonian Sky, Hebridean Sky, Island Sky et Serenissima,
- Plantour & Partners : Le paquebot Hamburg,
- Ponant : Les paquebots expédition L'Austral, Le Boreal, Le Bougainville, Le Champlain, le Dumont d'Urville, Le Laperouse, Le Lyrial, Le Ponant et Le Soleal ainsi que le voilier Le Ponant.
- Sea Cloud Cruises : Les voiliers Sea Cloud et Sea Cloud II,
- Seadream Yacht Club : Les paquebots Seadream I et Seadream II,
- Star Clippers : Les trois voiliers Royal Clipper, Star Clipper et Star Flyer,
- Variety Cruises : Le paquebot Harmony V,
- Voyages of Antiquity : Le paquebot Aegean Odyssey,
- Et Windstar Cruises : Les voiliers Wind Spirit et Wind Star

Et les paquebots en commande :

- Le World Voyager et le World Navigator pour la compagnie Mystic Cruises,
- Le Bellot pour la compagnie Ponant,
- Et le voilier Sea Cloud Spirit pour la compagnie Sea Cloud Cruises.

Et 163 paquebots en exploitation ont une capacité inférieure à 750 lits bas et 37 paquebots sont en commande. Compte tenu des zones de navigation actuelles de ces paquebots soixante-treize d'entre eux sont susceptibles d'escaler sur les ports de la Côte Vermeille.

- Azamara Club Cruises : Les paquebots Azamara Journey, Azamara Pursuit, Azamara Quest et Azamara,

- Club Méditerranée : Le paquebots Club Med 2,
- CroisiEurope : le paquebot côtier La Belle de l'Adriatique qui opère toute l'année en Méditerranée,
- Croisière Maritime & Voyages : Les paquebots Astor et Astoria,
- Crystal Cruises : Le paquebots Crystal Esprit,
- FTI Cruises : Le paquebot Berlin,
- Grand Circle Corporation : Les paquebots côtiers Athena, Arethusa, Arthemis et les paquebots expédition Clio et Corinthian,
- Hapag-Loyd Cruises : Les paquebots Europa et Europa 2,
- Mystic Cruises & Nicko Cruises : Le paquebot World Explorer,
- Noble Caledonia : Le paquebot côtier Princess Eleganza et les paquebots expédition Caledonian Sky, Hebridean Sky, Island Sky et Serenissima,
- Oceania : Les paquebots : Insignia, Nautica, Regatta et Sirena,
- Passat Kreuzfahrten : Le paquebot Delphin,
- Phoenix Seereisen GmbH : Les paquebots Amadea et Deutschland,
- Plantour & Partners : Le paquebot Hamburg,
- Ponant : Les paquebots expédition L'Austral, Le Boreal, Le Bougainville, Le Champlain, le Dumont d'Urville, Le Laperouse, Le Lyrial, Le Ponant et Le Soleal ainsi que le voilier Le Ponant.
- Princess Cruises : Le paquebot Pacific Princess,
- Regent Seven Seas Cruises : Les paquebots Seven Seas Explorer, Seven Seas Mariner, Seven Seas Navigator et Seven Seas Voyager,
- ResidenSea : Le paquebots The World,
- Scenic Cruises : Le paquebot expédition Scenic Eclipse,
- Seabourn : Les paquebots Seabourn Encore, Seabourn Odyssey, Seabourn Ovation, Seabourn Quest et Seabourn Sojourn,
- Sea Cloud Cruises : Les voiliers Sea Cloud et Sea Cloud II,
- Seadream Yacht Club : Les paquebots Seadream I et Seadream II,
- Silversea Cruises : Les paquebots Silver Muse, Silver Shadow, Silver Spirit, Silver Whisper et Silver Wind,
- Star Clippers : Les trois voiliers Royal Clipper, Star Clipper et Star Flyer,
- Variety Cruises : Le paquebot Harmony V,
- Voyages of Antiquity : Le paquebot Aegean Odyssey,
- Et Windstar Cruises : Les voiliers Wind Spirit et Wind Star

Et les paquebots en commande :

- Le Bellot pour la compagnie Ponant
- Le World Voyager et le World Navigator pour la compagnie Mystic Cruises,
- Le paquebot Evrima et ses deux « sister ships » pour Ritz Carlton Yacht Collection,

- Le Scenic Eclipse II pour la compagnie Scenic Cruises,
- Le Seabourn Venture pour la compagnie Seabourn,
- Le Silver Dawn et le Silver Moon pour la compagnie Silversea Cruises,
- Le Flying Clipper pour la compagnie Star Clippers,
- Et le voilier Sea Cloud Spirit pour la compagnie Sea Cloud Cruises,

9.2 ANNEXE 2 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU SITE DE PREGROSSISSEMENT DE FRONTIGNAN (LPDS FRONTIGNAN, ENQUETE PUBLIQUE)

Concept du projet	<p>Ferme modulaire composée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 grands bâtiments d'élevage de type industriel et de faible élévation • 2 bâtiments annexes • 3 plate-formes techniques non couvertes (pré-filtration, stockage oxygène, groupe électrogène avec réserve de fioul) <p>La construction s'effectuera en 2 phases, à terme il y aura 2 modules de 843 m² de surface au sol.</p>
Objectifs de production	<p>La capacité de production prévue à terme à partir de la 4^e année d'exploitation, pour les 2 unités de pré-grossissement est de 20 millions d'alevins pré-grossis de 2g à 10g (bar-daurade-maigre), soit une production annuelle de 160 tonnes.</p>
Implantation de l'installation	<p>Sur le lot 6 de 8685 m² du parc d'activités de la Zifmar, entre les mas alignés le long de la darse de la base conchylicole et l'entreprise de mareyage et poissonnerie de gros Médi-Pêche.</p> <p>Les bâtiments touchent la limite* sur son côté Ouest, à 55 m de l'enrochement de l'avant-port au sud, à 40 m de la limite* côté Est, à 10 m de la limite* côté Ouest et à 55 m de la limite* côté Nord.</p> <p><i>* limite parcellaire</i></p>
Intégration paysagère	<p>Les bâtiments sont complètement intégrés à l'environnement architectural local. La hauteur maximale par rapport au terrain aménagé sera de 5,56 m. Les bâtiments ne présentent aucune structure verticale saillante. Leur impact visuel est très faible quelle que soit l'orientation du regard. Le recul par rapport aux mitoyens respectera les règles du POS. Le terrain est arboré sur sa périphérie, avec des essences locales adaptées aux conditions climatiques de bord de mer (1 arbre pour 2 places de stationnement).</p>
Les locaux	<p>2 bâtiments d'élevage dit modules n° 1 et 2 de 843 m² utile, comprenant 12 bassins circulaires de 43 m³ (volume utile), une salle technique avec pompes, cuves tampons...constituant les équipements de traitement d'eau des bassins en circuit fermé (CF).</p>

	<p>1 local technique annexe de 173 m2 utile avec chaufferie, échangeurs, TGBT, stockage matériel...</p> <p>1 local social annexe de 124 m2 abritant bureaux, laboratoire, sanitaires, stockage produits...</p> <p>1 plate-forme de <u>tri des alevins</u> surélevées de 18 m2 en extrémité Sud des bâtiments d'élevage.</p> <p>17 places de parking seront installées dans l'enceinte de l'installation elles seront réservées au personnel et aux visiteurs professionnels (dont 2 pour les personnes à mobilité réduite)</p>
Accès au site	<p><u>Accès routier</u> :</p> <p>La surface non bâtie est insuffisante pour permettre un retournement des camions, en conséquence la disposition générale des bâtiments répond à une logique d'accès Nord-Sud pour les camions de livraison ou d'enlèvement de marchandises et d'alevins. Ces camions accèderont par un portail côté Nord et sortiront par celui situé côté Sud.</p>

9.3 ANNEXE 2 : PRESENTATION DETAILLEE DU SCENARIO 1

		SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE				
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement			
			H2	H3	H4	
Filières économiques du foreland	Import	Fruits et légumes Maghreb	<ul style="list-style-type: none"> Pas de relance de nouveaux services 	<ul style="list-style-type: none"> Prospection commerciale forte MAROC Qualité de l'offre de services (transit-time concurrentiel, ...). Trafic CONTENEURS : Nouveau service feeder avec le Maroc en contresaison (hebdomadaire) Saisonnalité : 6 mois 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite augmentation Production en ALGERIE et nouveaux débouchés export Prospection commerciale forte Nouvel intégrateur - importateur Fruits et légumes à Port-Vendres. TRAFIC RO-RO : Nouveau service roulier hebdomadaire (ROPAX-ferries) en contresaison en complément de trafics pax en haute saison Saisonnalité : toute l'année 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)
			Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> Temporalité : 2020-2023 Objectif 110 reefers 40' pleins / escale (déchargés) soit ~ 70 000 tonnes/an (~ 2800 reefers déchargés = 5600 EVP soit 215 EVP/escale) 	<ul style="list-style-type: none"> Temporalité : 2025-2030 Objectif 50 PL / escale (déchargés) en hiver et 20 PL en été soit 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 90 000 tonnes dont 5600 EVP (Maroc) et 1800 PL (Algérie)
		Fruits exotiques Compagnie Fruitière	<ul style="list-style-type: none"> Conteneurisation croissante, concentration des trafics sur les principaux ports, concurrence accrue d'autres ports AEL continue l'escale PV en desserte directe avec des porte-conteneurs 100% gréés Trafic 2018 import : 210 000 tonnes (dont ~ 7000 EVP). Equivalent 100% conteneurs 2018 import = 8400 40' (soit ~ 17 000 EVP) 	<ul style="list-style-type: none"> Arrêt escale PV 	<ul style="list-style-type: none"> Transbordement à Tanger AEL continue l'escale PV et passe en feeder 100% conteneur 	<ul style="list-style-type: none"> Transbordement à Tanger L'escale de PV passe en feeder 100% conteneur, géré par une autre compagnie Feeder avec un peu plus de capacité qu'un feeder dédié AEL
			<ul style="list-style-type: none"> Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : 260 000 t en 2040 (plantations CF) soit 10 400 conteneurs 40' (21 000 EVP)
	Autre fret	Pas d'activité	<ul style="list-style-type: none"> Complément de Fret du service feeder à Tanger (géré par AEL) Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 	<ul style="list-style-type: none"> Prospection commerciale plus forte de la part de l'armement feeder et capacité à trouver du fret supplémentaire à Tanger Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 		
			Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> 25 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 1800 EVP (34 EVP par escale) 	<ul style="list-style-type: none"> 50 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 3500 EVP (67 EVP par escale) 	
Export	Afrique Sub-Saharienne	<ul style="list-style-type: none"> Trafics existants Pas de trafics nouveaux supplémentaires 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, ...) Feeder AEL Objectif : 1 escale hebdomadaire saisonnalité : toute l'année 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, Valence...) Feeder autre compagnie Objectif : 1 escale hebdomadaire 	Aucun trafics	

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE					
H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement				
	H2	H3	H4		
		<ul style="list-style-type: none"> • saisonnalité : toute l'année 			
<ul style="list-style-type: none"> • Trafic ~ 40-50 000 t / an • soit ~ 2800 à 3500 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafic supplémentaire à H1 ~ 15-20 000 t / an soit ~ 1000 à 1500 EVP / an • Total trafics (H1 + H2) 55 à 70 000 t / an soit 3800 à 5000 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafic supplémentaire à H1 ~ 40-50 000 t / an soit ~ 2800 à 3500 EVP / an • Total trafics (H1+H3) 80 à 90 000 t / an soit 5600 à 7000 EVP / an 	Trafics = 0		
Maghreb	Pas de nouveaux trafics	<ul style="list-style-type: none"> • Trafics CONTENEURS (MAROC) • Fret : produits des IAA, agro-fournitures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafics RORO (ALGERIE) • Fret : produits des IAA, agro-fournitures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)	
	Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : compléter service fruits et légumes saisonnier à la descente • Saisonnalité : 6 mois • 1 escale hebdomadaire • Objectif : 20 conteneurs 40' / escale soit démarrage 12 000 tonnes / an (780 EVP/an) 	<ul style="list-style-type: none"> • Temporalité : 2025-2030 • Objectif 50 PL / escale (chargés) en hiver et 20 PL en été • soit démarrage 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 20 000 tonnes dont 780 EVP (Maroc) et 780 PL (Algérie)	
Roro (Fret roulant) hors filière F&L	Poursuite des trafics spot de la Corsica Linea (15 escales /an)				
	Trafic moyen = 430 véhicules / escale				
Ro-Ro (Ferries Pax)	Baléares	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> • Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif • Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif • Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) • Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif • Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) • Basse saison : 2 rotations/semaine (2 x 200 pax)
		Trafic = 0	6 500 pax + 2400 VL	15 200 pax + 5500 VL	17 400 pax + 6300 VL
	Maghreb (Algérie)	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> • Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) • Basse saison : 0 rotation 	<ul style="list-style-type: none"> • Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) • Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> • Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) • Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax)
		Trafic = 0	6 500 pax + 2 300 VL	14 300 pax + 5 100 VL	20 800 pax + 7 400 VL
Croisières	Aucune action entreprise - trafic stable	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une gouvernance commune aux 4 destinations de la Côte Vermeille + marketing joint à Sète. • Croissance du trafic à partir de 2022 	<ul style="list-style-type: none"> • Fort intérêt de la destination de croisière par des compagnies opérant des paquebots de taille et de capacité de 700 à 1 000 pax • Forte croissance du trafic 		
	10 à 20 escales et 4 à 6 000 croisiéristes par an	Objectif 50 escales de paquebots de petite capacité par an soit 15 à 20 000 pax par an	Objectif : 50 escales /an avec des paquebots de plus grande capacité soit 30 à 50 000 pax par an		
Pêche	<p>Une situation sans grande évolution à 10 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disparition du dernier chalutier • Maintien du point de débarque poisson bleu avec un outil surdimensionné dans l'espoir d'un retour rapide du bleu • Maintien des senneurs à quai • Maintien des petits métiers • Plan de gestion de l'effort de pêche • Collaboration PLN • Destruction de la criée et reconstruction pour tourner la page du 	<p>Disparition de la pêche à PV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effondrement de la ressource halieutique ET/OU • Contamination importante des écosystèmes (PCB, métaux lourds...) ET/OU • Volonté politique européenne d'un plan de régénération de la ressource 	<p>Retour de la ressource</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de la flottille de lampro ou senneurs si retour sardine • Développement d'une nouvelle ressource par modification de l'environnement (divers exemples existent) • Développement des apports par création d'une nouvelle technique ou zone de pêche : exemple de pêche dans les canyons • Redimensionnement des besoins de mise à terre / production de glace... 		

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE

		Hypothèses alternatives de développement			
H1 - Tendancielle		H2	H3	H4	
Filières économiques de l'hinterland		<p>passé. Investissements légers (cf. rapport final p.188-189)</p> <ul style="list-style-type: none"> Libération de l'espace pour d'autres activités <p>Projection plus incertaine à 20 ans car fortement liée aux évolutions de l'environnement et de sa capacité biotique. En gardant le même axe tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Retombées positives des restrictions de pêches 2020 – 2030 (Medfish4Ever) = Augmentation des populations de poissons blancs Amélioration de la productivité et de la rentabilité de l'activité PM Renouvellement de navires, diminution de l'âge moyen Augmentation de l'attractivité du métier = augmentation du nombre de PM, renouvellement Accueil potentiel de chalutiers du futur à PV <p>Impact : Augmentation de 20-30% de l'activité des petits métiers (environ 20 navires). Libération de 70% de la surface de la criée. Tous les quais ne sont plus nécessaires. Maintien de 1 ou 2 pour la débarque du bleu et l'avitaillement des navires (glace, gasoil...)</p>			
		Aucune activité d'aquaculture	Obtention de concessions en mer à proximité de PV. Possibilité d'implanter une ferme de 1000-2000 tonnes minimum, soit 50-100 cages.	Module d' écloserie et prégrossissement de poissons marins sur l'anse Gerbal.	Bien qu'idéal, la réalisation des 2 projets précédents risque d'être contraint sur le site de l'anse Gerbal (possibilité au chausse pied sur un volume de 800t de poissons élevés en mer pour 7-10 millions de juvéniles)
	Aquaculture	Impact : 0 ha	Impact : besoin de stockage à terre pour le matériel + aire de ramassage des filets + accueil minimum de 2-4 navires de 12m pour l'entretien les livraisons... (cf. note aquaculture QLB). Besoin espace 0,5ha. Emploi possible de 40-60p	Impact : besoin de pompage EDM + espace 0,5-1ha pour matériel et bâtiment de production Emploi 10-12 personnes pour une production de 10-15 millions de juvéniles de bar, daurade ou maigre. Nécessite l'accueil d'un navire vivier de livraison. (cf. note aquaculture QLB)	Impact : Cumul des deux premières cases. Besoin de la totalité de l'espace de l'anse Gerbal (1ha). Emploi possible 40 environ
	Plaisance	<ul style="list-style-type: none"> Période de transition avec érosion des schémas classiques de pratique (la propriété) et émergence de nouvelles formes de consommation du nautisme (location moderne, Boat-clubs ...). La date où le modèle 	<ul style="list-style-type: none"> Le marché du propriétaire reste sur les mêmes volumes voire augmente et les pratiques non-propriétaire se développent très franchement. Besoin de créer de nouvelles capacités 	A contrario, le modèle du propriétaire s'érode de manière très significative et les nouvelles formes de consommation ne parviennent pas à trouver leur marché. Compte tenu de sa forte attractivité, Port Vendres sera impacté en termes	

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE

H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement			
	H2	H3	H4	
<p>émergent va dépasser le modèle historique est encore difficile à définir, car conditionnée par l'évolution des modes de consommation en général.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enjeu n'est donc pas de créer des places nouvelles mais plutôt de fidéliser les clients actuels, d'en capter des nouveaux (et notamment des grandes unités compte tenu du tirant d'eau disponible) et d'accompagner le développement des nouvelles offres de pratique. A terme, le marché devrait connaître une augmentation du nombre de pratiquants mais pour un nombre de bateaux plus limité. • Mais les atouts de Port Vendres peuvent justifier un développement de capacités d'accueil, <u>avec le risque de vider les ports proches moins attractifs.</u> <p>Le potentiel de développement sera surtout conditionné par la possibilité de récupérer des espaces à flot et à terre en fonction de l'évolution des autres activités.</p>	<p>d'accueil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les effets d'un tel scénario sur le remplissage des ports voisins devra être soigneusement étudié. 	<p>de fréquentation bien après certains ports de la mission Racine.</p>		
<p>Le scénario de base peut prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un programme de montée en gamme significative de l'offre de services : aire de carénage, capitainerie, qualité d'accueil, outils d'interface client ... • Un port à sec de 150-300 places en fonction des espaces dispo, à proximité immédiate de l'eau et avec du haut niveau de services (Criée actuelle, ou sur espace commerce libéré) • La réorganisation des places à flot, rendue possible par la mise sur racks des petites unités • La création d'un espace dédié à la location et aux Boat-clubs : ponton dédié, lieu d'accueil des clients, forte visibilité ... 	<p>En complément du scénario tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un port à sec de plus grande dimension sur des espaces commerce libérés • Déplacement de l'aire de carénage actuelle vers la zone commerce, extension des capacités, amélioration des engins de levage, accueil de professionnels autour • Selon possibilités, mobilisation de plan d'eau pour accueillir des plus grandes unités (15 - 20 m) - Quai Fanal si possibilité de protection du plan d'eau • L'augmentation des capacités va générer le besoin d'accroître les espaces de stockage et de travail à terre > L'anse Gerbal ne sera certainement pas suffisamment grande > transfert sur secteur commerce • Création d'un pôle dédié aux nouvelles formes de pratique du nautisme (quai de l'Obélisque ?) 	<p>L'érosion de l'activité va libérer progressivement des espaces à flot permettant d'accueillir d'autres activités</p>		
Yachting	Niveau de fréquentation identique à aujourd'hui	Les perspectives d'évolution du marché de la Grande Plaisance	Logique de redynamisation importante du marché	Erosion du marché international et/ou Méditerranée,

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE

H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
	H2	H3	H4
(50 yachts en moyenne par an)	<p>sont très difficiles à anticiper, le marché est jeune, connaît des évolutions importantes depuis quelques années, s'inscrit dans un contexte concurrentiel très fort et les inconnues sur le "rapport au luxe" chez les Millenials sont fortes. On peut néanmoins penser que la Méditerranée va rester une zone de concentration des yachts, autour de ces hot-spots actuels (avec probablement l'ouverture de nouveaux sites en Méditerranée orientale).</p> <p>Port Vendres devrait donc continuer à se situer dans une position centrale par rapport aux flux (région de Barcelone et Baléares <=> riviera) et ses atouts (tirant d'eau, qualité paysagère du site, <u>présence de la douane</u> ...) devraient lui permettre de garantir certains types de fréquentation (Escalaes administratives, techniques, attente hors période d'affrètement ...)</p> <p>Le potentiel de développement est étroitement lié à la capacité du site dans sa globalité à se transformer et à être valorisé pour se rapprocher des standards attendus par ce marché.</p>	<p>méditerranéen, porté par des clientèles nouvelles, un contexte économique favorable et la persistance d'un schéma de propriété comparable à la situation actuelle. L'accroissement de la flotte de yachts présente sur la riviera et la zone Barcelone et Baléares va mécaniquement générer des besoins d'accueil augmentés pour Port Vendres</p>	<p>impactant directement les fréquentations à PV.</p>
Pas de changement / aujourd'hui	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario peut prévoir d'augmenter le potentiel d'accueil à flot pour quelques places, sous réserve d'une montée en qualité de l'arrière-quai et de la mise en place d'actions pour améliorer la qualité de l'accueil. (à noter que ces emplacements pourront s'adresser aux bateaux de Grande Plaisance - cad > 24 m - <u>mais aussi et surtout aux grands bateaux de plaisance (15 à 20m)</u> • Le quai Fanal présente un intérêt réel sous réserve d'un projet de requalification des quais (avec intégration d'une voie de services pour l'accès au bateau), et surtout la sécurisation du plan d'eau / agitation • Selon les possibilités, le quai de la Douane République pourrait aussi présenter un intérêt, dans les mêmes conditions que pour le quai Fanal 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario prévoit de réserver entre 10 et 20 places à des yachts, avec une montée en taille du gabarait accueilli selon les possibilités. • Les quais du Fanal et/ou Douane République sont intéressants. • Un programme sur l'arrière quai accompagne la création des emplacements (espace public très qualitatif avec voie de service, lieu d'accueil des équipages voire client si fonction charter ...) • Même dans ce scénario, les opérations de lavage, maintenance, réparation, refit ... continueront à être réalisés sur les pôles techniques existants en Espagne et en France. 	

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
			<ul style="list-style-type: none"> Le potentiel de développement ne justifie pas de dédier des emplacements à la Grande Plaisance, ces quais pourront aussi être utilisés pour d'autres usages en fonction des besoins (tenders des paquebots, bateaux d'exception, bateau de plaisance de Grande Taille ...) 		
L'environnement « local » du port Dynamiques du territoire	Réseaux et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	
		Port-Vendres reste connecté par la route sans aménagement supplémentaire	Offre de solutions routières alternatives à caractère environnemental (PL GNL...)	Réactivation de l'embranchement portuaire. Etudes de faisabilité préalables à engager, conditions à remplir (engagement de remise de trafic suffisant et pérenne), délais. Fortes contraintes néanmoins.	
	Position des citoyens, associations usages maritimes	Les citoyens majoritairement avec des groupes militants mobilisés résistent aux grands projets d'envergure	Des citoyens en recherche d'équilibre entre développement économique, activités de loisirs et respect de l'environnement	Les citoyens soutiennent les projets à fort potentiel économique et d'emploi	
	Projet urbain et aménagement portuaire	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port (Charte) Réaménagement des espaces de circulation avec élargissement des cheminements piétons le long des quais 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation et réhabilitation des équipements portuaires (déménagement de la capitainerie), redynamisation des espaces commerciaux (cellules commerciales sous la place castellane) et touristiques (musée maritime) Relocalisation du pôle technique vers la zone port de commerce Mise en œuvre d'un véritable projet urbain d'interface ville-port (Cheminement, stationnement, réaffectation des espaces de l'anse Gerbal pour des usages urbains, clarifier des vocations d'usages des quais de l'obélisque et Fanal (Grande plaisance, Yachting...)) 	Sécurisation et consolidation des quais de pêche et plaisance	
	Réchauffement climatique et transition énergétique	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 			
Actions limitées à des programmes et projets en cours : <ul style="list-style-type: none"> Labellisation environnementale (Ports propres plaisance, éco- 		<ul style="list-style-type: none"> Volonté affichée de faire de Port-Vendres un port exemplaire sur le plan environnemental en lien avec le Parc Marin Labellisation 			

SCENARIO 1 : UNE VOCATION COMMERCE AFFIRMEE				
	H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
		H2	H3	H4
	port, ISO 14001...) • Courant de quai	environnementale (Ports propres plaisance, éco-port, ISO 14001...) • Courant de quai • Programme de recherche et d'accompagnement sur l'évolution des modes de propulsion (pêche, tourisme...) • Programme énergétique pour les nouveaux bâtiments industriels		

9.4 ANNEXE 2 : PRESENTATION DETAILLEE DU SCENARIO 2

		SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE				
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement			
			H2	H3	H4	
Filières économiques du foreland	Import	Fruits et légumes Maghreb	Pas de relance de nouveaux services	<ul style="list-style-type: none"> • Prospection commerciale forte MAROC • Qualité de l'offre de services (transit-time concurrentiel, ...). • Trafic CONTENEURS : Nouveau service feeder avec le Maroc en contresaison (hebdomadaire) • Saisonnalité : 6 mois 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite augmentation Production en ALGERIE et nouveaux débouchés export • Prospection commerciale forte • Nouvel intégrateur - importateur Fruits et légumes à Port-Vendres. • TRAFIC RO-RO : Nouveau service roulier hebdomadaire (ROPAX-ferries) en contresaison en complément de trafics pax en haute saison • Saisonnalité : toute l'année 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)
			Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • Temporalité : 2020-2023 • Objectif 110 reefers 40' pleins / escale (déchargés) • soit ~ 70 000 tonnes/an (~ 2800 reefers déchargés = 5600 EVP soit 215 EVP/escale) 	<ul style="list-style-type: none"> • Temporalité : 2025-2030 • Objectif 50 PL / escale (déchargés) en hiver et 20 PL en été • soit 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 90 000 tonnes dont 5600 EVP (Maroc) et 1800 PL (Algérie)
		Fruits exotiques Compagnie Fruitière	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurisation croissante, concentration des trafics sur les principaux ports, concurrence accrue d'autres ports • AEL continue l'escale PV en desserte directe avec des porte-conteneurs 100% grésés • Trafic 2018 import : 210 000 tonnes (dont ~ 7000 EVP). Equivalent 100% conteneurs 2018 import = 8400 40' (soit ~ 17 000 EVP) 	• Arrêt escale PV	<ul style="list-style-type: none"> • Transbordement à Tanger • AEL continue l'escale PV et passe en feeder 100% conteneur 	<ul style="list-style-type: none"> • Transbordement à Tanger • L'escale de PV passe en feeder 100% conteneur, géré par une autre compagnie • Feeder avec un peu plus de capacité qu'un feeder dédié AEL
			<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 • soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 • soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : 260 000 t en 2040 (plantations CF) soit 10 400 conteneurs 40' (21 000 EVP)
		Autre fret	Pas d'activité	<ul style="list-style-type: none"> • Complément de Fret du service feeder à Tanger (géré par AEL) • Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prospection commerciale plus forte de la part de l'armement feeder et capacité à trouver du fret supplémentaire à Tanger • Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 	
			Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • 25 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 1800 EVP (34 EVP par escale) 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 3500 EVP (67 EVP par escale) 	
	Export	Afrique Sub-Saharienne	<ul style="list-style-type: none"> • Trafics existants • Pas de trafics nouveaux supplémentaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, ...) • Feeder AEL • Objectif : 1 escale hebdomadaire • saisonnalité : toute l'année 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, Valence...) • Feeder autre compagnie • Objectif : 1 escale hebdomadaire • saisonnalité : toute l'année 	Aucun trafics

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
Maghreb		<ul style="list-style-type: none"> Trafic ~ 40-50 000 t / an soit ~ 2800 à 3500 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> Trafic supplémentaire à H1 ~ 15-20 000 t / an soit ~ 1000 à 1500 EVP / an Total trafics (H1 + H2) 55 à 70 000 t / an soit 3800 à 5000 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> Trafic supplémentaire à H1 ~ 40-50 000 t / an soit ~ 2800 à 3500 EVP / an Total trafics (H1+H3) 80 à 90 000 t / an soit 5600 à 7000 EVP / an 	Trafics = 0
		Pas de nouveaux trafics	<ul style="list-style-type: none"> Trafics CONTENEURS (MAROC) Fret : produits des IAA, agro-fouritures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	<ul style="list-style-type: none"> Trafics RORO (ALGERIE) Fret : produits des IAA, agro-fouritures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)
		Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : compléter service fruits et légumes saisonnier à la descente Saisonnalité : 6 mois 1 escale hebdomadaire Objectif : 20 conteneurs 40' / escale soit démarrage 12 000 tonnes / an (780 EVP/an) 	<ul style="list-style-type: none"> Temporalité : 2025-2030 Objectif 50 PL / escale (chargés) en hiver et 20 PL en été soit démarrage 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 20 000 tonnes dont 780 EVP (Maroc) et 780 PL (Algérie)
Roro (Fret roulant) hors filière F&L		Poursuite des trafics spot de la Corsica Linea (15 escales /an) Trafic moyen = 430 véhicules / escale			
Ro-Ro (Ferries Pax)	Baléares	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 2 rotations/semaine (2 x 200 pax)
	Maghreb (Algérie)	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) Basse saison : 0 rotation 	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax)
		Trafic = 0	6 500 pax + 2400 VL	15 200 pax + 5500 VL	17 400 pax + 6300 VL
		Trafic = 0	6 500 pax + 2 300 VL	14 300 pax + 5 100 VL	20 800 pax + 7 400 VL
Croisières		Aucune action entreprise - trafic stable	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une gouvernance commune aux 4 destinations de la Côte Vermeille + marketing joint à Sète. Croissance du trafic à partir de 2022 	<ul style="list-style-type: none"> Fort intérêt de la destination de croisière par des compagnies opérant des paquebots de taille et de capacité de 700 à 1 000 pax Fortes croissances du trafic 	
		10 à 20 escales et 4 à 6 000 croisiéristes par an	Objectif 50 escales de paquebots de petite capacité par an soit 15 à 20 000 pax par an	Objectif : 50 escales/an avec des paquebots de plus grande capacité soit 20 à 30 000 pax par an	
Pêche		<p>Une situation sans grande évolution à 10 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> Disparition du dernier chalutier Maintien du point de débarque poisson bleu avec un outil surdimensionné dans l'espoir d'un retour rapide du bleu Maintien des senneurs à quai Maintien des petits métiers Plan de gestion de l'effort de pêche Collaboration PLN Destruction de la criée et reconstruction pour tourner la page du passé. Investissements légers (cf. rapport final p.188-189) 	<p>Disparition de la pêche à PV</p> <ul style="list-style-type: none"> Effondrement de la ressource halieutique ET/OU Contamination importante des écosystèmes (PCB, métaux lourds...) ET/OU Volonté politique européenne d'un plan de régénération de la ressource 	<p>Retour de la ressource</p> <ul style="list-style-type: none"> Développement de la flottille de lamparo ou senneurs si retour sardine Développement d'une nouvelle ressource par modification de l'environnement (divers exemples existent) Développement des apports par création d'une nouvelle technique ou zone de pêche : exemple de pêche dans les canyons Redimensionnement des besoins de mise à terre / production de glace... 	

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE				
	H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
		H2	H3	H4
	<ul style="list-style-type: none"> Libération de l'espace pour d'autres activités <p>Projection plus incertaine à 20 ans car fortement liée aux évolutions de l'environnement et de sa capacité biotique. En gardant le même axe tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Retombées positives des restrictions de pêches 2020 – 2030 (Medfish4Ever) = Augmentation des populations de poissons blancs Amélioration de la productivité et de la rentabilité de l'activité PM Renouvellement de navires, diminution de l'âge moyen Augmentation de l'attractivité du métier = augmentation du nombre de PM, renouvellement Accueil potentiel de chalutiers du futur à PV <p>Impact : Augmentation de 20-30% de l'activité des petits métiers (environ 20 navires). Libération de 70% de la surface de la criée. Tous les quais ne sont plus nécessaires. Maintien de 1 ou 2 pour la débarque du bleu et l'avitaillement des navires (glace, gasoil...)</p>			
		Impact : imprévisibilité, mais libération totale de l'espace	Impact : imprévisibilité, mais besoin potentiel en espace au moins aussi important que la zone actuelle (multiples quais de débarque, grues...)	
Aquaculture	Aucune activité d'aquaculture	Obtention de concessions en mer à proximité de PV. Possibilité d'implanter une ferme de 1000-2000 tonnes minimum, soit 50-100 cages.	Module d' écloserie et prégressissement de poissons marins sur l'anse Gerbal.	• Bien qu'idéal, la réalisation des 2 projets précédents risque d'être contraint sur le site de l'anse Gerbal (possibilité au chausse pied sur un volume de 800t de poissons élevés en mer pour 7-10 millions de juvéniles).
	Impact : 0 ha	Impact : besoin de stockage à terre pour le matériel + aire de ramendage des filets + accueil minimum de 2-4 navires de 12m pour l'entretien les livraisons... (cf. note aquaculture QLB). Besoin espace 0,5ha. Emploi possible de 40-60p	Impact : besoin de pompage EDM + espace 0,5-1ha pour matériel et bâtiment de production Emploi 10-12 personnes pour une production de 10-15 millions de juvéniles de bar, daurade ou maigre. Nécessite l'accueil d'un navire vivier de livraison. (cf. note aquaculture QLB)	• Impact : Cumul des deux premières cases. • Besoin à minima de la totalité de l'espace de l'anse Gerbal (1ha). • Intérêt d'occupation d'espaces alternatifs (zone commerce actuelle) • Création potentielle 40 emplois
Plaisance	<ul style="list-style-type: none"> Période de transition avec érosion des schémas classiques de pratique (la propriété) et émergence de nouvelles formes de consommation du nautisme (location moderne, Boat-clubs ...). La date où le modèle émergent va dépasser le modèle historique est encore difficile à définir, car conditionnée par 	<ul style="list-style-type: none"> Le marché du propriétaire reste sur les mêmes volumes voire augmente et les pratiques non-propriétaire se développent très franchement. Besoin de créer de nouvelles capacités d'accueil. Les effets d'un tel scénario sur le remplissage des ports 	A contrario, le modèle du propriétaire s'érode de manière très significative et les nouvelles formes de consommation ne parviennent pas à trouver leur marché. Compte tenu de sa forte attractivité, Port Vendres sera impacté en termes de fréquentation bien après certains ports de la mission Racine.	

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE

	H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
		H2	H3	H4
	<p>l'évolution des modes de consommation en général.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enjeu n'est donc pas de créer des places nouvelles mais plutôt de fidéliser les clients actuels, d'en capter des nouveaux (et notamment des grandes unités compte tenu du tirant d'eau disponible) et d'accompagner le développement des nouvelles offres de pratique. A terme, le marché devrait connaître une augmentation du nombre de pratiquants mais pour un nombre de bateaux plus limité. • Mais les atouts de Port Vendres peuvent justifier un développement de capacités d'accueil, <u>avec le risque de vider les ports proches moins attractifs.</u> <p>Le potentiel de développement sera surtout conditionné par la possibilité de récupérer des espaces à flot et à terre en fonction de l'évolution des autres activités.</p>	voisins devra être soigneusement étudié.		
	<p>Le scénario de base peut prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un programme de montée en gamme significative de l'offre de services : aire de carénage, capitainerie, qualité d'accueil, outils d'interface client ... • Un port à sec de 150-300 places en fonction des espaces dispo, à proximité immédiate de l'eau et avec du haut niveau de services (Criée actuelle, ou sur espace commerce libéré) • La réorganisation des places à flot, rendue possible par la mise sur racks des petites unités • La création d'un espace dédié à la location et aux Boat-clubs : ponton dédié, lieu d'accueil des clients, forte visibilité ... 	<p>En complément du scénario tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un port à sec de plus grande dimension sur des espaces commerce libérés • Déplacement de l'aire de carénage actuelle vers la zone commerce, extension des capacités, amélioration des engins de levage, accueil de professionnels autour • Selon possibilités, mobilisation de plan d'eau pour accueillir des plus grandes unités (15 - 20 m) - Quai Fanal si possibilité de protection du plan d'eau • L'augmentation des capacités va générer le besoin d'accroître les espaces de stockage et de travail à terre > L'anse gerbal ne sera certainement pas suffisamment grande > transfert sur secteur commerce • Création d'un pôle dédié aux nouvelles formes de pratique du nautisme (quai de l'Obélisque ?) 	L'érosion de l'activité va libérer progressivement des espaces à flot permettant d'accueillir d'autres activités	
Yachting	Niveau de fréquentation identique à aujourd'hui (50 yachts en moyenne par an)	Les perspectives d'évolution du marché de la Grande Plaisance sont très difficiles à anticiper, le marché est jeune, connaît des évolutions importantes	Logique de redynamisation importante du marché méditerranéen, porté par des clientèles nouvelles, un contexte économique favorable et la	Erosion du marché international et/ou Méditerranée, impactant directement les fréquentations à PV.

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE

H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
	H2	H3	H4
	<p>depuis quelques années, s'inscrit dans un contexte concurrentiel très fort et les inconnues sur le "rapport au luxe" chez les Millenials sont fortes. On peut néanmoins penser que la Méditerranée va rester une zone de concentration des yachts, autour de ces hot-spots actuels (avec probablement l'ouverture de nouveaux sites en Méditerranée orientale). Port Vendres devrait donc continuer à se situer dans une position centrale par rapport aux flux (région de Barcelone et Baléares <=> riviera) et ses atouts (tirant d'eau, qualité paysagère du site, <u>présence de la douane</u> ...) devraient lui permettre de garantir certains types de fréquentation (Escales administratives, techniques, attente hors période d'affrètement ...). Le potentiel de développement est étroitement lié à la capacité du site dans sa globalité à se transformer et à être valorisé pour se rapprocher des standards attendus par ce marché.</p>	<p>persistance d'un schéma de propriété comparable à la situation actuelle. L'accroissement de la flotte de yachts présente sur la riviera et la zone Barcelone et Baléares va mécaniquement générer des besoins d'accueil augmentés pour Port Vendres</p>	
<p>Pas de changement / aujourd'hui</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario peut prévoir d'augmenter le potentiel d'accueil à flot pour quelques places, sous réserve d'une montée en qualité de l'arrière-quai et de la mise en place d'actions pour améliorer la qualité de l'accueil. (à noter que ces emplacements pourront s'adresser aux bateaux de Grande Plaisance - cad > 24 m - <u>mais aussi et surtout aux grands bateaux de plaisance (15 à 20m)</u> • Le quai Fanal présente un intérêt réel sous réserve d'un projet de requalification des quais (avec intégration d'une voie de services pour l'accès au bateau), et surtout la sécurisation du plan d'eau / agitation • Selon les possibilités, le quai de la Douane République pourrait aussi présenter un intérêt, dans les mêmes conditions que pour le quai Fanal • Le potentiel de développement ne justifie pas de dédier des emplacements à la 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario prévoit de réserver entre 10 et 20 places à des yachts, avec une montée en taille du gabarit accueilli selon les possibilités. • Les quais du Fanal et/ou République sont intéressants. • Un programme sur l'arrière quai accompagne la création des emplacements (espace public très qualitatif avec voie de service, lieu d'accueil des équipages voire client si fonction charter ...) • Même dans ce scénario, les opérations de lavage, maintenance, réparation, refit ... continueront à être réalisés sur les pôles techniques existants en Espagne et en France. 	

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
			Grande Plaisance, ces quais pourront aussi être utilisés pour d'autres usages en fonction des besoins (tenders des paquebots, bateaux d'exception, bateau de plaisance de Grande Taille ...)		
L'environnement « local » du port Dynamiques du territoire	Réseaux et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	
		Port-Vendres reste connecté par la route sans aménagement supplémentaire	Offre de solutions routières alternatives à caractère environnemental (PL GNL...)	Réactivation de l'embranchement portuaire. Etudes de faisabilité préalables à engager, conditions à remplir (engagement de remise de trafic suffisant et pérenne), délais. Fortes contraintes néanmoins.	
	Position des citoyens, associations usages maritimes	Les citoyens majoritairement avec des groupes militants mobilisés résistent aux grands projets d'envergure	Des citoyens en recherche d'équilibre entre développement économique, activités de loisirs et respect de l'environnement	Les citoyens soutiennent les projets à fort potentiel économique et d'emploi	
	Projet urbain et aménagement portuaire	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port (Charte) Réaménagement des espaces de circulation avec élargissement des cheminements piétons le long des quais 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation et réhabilitation des équipements portuaires (déménagement de la capitainerie), redynamisation des espaces commerciaux (cellules commerciales sous la place castellane) et touristiques (musée maritime) Relocalisation du pôle technique vers la zone port de commerce Mise en œuvre d'un véritable projet urbain d'interface ville-port (Cheminement, stationnement, réaffectation des espaces de l'anse Gerbal pour des usages urbains, clarifier des vocations d'usages des quais de l'obélisque et Fanal (Grande plaisance, Yachting...)) 	Sécurisation et consolidation des quais de pêche et plaisance	
		Réchauffement climatique et transition énergétique	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL
	Actions limitées à des programmes et projets en cours : <ul style="list-style-type: none"> Labellisation environnementale (Ports propres plaisance, éco-port, ISO 14001...) Courant de quai 		<ul style="list-style-type: none"> Volonté affichée de faire de Port-Vendres un port exemplaire sur le plan environnemental en lien avec le Parc Marin Labellisation environnementale (Ports propres plaisance, éco-port, ISO 14001...) Courant de quai 		

SCENARIO 2 : UNE IMAGE DU PORT RENOUVELEE					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
			<ul style="list-style-type: none"> • Programme de recherche et d'accompagnement sur l'évolution des modes de propulsion (pêche, tourisme...) • Programme énergétique pour les nouveaux bâtiments industriels 		

9.5 ANNEXE 3 : PRESENTATION DETAILLEE DU SCENARIO 3

		SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES				
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement			
			H2	H3	H4	
Filières économiques du foreland	Import	Fruits et légumes Maghreb	Pas de relance de nouveaux services	<ul style="list-style-type: none"> • Prospection commerciale forte MAROC • Qualité de l'offre de services (transit-time concurrentiel, ...). • Trafic CONTENEURS : Nouveau service feeder avec le Maroc en contresaison (hebdomadaire) • Saisonnalité : 6 mois 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite augmentation Production en ALGERIE et nouveaux débouchés export • Prospection commerciale forte • Nouvel intégrateur - importateur Fruits et légumes à Port-Vendres. • TRAFIC RO-RO : Nouveau service roulier hebdomadaire (ROPAX-ferries) en contresaison en complément de trafics pax en haute saison • Saisonnalité : toute l'année 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)
			Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • Temporalité : 2020-2023 • Objectif 110 reefers 40' pleins / escale (déchargés) • soit ~ 70 000 tonnes/an (~ 2800 reefers déchargés = 5600 EVP soit 215 EVP/escale) 	<ul style="list-style-type: none"> • Temporalité : 2025-2030 • Objectif 50 PL / escale (déchargés) en hiver et 20 PL en été • soit 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 90 000 tonnes dont 5600 EVP (Maroc) et 1800 PL (Algérie)
		Fruits exotiques Compagnie Fruitière	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurisation croissante, concentration des trafics sur les principaux ports, concurrence accrue d'autres ports • AEL continue l'escale PV en desserte directe avec des porte-conteneurs 100% grésés • Trafic 2018 import : 210 000 tonnes (dont ~ 7000 EVP). Equivalent 100% conteneurs 2018 import = 8400 40' (soit ~ 17 000 EVP) 	• Arrêt escale PV	<ul style="list-style-type: none"> • Transbordement à Tanger • AEL continue l'escale PV et passe en feeder 100% conteneur 	<ul style="list-style-type: none"> • Transbordement à Tanger • L'escale de PV passe en feeder 100% conteneur, géré par une autre compagnie • Feeder avec un peu plus de capacité qu'un feeder dédié AEL
			<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 • soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : + 1%/an = 260 000 t en 2040 • soit ~ 10 400 conteneurs 40' (~ 21 000 EVP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif : 260 000 t en 2040 (plantations CF) soit 10 400 conteneurs 40' (21 000 EVP)
	Autre fret	Pas d'activité	<ul style="list-style-type: none"> • Complément de Fret du service feeder à Tanger (géré par AEL) • Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prospection commerciale plus forte de la part de l'armement feeder et capacité à trouver du fret supplémentaire à Tanger • Trafics divers (Maroc + origines diverses liées au transbordement) 		
		Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> • 25 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 1800 EVP (34 EVP par escale) 	<ul style="list-style-type: none"> • 50 000 t en 2040 (Fret de transbordement à Tanger) soit 3500 EVP (67 EVP par escale) 		
	Export	Afrique Sub-Saharienne	<ul style="list-style-type: none"> • Trafics existants • Pas de trafics nouveaux supplémentaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, ...) • Feeder AEL • Objectif : 1 escale hebdomadaire • saisonnalité : toute l'année 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouveaux trafics CONTENEURS avec l'Afrique subsaharienne avec transbordement (Tanger, Valence...) • Feeder autre compagnie • Objectif : 1 escale hebdomadaire • saisonnalité : toute l'année 	Aucun trafics

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES

		SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES			
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
		<ul style="list-style-type: none"> Trafic ~ 40-50 000 t / an soit ~ 2800 à 3500 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> Trafic supplémentaire à H1 ~ 15-20 000 t / an soit ~ 1000 à 1500 EVP / an Total trafics (H1 + H2) 55 à 70 000 t / an soit 3800 à 5000 EVP / an 	<ul style="list-style-type: none"> Trafic supplémentaire à H1 ~ 40-50 000 t / an soit ~ 2800 à 3500 EVP / an Total trafics (H1+H3) 80 à 90 000 t / an soit 5600 à 7000 EVP / an 	Trafics = 0
	Maghreb	Pas de nouveaux trafics	<ul style="list-style-type: none"> Trafics CONTENEURS (MAROC) Fret : produits des IAA, agro-fouritures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	<ul style="list-style-type: none"> Trafics RORO (ALGERIE) Fret : produits des IAA, agro-fouritures, produits agricoles, produits phytosanitaires, aliments pour bétail... 	Cumul H2 + H3 (Ligne conteneur Maroc et RoRo Algérie)
		Trafic = 0	<ul style="list-style-type: none"> Objectif : compléter service fruits et légumes saisonnier à la descente Saisonnalité : 6 mois 1 escale hebdomadaire Objectif: 20 conteneurs 40' / escale soit démarrage 12 000 tonnes / an (780 EVP/an) 	<ul style="list-style-type: none"> Temporalité : 2025-2030 Objectif 50 PL / escale (chargés) en hiver et 20 PL en été soit démarrage 25 000 tonnes / an (1800 PL/an déchargés soit 34 PL/escale) 	Trafic = 20 000 tonnes dont 780 EVP (Maroc) et 780 PL (Algérie)
	Roro (Fret roulant) hors filière F&L	Poursuite des trafics spot de la Corsica Linea (15 escales /an) Trafic moyen = 430 véhicules / escale			
	Baléares	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Bateau moins capacitaire et + rapide pour être attractif Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 2 rotations/semaine (2 x 200 pax)
		Trafic = 0	6 500 pax + 2400 VL	15 200 pax + 5500 VL	17 400 pax + 6300 VL
	Maghreb (Algérie)	Pas de trafics	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) Basse saison : 0 rotation 	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 1 rotation/semaine (1 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax) 	<ul style="list-style-type: none"> Haute saison : 2 rotations/semaine (2 x 500 pax) Basse saison : 1 rotation/semaine (1 x 200 pax)
		Trafic = 0	6 500 pax + 2 300 VL	14 300 pax + 5 100 VL	20 800 pax + 7 400 VL
	Croisières	Aucune action entreprise - trafic stable	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une gouvernance commune aux 4 destinations de la Côte Vermeille + marketing joint à Sète. Croissance du trafic à partir de 2022 	<ul style="list-style-type: none"> Fort intérêt de la destination de croisière par des compagnies opérant des paquebots de taille et de capacité de 700 à 1 000 pax Forte croissance du trafic 	
		10 à 20 escales et 4 à 6 000 croisiéristes par an	Objectif 50 escales de paquebots de petite capacité par an soit 15 à 20 000 pax par an	Objectif : 50 escales/an avec des paquebots de plus grande capacité soit 20 à 30 000 pax par an	
	Pêche	Une situation sans grande évolution à 10 ans <ul style="list-style-type: none"> Disparition du dernier chalutier Maintien du point de débarque poisson bleu avec un outil surdimensionné dans l'espoir d'un retour rapide du bleu Maintien des senneurs à quai Maintien des petits métiers Plan de gestion de l'effort de pêche Collaboration PLN Destruction de la criée et reconstruction pour tourner la page du passé. Investissements légers (cf. rapport final p.188-189) 	Disparition de la pêche à PV <ul style="list-style-type: none"> Effondrement de la ressource halieutique ET/OU Contamination importante des écosystèmes (PCB, métaux lourds...) ET/OU Volonté politique européenne d'un plan de régénération de la ressource 	Retour de la ressource <ul style="list-style-type: none"> Développement de la flottille de lamparo ou senneurs si retour sardine Développement d'une nouvelle ressource par modification de l'environnement (divers exemples existent) Développement des apports par création d'une nouvelle technique ou zone de pêche : exemple de pêche dans les canyons Redimensionnement des besoins de mise à terre / production de glace... 	

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES					
	H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement			
		H2	H3	H4	
	<ul style="list-style-type: none"> Libération de l'espace pour d'autres activités <p>Projection plus incertaine à 20 ans car fortement liée aux évolutions de l'environnement et de sa capacité biotique. En gardant le même axe tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Retombées positives des restrictions de pêches 2020 – 2030 (Medfish4Ever) = Augmentation des populations de poissons blancs Amélioration de la productivité et de la rentabilité de l'activité PM Renouvellement de navires, diminution de l'âge moyen Augmentation de l'attractivité du métier = augmentation du nombre de PM, renouvellement Accueil potentiel de chalutiers du futur à PV 				
	<p>Impact : Augmentation de 20-30% de l'activité des petits métiers (environ 20 navires). Libération de 70% de la surface de la criée. Tous les quais ne sont plus nécessaires. Maintien de 1 ou 2 pour la débarque du bleu et l'avitaillement des navires (glace, gasoil...)</p>	<p>Impact : imprévisibilité, mais libération totale de l'espace</p>	<p>Impact : imprévisibilité, mais besoin potentiel en espace au moins aussi important que la zone actuelle (multiples quais de débarque, grues...)</p>		
	Aucune activité d'aquaculture	Obtention de concessions en mer à proximité de PV. Possibilité d'implanter une ferme de 1000-2000 tonnes minimum, soit 50-100 cages.	Module d' écloserie et prégressissement de poissons marins sur l'anse Gerbal.	• Bien qu'idéal, la réalisation des 2 projets précédents risque d'être contraint sur le site de l'anse Gerbal (possibilité au chausse pied sur un volume de 800t de poissons élevés en mer pour 7-10 millions de juvéniles).	
	Aquaculture	Impact : 0 ha	Impact : besoin de stockage à terre pour le matériel + aire de ramendage des filets + accueil minimum de 2-4 navires de 12m pour l'entretien les livraisons... (cf. note aquaculture QLB). Besoin espace 0,5ha. Emploi possible de 40-60p	Impact : besoin de pompage EDM + espace 0,5-1ha pour matériel et bâtiment de production Emploi 10-12 personnes pour une production de 10-15 millions de juvéniles de bar, daurade ou maigre. Nécessite l'accueil d'un navire vivier de livraison. (cf. note aquaculture QLB)	<p>Impact : Cumul des deux premières cases.</p> <ul style="list-style-type: none"> Besoin à minima de la totalité de l'espace de l'anse Gerbal (1ha). Intérêt d'occupation d'espaces alternatifs (zone commerce actuelle) Création potentielle 40 emplois
	Plaisance	<ul style="list-style-type: none"> Période de transition avec érosion des schémas classiques de pratique (la propriété) et émergence de nouvelles formes de consommation du nautisme (location moderne, Boat-clubs ...). La date où le modèle émergent va dépasser le modèle historique est encore difficile à définir, car conditionnée par 	<ul style="list-style-type: none"> Le marché du propriétaire reste sur les mêmes volumes voire augmente et les pratiques non-propriétaire se développent très franchement. Besoin de créer de nouvelles capacités d'accueil. Les effets d'un tel scénario sur le remplissage des ports 	<p>A contrario, le modèle du propriétaire s'érode de manière très significative et les nouvelles formes de consommation ne parviennent pas à trouver leur marché. Compte tenu de sa forte attractivité, Port Vendres sera impacté en termes de fréquentation bien après certains ports de la mission Racine.</p>	

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES

	H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
		H2	H3	H4
	<p>l'évolution des modes de consommation en général.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enjeu n'est donc pas de créer des places nouvelles mais plutôt de fidéliser les clients actuels, d'en capter des nouveaux (et notamment des grandes unités compte tenu du tirant d'eau disponible) et d'accompagner le développement des nouvelles offres de pratique. A terme, le marché devrait connaître une augmentation du nombre de pratiquants mais pour un nombre de bateaux plus limité. • Mais les atouts de Port Vendres peuvent justifier un développement de capacités d'accueil, <u>avec le risque de vider les ports proches moins attractifs.</u> <p>Le potentiel de développement sera surtout conditionné par la possibilité de récupérer des espaces à flot et à terre en fonction de l'évolution des autres activités.</p>	<p>voisins devra être soigneusement étudié.</p>		
	<p>Le scénario de base peut prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un programme de montée en gamme significative de l'offre de services : aire de carénage, capitainerie, qualité d'accueil, outils d'interface client ... • Un port à sec de 150-300 places en fonction des espaces dispo, à proximité immédiate de l'eau et avec du haut niveau de services (Criée actuelle, ou sur espace commerce libéré) • La réorganisation des places à flot, rendue possible par la mise sur racks des petites unités • La création d'un espace dédié à la location et aux Boat-clubs : ponton dédié, lieu d'accueil des clients, forte visibilité ... 	<p>En complément du scénario tendanciel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un port à sec de plus grande dimension sur des espaces commerce libérés • Déplacement de l'aire de carénage actuelle vers la zone commerce, extension des capacités, amélioration des engins de levage, accueil de professionnels autour • Selon possibilités, mobilisation de plan d'eau pour accueillir des plus grandes unités (15 - 20 m) - Quai Fanal si possibilité de protection du plan d'eau • L'augmentation des capacités va générer le besoin d'accroître les espaces de stockage et de travail à terre > L'anse Gerbal ne sera certainement pas suffisamment grande > transfert sur secteur commerce • Création d'un pôle dédié aux nouvelles formes de pratique du nautisme (quai de l'Obélisque ?) 	<p>L'érosion de l'activité va libérer progressivement des espaces à flot permettant d'accueillir d'autres activités</p>	
Yachting	<p>Niveau de fréquentation identique à aujourd'hui (50 yachts en moyenne par an)</p>	<p>Les perspectives d'évolution du marché de la Grande Plaisance sont très difficiles à anticiper, le marché est jeune, connaît des évolutions importantes</p>	<p>Logique de redynamisation importante du marché méditerranéen, porté par des clientèles nouvelles, un contexte économique favorable et la</p>	<p>Erosion du marché international et/ou Méditerranée, impactant directement les fréquentations à PV.</p>

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES

H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
	H2	H3	H4
	<p>depuis quelques années, s'inscrit dans un contexte concurrentiel très fort et les inconnues sur le "rapport au luxe" chez les Millenials sont fortes. On peut néanmoins penser que la Méditerranée va rester une zone de concentration des yachts, autour de ces hot-spots actuels (avec probablement l'ouverture de nouveaux sites en Méditerranée orientale). Port Vendres devrait donc continuer à se situer dans une position centrale par rapport aux flux (région de Barcelone et Baléares <=> riviera) et ses atouts (tirant d'eau, qualité paysagère du site, <u>présence de la douane...</u>) devraient lui permettre de garantir certains types de fréquentation (Escales administratives, techniques, attente hors période d'affrètement ...). Le potentiel de développement est étroitement lié à la capacité du site dans sa globalité à se transformer et à être valorisé pour se rapprocher des standards attendus par ce marché.</p>	<p>persistance d'un schéma de propriété comparable à la situation actuelle. L'accroissement de la flotte de yachts présente sur la riviera et la zone Barcelone et Baléares va mécaniquement générer des besoins d'accueil augmentés pour Port Vendres</p>	
Pas de changement / aujourd'hui	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario peut prévoir d'augmenter le potentiel d'accueil à flot pour quelques places, sous réserve d'une montée en qualité de l'arrière-quai et de la mise en place d'actions pour améliorer la qualité de l'accueil. (à noter que ces emplacements pourront s'adresser aux bateaux de Grande Plaisance - cad > 24 m - mais aussi et surtout aux <u>grands bateaux de plaisance (15 à 20m)</u> • Le quai Fanal présente un intérêt réel sous réserve d'un projet de requalification des quais (avec intégration d'une voie de services pour l'accès au bateau), et surtout la sécurisation du plan d'eau / agitation • Selon les possibilités, le quai de la Douane République pourrait aussi présenter un intérêt, dans les mêmes conditions que pour le quai Fanal • Le potentiel de développement ne justifie pas de dédier des emplacements à la 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce scénario prévoit de réserver entre 10 et 20 places à des yachts, avec une montée en taille du gabarit accueilli selon les possibilités. • Les quais du Fanal et/ou République sont intéressants. • Un programme sur l'arrière quai accompagne la création des emplacements (espace public très qualitatif avec voie de service, lieu d'accueil des équipages voire client si fonction charter ...) • Même dans ce scénario, les opérations de lavage, maintenance, réparation, refit ... continueront à être réalisés sur les pôles techniques existants en Espagne et en France. 	

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
			Grande Plaisance, ces quais pourront aussi être utilisés pour d'autres usages en fonction des besoins (tenders des paquebots, bateaux d'exception, bateau de plaisance de Grande Taille ...)		
L'environnement « local » du port Dynamiques du territoire	Réseaux et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du renforcement des liaisons intermodales fer-route longue distance (TCRR et Autoroute ferroviaire) depuis St-Charles, Le Boulou et Sète. Développement de l'intermodalité au détriment du fret conventionnel. 	
		Port-Vendres reste connecté par la route sans aménagement supplémentaire	Offre de solutions routières alternatives à caractère environnemental (PL GNL...)	Réactivation de l'embranchement portuaire. Etudes de faisabilité préalables à engager, conditions à remplir (engagement de remise de trafic suffisant et pérenne), délais. Fortes contraintes néanmoins.	
	Position des citoyens, associations usages maritimes	Les citoyens majoritairement avec des groupes militants mobilisés résistent aux grands projets d'envergure	Des citoyens en recherche d'équilibre entre développement économique, activités de loisirs et respect de l'environnement	Les citoyens soutiennent les projets à fort potentiel économique et d'emploi	
	Projet urbain et aménagement portuaire	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port (Charte) Réaménagement des espaces de circulation avec élargissement des cheminements piétons le long des quais Modernisation et réhabilitation des équipements portuaires (déménagement de la capitainerie), redynamisation des espaces commerciaux (cellules commerciales sous la place castellane) et touristiques (musée maritime) 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation et réhabilitation des équipements portuaires (déménagement de la capitainerie), redynamisation des espaces commerciaux (cellules commerciales sous la place castellane) et touristiques (musée maritime) Relocalisation du pôle technique vers la zone port de commerce Mise en œuvre d'un véritable projet urbain d'interface ville-port (Cheminement, stationnement, réaffectation des espaces de l'anse Gerbal pour des usages urbains, clarifier des vocations d'usages des quais de l'obélisque et Fanal (Grande plaisance, Yachting...)) 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port (Charte) Sécurisation et consolidation des quais de pêche et plaisance 	
	Réchauffement climatique et transition énergétique	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 	Limitation de l'impact écologique des activités portuaires : <ul style="list-style-type: none"> Directive Low sulphur Projet de zone SECA Méditerranée navires GNL 	
		Actions limitées à des programmes et projets en cours : <ul style="list-style-type: none"> Labellisation environnementale (Ports propres plaisance, éco-port, ISO 14001...) Courant de quai 	<ul style="list-style-type: none"> Volonté affichée de faire de Port-Vendres un port exemplaire sur le plan environnemental en lien avec le Parc Marin Labellisation environnementale (Ports propres plaisance, éco-port, ISO 14001...) Courant de quai 		

SCENARIO 3 : EQUILIBRE DES ACTIVITES PORTUAIRES					
		H1 - Tendancielle	Hypothèses alternatives de développement		
			H2	H3	H4
			<ul style="list-style-type: none"> • Programme de recherche et d'accompagnement sur l'évolution des modes de propulsion (pêche, tourisme...) • Programme énergétique pour les nouveaux bâtiments industriels 		

9.6 ANNEXE 4 : PRESENTATION DETAILLEE DES COUTS

Le détail des coûts présenté ne tient pas compte des coûts de dragage pris en compte dans le bilan socio-économique et qui ont été estimés par le MOA à 10 M€.

9.6.1 SCENARIO DE REFERENCE

9.6.1.1 Scenario de référence : Coût global

GAXIEU Ingénierie

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ORIENTALES

COMMUNE DE PORT VENDRES

ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO DE REFERENCE

RECAPITULATION

AIRE DE CARENAGE

Date: 02/07/2020

1	AIRE DE CARENAGE	10 000,00
2	QUAI DEZOUMS	233 000,00
3	QUAI DE LA PRESQU'ILE	1 365 000,00
4	QUAI DE LA DOUANE	60 000,00
5	ANSE GERBAL	505 000,00

Total des travaux H.T. en EUROS 2 173 000,00

T.V.A. 20 % 434 600,00

Montant Total T.T.C. en EUROS 2 607 600,00

<i>Réhabilitation et confortement des quais de plaisance</i>					
XD 24	Quai Fanal, quai de l'Artillerie, appontement de l'Obélisque, quai de la Consigne (0 à 5ans)	ft	1	2 500 000,00	2 500 000,00
XD 25	Quai Joly, quai Jean Moulin, Quai de l'Obélisque (5 à 10ans)	ft	1	2 000 000,00	2 000 000,00
XD 26	Quai Forgas (10 à 15ans)	ft	1	500 000,00	500 000,00
<i>sous total :</i>					<i>5 000 000,00</i>

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES**

COMMUNE DE PORT VENDRES

ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO DE REFERENCE

AIRE DE CARENAGE

DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX

BZ-08312

Date: 02/07/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<u>Travaux Généraux-Quais</u>					
XB 09	Colmatage des affouillemets	forf	1	10 000,00	10 000,00
Total des travaux H.T. en EUROS					10 000,00
T.V.A. 20 %					2 000,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					12 000,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO DE REFERENCE****QUAI DEZOUIMS****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 02/07/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Travaux Généraux</i>					
XA 01	Démolition de l'ouvrage (quai sur piles)	forf	1	200 000,00	200 000,00
XA 02	Traitement affouillement par clapage de pierres	forf	1	13 000,00	13 000,00
XA 02	Traitement affouillement par scaphandriers	forf	1	10 000,00	10 000,00
XA 03	Traitement des joints	forf	1	10 000,00	10 000,00
<i>sous total :</i>					233 000,00
Total des travaux H.T. en EUROS					233 000,00
T.V.A. 20 %					46 600,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					279 600,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO DE REFERENCE****QUAI DE LA PRESQU'ILE****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 02/07/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Travaux Généraux</i>					
XA 04	Démolition partielle d'un bloc	forf	1	55 000,00	55 000,00
XA 05	Ecartement du front d'accostage	forf	1	220 000,00	220 000,00
XA 06	Barres de liaison des blocs	forf	1	100 000,00	100 000,00
XA 07	Reconstitution de l'enrobage des talons des poutres	forf	1	600 000,00	600 000,00
XA 08	Dallage supérieur béton sur 4 travées	forf	1	75 000,00	75 000,00
XA 09	Traitement des têtes de talus des travées 8/9	forf	1	45 000,00	45 000,00
XA 10	Traitement des têtes de talus des 6 autres travées	forf	1	270 000,00	270 000,00
XA 11	Traitement affouillement du hangar	forf	1		
<i>sous total :</i>					<i>1 365 000,00</i>
Total des travaux H.T. en EUROS					1 365 000,00
T.V.A. 20 %					273 000,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					1 638 000,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO DE REFERENCE****QUAI DE LA DOUANE****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 02/07/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Travaux Généraux</i>					
XA 11	Comblement des affouillements	forf	1	30 000,00	30 000,00
XA 12	Traitement de la berlinoise/quai massif	forf	1	30 000,00	30 000,00
<i>sous total :</i>					<i>60 000,00</i>
Total des travaux H.T. en EUROS					60 000,00
T.V.A. 20 %					12 000,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					72 000,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO DE REFERENCE****ANSE GERBAL****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 02/07/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Travaux Généraux-Quai</i>					
XB 03	Rideau de palplanches-50 ml reconstituion d'un parafeuille	forf	1	100 000,00	100 000,00
XB 04	Traitement des appuis en tête de pieu	forf	1	15 000,00	15 000,00
<i>sous total :</i>					<i>115 000,00</i>
<i>Travaux Généraux - Appontement n°1</i>					
XB 05	Protection cathodique des gabionnades de	forf	1	40 000,00	40 000,00
XB 06	Démolition et reconstruction dalle béton armé	forf	1	150 000,00	150 000,00
XB 01	Ragréage, sablage, protection résine de poutres et chevrettes métalliques	forf	1	45 000,00	45 000,00
<i>sous total :</i>					<i>235 000,00</i>
<i>Travaux Généraux - Appontement n°2</i>					
XB 07	Protection cathodique des pieux métallique de fondation	forf	1	10 000,00	10 000,00
XB 08	Ragréage et protection des parties épaufrées	forf	1	45 000,00	45 000,00
XB 06	Démolition et reconstruction dalle béton armé	forf	1	100 000,00	100 000,00
<i>sous total :</i>					<i>155 000,00</i>
Total des travaux H.T. en EUROS					505 000,00
T.V.A. 20 %					101 000,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					606 000,00

9.6.2 SCENARIO DE PROJET – ETAPE 1

9.6.2.1 SP-Etape 1 : Coût global

GAXIEU Ingénierie		
DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES		
CONSEIL DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ORIENTALES		
COMMUNE DE PORT VENDRES		
ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES		
SCENARIO 3		
RECAPITULATION		
BZ-08312		
Date: 21/10/2020		
3	ANSE GERBAL - AMENAGEMENT	9 254 907,50
Total des travaux H.T. en EUROS		9 254 907,50
T.V.A. 20 %		1 850 981,50
Montant Total T.T.C. en EUROS		11 105 889,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES**

COMMUNE DE PORT VENDRES

ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO 3

RECAPITULATION

BZ-08312

Date: 21/10/2020

1	PORT	47 083 510,50
Total des travaux H.T. en EUROS		47 083 510,50
T.V.A. 20 %		9 416 702,10
Montant Total T.T.C. en EUROS		56 500 212,60

9.6.2.2 SP-ETAPE 1 : Coûts détaillés

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO 3****ANSE GERBAL - AMENAGEMENT****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 21/10/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Démolition Bâtiments</i>					
XD 06	Démolition bâtiment 6	m2	4175	58,50	244 237,50
<i>sous total :</i>					<i>244 237,50</i>
<i>Plateforme Zone technique, Travail, Carénage</i>					
XD 07	Chaussée + réseaux pluviaux	m2	4630	150,00	694 500,00
XD 23	Séparateur hydrocarbures	u	1	30 000,00	30 000,00
<i>sous total :</i>					<i>724 500,00</i>
<i>Plateforme Port à secs et Services</i>					
XD 07	Chaussée + réseaux pluviaux	m2	5961	150,00	894 150,00
XD 08	Réseau HT/BT	ml	106	80,00	8 480,00
XD 10	Réseau télécom	ml	128	80,00	10 240,00
XD 11	Réseau éclairage public	ml	246	75,00	18 450,00
XD 12	Pylône éclairage public	u	4	7 000,00	28 000,00
XD 14	Caméra vidéo surveillance	u	2	3 000,00	6 000,00
XD 15	Bâtiments	m2	100	1 500,00	150 000,00
XD 23	Séparateur hydrocarbures	u	1	30 000,00	30 000,00
XD 27	Réseau AEP	ml	78	125,00	9 750,00
XD 28	Réseau EU	ml	57	115,00	6 555,00
<i>sous total :</i>					<i>1 161 625,00</i>
<i>Zone pêche</i>					
XD 09	Réseau HT/BT	ml	30	80,00	2 400,00
XD 11	Réseau télécom	ml	19	80,00	1 520,00
XD 15	Bâtiments	m2	850	1 500,00	1 275 000,00
	Equipements (Machines à glace, potences, box de rangement, restructuration étals de ventes)		1	545 000,00	545 000,00
XD 16	Entrepôts Frigorifique	m2	150	2 000,00	300 000,00
XD 27	Réseau AEP	ml	5	125,00	625,00
<i>sous total :</i>					<i>2 124 545,00</i>
<i>Réhabilitation et confortement des quais de plaisance</i>					
XD 24	Quai Fanal, quai de l'Artillerie, appontement de l'Obélisque, quai de la Consigne (0 à 5ans)	ft	1	2 500 000,00	2 500 000,00
XD 25	Quai Joly, quai Jean Moulin, Quai de l'Obélisque (5 à 10ans)	ft	1	2 000 000,00	2 000 000,00
XD 26	Quai Forgas (10 à 15ans)	ft	1	500 000,00	500 000,00
<i>sous total :</i>					<i>5 000 000,00</i>
Total des travaux H.T. en EUROS					9 254 907,50
T.V.A. 20 %					1 850 981,50
Total des travaux T.T.C. en EUROS					11 105 889,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO 3****PORT****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 21/10/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Démolition Bâtiments</i>					
XD 01	Démolition bâtiment 1	m2	333	48,00	15 984,00
XD 02	Démolition bâtiment 2	m2	5426	54,50	295 717,00
XD 03	Démolition bâtiment 3	m2	9925	54,50	540 912,50
XD 04	Démolition bâtiment 4	m2	1848	54,50	100 716,00
XD 05	Démolition bâtiment 5	m2	448	29,50	13 216,00
XD 07	Démolition capitainerie	m2	700	29,50	20 650,00
<i>sous total :</i>					987 195,50
<i>Aménagement du port</i>					
XD 08	Chaussée + réseaux pluviaux	m2	78943	150,00	11 841 450,00
XD 09	Réseau HT/BT	ml	80	80,00	6 400,00
XD 10	Réseau "prises reefer"	ml	565	80,00	45 200,00
XD 11	Réseau télécom	ml	1313	80,00	105 040,00
XD 12	Réseau éclairage public	ml	1745	75,00	130 875,00
XD 13	Pylône éclairage public	u	34	7 000,00	238 000,00
XD 14	Eclairage public sur façade	u	10	1 500,00	15 000,00
XD 15	Caméra vidéo surveillance	u	14	3 000,00	42 000,00
XD 16	Bâtiments	m2	500	1 500,00	750 000,00
XD 17	Entrepôts Frigorifique	m2	4160	2 000,00	8 320 000,00
XD 18	Gates	ens	2	10 000,00	20 000,00
XD 19	Clôtures	ml	1336	550,00	734 800,00
XD 20	Extension quai	ml	225	79 000,00	17 775 000,00
XD 21	Mur de soutènement	ml	445	1 000,00	445 000,00
XD 22	Giratoire Ø36m voirie lourde	ens	2	300 000,00	600 000,00
XD 27	Réseau AEP	ml	110	125,00	13 750,00
XD 28	Réseau EU	ml	120	115,00	13 800,00
<i>sous total :</i>					41 096 315,00
<i>Réhabilitation et confortement des quais de plaisance</i>					
XD 24	Quai Fanal, quai de l'Artillerie, appontement de l'Obélisque, quai de la Consigne (0 à 5ans)	ft	1	2 500 000,00	2 500 000,00
XD 25	Quai Joly, quai Jean Moulin, Quai de l'Obélisque (5 à 10ans)	ft	1	2 000 000,00	2 000 000,00
XD 26	Quai Forgas (10 à 15ans)	ft	1	500 000,00	500 000,00
<i>sous total :</i>					5 000 000,00
Total des travaux H.T. en EUROS					47 083 510,50
T.V.A. 20 %					9 416 702,10
Total des travaux T.T.C. en EUROS					56 500 212,60

9.6.3 SCENARIO DE PROJET 2 (S2 D'ACTIVITE)

9.6.3.1 SP-ETAPE 2 : Coût global

GAXIEU Ingénierie

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ORIENTALES

COMMUNE DE PORT VENDRES

ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO 2

RECAPITULATION

BZ-08312

Date: 21/10/2020

1	PORT	50 144 543,00
2	ANSE GERBAL AMENAGEMENT (PECHE)	2 124 545,00

Total des travaux H.T. en EUROS 52 269 088,00

T.V.A. 20 % 10 453 817,60

Montant Total T.T.C. en EUROS 62 722 905,60

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO 2****ANSE GERBAL - AMENAGEMENT****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 21/10/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
Zone pêche					
XD 09	Réseau HT/BT	ml	30	80,00	2 400,00
XD 11	Réseau télécom	ml	19	80,00	1 520,00
XD 15	Bâtiments	m2	850	1 500,00	1 275 000,00
XD 16	Entrepôts Frigorifique	m2	150	2 000,00	300 000,00
	Equipements (Machines à glace, potences, box de rangement, restructuration étals de ventes)		1	545 000,00	545 000,00
XD 27	Réseau AEP	ml	5	125,00	625,00
sous total :					2 124 545,00

Total des travaux H.T. en EUROS	2 124 545,00
T.V.A. 20 %	424 909,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS	2 549 454,00

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES****COMMUNE DE PORT VENDRES****ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES****SCENARIO 2****PORT****DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX**

BZ-08312

Date: 21/10/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Démolition Bâtiments</i>					
XD 01	Démolition bâtiment 1	m2	333	48,00	15 984,00
XD 02	Démolition bâtiment 2	m2	5426	54,50	295 717,00
XD 03	Démolition bâtiment 3	m2	9925	54,50	540 912,50
XD 04	Démolition bâtiment 4	m2	1848	54,50	100 716,00
XD 05	Démolition bâtiment 5	m2	448	29,50	13 216,00
XD 05	Démolition bâtiment 6	m2	4175	58,50	244 237,50
XD 06	Démolition capitainerie	m2	700	29,50	20 650,00
<i>sous total :</i>					1 231 433,00
<i>Aménagement du port</i>					
XD 07	Chaussée + réseaux pluviaux	m2	78391	150,00	11 758 650,00
XD 08	Réseau HT/BT	ml	133	80,00	10 640,00
XD 09	Réseau "prises reefer"	ml	149	80,00	11 920,00
XD 10	Réseau télécom	ml	1330	80,00	106 400,00
XD 11	Réseau éclairage public	ml	1480	75,00	111 000,00
XD 12	Pylône éclairage public	u	32	7 000,00	224 000,00
XD 13	Eclairage public sur façade	u	8	1 500,00	12 000,00
XD 14	Caméra vidéo surveillance	u	9	3 000,00	27 000,00
XD 15	Bâtiments	m2	5029	1 500,00	7 543 500,00
XD 16	Entrepôts Frigorifique	m2	2160	2 000,00	4 320 000,00
XD 17	Gates	ens	1	10 000,00	10 000,00
XD 18	Clôtures	ml	1740	550,00	957 000,00
XD 19	Extension quai	ml	225	79 000,00	17 775 000,00
XD 20	Mur de soutènement	ml	446	1 000,00	446 000,00
XD 21	Giratoire Ø36m voirie lourde	ens	2	300 000,00	600 000,00
<i>sous total :</i>					43 913 110,00
<i>Réhabilitation et confortement des quais de plaisance</i>					
XD 24	Quai Fanal, quai de l'Artillerie, appontement de l'Obélisque, quai de la Consigne (0 à 5ans)	ft	1	2 500 000,00	2 500 000,00
XD 25	Quai Joly, quai Jean Moulin, Quai de l'Obélisque (5 à 10ans)	ft	1	2 000 000,00	2 000 000,00
XD 26	Quai Forgas (10 à 15ans)	ft	1	500 000,00	500 000,00
<i>sous total :</i>					5 000 000,00
Total des travaux H.T. en EUROS					50 144 543,00
T.V.A. 20 %					10 028 908,60
Total des travaux T.T.C. en EUROS					60 173 451,60

**9.6.4 RESILIENCE : SURCOUT DU PASSAGE DU SP-ETAPE 1 VERS LE SCENARIO DE PROJET –
ETAPE 2**

GAXIEU Ingénierie

DEPARTEMENT DES PYRENEES ORINETALES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES PYRENEES ORIENTALES**

COMMUNE DE PORT VENDRES

ETUDE ACTIVITES PORTUAIRES

SCENARIO 2

PORT

DETAIL ESTIMATIF DES TRAVAUX

BZ-08312

Date: 25/06/2020

N°	Désignation	un	Qté	P.U.	P.Total
<i>Démolition Bâtiments</i>					
XD 07	Démolition entrepôt frigorifique	m2	2000	27,00	54 000,00
XD 24	Rabottage chaussée	m2	5030	15,00	75 450,00
<i>sous total :</i>					<i>54 000,00</i>
<i>Aménagement du port</i>					
XD 07	Chaussée + réseaux pluviaux	m2	2000	150,00	300 000,00
XD 09	Réseau "prises reefer"	ml	149	80,00	11 920,00
XD 11	Réseau éclairage public	ml	171	75,00	12 825,00
XD 12	Pylône éclairage public	u	4	7 000,00	28 000,00
XD 15	Bâtiments	m2	5029	1 500,00	7 543 500,00
XD 18	Clôtures	ml	438	550,00	240 900,00
<i>sous total :</i>					<i>8 137 145,00</i>
Total des travaux H.T. en EUROS					8 266 595,00
T.V.A. 20 %					1 653 319,00
Total des travaux T.T.C. en EUROS					9 919 914,00

N°10006648

Novembre 2020



ETUDE STRATEGIQUE ET DE MODELISATION ECONOMIQUE RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES PORTUAIRES

Note stratégique

MANDATAIRE : INDDIGO - CATRAM

CO-TRAITANTS : GAXIEUX / EGIS

SOUS-TRAITANTS : SAMARCANDE / CCO / WIINCH / CRUISE MANAGEMENT CONSULTING / VIA AQUA

Votre contact :

Dominique BERTHET

Tél. : 01 42 78 28 51

E-mail : d.berthet@inddigo.com

www.catram-consultants.com

CONTACT ADMINISTRATIF

Cathy MANCEL

Ligne directe : 01.42.78.28.63

E-mail : c.mancel@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'Inddigo SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société Inddigo SAS.

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	4
2. CONTEXTE	4
3. RAPPEL DU SCENARIO RETENU : « SMART PORT HQE DU FUTUR »	5
3.1 Un scénario ambitieux... ..	5
3.1.1 Activités et prévisions de trafics.....	6
3.1.2 Schéma fonctionnel	7
3.1.3 Investissements	8
3.1.4 Retombées économiques	9
3.2 ... et résilient	9
3.2.1 Activités et prévisions de trafics.....	10
3.2.2 Schéma fonctionnel	12
3.2.3 Investissements	12
3.2.4 Retombées économiques	13
4. STRUCTURATION DU PLAN STRATEGIQUE	13
4.1 Ambition 1 : Un port polyvalent et résilient	15
4.2 Ambition 2 : Un port durable et intégré dans la ville	18

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Schéma fonctionnel du scénario de projet.....	8
Figure 2 : Schéma fonctionnel du scénario de projet avec une étape résiliente.....	12

1. INTRODUCTION

La présente note est le résultat de la démarche visant à construire une vision stratégique pour le port de Port-Vendres à l'horizon 2040.

Plusieurs étapes ont été nécessaires pour aboutir à ce résultat :

1. Diagnostic – état des lieux du port et de ses activités
2. Définition d'hypothèses de développement pour chacune des filières (commerce, croisière, plaisance, yachting, pêche, aquaculture)
3. Combinaison cohérente d'hypothèses pour construire des scénarios d'activité et de projet (3 scénarios d'activité et 3 scénarios de projet ont été construits)
4. Construction de scénarios de développement contrastés
 - a. Scénario 1 : Le Port confirme sa vocation historique de port polyvalent et industriel
 - b. Scénario 2 : Une image du port renouvelée
 - c. Scénario 3 : Equilibre des activités économiques
5. Evaluation des investissements, bilan socio-économique et aide au choix d'un scénario
6. Déclinaison du scénario retenu

2. CONTEXTE

Les fondements du port de Port-Vendres sont historiquement intrinsèquement liés à l'activité commerciale du port. Ce positionnement lui a permis de maintenir l'ensemble des services portuaires nécessaires à l'accueil des navires (commerce, croisière, yachting) et d'accompagner l'exploitation des autres activités portuaires (plaisance, pêche) en participant à l'équilibre économique de la concession.

L'organisation actuelle du port de commerce ne répond plus aujourd'hui aux besoins à court terme de la Compagnie Fruitière qui opère actuellement un changement dans son organisation logistique, avec le passage à des navires porte-conteneurs grésés à brève échéance en cohérence avec la mise en service de leur terminal à conteneurs à Abidjan. L'attachement de cet acteur à Port-Vendres pour de multiples raisons (qualité de service offert par le manutentionnaire, positionnement stratégique vis-à-vis des mûrisseries, écosystème de transport lié à la proximité du Marché Saint-Charles) est toujours d'actualité sous réserve que le port puisse s'adapter à cette nouvelle orientation stratégique. Il n'est ici plus question d'une organisation basée sur l'entreposage des palettes dans des entrepôts frigorifiques bord à quai pendant plusieurs jours, mais d'un terminal à conteneurs équipé d'une plateforme crossdocking éloignée des quais et permettant un transfert des lots entre les conteneurs et les camions de livraisons sur un temps court de quelques heures. Dans cette configuration et avant cette opération, le stockage des palettes se fera directement sur le terminal dans les conteneurs reefer. La volonté d'un maintien des activités commerce à Port-Vendres passe inévitablement par cette réorganisation fonctionnelle et organisationnelle des espaces portuaires.

Le Département souhaite se saisir de cette opportunité pour :

- Orienter son développement économique, environnemental et social en favorisant le développement des trafics existants et l'émergence de nouveaux trafics commerciaux tout en réduisant l'empreinte environnementale de ces activités,
- Garantir une meilleure cohabitation des activités portuaires entre elles et avec les habitants,
- Accompagner le développement de l'emploi sur le territoire.

3. RAPPEL DU SCENARIO RETENU : « SMART PORT HQE DU FUTUR »

3.1 UN SCENARIO AMBITIEUX...

Le scénario retenu par les acteurs du port de Port-Vendres permet de conjuguer les potentialités de développement du port avec les ambitions portées par les acteurs de la place portuaire.

Les acteurs portuaires s'engagent collectivement dans une stratégie très ambitieuse qui vise à transformer le port de Port-Vendres en véritable port du 21^{ème} siècle, reposant sur :

- Le maintien d'une vocation de port polyvalent à travers le développement des trafics et activités actuels (commerce, croisière, pêche, plaisance)
- La génération des trafics et activités nouvelles (trafics conteneurisés, trafics vracs, desserte maritime passagers, port à sec, ...)
- La transition simultanée vers un nouveau modèle (gouvernance renouvelée, smart port)

Cette mutation est rendue possible par la volonté commune de ne plus asseoir le développement du port sur la seule recherche de nouveaux volumes mais à tirer parti de tous les atouts du territoire, à saisir les opportunités tout en essayant de compenser ses handicaps par la mise en œuvre de stratégies volontaristes. Le port devient un outil logistique au service de son territoire.

- Ce scénario engage le port vers un développement partagé des activités basé sur une amélioration de l'offre de services de l'ensemble des activités portuaires (commerce, plaisance/yachting, croisière, pêche/aquaculture).
 - Le pari est pris du développement des trafics commerciaux par une action proactive pour maintenir la Compagnie Fruitière et attirer de nouveaux trafics fret
 - Des opportunités pour consolider et développer de nouvelles activités (port à sec, boat center, aire technique, activité pêche) sur les secteurs délaissés moyennant une ambition raisonnable de requalification de l'interface/ville port et d'animation commerciale (croisiéristes)
 - Une partie des espaces portuaires est progressivement réaffectée à d'autres activités
 - Des projets sont déployés afin d'engager le port dans la transition énergétique (politique énergétique, économie circulaire...).
- **Les acteurs poursuivent leurs efforts de recherche de trafics**
- **La structure d'activité du port évolue légèrement**

Cette stratégie nécessite une implication importante de très nombreux acteurs du territoire car de nombreuses actions doivent être initiées de manière conjointe.

Sans ce scénario ambitieux, le port risque fortement de se retrouver dans une spirale dépressive empêchant tout développement (perte de compétitivité, oppositions de la population, disparition d'activités et de trafics historiques, perte importante d'emplois...).

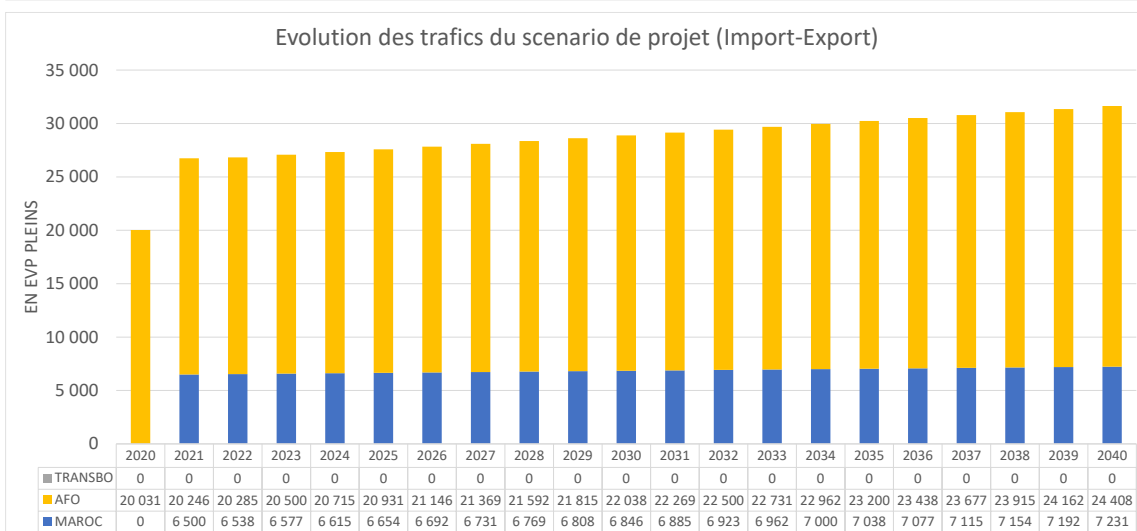
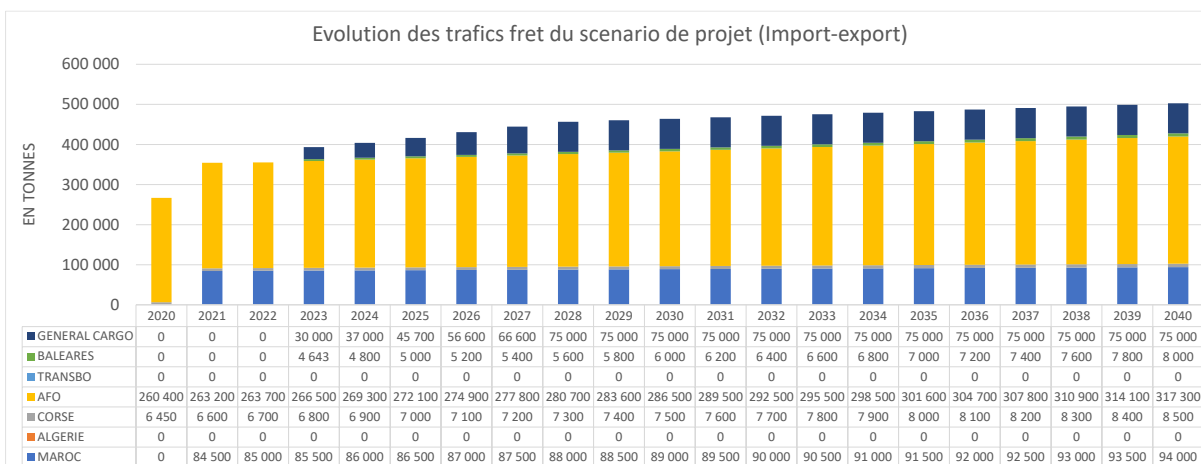
Afin de se préparer cependant à toute éventualité, le scénario de développement du port intègre dès le départ une forte capacité de résilience le mettant en capacité d'accueillir de nouvelles activités (aquaculture, yachting...) qui viendraient compenser le départ potentiel d'activités historiques.

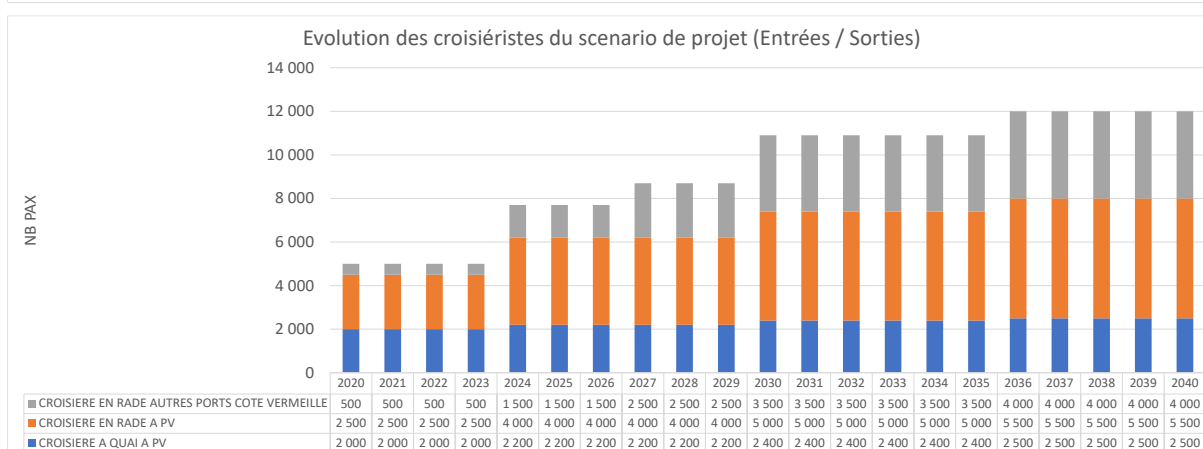
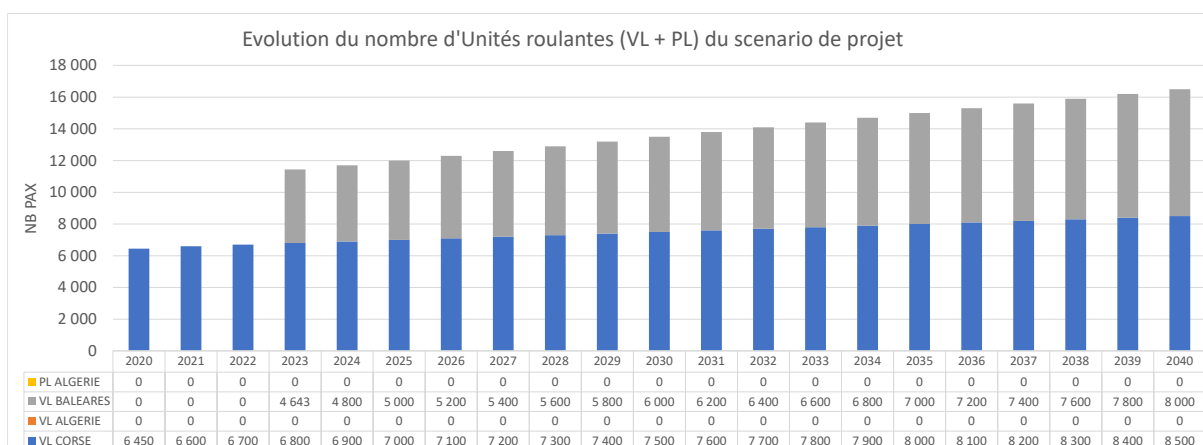
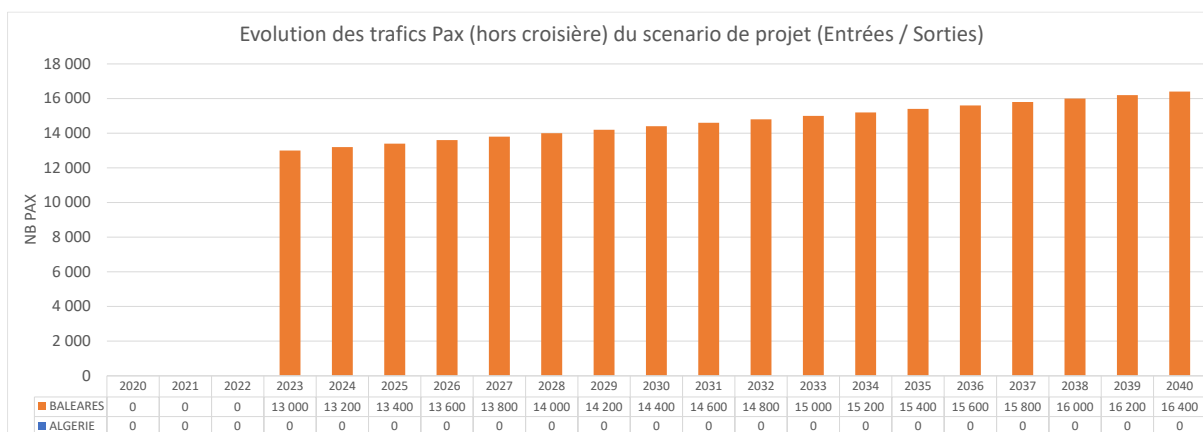
Comme indiqué dans le schéma ci-dessous, ce scénario est très ambitieux car il a pour objectif de faire progresser l'ensemble des filières historiques ou nouvelles présentes sur le port.

Le plan stratégique et les actions qu'il décline visent à réunir toutes les chances pour concrétiser la vision du développement attendu à l'horizon 2040.

3.1.1 ACTIVITES ET PREVISIONS DE TRAFICS

Filière	Port-Vendres, l'ambition du « smart port HQE du futur »	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
Fret AFO	L'acteur historique renouvelle sa confiance et ajuste ses moyens d'exploitation en fonction des contraintes du marché et du port	320 kt	↗	+ 60 kt
Fret Maghreb	Retour de la ligne Maroc (Conteneur)	95 kt	↗	+ 95 kt
Fret Corse	Véhicules de loueurs Corse (15 escales/an)	8 500 VL	↗	+ 2000 VL
Passagers	Nouvelle ligne avec les Baléares (trafics saisonniers)	16 000 pax et 4500 VL	↗	+16 000 pax + 4500 VL
Croisières	Doublement des trafics	12 000 pax	↗	+ 7000 pax
Pêche	Stabilité de l'activité et concentration sur les petits métiers.		↗	
Plaisance	Développement modéré de la plaisance Création d'un port à sec et réorganisation des espaces		↗	
Yachting	Augmentation de l'activité sous réserve d'un traitement des interfaces ville-port (Quai Fanal...)		↗	





3.1.2 SCHEMA FONCTIONNEL

Le schéma fonctionnel du scénario est présenté ci-après.

Ce schéma fonctionnel permet de réunir les conditions pour le maintien de la Compagnie Fruitière avec une réponse donnée à la mutation logistique en cours opérée par la Compagnie vers une stratégie de passage au tout conteneur à brève échéance. Parallèlement, il offre des surfaces de terre-pleins supplémentaires liées à la réalisation du nouveau quai Dezoums pour accompagner le développement de nouveaux trafics (BTP, petits vracs et conventionnel, trafics Ro-Pax) et donner plus d'agilité opérationnelle aux trafics existants (conteneurs de la CF, trafics RORO...). Parallèlement, l'Anse Gerbal est réhabilitée avec la destruction de la criée afin d'offrir des espaces plus confortables pour l'aire technique, permettre le développement d'une activité de port à sec, d'un boat-club et d'un espace dédié à la location de bateaux et, améliorer sensiblement les conditions opérationnelles des petits métiers de la pêche grâce à une zone technique en arrière-quai disposant de tous les équipements nécessaires (chambre froide, tours à glace, bâtiment de stockage).

Légende - Anse Gerbal:

- Port à sec- 4840m²
- Zone accueil et services - 870 m²
- Plateforme mise à l'eau - 255m²
- Zone accueil bateaux pêche - 1725m²
- Pôle location et boat-center - 900m²
- Extension zone technique, de travail et de carénage - 4630m²
- Zone technique pêche - 1000m²
- Ponton d'attente port à sec - 120ml

Légende - Port:

- 516 VL RORO/ROPAX
- 2 800 EVP conteneurs vides
- 128 EVP conteneurs pleins
- 372 prises reefers
- Clôtures
- Ouvrage de soutènement - 100ml
- ~ 2 500 m² parc conventionnel conteneurs
- Eclairage public projeté
- Caméra de vidéo-surveillance
- Réseau AEP existant
- Réseau AEP projeté
- Réseau EU existant
- Réseau EU projeté
- Réseau électrique projeté
- Dispositif de branchement électrique
- Réseau télécom existant
- Réseau télécom projeté
- Réseau éclairage public projeté

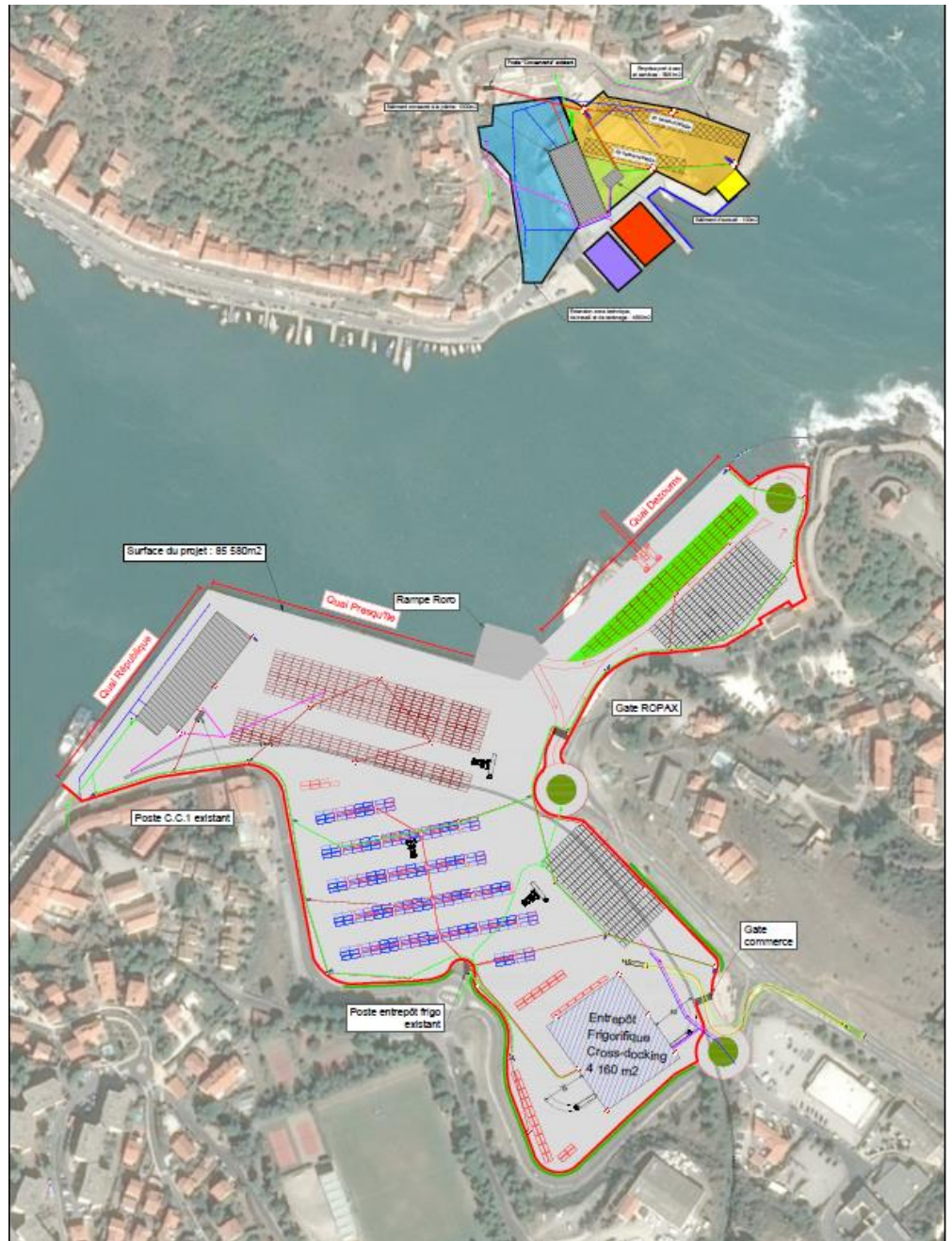


Figure 1 : Schéma fonctionnel du scénario de projet

3.1.3 INVESTISSEMENTS

Le scénario de projet nécessite un investissement de près de 61,3 M€ H.T.

	Scénario de projet
Zone plaisance (Quai Forgas, Fanal, Artillerie, Obélisque, Consigne, Quai Joly, Jean Moulin)	5 000 000
Zone commerce	42 083 511
Dragage	10 000 000
Anse Gerbal	4 254 908
TOTAL € HT	61 338 418
TVA (20%)	12 267 684
TOTAL € TTC	73 606 102

3.1.4 RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Le bilan socio-économique pour la Collectivité permet de comparer une situation de projet, dans laquelle le projet se réalise, à une situation de référence « sans projet ». Il consiste à identifier et valoriser les avantages générés par la situation de projet et à mesurer leur différence avec les coûts induits par le projet. Cette différence est valorisée afin de déterminer la Valeur actualisée nette du projet (VAN) et le taux de rentabilité interne « économique » du projet.

Les valeurs fournies du bilan socio-économique sont favorables au projet :

- Valeur actualisée nette (VAN) : 49,9 M€
- Taux de rentabilité interne socio-éco (TRI) : 9,4 %

En termes d'emplois, ce scénario permet de créer 290 emplois supplémentaires par rapport à la situation actuelle (910 contre 620 actuellement, dont 81% générés par l'activité commerce).

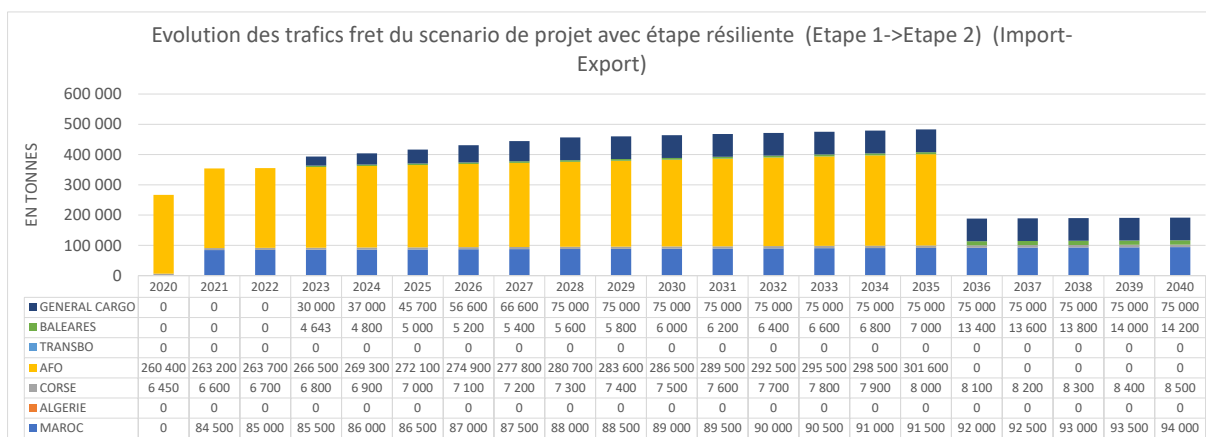
3.2 ... ET RESILIENT

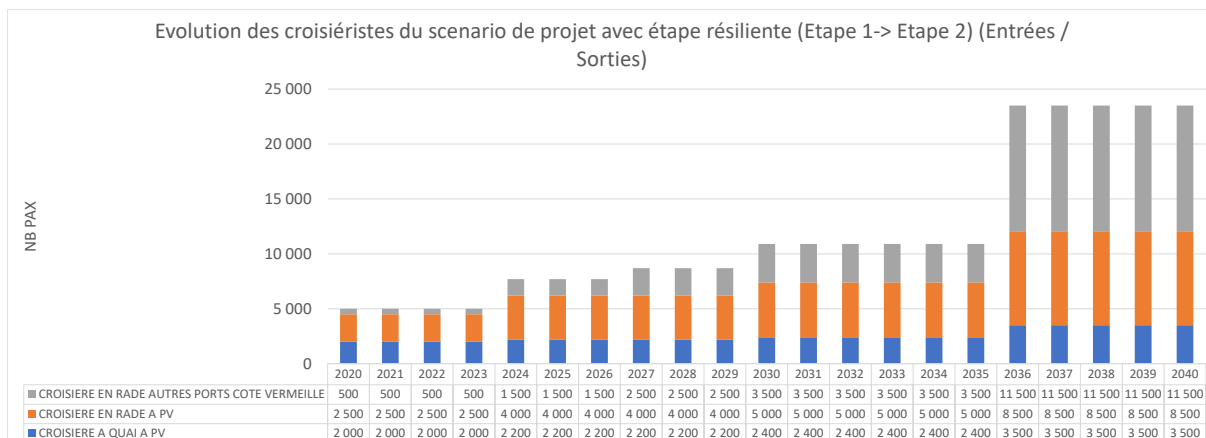
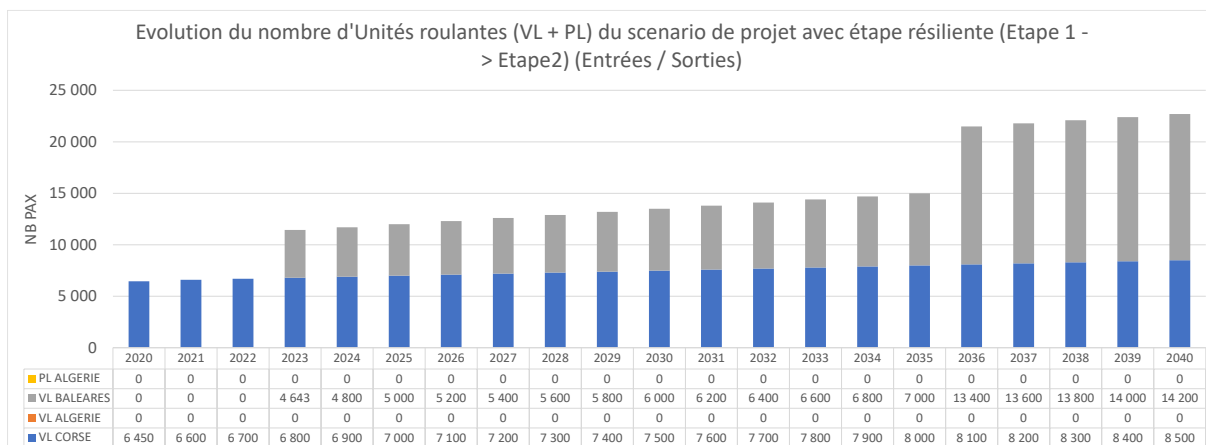
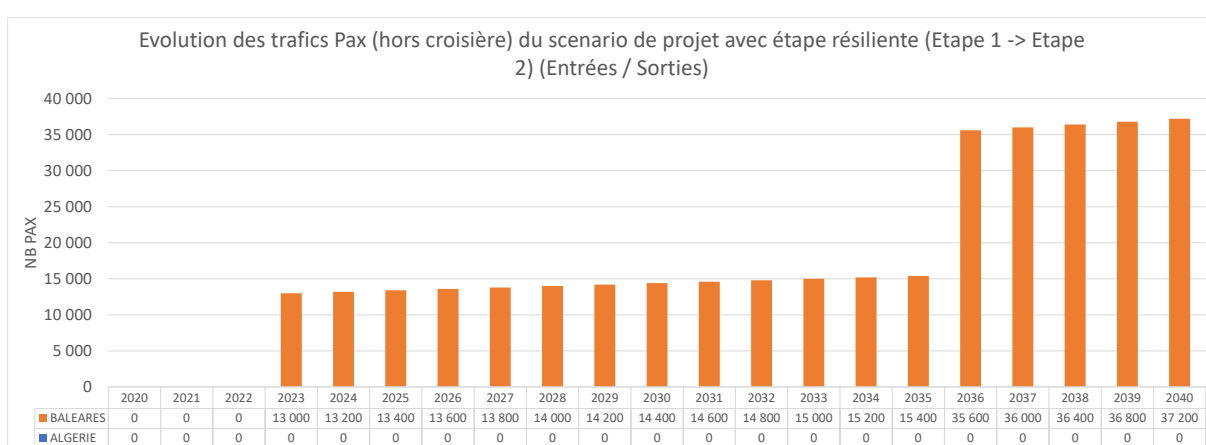
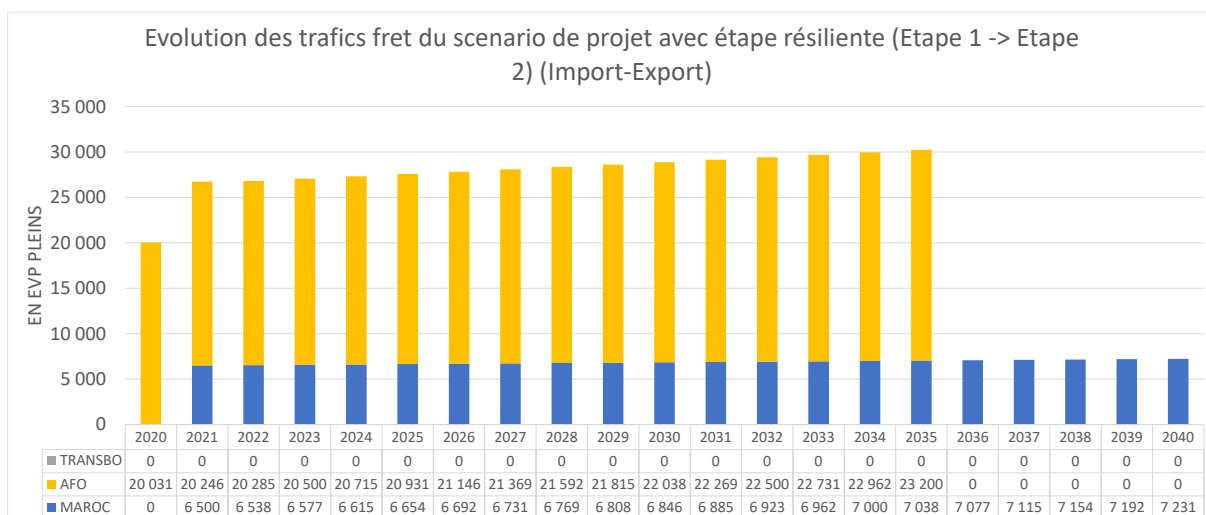
Le scénario retenu fait le pari d'un maintien de l'activité de la Compagnie Fruitière. Dans un souci d'anticipation d'éventuels aléas économiques majeurs, une deuxième étape est envisagée, visant à identifier des activités nouvelles qui pourraient prendre le relais à long terme (10-15 ans) d'un départ de la Compagnie Fruitière et ainsi affirmer la capacité de résilience du port de Port-Vendres.

- Ce scénario est un scénario de rupture avec l'existant si les craintes liées au départ de la Compagnie fruitière se confirment :
 - Départ de la Compagnie fruitière
 - Réorientation des flux vers d'autres ports (augmentation trop importante de la taille des navires etc.)
 - Les capacités et l'offre commerciale des ports concurrents limitent l'attractivité de Port-Vendres pour l'accueil de nouveaux trafics
- Les ports concurrents limitent l'attractivité de Port-Vendres pour attirer de nouveaux trafics
- Les opportunités de développement de nouvelles activités (aquaculture, nautisme) sont rendues possibles par la mutation des espaces portuaires
- Un effort supplémentaire accordé aux projets d'amélioration de l'interface ville/port pour renforcer encore davantage l'attractivité de Port-Vendres auprès des secteurs de la plaisance, de la croisière et du yachting
- L'Anse Gerbal est libérée de toute activité portuaire à l'exception de la pêche, offrant une opportunité importante pour un projet urbain
- **Les acteurs s'engagent dans une diversification des activités et une revalorisation des espaces portuaires**

3.2.1 ACTIVITES ET PREVISIONS DE TRAFICS

Filière	Port-Vendres, résilience et image portuaire renouvelée	Trafics Import / Export 2040	Evolution 2040 / existant	
Fret AFO	L'escale de PV est suspendue	0	↘	- 260 kt
	Les trafics disparaissent à CT au profit d'autres ports			
Fret Maghreb	Retour de la ligne Maroc (Conteneur)	95 kt	↗	+ 95 kt
Fret Corse	Véhicules de loueurs Corse (15 escales/an)	8 500 VL	↗	+ 2 000 VL
Passagers	Nouvelle ligne avec les Baléares (trafics saisonniers)	37 000 pax et 14 000 VL (E/S)	↗	+ 30 000 pax + 11 000 VL (E/S)
Croisières	Augmentation significative des escales liées à une forte mise en tourisme de la destination : 50 escales /an avec des paquebots de plus grande capacité	23 500 pax	↗	+ 18 000 pax
	Augmentation à prévoir des retombées économiques			
Pêche	Stabilité de l'activité et concentration sur les petits métiers. Développement de l'aquaculture à terre et en mer nécessitant l'occupation d'espaces supérieurs à ceux de l'Anse Gerbal		↗	
Aquaculture				
Plaisance	Création d'un port à sec de plus grande dimension libérant des espaces pour l'accueil d'unités de grande taille		↗	
	Besoin d'espaces accrus pour le pôle technique et l'accueil de professionnels. Amélioration des services			
Yachting	Réservation de 10 à 20 places nécessitant une relecture de l'organisation des espaces sur le quai Fanal et /ou République		↗	





3.2.2 SCHEMA FONCTIONNEL

Le schéma fonctionnel du scénario résilience et image portuaire renouvelée est présenté ci-après. Ce schéma fonctionnel qui s'inscrit dans une vision à plus long terme constitue une offre résiliente en permettant la libération d'une majeure partie des espaces de l'Anse Gerbal qui pourraient être rétrocédés à la ville pour un projet urbain. Les aménagements réalisés pour la filière pêche seraient cependant maintenus. Une partie de la zone commerce est donc réaménagée pour l'accueil d'activités portuaires hors commerce (aire technique, port à sec, aquaculture).

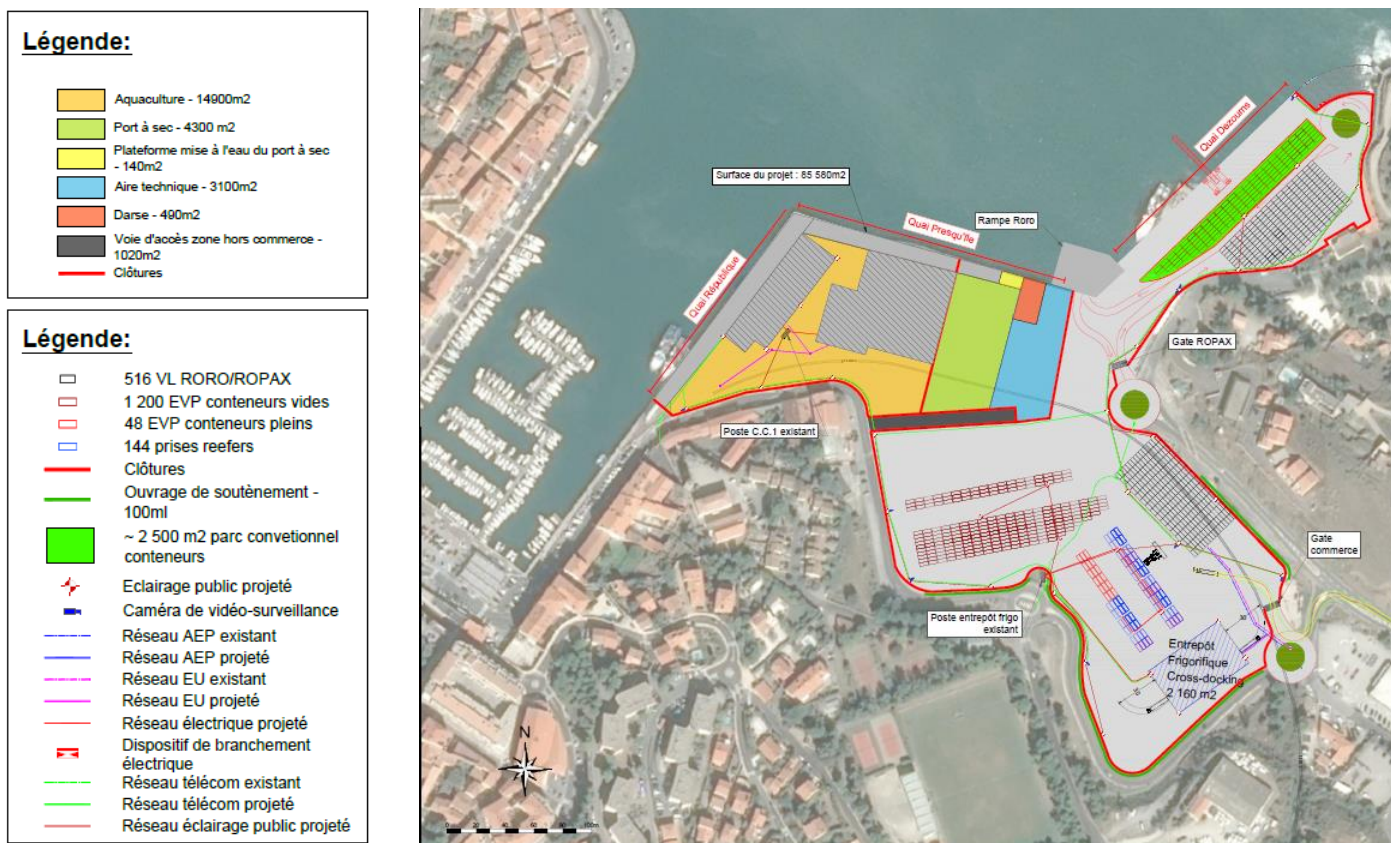


Figure 2 : Schéma fonctionnel du scénario de projet avec une étape résiliente

3.2.3 INVESTISSEMENTS

L'option retenue étant de privilégier un maintien de l'activité de la Compagnie Fruitière à long terme, puis d'anticiper une transition vers un scénario résilient si celle-ci quittait Port-Vendres, l'investissement estimé aurait un surcoût de près de 8,3 M€ HT ce qui amènerait au global à un investissement étalé dans le temps de près de 69,6 M€ H.T.

	SCENARIO DE PROJET	
	Surcoût / Etape 1	Total Etapes 1 et 2
Zone plaisance (Quai Forgas, Fanal, Artillerie, Obélisque, Consigne, Quai Joly, Jean Moulin)		5 000 000
Zone commerce	8 266 595	50 350 106
Dragage		10 000 000
Anse Gerbal		4 254 908
TOTAL € H.T	8 266 595	69 605 013
TVA (20%)	1 653 319	13 921 003
TOTAL € TTC	9 919 914	83 526 016

3.2.4 RETOMBÉES ECONOMIQUES

Dans le cas du scénario de projet comprenant une étape 2 résiliente liée à une hypothèse de départ de la Compagnie Fruitière en 2035 et nécessitant un réaménagement du port pour permettre l'accueil d'autres activités, les résultats obtenus sont plus faibles mais restent tout de même positifs :

- Valeur actualisée nette (VAN) : 10,8 M€
- Taux de rentabilité interne socio-éco (TRI) : 5,6 %

Ce scénario permet de maintenir les emplois à un niveau très proche de la situation actuelle avec 630 emplois générés. Les emplois de commerce qui seraient perdus à la suite du départ de la Compagnie Fruitière seraient compensés par les emplois liés à l'aquaculture.

4. STRUCTURATION DU PLAN STRATEGIQUE

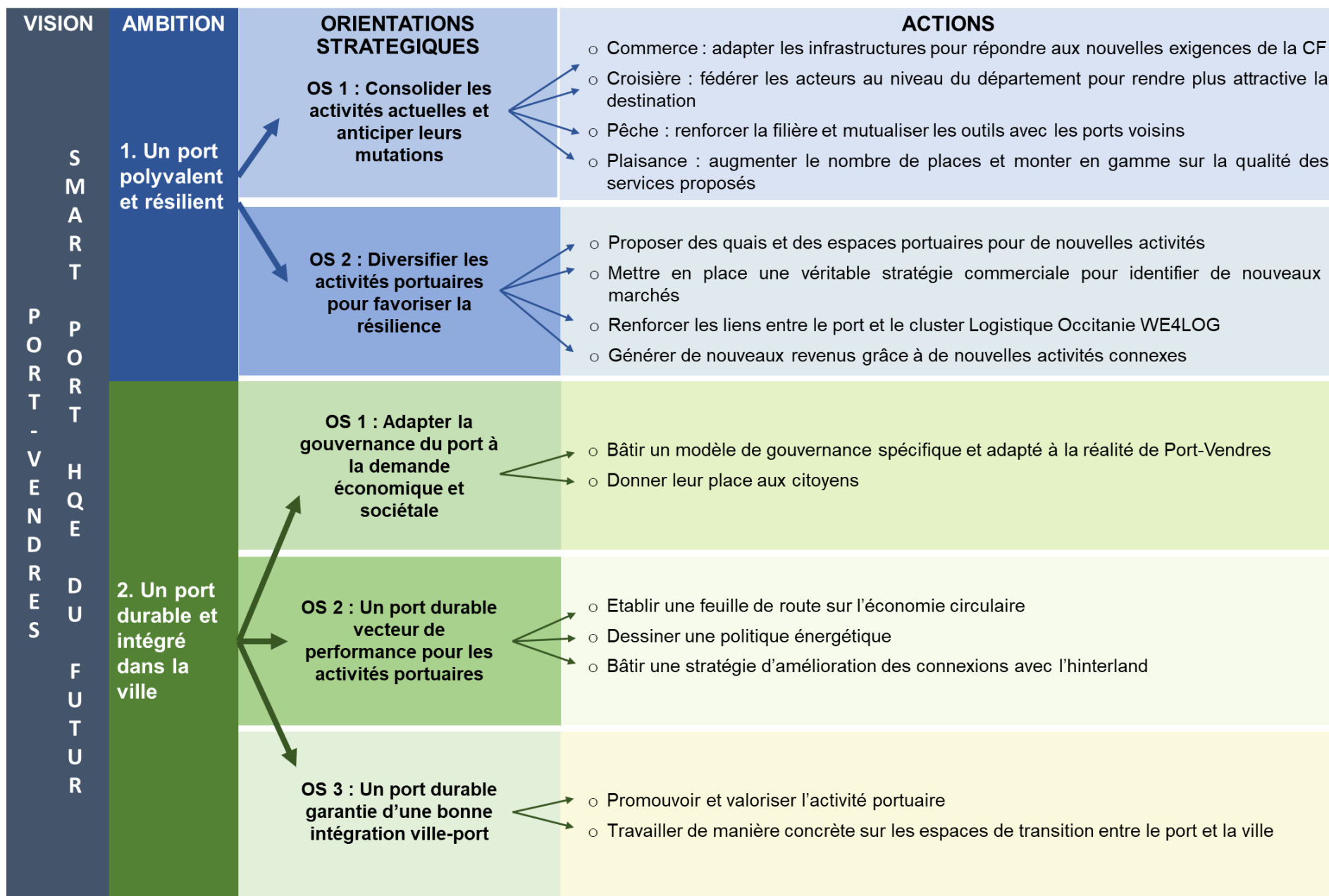
Le plan stratégique est décliné en 4 niveaux, comme présenté de manière schématique en page suivante.

En 2040, les acteurs portuaires affichent une vision commune pour le port de Port-Vendres : **faire du port de Port-Vendres le port du futur à haute considération environnementale.**

Afin de se donner le maximum de chances d'atteindre cette vision partagée, le plan stratégique est structuré en deux grandes parties, correspondant chacune à une ambition, déclinée en orientations stratégiques :

- Ambition 1 : Un port polyvalent et résilient
 - Consolider les activités actuelles et anticiper leurs mutations
 - Diversifier les activités portuaires pour favoriser la résilience
- Ambition 2 : Un port durable et intégré dans la ville
 - Un port durable vecteur de performance pour les activités portuaires
 - Un port durable, garantie d'une bonne intégration ville-port

Chaque orientation stratégique est enfin déclinée en actions que les acteurs se devront de préciser (acteur chef de file, parties prenantes, durée de mise en œuvre, niveau d'investissement...) et hiérarchiser.



4.1 AMBITION 1 : UN PORT POLYVALENT ET RESILIENT

En 2040, le port de Port-Vendres conforte sa place de port polyvalent. Il est parvenu à maintenir ses principales activités et à diversifier ses trafics grâce à la mise en œuvre d'un programme d'aménagement répondant aux attentes des acteurs, à une démarche commerciale proactive et la recherche de nouvelles ressources.

Les mutations en cours au sein des différentes filières économiques et la massification des échanges, à travers notamment la construction de navires toujours plus grands, augmentent la compétition entre les ports. Afin de rester dans la course et demeurer compétitif, deux options complémentaires se présentent pour les ports :

- S'adapter, augmenter leurs capacités dans une certaine limite (tirants d'eau, surfaces de terre-pleins...), proposer des services plus performants (cadences de manutention, traçabilité des marchandises...).
- S'orienter vers une spécialisation qui permette de se distinguer.

Un port comme Port-Vendres, fortement contraint par son environnement géographique, est directement soumis à cette compétition et à cette polarisation des flux avec d'une part, le port de Barcelone et, d'autre part, potentiellement les autres ports d'Occitanie (Port-la-Nouvelle et son projet de grand port et Sète).

L'intérêt pour Port-Vendres est de poursuivre et d'accentuer sa carte de port polyvalent qui a fait sa force depuis de nombreuses années. Mais cet axe stratégique ne peut être envisageable qu'à la condition d'être compétitif sur l'ensemble des segments d'activités.

Les fondements de cette ambition reposent sur sa capacité à offrir des espaces fonctionnels permettant de répondre aux demandes d'implantation de nouvelles filières tout en améliorant son attractivité pour les filières déjà en place.

UN CONTEXTE DE REORIENTATION STRATEGIQUE DE L'ORGANISATION LOGISTIQUE DE LA COMPAGNIE FRUITIERE

La Compagnie Fruitière est aujourd'hui l'acteur principal du port. Ses trafics (286 500 tonnes en 2019) représentent 99% des tonnages manutentionnés à Port-Vendres. Plusieurs échanges ont eu lieu avec le Vice-Président Logistique de la société dont le dernier en juin 2020 qui a permis de reconfirmer un certain nombre d'éléments qui avaient d'ores et déjà été identifiés dans la phase diagnostic de l'étude :

- Les besoins de la CF évoluent et sont liés à :
 - L'augmentation des volumes de production suite au développement continu des plantations en Afrique,
 - La poursuite en parallèle du développement du réseau des mûrisseries en Europe,
 - La nécessité de renouveler la flotte des navires pour pouvoir réaliser des économies d'échelle avec d'une part, des navires de plus grande taille et plus rapides et, d'autre part, une réorganisation de la logistique maritime à court terme (ligne Nord en 2022 et ligne sud en 2023) vers des navires grées porte-conteneurs (100% avec 400 prises reefer) dans un contexte de vieillissement et de raréfaction de l'offre de navires reefer sur le marché,
 - Une nécessaire cohérence de la chaîne logistique globale avec la mise en service du nouveau terminal conteneurs de la CF à Abidjan.
- L'évolution des besoins de la CF impacteront les ports de destination qui devront offrir :
 - Des capacités nautiques suffisantes (9m de tirant d'eau à court terme et 9,50 à 10 m à moyen et long terme)
 - Des conditions opérationnelles efficaces de traitement des conteneurs en bord à quai et sur le terminal, qui devra être équipé d'un entrepôt cross-docking (entrepôts longs

et fins permettant la constitution rapide des lots et dans lesquels les palettes ne transitent que quelques heures) rompant avec la logistique actuelle d'entreposage des palettes pendant plusieurs jours en magasins bord à quai.

- La Compagnie Fruitière reste attachée à Port-Vendres en raison de la qualité de service offerte par les acteurs portuaires, de la proximité de l'écosystème offert par le marché St-Charles (transporteurs spécialisés...) et de la position barycentrique du port pour la desserte du réseau des mûrseries.

SANS PROJET DEZOUIMS, UNE IMPOSSIBILITE DE REPONDRE AUX NOUVELLES EXIGENCES

Le port est aujourd'hui très contraint, avec des tirants d'eau limités, un seul poste à quai dédié au commerce et des terre-pleins très réduits, occupés en grande partie par des entrepôts frigorifiques qui ne seront plus adaptés à la nouvelle orientation logistique de la Compagnie Fruitière.

Sans adaptation des infrastructures et des équipements (amélioration conditions d'accessibilité, optimisation des capacités de stockage sur site, ...), et sans requalification du quai Dezouims, il faudra donc s'attendre au départ de la Compagnie Fruitière à brève échéance, car elle ne trouvera plus les conditions opérationnelles indispensables à son expansion.

Un départ de la Compagnie Fruitière serait très pénalisant pour l'ensemble des activités portuaires à Port-Vendres (croisière, yachting...) en raison de la baisse drastique du nombre de navires à opérer. Cette situation impacterait profondément la rentabilité des opérateurs et autres acteurs (pilotage, remorquage, douanes, services phytosanitaires...) qui seraient moins enclins à garantir une présence opérationnelle telle qu'on la connaît aujourd'hui. Ces fonctions essentielles à l'accueil des navires seraient donc vouées à être délocalisées faute de rentabilité économique ce qui impacterait fortement sur le long terme l'attractivité du port et réduirait considérablement sa capacité à recouvrer une activité portuaire commerciale.

Un effondrement de l'activité frêt marchandises serait aussi synonyme d'une diminution importante des emplois. Le port génère aujourd'hui 620 emplois dont 75% liés à l'activité commerce. Les simulations montrent que le défaut de mise en service du projet ferait perdre 240 emplois tandis que sa réalisation permettrait de viser raisonnablement à l'horizon 20 ans près de 300 emplois supplémentaires, soit 910 emplois.

Cette considération n'est pas anodine pour un territoire déjà fragilisé par la baisse démographique et un taux de chômage important.

LE PROJET DEZOUIMS, OPPORTUNITE POUR UNE DIVERSIFICATION

Le projet de requalification du quai Dezouims, qui intègre diverses composantes (amélioration des conditions nautiques, aménagement de nouveaux terre-pleins et adaptation des terre-pleins existants), est à la fois un outil indispensable au maintien de l'activité de la Compagnie Fruitière en améliorant les conditions opérationnelles d'exploitation et en lui permettant de se projeter à long terme (l'ensemble des surfaces de terre-pleins pourraient être utilisés pour les trafics de la société), mais surtout la condition nécessaire à la diversification des trafics et des activités.

Ces nouvelles activités permettront d'améliorer la rentabilité du projet grâce aux nouvelles recettes qui pourraient être générées et également de sécuriser le modèle économique du port en limitant la dépendance à un opérateur principal et donc d'en diminuer les risques associés.

La requalification du quai Dezouims permettrait également une plus grande souplesse dans la gestion des activités portuaires, notamment pendant la phase travaux de réaménagement des terre-pleins existants en un terminal à conteneurs.

La réalisation de cette première ambition repose sur deux orientations stratégiques (OS), au sein desquelles quelques pistes d'actions peuvent être identifiées :

- **OS 1 : Consolider les activités actuelles et anticiper leurs mutations**
 - Commerce : adapter les infrastructures pour répondre aux nouvelles exigences de la CF. Les aménagements portuaires envisagés donnent la possibilité au port de se renouveler avec l'aménagement d'un terminal à conteneurs en rupture avec l'organisation logistique actuelle permettant de répondre aux attentes des opérateurs,
 - Croisière : fédérer les acteurs au niveau du département pour rendre plus attractive la destination
 - Pêche : renforcer la filière et mutualiser les outils avec les ports voisins
 - Plaisance : augmenter le nombre de places et monter en gamme sur la qualité des services proposés

- **OS 2 : Diversifier les activités portuaires pour favoriser la résilience**
 - Proposer des quais et des espaces portuaires pour de nouvelles activités
 - Mettre en place une véritable stratégie commerciale pour identifier de nouveaux marchés
 - Renforcer les liens entre le port et le cluster Logistique Occitanie WeLog4
 - Générer de nouveaux revenus grâce à de nouvelles activités connexes

4.2 AMBITION 2 : UN PORT DURABLE ET INTEGRE DANS LA VILLE

En 2040, le port de Port-Vendres a réussi à adapter son mode de gouvernance afin de s'intégrer pleinement dans le contexte dans lequel il s'inscrit : la prise en compte de l'environnement naturel, social et économique. Le développement durable est au cœur des préoccupations pour faire avancer le port dans une dynamique positive pour tout le territoire.

Face aux mutations des différentes filières économiques et face aux exigences toujours grandissantes des citoyens vis-à-vis des activités économiques, les ports ne peuvent plus se contenter de fonctionner comme avant. Le fait de proposer des infrastructures et des services pour accueillir des navires et traiter des marchandises ou accueillir des passagers n'est plus le seul critère qui compte en termes d'attractivité.

Les utilisateurs d'un port sont de plus en plus sensibles aux critères environnementaux, bien que le critère ne soit pas celui qui oriente les principales décisions. Les ports s'engagent les uns après les autres dans des démarches vertueuses de prise en compte de l'environnement et d'amélioration de l'interface ville-port, avec pour objectif de limiter l'impact des activités maritimes et portuaires mais également de renouveler une image d'activité industrielle bien souvent dégradée. La concurrence portuaire se jouera également sur ce critère-là dans les prochaines années.

Mais cette problématique environnementale ne doit pas éclipser la problématique sociale. Les citoyens et acteurs d'un territoire veulent être associés aux prises de décision. Ainsi le sujet de la gouvernance et de la participation de toutes les parties prenantes au processus de décision est un sujet à prendre en compte dans la démarche stratégique.

Port-Vendres, poumon économique important des Pyrénées-Orientales, se doit d'évoluer pour assurer sa transition vers un nouveau modèle portuaire respectueux des spécificités locales et qui reposera sur un mix d'anticipation, d'innovation et de collaboration entre les acteurs. A défaut, les activités portuaires seront de manière presque certaine amenées à décliner.

Cette seconde ambition est déclinée à travers 3 orientations stratégiques (OS), au sein desquelles quelques pistes d'actions peuvent être identifiées :

- **OS 1 : Adapter la gouvernance du port à la demande économique et sociétale**
 - Bâtir un modèle spécifique et adapté à la réalité de Port-Vendres
 - Donner leur place aux citoyens
- **OS 2 : Un port durable vecteur de performance pour les activités portuaires**
 - Etablir une feuille de route sur l'économie circulaire
 - Dessiner une politique énergétique
 - Bâtir une stratégie d'amélioration des connexions avec l'hinterland
- **OS 3 : Un port durable garantie d'une bonne intégration ville-port**
 - Promouvoir et valoriser l'activité portuaire
 - Travailler de manière concrète sur les espaces de transition entre le port et la ville