

Les Assises de la Mer et du Littoral

Fiche 1. Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

1. État des lieux : constat, actualités, contexte européen ou international :

Avec 360 millions de tonnes de fret, le secteur portuaire français représente 5% du trafic mondial et 10% du trafic européen. Marseille est le 3^{ème} port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^{ème} port de conteneurs en Europe, Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe et Calais le 1^{er} port de passagers d'Europe. Après la décentralisation des ports d'intérêt national en 2006-2007 et la mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008, la fiabilité des places portuaires françaises est aujourd'hui retrouvée. Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, les ports français sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Frédéric Cuvillier a annoncé la mise en place de la stratégie nationale portuaire, qui s'articule autour de trois axes majeurs pour le développement des ports maritimes: la logistique et l'intermodalité des transports, le développement industriel, ainsi que la gestion équilibrée des espaces (portuaires, urbains, industriels et naturels). Cette stratégie passe par une meilleure coopération commerciale des ports par façade et l'amélioration des dessertes terrestres.

Le transport maritime est le mode de transport massifié présentant les externalités négatives, y compris environnementales, les plus faibles. Les liaisons à plus courte distance présentent ce même avantage, mais elles sont en concurrence avec d'autres modes astreints, eux-aussi, à des exigences renforcées. Outre l'évolution de la conception des navires et de leurs conditions d'exploitation, les principales initiatives dans le domaine environnemental concernent :

- les émissions dans l'atmosphère des sources d'énergie des navires (annexe VI de la convention Marpol et directive 1999/32/CE du Conseil sur la teneur en soufre des combustibles marins) ;
- la gestion des résidus solides non biodégradables (Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison) et celle des eaux de ballast (convention Internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires).



Direction(s) technique(s) référente(s) : DGITM-DAM
Coordination : CGDD-DDD

2. Enjeux justifiant une attention particulière : problématique, objectifs, questions

La mise en œuvre de stratégies de hub par les principaux donneurs d'ordres dans un contexte de concurrence intense des ports européens pour capter les trafics

La croissance du transport maritime de marchandises conteneurisées devrait se caractériser par des navires porte-conteneurs de taille de plus en plus importante. Tous les grands ports européens affichent dans leur stratégie à moyen terme une volonté d'accroître les volumes traités. La concurrence s'annonce vive entre les ports français et ceux des pays voisins pour atteindre les objectifs affichés. Les principaux donneurs d'ordres du trafic maritime (grands logisticiens, compagnies maritimes et chargeurs) tendent à restructurer l'implantation physique de leurs activités en créant des hubs régionaux desservant toute l'Europe. Il existe donc un véritable enjeu à accueillir ces hubs sur le territoire.

Une baisse de la consommation des produits pétroliers

Aujourd'hui, la filière des hydrocarbures génère à la fois une grande partie du trafic et des revenus des ports. Or, tous les indicateurs montrent que les pays européens vont vers une baisse de la consommation de produits pétroliers du fait de l'augmentation du prix des carburants, de la volonté affichée de développer des sources alternatives d'énergie, et de réduire la dépendance des pays européens au pétrole. Les ports devront offrir de nouveaux services pour se rendre attractifs et assurer ainsi leur viabilité.

La mise en œuvre des nouvelles normes de composition en soufre des carburants se traduira, faute de pouvoir utiliser le marine gas-oil, beaucoup trop cher, par une généralisation progressive du GNL comme nouveau carburant des navires. Alors que les États du Nord de l'Europe sont déjà engagés dans la constitution de réseaux de soutage ad hoc, notre pays, comme l'a mis en relief la mission confiée au CGEDD, enregistre sur ce plan un retard considérable. Les ports gagneront à développer une expertise française dans le domaine du GNL et de sa logistique.

De nouveaux enjeux environnementaux

L'équipement des navires en système d'épuration des fumées (scrubbers) est une autre possibilité de satisfaire aux nouvelles normes d'émission atmosphérique des navires. Mais de tels équipements génèrent des effluents spécifiques (eaux souillées, soude). Les ports maritimes rencontrent des difficultés à réceptionner certains types de déchet. Une identification et une quantification précise de ces difficultés s'avère nécessaire au moment où la Commission européenne annonce son intention de modifier la directive 2000/59 au regard de la diffusion de l'usage des scrubbers.

Le branchement des navires aux réseaux électriques terrestres est actuellement la technique la plus appropriée pour réduire l'ensemble des émissions de CO₂ et de polluants (NO_x, SO_x, particules) produites par les moteurs auxiliaires des navires à quai. Cette technique est particulièrement adaptée à des navires effectuant des escales régulières et suffisamment longues dans les ports, comme les rouliers, mais pose des problèmes techniques et financiers.

Dans le cadre de la convention « eaux de ballast », chaque partie s'engage à assurer la mise en place d'installations adéquates de réception des résidus des eaux de ballast dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations de citernes de ballast. Afin que notre pays n'accuse pas le même retard que celui enregistré au titre de la directive 2000/59, il semble important que des premières réflexions soient engagées pour évaluer ses conséquences en termes d'équipements des ports français.

Enfin, de part l'étendue de leur foncier, en général très sensible du point de vue environnemental, les grands ports maritimes ont une responsabilité particulière dans la gestion de ces espaces.

3 Axes de travail envisagés pour les conseils maritimes de façades et les groupes dédiés dans les bassins ultramarins :

De manière générale, il s'agit d'adapter les infrastructures aux évolutions économiques, énergétiques et environnementales du transport maritime.

Premier axe : adaptation aux nouveaux enjeux du transport maritime

- ◆ *Mettre à niveau des infrastructures portuaires pour s'adapter (i) à l'évolution du trafic maritime et (ii) à la nouvelle typologie des navires (à plus fort tirant d'eau)*

Plusieurs ports ont des projets dans ce domaine. Il s'agirait de partager une vision systémique par façade des aménagements nécessaires.

- ◆ *Identifier les besoins, structurer et mettre en place des offres d'autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance (short-sea, cabotage)*

L'objectif des autoroutes de la mer est de transférer une partie du trafic de poids lourds de la route vers la mer. Cela nécessite de mettre en place des liaisons maritimes à haute fréquence et haute qualité de service permettant de capter une part importante du trafic poids lourds et de soulager les grands axes et les zones sensibles notamment les traversées des Alpes et des Pyrénées.

Il s'agirait de contribuer à la réflexion sur ces sujets en identifiant les liaisons les plus propices au transfert sur une offre maritime d'un trafic terrestre subissant des congestions. Les mesures d'accompagnement pourraient être examinées : offre logistique intermodale dans les ports, compétitivité du passage portuaire pour les services d'autoroutes de la mer, etc...

Deuxième axe : adaptation aux enjeux énergétiques et environnementaux

- ◆ *Développer un réseau de soutage GNL*

Il s'agirait de contribuer à l'identification des liaisons qui seront impactées par les nouvelles normes, et d'examiner la façon dont les opérateurs envisagent d'y répondre, le cas échéant par le recours au GNL comme carburant. Sur cette base, des projets de soutage GNL pertinents pourraient être identifiés, ainsi que les filières, aides et facilités à mettre en place sur chaque façade.

- ◆ *Développer le branchement des navires aux réseaux électriques terrestres*

En tirant parti des expérimentations menées dans certains ports en matière de raccordement électrique, les CMF pourraient contribuer au recensement des ports disposés à réaliser les investissements nécessaires et à l'identification des aides et facilités pouvant être mises en place localement.

- ◆ *Évaluer les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison*

Un diagnostic croisé pourrait être réalisé par façade entre les CMF et les autorités portuaires au sujet des déchets et résidus posant le plus de difficultés. Des filières de traitement aval pourraient être identifiées pour chaque port concerné.

◆ ***Mettre en place les installations adéquates de réception des résidus des eaux de ballast***

Les CMF pourraient contribuer à l'évaluation des besoins sur chaque façade, au recensement des ports disposés à réaliser les investissements nécessaires, et à l'identification des filières de traitement aval disponibles.

◆ ***Mettre en place une gestion des sédiments de dragage respectueuse des milieux***

Dans le cadre du Grenelle de la mer, le ministère a élaboré un plan visant à réduire l'impact environnemental des dragages, établi après concertation avec toutes les parties prenantes. Il s'agit de poursuivre et territorialiser les travaux prévus dans ce plan d'action (liaison avec le thème 2).

◆ ***Organiser l'aménagement des espaces portuaires en prenant en compte les enjeux économiques et environnementaux ainsi que les risques technologiques, dans une démarche d'anticipation et de vision à long terme***