



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DU PORT DE SÈTE

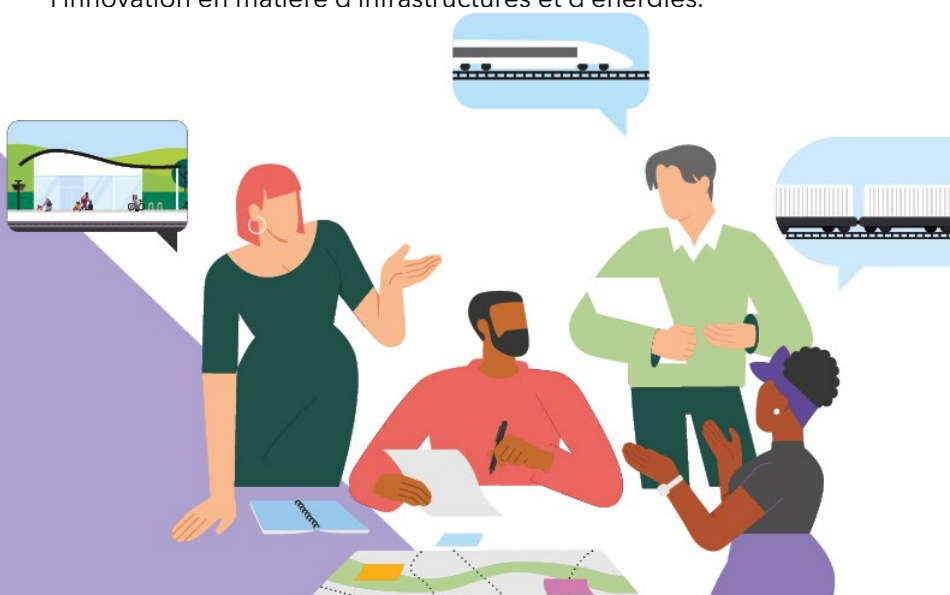
Présentation du Port de Sète

Depuis 2007, le port de Sète - Frontignan est la propriété de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, qui a créé l'établissement public régional Port de Sète - Sud de France, pour gérer ses 3 concessions portuaires; le port de commerce, de pêche et de plaisance. Cet outil stratégique est piloté dans une logique d'aménagement du territoire, de développement économique et de transition écologique, en cohérence avec les orientations portées par la Région Occitanie.

L'établissement emploie 100 collaborateurs et les activités du port comptabilisent plus de 2 300 emplois directs, pour 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires générés par les professionnels du secteur.

Situé au cœur de la méditerranée, le port de Sète bénéficie d'une position géographique stratégique, en lien avec les grands corridors de transport européens. À ce titre, il joue un rôle clé dans la structuration des flux logistiques entre la France et le reste de l'Europe.

Engagé dans une trajectoire de transition, le port développe des solutions visant à réduire l'empreinte environnementale des activités maritimes et logistiques, notamment à travers la décarbonation des trafics, le report modal vers le ferroviaire et le fluvial, ainsi que l'innovation en matière d'infrastructures et d'énergies.



Concertation garantie par



Port de Sète - Sud de France



Le port de Sète est géré par l'Etablissement Public Régional Port Sud de France, constitué sous la forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC).

À ce titre, il concilie missions d'intérêt général et activités économiques au service du développement portuaire.

Il est administré par un Conseil d'Administration comprenant 11 membres désignés par le Conseil Régional, sur proposition de la Présidente de Région Carole DELGA.

Parmi ses membres figurent notamment plusieurs élus régionaux en charge des mobilités, de l'attractivité ou des infrastructures, ainsi que des représentants qualifiés issus des filières portuaires et maritimes. Cette gouvernance permet d'assurer un équilibre entre stratégie publique, développement économique et prise en compte des attentes des acteurs portuaires.

En accord avec la politique régionale, l'établissement s'inscrit pleinement dans la transition écologique en œuvrant à la décarbonation de ses activités portuaires et au développement du report modal.

Contact :

Olivier CARMES

Directeur Général

contact@portsuddefrance-sete.fr

L'engagement du Port de Sète, en faveur de la décarbonation et du report modal

Dans un contexte d'urgence climatique et de nécessaire transformation des chaînes logistiques, les ports maritimes occupent une position stratégique pour accompagner la transition écologique des échanges. Ils sont aujourd'hui confrontés à un double impératif: réduire significativement leur empreinte carbone et adapter leurs infrastructures afin de favoriser des solutions de transport plus durables, notamment par le report modal et le développement de l'intermodalité.

Dès 2021, Port Sud de France a inscrit le développement durable comme l'axe prioritaire de son projet stratégique 2021-2025, dans une trajectoire de décarbonation progressive de ses activités. Cette stratégie repose sur plusieurs leviers complémentaires:

- Réduire les émissions liées aux escales maritimes,
- Améliorer la performance énergétique des infrastructures portuaires,
- Développer des solutions innovantes en matière d'énergies alternatives.
- Développer le report modal, en transférant une part croissante des flux de marchandises de la route vers le rail et le fluvial.

Conformément aux engagements pris auprès de la Région Occitanie, et dans le cadre de sa stratégie globale de décarbonation et d'amélioration de la qualité de l'air, le Port de Sète a mis en œuvre des actions concrètes pour réduire les émissions liées aux escales maritimes dans le Port. Une des étapes majeures, a été la livraison en décembre 2023, des branchements électriques à quai avec 4 points de connexion (dont un mobile) sur 3 quais afin d'alimenter les navires en lignes régulières comme les ferries et car-ferries. Ces nouvelles installations permettent de réduire significativement les émissions atmosphériques et sonores des navires à quai, en permettant d'arrêter l'usage des moteurs auxiliaires.

Le Port anticipe ainsi les exigences du règlement européen Alternative Fuels Infrastructure Regulation, qui rendra obligatoire le raccordement électrique des navires d'ici 2030. Cette avance illustre l'engagement du Port en faveur d'une meilleure qualité de vie à l'interface ville-port. L'accompagnement des armateurs pour la conversion de leurs navires a permis de connecter le premier navire au raccordement électrique à quai du Port de Sète en mars 2024. Une seconde phase de raccordement pour les quais accueillant les paquebots de croisières est planifiée fin 2027. L'objectif d'ici 2030 est la connexion de 30% des escales à travers 6 quais connectés.

L'histoire du ferroviaire à Sète débute dès la seconde moitié du XIX^e siècle, avec l'essor du chemin de fer en Occitanie, Sète devient un point de connexion stratégique entre les réseaux maritime et ferroviaire, favorisant les échanges de produits agricoles, de vins, de sel et de marchandises diverses.

Cette dynamique conforte progressivement le rôle du port comme plateforme logistique majeure du territoire, aujourd'hui dotée de 42 km de voies ferrées intra portuaires.

Fort de son héritage ferroviaire et de son positionnement stratégique, le Port de Sète a été retenu par l'État, aux côtés du port de Calais, dans le cadre du plan de relance gouvernemental en faveur d'une économie plus verte et décarbonée pour le développement des autoroutes ferroviaires. Annoncé le 27 juillet 2020 par le premier Ministre Jean Castex, ce programme stratégique vise à renforcer le fret ferroviaire en France à travers l'ouverture de nouvelles lignes structurantes, notamment les liaisons Bayonne-Cherbourg, Perpignan-Rungis et Sète-Calais.

Cette reconnaissance nationale confirme le positionnement stratégique du Port de Sète comme plateforme logistique multimodale à l'échelle européenne. Connecté aux trafics rouliers en provenance de Turquie et du bassin méditerranéen, le port constitue une porte d'entrée majeure pour le transport combiné rail-route. Le développement de l'autoroute ferroviaire Sète-Calais répond ainsi à un double objectif : accompagner la croissance des flux logistiques tout en favorisant le report modal de la route vers le ferroviaire afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière.

LE PORT DE SÈTE-FRONTIGNAN PRIMÉ POUR SON ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

Reconnu pour ses différentes initiatives en faveur du développement durable, le port de Sète-Frontignan a plusieurs fois été récompensé, notamment en 2020 par le premier prix de la transition énergétique maritime décerné par l'Académie de Marine.

Le soutien du Port à la nouvelle ligne ferroviaire de fret Montpellier-Perpignan

Le Port de Sète soutient pleinement le projet de la nouvelle ligne ferroviaire de Montpellier-Perpignan, combiné fret-passagers, infrastructure stratégique pour accompagner son développement et accélérer la transition vers des modes de transport plus durables. Positionné comme une porte d'entrée majeure en Europe pour les échanges avec la Turquie, le port assure aujourd'hui la distribution des marchandises vers le continent à la fois par la route et par le rail.

Grâce à sa nouvelle plateforme multimodale, livrée en 2021, inaugurée fin 2025 et exploitée par Rail Logistics Europe à travers sa société VIIA, le port de Sète - Sud de France est le premier port méditerranéen équipé du système Modalohr à chargement horizontal. Ces investissements à long terme traduisent les fortes ambitions du Port de Sète dans le développement de ses activités ferroviaires.

L'agrandissement de la plateforme multimodale du Port, a permis de charger trois trains simultanément contre un seul auparavant. L'installation de la technologie Modalohr, qui permet de charger tous types de remorques à l'horizontale sur des wagons pivotants, a déjà permis de doubler les fréquences sur l'autoroute ferroviaire Sète-Calais. D'ici cinq ans, le Port de Sète se donne pour objectif de doubler la part ferroviaire en passant de 10 à 20%, grâce à la nouvelle plateforme, et la part fluviale, grâce à la mise au gabarit du canal du Rhône à Sète d'ici 2030, soit une économie annuelle de près de 70 000 camions sur les routes.

Combiné efficacement au mode maritime, le ferroviaire ouvre de nombreuses perspectives de développement, telles que du transport porte-à-porte mer/rail. La compagnie danoise DFDS Seaways a fait ce choix pour ses liaisons depuis la Turquie jusqu'à la région parisienne. L'arrivée de cette entreprise sur le port a créé 300 emplois directs entre 2015 et 2025.

Le contrat d'exploitation avec un opérateur comme VIIA, engage sur le long terme, souvent pour 25 ans. Cela nécessite une visibilité et une fiabilité durables des sillons ferroviaires. Si les besoins de modernisation du réseau sont indispensables, des interruptions prolongées de circulation fragiliseraient fortement la confiance des opérateurs et pourraient entraîner un report durable vers la route.

Des connexions ferroviaires sont déjà en développement vers le nord de l'Europe, notamment en direction de Calais, Bettembourg ou encore Poznań en Pologne, avec le déploiement d'autoroutes ferroviaires soutenues par l'État sous l'impulsion de Jean Castex.

Cependant, la desserte du sud de l'Europe reste aujourd'hui largement dépendante du transport routier, en raison d'infrastructures ferroviaires insuffisantes, tant en capacité qu'en performance. Cette situation limite les possibilités de report modal et engendre des impacts environnementaux et logistiques significatifs. Le projet de la nouvelle ligne de fret Montpellier-Perpignan constitue à ce titre un levier essentiel pour rééquilibrer les flux, en offrant une alternative ferroviaire compétitive et adaptée aux besoins du transport combiné.

L'ambition du Port de Sète est claire :

- développer massivement le ferroviaire pour mieux desservir les marchés du sud de l'Europe ;
- réduire la part du transport routier et ainsi diminuer les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la fluidité des échanges.

Cette évolution est d'autant plus nécessaire que les trafics portuaires sont appelés à croître fortement dans les prochaines années. Avec la montée en puissance de la 7ème escales des lignes opérées par l'amateur DFDS à partir de la Turquie, le volume de remorques traitées pourrait passer de 130 000 à 180 000 unités par an, accentuant la pression sur les infrastructures existantes.

[Vue aérienne du Port de Sète](#)

[Plateforme ferroviaire et voies ferroviaires](#)



[@Port de Sète - Sud de France](#)

Dans ce contexte, la ligne nouvelle de fret Montpellier-Perpignan, si elle venait à combiné le transport fret-passagers, apparaît comme une infrastructure indispensable pour offrir de nouvelles opportunités de marché, accompagner cette croissance, renforcer la compétitivité du port et répondre aux enjeux climatiques. Elle permettra de sécuriser et d'optimiser les chaînes logistiques, tout en inscrivant durablement le Port de Sète dans une dynamique de report modal et de décarbonation des transports.

CONCLUSION

En conclusion, la nouvelle ligne de fret Montpellier-Perpignan représente une opportunité majeure pour renforcer la compétitivité logistique vers le sud de l'Europe. Véritable corridor d'échanges entre la péninsule ibérique, la France et le reste du continent européen, cet axe concentre des flux croissants de marchandises qui nécessitent aujourd'hui des infrastructures ferroviaires plus performantes, véritables alternatives à la route.

Pour le Port de Sète, cette nouvelle ligne constitue un levier stratégique afin de mieux connecter les trafics portuaires aux grands corridors européens de transport. Elle permettra de fluidifier les échanges, de renforcer l'attractivité logistique du territoire et d'accompagner le développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné à l'échelle européenne.

Au-delà des enjeux régionaux, le projet participe à la structuration d'une chaîne logistique méditerranéenne plus résiliente, plus compétitive et décarbonée, capable de répondre aux nouvelles exigences économiques et environnementales du commerce international.



Plateforme ferroviaire du Port de Sète avec technologie de chargement horizontal

@Port de Sète - Sud de France