



© Haropa Port

1



Ports de commerce et infrastructures portuaires

Introduction

90 % du volume des échanges commerciaux internationaux s'effectuent par voie maritime¹. Dans ce contexte, les ports s'inscrivent comme des infrastructures essentielles au bon fonctionnement du système économique et commercial d'un pays.

La France bénéficie d'une situation géographique avantageuse. Ses larges façades maritimes permettent à ses ports de s'insérer au sein de nombreuses routes maritimes européennes et internationales.

Les ports sont des espaces reposant sur un écosystème très varié en terme d'acteurs et d'activités. Plusieurs mesures comme la réforme portuaire de 2008 et le déploiement de la Stratégie nationale portuaire ont été mises en œuvre par les pouvoirs publics ces dernières années afin d'accompagner le développement de ces espaces et de renforcer leur mode de fonctionnement.

Le secteur portuaire est très concurrentiel. Afin de maintenir leur positionnement au niveau européen et international, les ports français doivent veiller à ne pas perdre en compétitivité. Ces derniers sont confrontés à de nombreux enjeux à la fois géographiques (comme le renforcement du lien avec l'arrière-pays) mais également techniques (notamment avec le déploiement du numérique et la connectivité des places portuaires) et environnementaux (en particulier avec les objectifs de décarbonation et de ralentissement de l'artificialisation).



1 - Site internet de Pole Ocean <https://www.pole-ocean.fr/zoom-sur-le-transport-maritime/> [Consulté le 22/06/2022].

I. Présentation des ports maritimes

1. La situation portuaire française

Les ports français sont répartis en deux grandes catégories :

- Les ports maritimes d'État, constitués des dix grands ports maritimes (GPM) dont un grand port fluvio-maritime et du port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon.
- Les ports décentralisés, majoritairement des ports de plaisance mais certains d'entre eux sont d'importants ports de pêche ou de commerce. La gestion de ces ports est réalisée par les services des collectivités territoriales compétentes.

La décentralisation de la gestion de certains ports² :

Avant les lois de décentralisation de 1983, l'ensemble des ports maritimes étaient placés sous la tutelle de l'État.

À l'issue de la loi de décentralisation de 1983³, 304 ports maritimes de commerce et de pêche ont été décentralisés aux départements. Dans le même temps, 228 ports de plaisance ont été confiés aux communes.

La loi de décentralisation de 2004⁴ a entraîné la décentralisation des 17 ports d'intérêt nationaux métropolitains, principalement aux régions.

Enfin, la loi du 7 août 2015⁵ portant nouvelle organisation territoriale de la République prévoit le transfert possible des ports départementaux aux collectivités ou groupements candidats au 1^{er} janvier 2017.

En 2022, 17 ports métropolitains d'intérêt national décentralisés sont gérés par les régions, 304 ports maritimes de commerce et de pêches sont gérés par les départements et les 228 ports de plaisance sont gérés par les communes.

Il existe trois modèles de gouvernance des ports décentralisés :

- Modèle classique : la CCI⁶ est concessionnaire du port (Bastia, Bayonne, Toulon).
- Modèle intégré : le concédant ou le délégant est partie prenante dans la société et l'exploitation (Ex : Sète, Dieppe, Cherbourg, La Ciotat, Brest) ; le délégant est actionnaire.
- Modèle concessif public-privé : il s'agit de concessions de très longues (souvent supérieure à 50 ans) avec des investissements portés par le concessionnaire avec une société privée qui est installée en tant que concessionnaire du port. Le port de Calais-Boulogne est ainsi confié à la société des ports du détroit.

2 - Site internet du Ministère de la Transition énergétique <https://www.ecologie.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france> [Consulté le 22/06/2022].

3 - Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000320197/> [Consulté le 22/06/2022].

4 - Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000804607/> [Consulté le 22/06/2022].

5 - LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/> [Consulté le 22/06/2022].

6 - La chambre de commerce et d'industrie

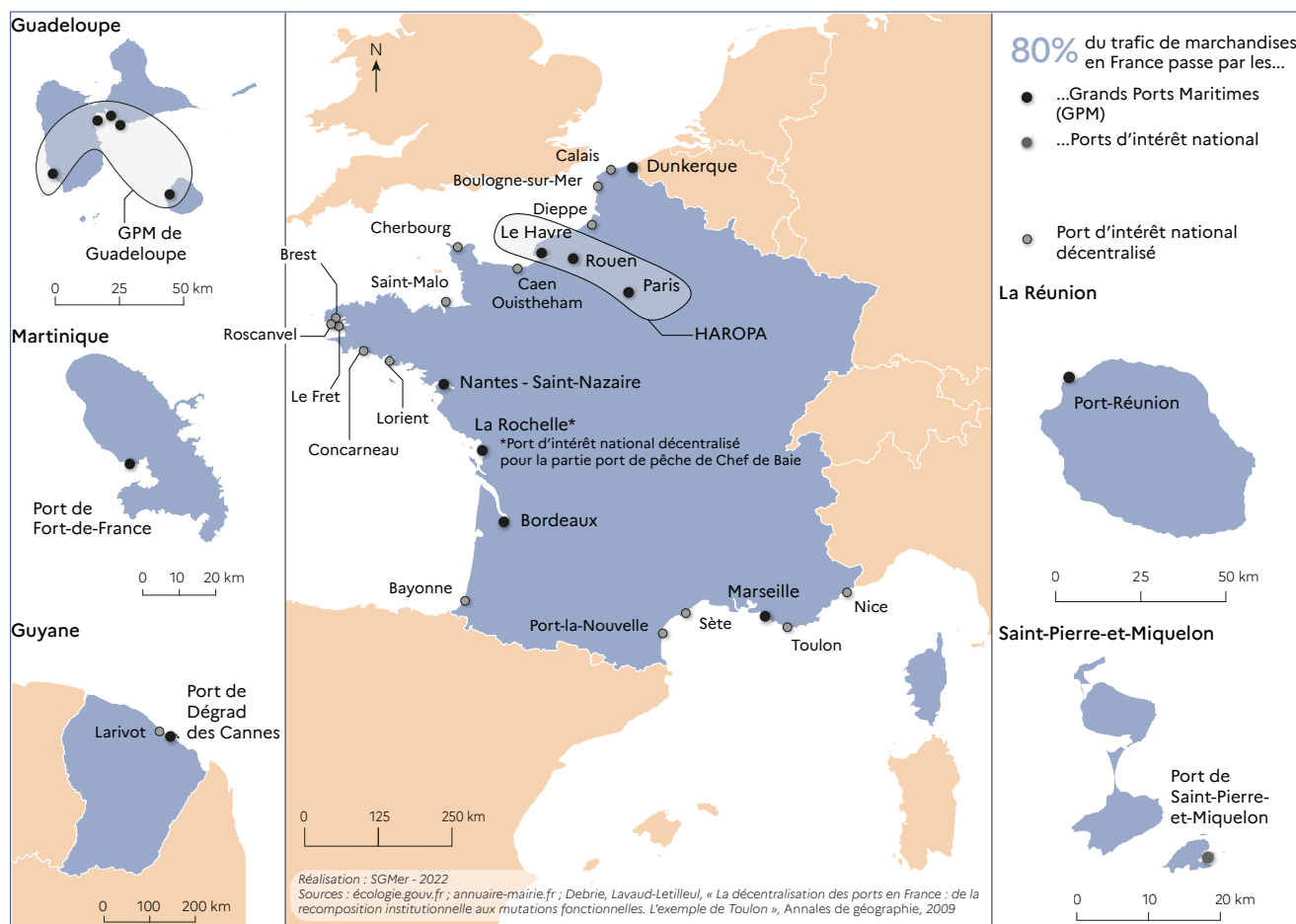


Figure n°1 : Les principaux ports français.

La France métropolitaine possède de grandes façades maritimes, cette situation géographique avantageuse permet à ses ports de pouvoir s'insérer dans les principales routes commerciales maritimes mondiales⁷.

- Le grand port maritime de Marseille-Fos permet à la France de s'insérer dans le trafic maritime de la mer Méditerranée et dans la route reliant l'Europe à l'Asie.
- Les grands ports maritimes de la façade atlantique (le GPM de Bordeaux, le GPM de La Rochelle, le GPM de Nantes Saint-Nazaire) permettent à la France de s'insérer dans les routes maritimes qui relient l'Europe à l'Amérique et à l'Afrique.
- Les grands ports maritimes de Dunkerque et de l'axe Seine sont situés sur la « rangée nord » ou « Northern Range⁸ » européen, deuxième façade maritime mondiale.

7 - Site internet du Ministère de la Mer <https://www.mer.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france> [Consulté le 22/06/2022].

8 - La Northern Range (ou North Range) désigne l'alignement des grands ports européens sur le littoral allant de la Manche à la mer du Nord. Cette façade maritime s'étend sur 1 000 kilomètres et comprend une quinzaine de ports, depuis Le Havre jusqu'à Hambourg. Par sa position géographique et son rôle économique, la Northern Range constitue une interface majeure entre une voie maritime très fréquentée et le cœur économique du continent européen.

Par ailleurs, les ports maritimes ultramarins s'insèrent dans d'importantes routes maritime mondiales et contribuent au développement des territoire d'outre-mer et de la métropole.

2. Les grands ports maritimes

A. Qu'est-ce qu'un grand port maritime ?

Le statut de « grand port maritime » (GPM) a été créé lors de la réforme portuaire de 2008⁹. À l'occasion de cette réforme la majorité des anciens ports autonomes sont devenus des GPM. Si les ports autonomes étaient des établissements publics à caractère industriel et commercial, les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État *sui generis*¹⁰ présentant à la fois un caractère administratif et un caractère industriel et commercial.

Cette réforme portuaire avait comme objectif de faire évoluer le système portuaire français afin d'améliorer la compétitivité de ses ports d'État métropolitains. La loi a confié de nouvelles missions aux GPM métropolitains ; des missions régaliennes relatives à la sécurité et de sûreté du domaine portuaire, et des compétences en matière d'aménagement et de mise en valeur économique et environnementale du domaine portuaire¹¹. La réforme portuaire de 2008 s'est étendue aux ports d'outre-mer relevant de l'État en 2012¹². Il existe aujourd'hui dix grands ports maritimes ; six en métropole et quatre en outre-mer.

B. Les grands ports maritimes métropolitains

Les six grands ports maritimes métropolitains (Haropa, Marseille, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux) sont des lieux essentiels aux échanges commerciaux français. Les grands ports maritimes s'insèrent dans les principaux axes français de transport :

- Le GPM Marseille-Fos ouvre l'axe Rhône-Saône-Méditerranée ;
- Le GPM de Dunkerque ouvre l'axe Manche-Mer du Nord ;
- Le Grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine (HAROPA PORT) ouvre l'axe de la Seine.

9 - LOI n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019122891/> [Consulté le 22/06/2022].

10 - Un établissement public *sui generis* est une personne publique qui ne relève d'aucun des statuts déjà cités mais relève d'un statut spécifique *ad hoc*.

11 - Article L.5312-2 du code des transports https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000023080775/2019-01-01 [Consulté le 22/06/2022].

12 - LOI n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000024689238/> [Consulté le 22/06/2022].

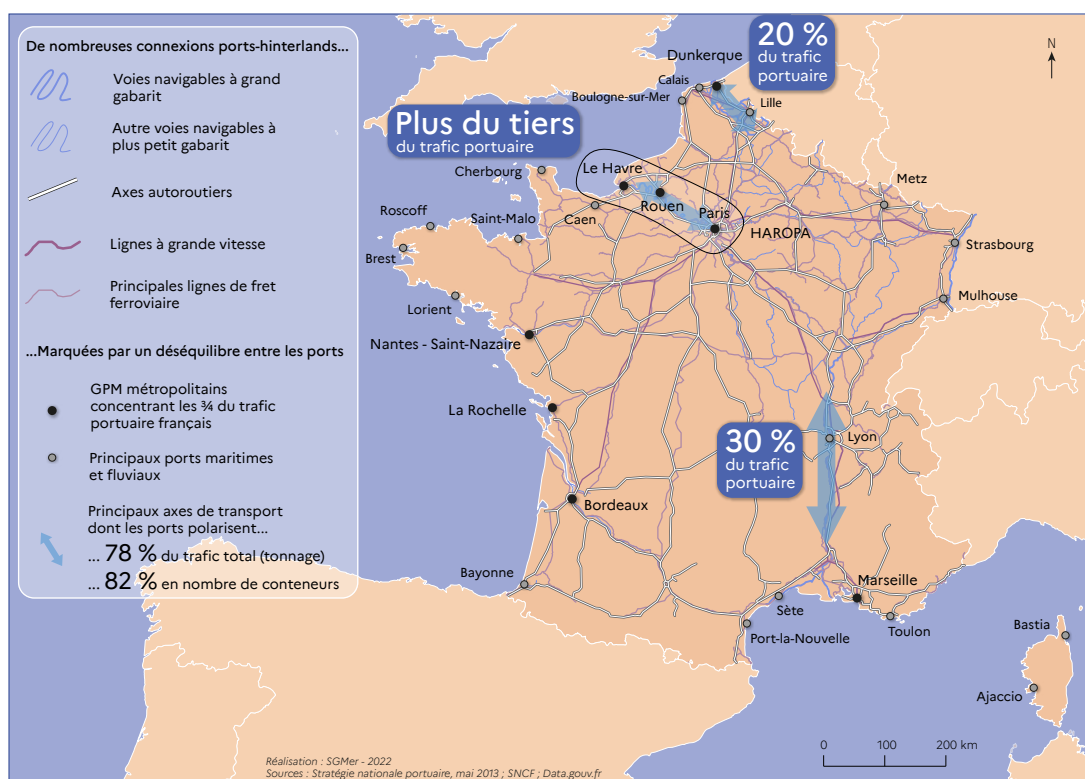


Figure n°2 : La répartition du trafic au sein du réseau portuaire métropolitain.

Chaque GPM possède des caractéristiques spécifiques en terme d'organisation et de spécialisation dans les flux de marchandises.

Le grand port maritime de Marseille-Fos

Le GPM de Marseille-Fos est géographiquement réparti entre deux bassins accueillant des activités complémentaires ;

- Les bassins Est, situés à Marseille, permettent au GPM d'être un port de proximité en Méditerranée pour les marchandises et les passagers.
- Les bassins Ouest, situés sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, permettent d'accueillir les plus grands navires et de s'insérer dans les grands flux intercontinentaux.

Le GPM de Marseille-Fos est le deuxième port français en terme de trafic de marchandises et le quatrième port de Méditerranée pour l'accueil des conteneurs¹³. Si les conteneurs constituent son activité principale, le GPM de Marseille-Fos est un port polyvalent qui possède des infrastructures variées lui permettant de traiter tous types de marchandises (hydrocarbures, vracs liquides, marchandises diverses, vracs solides et passagers). Le port dispose également d'un important pôle de réparation navale situé dans les bassins Est.

13 - Les trois principaux ports de Méditerranée en terme de trafic de conteneurs sont le port Algésiras (Espagne), le port de Tanger (Maroc) et le port de Valence. Source : Le Marin, *infographie sur le trafic des principaux ports mondiaux en 2021*, Mars 2022 <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/42802-les-ports-de-commerce-la-une-du-dossier-mensuel-du-marin> [Consulté le 22/06/2022].

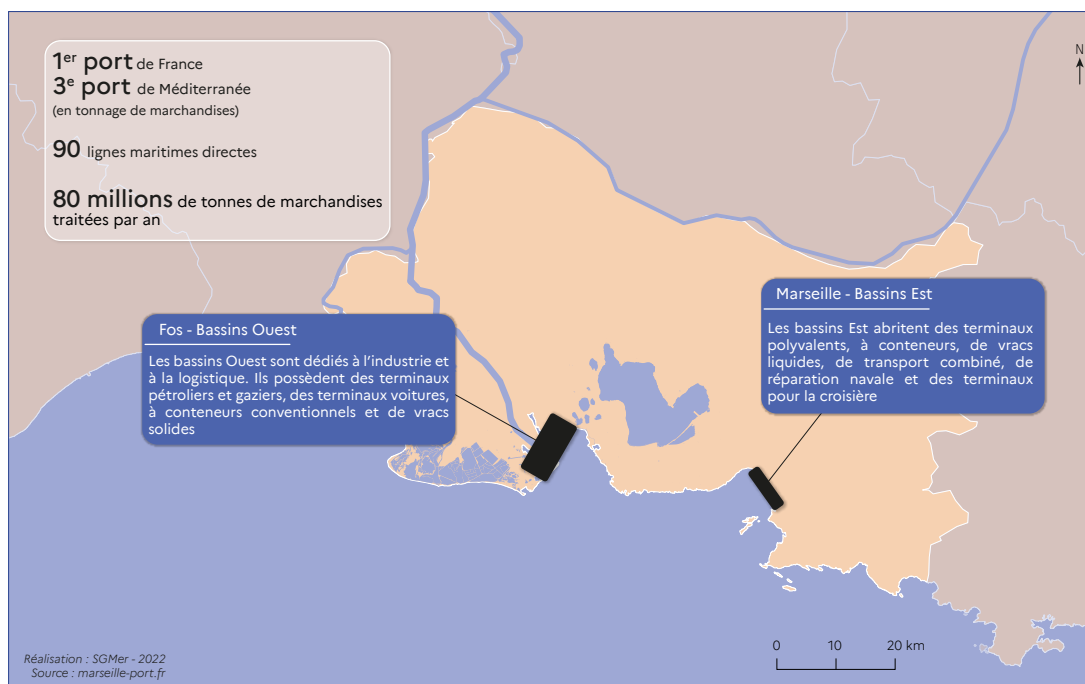


Figure n°3 : Les différents terminaux du GPM de Marseille-Fos.

Le GPM de Marseille-Fos est caractérisé par une très forte multimodalité¹⁴, le report modal constituant un élément central de la stratégie de développement du port¹⁵. Le port coordonne et met en place une chaîne logistique au sein de son hinterland¹⁶, le GPM de Marseille-Fos est le seul port de Méditerranée occidentale à bénéficier des quatre modes d'acheminement des marchandises : la desserte ferroviaire, la desserte fluviale, la desserte routière, l'acheminement par pipeline.

Le GPM de Marseille-Fos est également très fortement engagé dans une réflexion de transition écologique et énergétique¹⁷ en favorisant l'alimentation électrique des navires à quai, l'avitaillement au GNL (gaz naturel liquéfié) ou encore le développement de la filière hydrogène.

14 - Une plateforme multimodale présente différents modes de transport de marchandises (le transport routier, le transport fluvial, le transport ferroviaire...).

15 - Site internet du GPM de Marseille-Fos <https://www.marseille-port.fr/la-multimodalite> [Consulté le 22/06/2022].

16 - L'hinterland ou l'arrière-pays, est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port.

17 - Site internet du GPM de Marseille-Fos <https://www.marseille-port.fr/projets> [Consulté le 22/06/2022].

Le grand port fluvio - maritime de l'axe Seine - HAROPA PORT

Les ports du Havre, de Rouen et de Paris, ont été fusionnés le 1^{er} juin 2021¹⁸ au sein d'un établissement public unique : HAROPA PORT¹⁹.

HAROPA PORT est le premier port français pour le commerce extérieur et le premier port fluvial européen pour le transport de passagers²⁰.

L'activité de HAROPA PORT repose sur trois terminaux multimodaux complémentaires²¹ :

- Le port du Havre situé en eaux profondes est un important port d'accueil pour les paquebots et les porte-conteneurs. Il s'agit du premier port français pour l'importation et l'exportation de véhicules.
- Le port de Rouen est un port estuarien qui accueille principalement des vraquiers. Il s'agit du premier port français pour l'importation et l'exportation de produits issus de l'agro-industrie.
- Le port de Paris est constitué de soixante ports urbains et de six plateformes multimodales réparties dans le bassin francilien. Il s'agit du premier port intérieur français pour l'échange de marchandises, et du premier port intérieur mondial pour l'accueil des croisières fluviales.

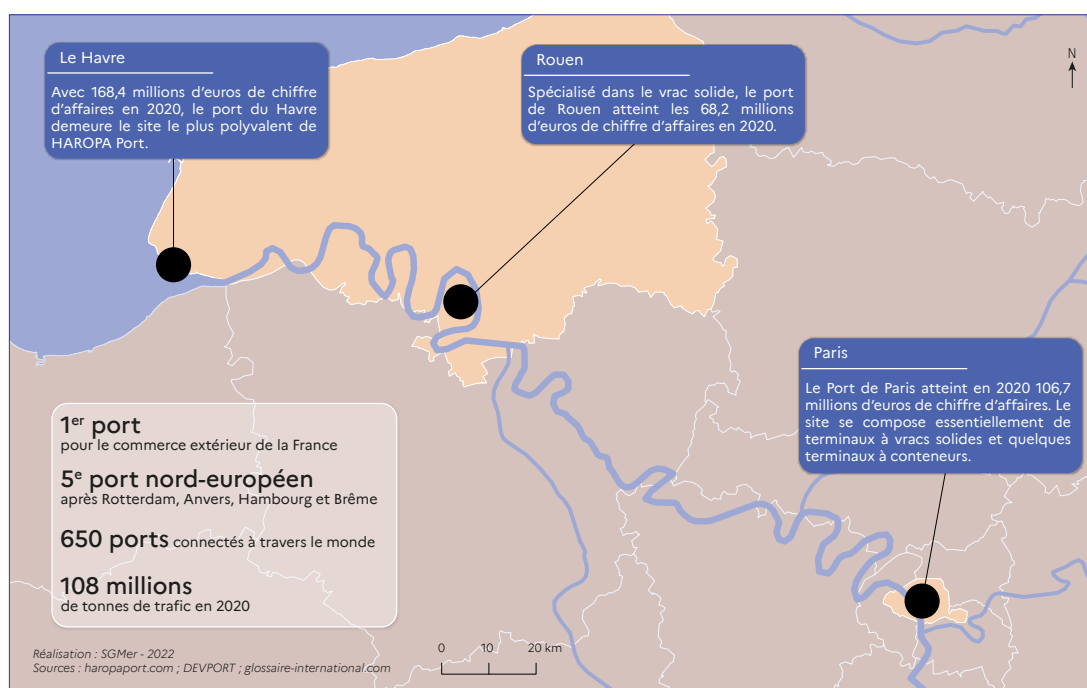


Figure n°4 : Les différents terminaux de HAROPA PORT.

18 - Décret n° 2021-618 du 19 mai 2021 relatif à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043512129> [Consulté le 22/06/2022].

19 - *Ibid.*

20 - Site internet de HAROPA PORT <https://www.haropaport.com/fr/propos-de-haropa-port> [Consulté le 22/06/2022].

21 - Site internet de HAROPA PORT https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/files/200x250_Plaquette%20HAROPA_PARIS.pdf [Consulté le 22/06/2022].

HAROPA PORT repose sur une très forte multi-modalité, le port possédant plus de 500 km de voies navigables²² et 2,5 millions de m² d'entrepôts logistiques en service²³. Il dessert un vaste hinterland (la vallée de la Seine et la région parisienne) qui forme le plus grand bassin de consommation français (25 millions de consommateurs)²⁴.

HAROPA PORT souhaite faire de l'axe Seine un système portuaire, logistique et industriel de premier plan d'ici 2025, capable de rivaliser avec les ports hollandais et belges de la Northern Range. Pour ce faire, HAROPA PORT a développé une stratégie de développement à l'horizon 2025.

La stratégie d'HAROPA PORT à l'horizon 2025²⁵

La stratégie de HAROPA PORT repose sur plusieurs piliers :

- Anticiper et accompagner l'essor des flux et des trafics ;
- Capitaliser sur les potentiels domaniaux de HAROPA PORT ;
- Accélérer le report multimodal des différents ports ;
- Renforcer le position d'HAROPA PORT dans le démarche du « green port »²⁶ ;
- Faire de HAROPA PORT le smart port de référence de demain.

Le grand port maritime de Dunkerque

Le Grand port maritime de Dunkerque est le troisième port français en terme de trafic de marchandises. Situé sur la mer du Nord (l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde)²⁷ et au sein du triangle Paris-Londres-Bruxelles, le port jouit d'une situation géographique privilégiée qui lui permet de s'inscrire au cœur du trafic européen de marchandises, notamment dans le transport roulier transmanche avec la Grande-Bretagne.

Le GPM de Dunkerque est le premier port français dans l'importation de minerais, de charbon et de fruit en conteneurs²⁸. Le GPM de Dunkerque est connecté à un important pôle de fret ferroviaire²⁹. Le GPM de Dunkerque renforce sa multimodalité, notamment grâce à son appartenance à Norlink ports.

22 - Site internet du GPM HAROPA <https://www.haropaport.com/fr/propos-de-haropa-port> [Consulté le 22/06/2022].

23 - *Ibid.*

24 - *Ibid.*

25 - Site internet du GPFM HAROPA PORT https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/files/200x250_Plaquette%20HAROPA_PARIS.pdf [Consulté le 22/06/2022].

26 - Devenir un port qui améliore ses performances environnementales

27 - Site internet du CROSS de Gris Nez <http://www.cross-grisnez.developpement-durable.gouv.fr/la-surveillance-de-la-navigation-maritime-r29.htm> [Consulté le 23/06/2022].

28 - Site internet de l'Union des Ports de France <http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-dunkerque> [Consulté le 23/06/2022].

29 - Site internet du GPM de Dunkerque <http://www.dunkerque-port.fr/fr/presentation/acces-terrestres-port-dunkerque.html> [Consulté le 23/06/2022].

Norlink ports³⁰

Créée en 2017, Norlink Ports est une association des ports des Hauts de France dont l'objectif est de renforcer la multimodalité des ports et valoriser les opportunités logistiques de la région des Hauts-de-France.

L'association réunit des ports de commerce, des ports de plaisance et des acteurs intervenants sur la chaîne logistique (comme des opérateurs ferroviaires et fluviaux).

Norlink ports s'inscrit en complémentarité des démarches portées par Norlink ferroviaire et Norlink fluvial.

Le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Le GPM de Nantes Saint-Nazaire est le premier port français de la façade atlantique³¹. Le port s'insère dans d'importantes routes maritimes qui lui permettent d'effectuer des échanges avec les Antilles, la côte Ouest de l'Afrique, le Nord-Ouest de l'Espagne, le Nord de l'Europe et la côte Est des États-Unis³². Le port accueille différents types de trafics de marchandise : vracs liquides (gaz naturel, pétrole brut, produits raffinés), vracs solides (charbon, céréales, aliments pour le bétail...) et marchandises diverses (conteneurs, colis industriels, roulier...)³³. Si son activité est concentrée sur l'aval de l'estuaire, le port s'étend de Nantes à Saint-Nazaire et dispose de neuf sites portuaires, dont trois sont situés à Nantes.

Depuis 2018 plusieurs acteurs économiques locaux³⁴ se sont engagés dans la dynamique « Be My Port », visant à promouvoir l'attractivité du GPM de Nantes Saint-Nazaire et à améliorer son insertion dans les chaînes logistiques internationales.

La stratégie Be My Port³⁵

La stratégie Be My Port s'articule autour de plusieurs axes :

- Animer et fédérer la communauté portuaire ;
- Accompagner le développement des filières ;
- Soutenir les actions en faveur de la place portuaire ;
- Renforcer la notoriété des services portuaires en France et à l'international ;
- Promouvoir de nouveaux services de lignes maritimes ;
- La stratégie Be My Port souhaite développer des outils marketing pour différencier le GPM des ports français et étrangers.

30 - Site internet de Norlink <https://www.norlink.fr/node/13> [Consulté le 23/06/2022].

31 - Site internet du GPM Nantes Saint-Nazaire <https://www.nantes.port.fr/fr/le-port-pour-les-pros/les-services-maritimes> [Consulté le 23/06/2022].

32 - *ibid*

33 - Site internet de l'Union des Ports de France <http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-nantes-saint-nazaire> [Consulté le 23/06/2022].

34 - Le GPM de Nantes Saint-Nazaire, l'Union Maritime Nantes Ports (UMNP), la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), Pôle achats supply chain atlantique (PASCA).

35 - Site internet de Be My Port <https://www.bemyport.fr/> [Consulté le 23/06/2022].

Le grand port maritime de La Rochelle

Le GPM de La Rochelle est le seul port en eau profonde de la façade atlantique³⁶. Il dispose de terminaux polyvalents ; d'un terminal vraquier solide et liquide ; d'un terminal à passagers pour les paquebots de croisières et d'un terminal pétrolier. Le GPM de La Rochelle est le premier port français pour l'importation de produits forestiers et la pâte à papier ; il est le deuxième port pour l'exportation de céréales³⁷.

Afin de renforcer sa compétitivité de long terme, le GPM de La Rochelle s'est engagé dans le projet Horizon 2025³⁸ qui vise à mener des opérations d'aménagement du port pour améliorer les accès nautiques et adapter ses infrastructures au développement de nouvelles filières comme le vrac agricole et les énergies renouvelables. Le port s'inscrit aussi dans une politique de développement durable initiée par la signature d'une charte en 2011³⁹ et renforcée par la participation du port au consortium « La Rochelle Territoire Zéro Carbone »⁴⁰.

36 - Site internet du GPM de La Rochelle <https://www.larochelle.port.fr/nous-connaître/developpement-durable/les-actions-du-port/> [Consulté le 23/06/2022].

37 - Site internet du GPM de La Rochelle <https://www.larochelle.port.fr/trafics-filieres/> [Consulté le 23/06/2022].

38 - Site internet du GPM de La Rochelle <https://www.larochelle.port.fr/nous-connaître/publications/port-horizon-2025-livret-et-bulletins-d-information/> [Consulté le 23/06/2022].

39 - Site internet du GPM de La Rochelle https://www.larochelle.port.fr/media/20111208_cp_charte_de_developpement_durable_023251900_1556_17122012.pdf [Consulté le 23/06/2022].

40 - Site internet de la ville de La Rochelle <https://www.larochelle-zerocarbone.fr/> [Consulté le 23/06/2022].

Le grand port maritime de Bordeaux

Le GPM de Bordeaux est un important port estuarien. Le port dispose de sept terminaux spécialisés qui lui permettent de développer une activité économique polyvalente.



Figure n°5 : Le port GPM de Bordeaux, un exemple de port estuarien.

Le GPM de Bordeaux a développé une importante intermodalité, reposant en grande partie sur le transport routier⁴¹. Le port participe au rayonnement du territoire bordelais en assurant des débouchés pour l'économie régionale (filières bois, agricoles, viti-vinicole et énergétiques)⁴².

Le GPM de Bordeaux a engagé un important travail de réflexion afin d'inscrire son activité dans une démarche plus respectueuse de l'environnement.

41 - Le GPM de Bordeaux se situe à l'intersection de plusieurs grandes autoroutes (A89, A62, A63, A65, A10).

42 - Site internet du GPM de Bordeaux <https://www.bordeaux-port.fr/fr/le-port-de-bordeaux/le-port-et-son-territoire> [Consulté le 23/06/2022].

Le projet PÉÉPOS⁴³

Initié par le port de Bordeaux en 2013, le projet PÉÉPOS (Port à Énergie et à Économie POSitives) a pour objectif d'accompagner la transition énergétique de l'ensemble des acteurs évoluant sur la zone industrialo-portuaire.

Le projet PÉÉPOS s'intègre au volet RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport) de la stratégie « Transports 2050 » de l'Union Européenne⁴⁴ qui vise notamment à augmenter la production d'énergie renouvelable dans l'Union européenne et à faire baisser de 60% les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Le projet PÉÉPOS s'articule autour de trois axes principaux :

- Soutenir l'innovation afin de limiter les émissions des activités portuaires ;
- Développer l'usage d'énergies vertes ;
- Inscrire les activités portuaires dans une croissance verte.

43 - Site internet du projet PEEPOS <http://www.peepos.eu/projet-peepos-r-1> [Consulté le 23/06/2022].

44 - *Ibid.*

Synthèse des grands ports maritimes métropolitains

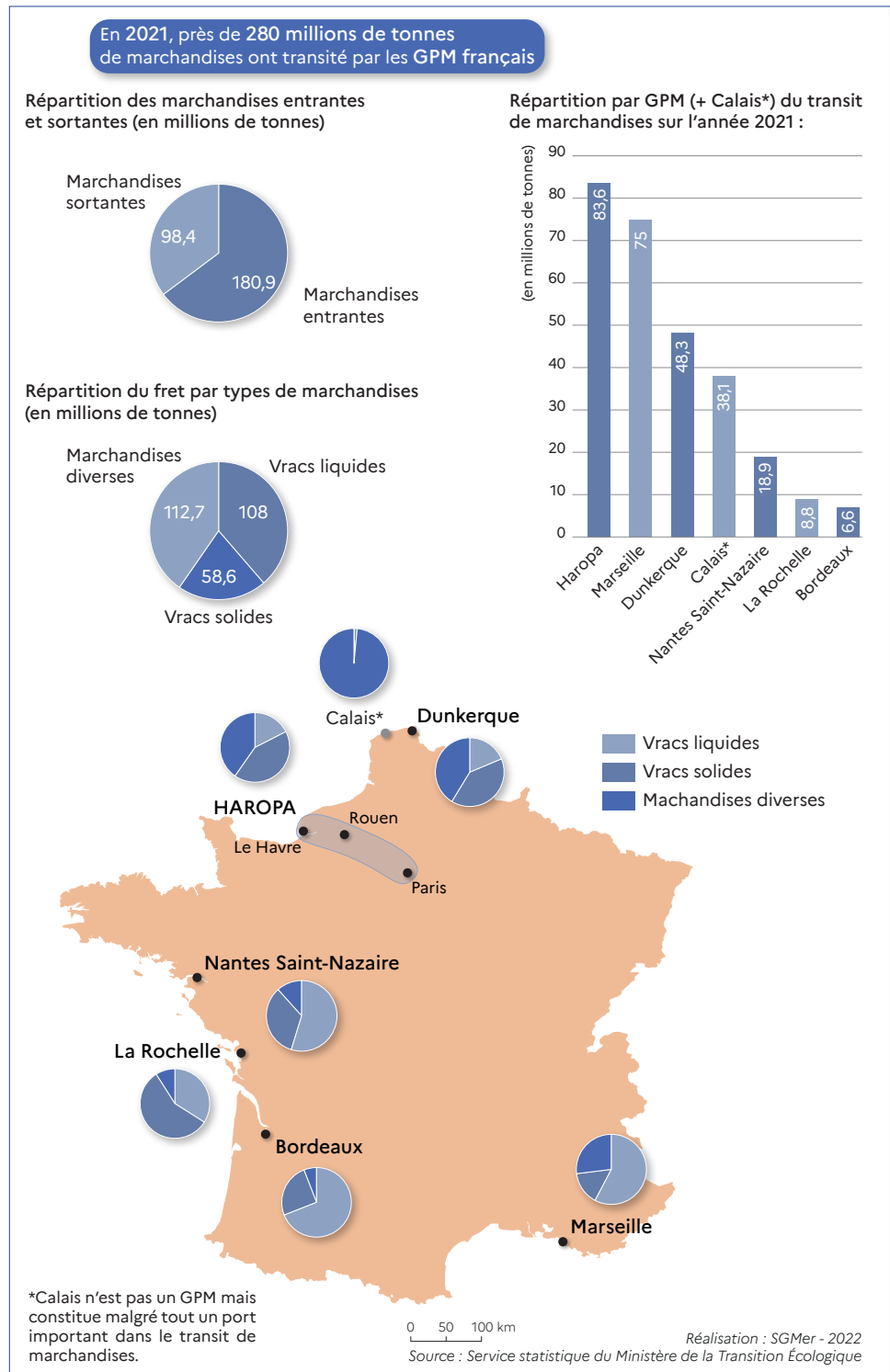


Figure n°6 : Le trafic portuaire des grands ports maritimes métropolitains (et du port de Calais) en 2021.

C. Les grands ports maritimes d'outre-mer

Le statut grands ports maritimes d'outre-mer a été créé le 1^{er} janvier 2013⁴⁵. Se situant au carrefour des routes maritimes mondiales⁴⁶, les GPM d'outre-mer sont des ports particulièrement stratégiques pour la France. Plusieurs ports ultra-marins⁴⁷ se classent parmi les dix principaux ports français en termes de trafic de conteneurs⁴⁸. Les GPM d'outre-mer participent très fortement au développement économique des territoires ultra-marins.

Le grand port maritime de La Réunion

Premier port d'outre-mer et quatrième port à conteneurs français, le grand port maritime de La Réunion bénéficie d'une position stratégique au sein des échanges internationaux entre l'Asie et l'Afrique.

Le grand port maritime de La Réunion est composé de deux entités :

- Le port Ouest, le port historique de La Réunion qui regroupe principalement les activités de plaisance, de pêche et de réparation navale⁴⁹ ;
- Le port Est qui a été inauguré en 1986 et qui regroupe l'essentiel des activités commerciales. (trafic conteneurs, hydrocarbures, véhicules, vracs solides, croisière...) ⁵⁰. Des travaux d'extension engagés dès 2015 ont permis de développer les capacités du Port Est et d'en faire le hub de transbordement de la société CMA CGM pour toute la région océan Indien.

La stratégie de développement du GPM de La Réunion⁵¹

Le GPM de La Réunion souhaite développer ses activités en suivant deux objectifs principaux :

Renforcer sa position de port responsable pour se positionner un acteur stratégique et moteur du développement durable dans l'Océan Indien.

Renforcer sa position de port rayonnant pour se positionner en temps que hub innovant de transbordement régional et améliorer la compétitivité et la fiabilité des infrastructures.

Pour ce faire, le GPM a défini une feuille de route à l'horizon 2023. Le Projet Stratégique 2019-2023 du port a été co-construit en concertation avec l'ensemble des parties-prenantes (collectivités territoriales, associations, entreprises, administrations, partenaires...) et s'articule autour de plusieurs axes :

- Renforcer la connectivité maritime ;
- Investir dans l'économie bleue ;
- Améliorer les moyens au service des opérations de dragage et de manutention ;
- Accueillir davantage de navires de croisière ;
- Accompagner la dématérialisation des opérations.

45 - LOI n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000025400157/> [Consulté le 24/06/2022].

46 - Sénat, rapport d'information n°546 *Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale*, février 2022. http://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-546_mono.html#toc341 [Consulté le 24/06/2022].

47 - Le port de La Réunion, le port de Pointe-à-Pitre, le port de Fort-de-France et le port de Nouméa

48 - Sénat, rapport d'information n°546 *Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale*, février 2022 http://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-546_mono.html#toc341 [Consulté le 24/06/2022].

49 - Site internet du GPM de La Réunion <https://reunion.port.fr/fr/activites-filieres-et-terminaux/> [Consulté le 24/06/2022].

50 - *Ibid.*

51 - Site internet du GPM de La Réunion <https://reunion.port.fr/fr/projet-strategique-2019-2023/presentation/> [Consulté le 24/06/2022].

Le grand port maritime de Guadeloupe

Le grand port maritime de Guadeloupe constitue une infrastructure clé pour l'archipel, que ce soit pour l'approvisionnement des marchandises, l'accueil des croisiéristes ou les déplacements entre les îles⁵².

Les activités du port sont réparties sur cinq sites autour de l'archipel :

- Le port de Jarry/Baie-Mahault, utilisé pour l'échange de marchandises ;
- Le port de Pointe-à-Pitre qui assure l'accueil des passagers et la maintenance des grands yachts ;
- Le port de Basse-Terre, qui accueille du fret et des passagers ;
- Le port de Folle Anse, équipé pour gérer le trafic domestique et le cabotage ;
- La marina de Bas du Fort, consacrée aux activités de nautisme.

L'activité commerciale du grand port maritime de Guadeloupe est essentielle à la vie de l'île ; elle permet l'approvisionnement énergétique, l'importation des matières premières et l'exportation de la production locale. Le grand port maritime contribue à 12 % des emplois de l'île⁵³.

Conscient de son poids dans l'économie locale, le GPM de Guadeloupe mène de nombreuses initiatives à destination de la population afin de promouvoir le patrimoine et la culture portuaire, mais aussi d'accompagner la formation.

Le GPM souhaite renforcer sa compétitivité, notamment au travers de son Projet Stratégique 2019-2023.

Le projet stratégique 2019-2023

Le grand port maritime de Guadeloupe souhaite renforcer son positionnement au sein du bassin caribéen, tout en participant à une croissance locale et durable.

Le plan stratégique repose sur quatre ambitions majeures :

- Développer la compétitivité de l'offre des services portuaires ;
- Anticiper le changement climatique en adoptant des solutions inspirées par la nature ;
- Devenir le « Smart Port » de référence de la Caraïbe ;
- Développer la croisière et le nautisme afin de renforcer les retombées économiques du tourisme dans l'archipel d'ici 2023.

52 - Cour des comptes, Le grand port maritime de la Guadeloupe, rapport d'observations définitives janvier 2021, exercice 2012 et suivants <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/le-grand-port-maritime-de-la-guadeloupe> [Consulté le 24/06/2022].

53 - Site internet du GPM de Guadeloupe <https://guadeloupe-portcaraibes.com/qui-sommes-nous/> [Consulté le 24/06/2022].

Le grand port maritime de Martinique

Protégé de la houle et du vent, offrant d'importants tirants d'eau, le grand port maritime de Martinique est une plateforme polyvalente aux installations performantes⁵⁴.

À l'image du GPM de Guadeloupe, son système portuaire est réparti en différents sites spécialisés :

- À la Pointe des Grives se trouve le terminal à conteneurs ;
- Le secteur Est Hydrobase est consacré à la manutention des hydrocarbures et des marchandises hors conteneurs ;
- Le Quai des Tourelles et l'apponement de la Pointe Simon sont spécialisés dans l'accueil de navires de croisière ;
- Le Quai Ouest abrite la gare maritime inter-îles.

Le GPM est un acteur économique important de l'île, cette dimension est soulignée et revendiquée dans le plan stratégique du port à l'horizon 2024.

Le projet stratégique 2020-2024 du grand port maritime de Martinique⁵⁵

La stratégie de développement à l'horizon 2024 du GPM de Martinique, vise à renforcer la position du port en tant que port « entrepreneur, citoyen, et créateur de valeurs durables ».

Le projet s'articule autour de trois axes :

- Accompagner le développement d'un port entrepreneur et performant, créateur de valeurs économiques ;
- Accompagner le développement d'un port citoyen, porteur de valeurs sociales et sociétales ;
- Accompagner le développement d'une port vert, acteur de la transition énergétique.

54 - Site internet de la Préfecture de Martinique <https://www.martinique.gouv.fr/layout/set/print/Services-de-l-État/Mer-littoral-et-securite-maritime/Grand-Port-Maritime-de-Martinique/Grand-Port-Maritime-Martinique> [Consulté le 24/06/2022].

55 - Site internet du GPM de Martinique https://www.martinique.port.fr/strategie_5ans.aspx [Consulté le 24/06/2022].

Le grand port maritime de Guyane

Le grand port maritime de Guyane est un outil logistique majeur pour le développement de l'économie guyanaise et pour la vie du territoire⁵⁶.

Le grand port maritime de Guyane est reparti en deux sites⁵⁷ :

- Le port de commerce de Dégrad-des-Cannes, est implanté dans la commune de Rémire-Montjoly. Il est équipé d'un terminal accueillant des conteneurs et des navires rouliers, deux appontements minéralier et pétrolier. 95% des importations destinées à la consommation locale transitent par ce port⁵⁸. En amont des installations de commerce, une zone de plaisance de 2 hectares équipée de 50 anneaux sur pontons flottants accueille des unités de plaisance.
- Le port de Pariacabo, situé à Kourou, traite essentiellement du fret spatial relatif aux lanceurs Ariane, Soyouz et Vega ainsi que du fret des hydrocarbures destinés à la population du Centre-littoral et de l'Ouest de la Guyane. Le GPM-Guyane, propriétaire des quais et du domaine maritime de ce port, en a confié l'exploitation au Centre National d'Études Spatiales dans le cadre d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

3. Le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon

Le port de Saint-Pierre-et-Miquelon est le dernier port d'intérêt national qui n'a pas été transformé en grand port maritime. Il est géré par un service déconcentré de l'État, la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM).

Le port est majoritairement un port de commerce, dont l'activité principale est l'importation pour le marché domestique. Situé au sein de l'axe Europe-Amérique du Nord, le port possède un important potentiel de développement. Une mission d'étude des modalités de transformation du statut et de la gouvernance du port a été lancée par le Gouvernement en 2021⁵⁹.

56 - Cour des comptes, Le grand port maritime de Guyane, rapport d'observations définitives janvier 2019, exercice 2013 et suivants <https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-11/20191119-S2019-1773-Grand-port-maritime-Guyane.pdf> [Consulté le 24/06/2022].

57 - Site internet de l'Union des Ports de France <http://www.port.fr/membre/grands-ports-maritimes-et-ports-autonomes/grand-port-maritime-de-la-guyane> [Consulté le 24/06/2022].

58 - *Ibid.*

59 - Sénat, rapport d'information n°546 *Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale*, février 2022 http://www.senat.fr/rap/r21-546/r21-546_mono.html#toc341 [Consulté le 24/06/2022].

II. L'écosystème portuaire

Le fonctionnement des ports repose sur un écosystème particulier caractérisé par un grand nombre d'acteurs et d'activités.

1. Les différentes activités

A. L'activité commerciale

Plus de 90 % des échanges mondiaux transitent par les mers, les ports sont donc des maillons essentiels du commerce international mondial. Les grands ports maritimes français permettent à la France de pouvoir s'insérer dans les grandes routes commerciales mondiales.

Les ports contribuent également à l'approvisionnement énergétique de la France : les trafics d'hydrocarbures représentent une part importante des activités réalisées dans les principaux ports français, à titre d'illustration le GPM de Marseille-Fos est le troisième port mondial dans le trafic des hydrocarbures⁶⁰.

Bien que ne représentant que 20 % du fret entrant par les ports français (347 millions de tonnes), les ports décentralisés jouent un rôle important dans l'acheminement de marchandises notamment les hydrocarbures sur tout le territoire. Les ports décentralisés accueillent également près de 72 % du trafic roulier français. Ces activités portuaires permettent de garantir des écosystèmes propices au maintien de l'activité industrielle sur les territoires, et relier tous les centres industriels aux voies commerciales de l'économie mondialisée.

B. L'activité touristique

Les ports jouent un important rôle dans le transport de passagers, notamment le GPM de Dunkerque qui accueille la majorité des passagers de la Manche. Plusieurs grands ports maritimes français⁶¹ bénéficient de l'essor du secteur de

60 - Site internet du GPM de Marseille-Fos <http://via-marseille-fos.com/presentation/nos-atouts/> [Consulté le 24/06/2022].

61 - Le GPM de Marseille-Fos, HAROPA, le GPM de Bordeaux, le GPM de Martinique, Guadeloupe.

la croisière. L'activité de croisière est particulièrement dynamique en Méditerranée, qui concentre 71,8 % de l'activité de croisière en France. Le GPM de Marseille-Fos s'inscrit comme le premier port français dans ce domaine, à titre d'illustration il a accueilli 1,8 million de croisiéristes en 2019⁶².

Un tiers des croisiéristes arrivant en France le font via un port décentralisé. Certains ports décentralisés se classent dans les tous premiers français en terme d'accueil de croisiéristes. Les 775 000 passagers par an d'Ajaccio en font le deuxième port de croisière français. La place des ports décentralisés dans la croisière s'explique par le fort maillage offert par les ports décentralisés, la répartition géographique des ports décentralisés offre un important choix de destinations.

Le transport de personne dans le cadre des lignes de ferries participe également aux retombés économiques locales. L'activité de ferry est quasi exclusivement implantée dans les ports décentralisés notamment sur le trafic transmanche, les liaisons avec la Corse, ou le Maghreb. 57,6 millions de tonnes de marchandises et 80 % des passagers de ferries transitent par les ports décentralisés. Ce secteur reste très dynamique, et de lourds investissements ont été annoncés par les ports décentralisés afin d'adapter leurs infrastructures aux besoins du secteur. À titre d'exemple, le port de Bastia a investi près de 200 millions d'euros dans le développement de ces quais.

C. L'activité industrielle

Les grands ports français accueillent sur leur domaine foncier de nombreuses activités industrielles. À titre d'illustration, des industries de raffinage et pétrochimiques sont présentes autour du GPFM HAROPA, du GPM de Marseille-Fos et du GPM de Nantes Saint-Nazaire. Les zones industrielles de ces ports concentrent également des centrales thermiques.

Les ports accueillent également des activités de construction et de réparation navales. Du fait de la nécessité d'entretenir une flotte opérationnelle, la plupart des ports sont dotés de centres de réparations. Les ports décentralisés français sont à la fois composés de chantiers de classe internationale et chantiers desservant une flotte basée localement. La majorité des sites de réparation navale des ports décentralisés sont au service des flottes basées. Deux ports décentralisés possèdent d'importants chantiers de classe internationale, il s'agit du port de Brest, et le port de la Ciotat, premier port français de réparation de grande plaisance.

62 - Site internet du Ministère de la transition écologique <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/17-transport-maritime-de-voyageurs> [Consulté le 24/06/2022].

D. L'activité logistique

La gestion et l'acheminement des marchandises constituent des activités clés pour les grands ports maritimes. Ces derniers doivent donc mettre en œuvre d'importants moyens logistiques. À titre d'illustration HAROPA PORT s'inscrit comme étant le premier hub logistique français⁶³.

L'une des fonctions essentielles des ports décentralisés est l'approvisionnement local, notamment en hydrocarbure et pour la production de sites industriels locaux majeurs. Cela concerne particulièrement les ports à l'écart des plus grands flux traités dans les GPM, mais qui permettent d'alimenter un hinterland, comme par exemple le port de Bayonne. Un maillage de proximité permet d'offrir des solutions logistiques performantes notamment concernant les produits pétroliers, les intrants de l'agriculture, et les matériaux du BTP. Une logistique courte permet l'export de certaines productions agricoles.

Chargeurs, commissionnaires, agents consignataires : les maillons essentiels de la chaîne logistique

La résilience et l'efficacité de la chaîne logistique sollicitent de nombreux acteurs, qui, par la spécialisation de leurs activités, permettent de faire transiter en un minimum de temps un maximum de marchandises.

Le transport maritime permet de mettre en relation des acteurs commerciaux nationaux avec le reste du monde. Le terme de chargeurs rassemble sous un même terme toutes les entreprises sollicitant le transport maritime, aussi bien pour exporter ses produits vers un client, que pour importer des marchandises d'un fournisseur situé au-delà des mers⁶⁴.

Les agents consignataires et agents maritimes représentent l'opérateur du navire (armateur, affréteur) dans le port. Ils sont chargés par ce dernier de gérer l'escale, de pourvoir aux besoins du navire et de son équipage, de récupérer les titres de transport qui sont aussi titres de propriété des marchandises, d'organiser le plan de chargement du navire, de collecter et d'analyser les documents nécessaires à l'exportation et à l'importation, ou encore d'effectuer les formalités déclaratives auprès des services administratifs (douanes, autorités portuaires...). Les agents maritimes et consignataires occupent ainsi un triple rôle opérationnel, commercial et administratif, nécessaire à la fluidité de la chaîne logistique.

Pour assister les chargeurs dans l'acheminement de leurs produits ou leur approvisionnement depuis leurs fournisseurs, les commissionnaires organisent le transport par voies maritimes. Conformément à la jurisprudence de la Cour de Cassation et au décret n°90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport, la commission de transport et une convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre. Celle-ci se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout.

63 - Site internet de HAROPA <https://www.haropaport.com/fr/logistique-et-distribution> [Consulté le 24/06/2022].

64 - Rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

E. La gestion environnementale du domaine portuaire

Les grands ports maritimes sont gestionnaires d'un vaste domaine foncier, ils sont en charge de définir et de mettre en œuvre une vision à long terme de l'aménagement durable de leurs espaces portuaires. Le port de Dunkerque par son plan d'aménagement et de développement durable⁶⁵, initié dès 2009, et de son schéma directeur du patrimoine naturel⁶⁶ en 2011, s'est ainsi engagé depuis plusieurs années dans une démarche exemplaire en matière de préservation de l'environnement par des démarches opérationnelles de protection de la faune, de la flore et de la qualité des eaux.

Certains domaines portuaires avoisinent des espaces naturels préservés, les autorités portuaires peuvent s'engager en faveur de la gestion durable de ces espaces. Ainsi, HAROPA est membre de l'association la Maison de l'Estuaire qui gère la Réserve Naturelle Nationale de l'Estuaire de la Seine. De son côté, le port de La Rochelle participe à la gouvernance du Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis⁶⁷. En outre-mer, le grand port maritime de Guadeloupe a déployé un ambitieux plan de gestion des espaces naturels entourant le port⁶⁸.

Les ports décentralisés ont également un rôle important dans les objectifs de transition écologique, en particulier dans le domaine de l'éolien en mer. Ils sont positionnés à la fois comme zones d'accueil de sites industriels — Cherbourg, et Brest — *hubs* logistiques tant pour l'éolien posé que flottant — Port-la-Nouvelle, Lorient — ou site de maintenance des futurs champs. Par l'ampleur des installations, cette activité requiert la mobilisation d'un important foncier disponible. Il existe des ports où le développement de tels activités est compliqué du fait de la forte connexion ville-port (Nice, Saint-Malo ou Sète) et il est difficile de mobiliser du foncier disponible pour investir dans les activités liées à la décarbonation.

Les actions de verdissement et de décarbonation des ports décentralisés sont très diverses (recyclage, production de biogaz, report modal, décarbonation du transport). Toutefois, le principal vecteur de décarbonation des ports décentralisés est l'électrification. On observe également une spécialisation des ports. Brest se concentre sur le biocarburant, Port-la-Nouvelle sur les sujets énergies maritimes renouvelables et hydrogène vert, Cherbourg sur le branchement à quai des navires.

65 - Site internet du GPM de Dunkerque http://www.dunkerque-port.fr/fr/detail-d-un-communique-de-presse,6334_fr.html?newsParam%5BdateYear%5D=2010&newsParam%5BdateMonth%5D=02&newsParam%5BdateDay%5D=07&newsParam%5BnewsLabel%5D=dunkerque-port-lance-un-plan-d-amenagement-et-de-developpement-durable-pa2d&newsParam%5Bcmprpref%5D=5752&newsParam%5Blang%5D=fr [Consulté le 24/06/2022].

66 - Le Journal de la Marine Marchande, *Dunkerque : Le port se dote d'un schéma directeur de patrimoine naturel*, Avril 2011, Alain Simoneau <https://www.journalmarinemarchande.eu/mensuel/4766/les-ports/le-port-se-dote-dun-schema-directeur-de-patrimoine-naturel> [Consulté le 24/06/2022].

67 - Créé en 2015, le parc naturel marin Estuaire de la Gironde et mer des Pertuis, est le septième parc naturel marin français. Il couvre 6 500 km² et s'étend sur environ 1 000 km de côtes sur trois départements (Vendée, Charente-Maritime, Gironde).

68 - Site internet du GPM de Guadeloupe <https://guadeloupe-portcaraibes.com/cayoli-plan-de-gestion-espaces-naturels/> [Consulté le 24/06/2022].

2. Typologie des différents acteurs portuaires

Les ports constituent des points d'interface terre-mer, dont l'efficacité repose sur les interactions de nombreux acteurs. Les grands ports maritimes en tant qu'autorités portuaires, gestionnaires des infrastructures et du domaine portuaire occupent une place centrale dans la coordination et le contrôle des différents opérateurs⁶⁹.

A. Les acteurs des services aux navires

Les acteurs des services aux navires sont en charge de la bonne entrée et sortie des navires dans le port.

On peut distinguer plusieurs types de services aux navires :

- Les stations de pilotage⁷⁰ ;
- Les sociétés agréées de remorquage⁷¹ ;
- Les sociétés agréées de lamanage (ces sociétés sont en charge de l'assistance à l'amarrage⁷², au désamarrage⁷³, et au déhalage⁷⁴ des navires de commerce en escale dans les ports) ;
- Les sociétés d'avitaillement⁷⁵, de soutage⁷⁶ (qui fournissent des services de fourniture en carburant et autres ressources nécessaires au fonctionnement du navire) ;
- Les sociétés de récupération des déchets des navires ;
- Les consignataires ou agents maritimes qui représentent l'opérateur du navire (armateur ou affréteur).

69 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 24/06/2022].

70 - Le pilotage est un service portuaire qualifié de service public. Le pilote est un marin professionnel indépendant qui exerce sous la tutelle de l'État un service de pilotage. Il est recruté sur concours administratif organisé localement. Chaque candidat à la fonction de pilote est titulaire d'un brevet de commandement de la Marine Marchande et a navigué pendant au moins six ans. Une fois nommé, sa formation continue plusieurs années pour pouvoir piloter tous les types de navires qui se présentent dans son port. Il est chargé de conduire et coordonner les manœuvres des navires lors des entrées et des sorties du port. Le pilote apporte à la passerelle son expertise de la navigation du navire dans les eaux resserrées de sa zone de pilotage..

71 - Ces sociétés sont en charge de l'assistance, par utilisation d'engins nautiques de forte puissance, à la manœuvre et à l'accostage des navires au port.

72 - L'amarrage d'un navire est la dernière phase d'une manœuvre d'accostage. L'amarrage consiste à maintenir le navire contre un quai ou un ponton, à l'aide de longs cordages nommés aussières (ou amarres).

73 - Le désamarrage est l'inverse de l'amarrage et consiste à éloigner le navire du quai ou du ponton.

74 - Le déhalage d'un navire est l'action qui consiste à déplacer le navire le long d'un quai en se servant des aussières (ou amarres).

75 - L'avitaillement est l'un des services d'escale proposé par un port ou par un prestataire de service. L'avitaillement consiste à fournir le navire en vivres, eau, glace, carburant, comburant ou matériel divers.

76 - Le soutage permet d'approvisionner un navire en combustible destiné à sa propulsion (du charbon, du produit pétrolier, du gaz liquéfié...).

B. Les acteurs des services aux marchandises

Les acteurs des services aux marchandises accompagnent la bonne gestion des marchandises⁷⁷ qui transitent *via* les ports.

On peut distinguer plusieurs types de services aux marchandises :

- Les entreprises de manutention et opérateurs de terminaux (ces entreprises sont liées au GPM par des conventions de terminal, elles sont en charge des opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liés aux navires)⁷⁸ ;
- Les commissionnaires de transport⁷⁹ et transitaires⁸⁰ qui organisent et font exécuter un transport pour le compte du chargeur⁸¹ et prennent notamment en charge les opérations douanières ;
- Les entreprises de services logistiques installées sur le domaine portuaire, qui offre des plates-formes de stockage et d'entreposage, et des services de groupage, dégroupage et de massification ;
- Les entreprises de service de transport terrestre (transporteur routiers, opérateurs de fret ferroviaire, opérateurs fluviaux) qui assurent le déplacement physique des marchandises entre le port et le client.

77 - La bonne gestion des marchandises concerne à la fois la prise en charge des marchandises (le déchargement des marchandises, leur livraison) et la gestion administrative des différentes étapes.

78 - À l'export l'entreprise réceptionne les marchandises acheminées par voie terrestre et procède à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord, le processus est inversé à l'import.

79 - Le commissionnaire de transport est un organisateur de transports multimodaux qui procède, en son nom et sous sa responsabilité, au transport des marchandises qui lui sont confiées par le chargeur (importateur ou exportateur) en choisissant lui-même les différents modes et moyens de transports et les transporteurs dont il a besoin. Il a une obligation de résultat envers son client.

80 - Le transitaire fait exécuter le transport selon les voies et moyens que lui indique son client (un chargeur ou un commissionnaire de transport) vis-à-vis duquel il n'a pas d'obligation de résultats.

81 - Les chargeurs sont les importateurs ou exportateurs, qui détiennent une « marchandises à charger » et réalisent des opérations de commerce international transitant par les ports. Selon la nature de leurs activités, les chargeurs sont localisés au sein du domaine portuaire ou dans l'hinterland. Ils peuvent être classés en deux catégories, qui renvoient à la double fonction commerciale et productive de l'espace portuaire :

- Les chargeurs industriels, qui transforment des matières premières (pétrochimie, cimenterie, sidérurgie) ou assemblent des produits semi-finis (réparation navale, aéronautique).
- Les chargeurs logistiques (comme Carrefour, Total, Veolia, Danone) qui entreposent des biens (produits manufacturés) ou stockent des marchandises en vrac (comme les produits chimiques, les céréales et le charbon).

Des professions pivot de l'exploitation portuaire

L'activité portuaire nécessite un haut degré de spécialisation technique, mais aussi géographique pour s'adapter aux conditions propres à chaque port. Plusieurs professions sont donc nécessaires et adaptées à la vie d'un port particulier.

330 pilotes, rattachés à 30 stations de pilotage, gèrent l'entrée et la sortie des navires dans les ports métropolitains et ultramarins⁸². Organisée par les articles L. 5341-1 et suivants, et par les articles R. 5341-1 à D. 5341-87 du code des transports, le pilotage maritime est une mission de service public qui consiste à guider, en toute sécurité, les navires aux approches et dans les eaux resserrées des ports. Pour ce faire, un pilote, marin spécialiste de la navigation locale est embarqué sur le navire, au moyen de vedette rapide ou par hélicoptère, pour assister le capitaine en passerelle. Son expertise contribue à la protection de l'environnement, à la sécurité des navires et à la fluidité du trafic portuaire. Les pilotes participent également aux dispositifs de sauvetage en mer et de sûreté portuaire⁸³.

Les navires pénétrant dans une enceinte portuaire bénéficient également du concours de sociétés locales pour le remorquage et le lamanage. Les sociétés agréées de remorquage assistent, par l'utilisation d'engins nautiques de forte puissance, à la manœuvre et l'accostage des navires au port. Les sociétés de lamanage assistent quant à elle à l'amarrage, au désamarrage et au déhalage des navires de commerce en escale dans les ports pour les opérations commerciales.

Sur chaque port, les entreprises de manutention et les opérateurs de terminaux assurent les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage des marchandises des navires. À l'export, l'entreprises réceptionne les marchandises acheminées par voie terrestre ou fluviale et procède à toutes les opérations nécessaires pour la mise à bord. À l'import, elle assure le processus inverse.

C. Les acteurs industrialo-portuaires

Les industriels (raffinage, sidérurgie, chimie...) présents sur la zone industrialo-portuaire, peuvent agir comme importateurs et/ou exportateurs de matières premières (charbon, fer...), de produits finis (acier, produits raffinés...), ou des utilisateurs d'installations portuaires (chantier naval).

D. Les autorités de contrôle

Les autorités de contrôle veillent à la légalité des échanges portuaires. Les services de la douane contrôlent les échanges internationaux et s'assurent du bon recouvrement des droits de port⁸⁴. Les services d'inspection vétérinaire et phytosanitaire contrôlent certaines marchandises⁸⁵ afin d'éviter la propagation d'agent pathogène sur le marché européen. Les contrôles visent également à garantir la qualité des produits et à protéger le consommateur.

82 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

83 - *Ibid.*

84 - Les droits de port représentent l'ensemble des redevances dont s'acquitte tout navire de commerce.

85 - Les contrôles vétérinaire et phytosanitaire concernent principalement les animaux vivants, les produits d'origine animale (viandes, produits de la mer, produits laitiers, ovoproduits, miel...), les produits d'origine animale non destinés à la consommation humaine, l'alimentation animale, les végétaux.

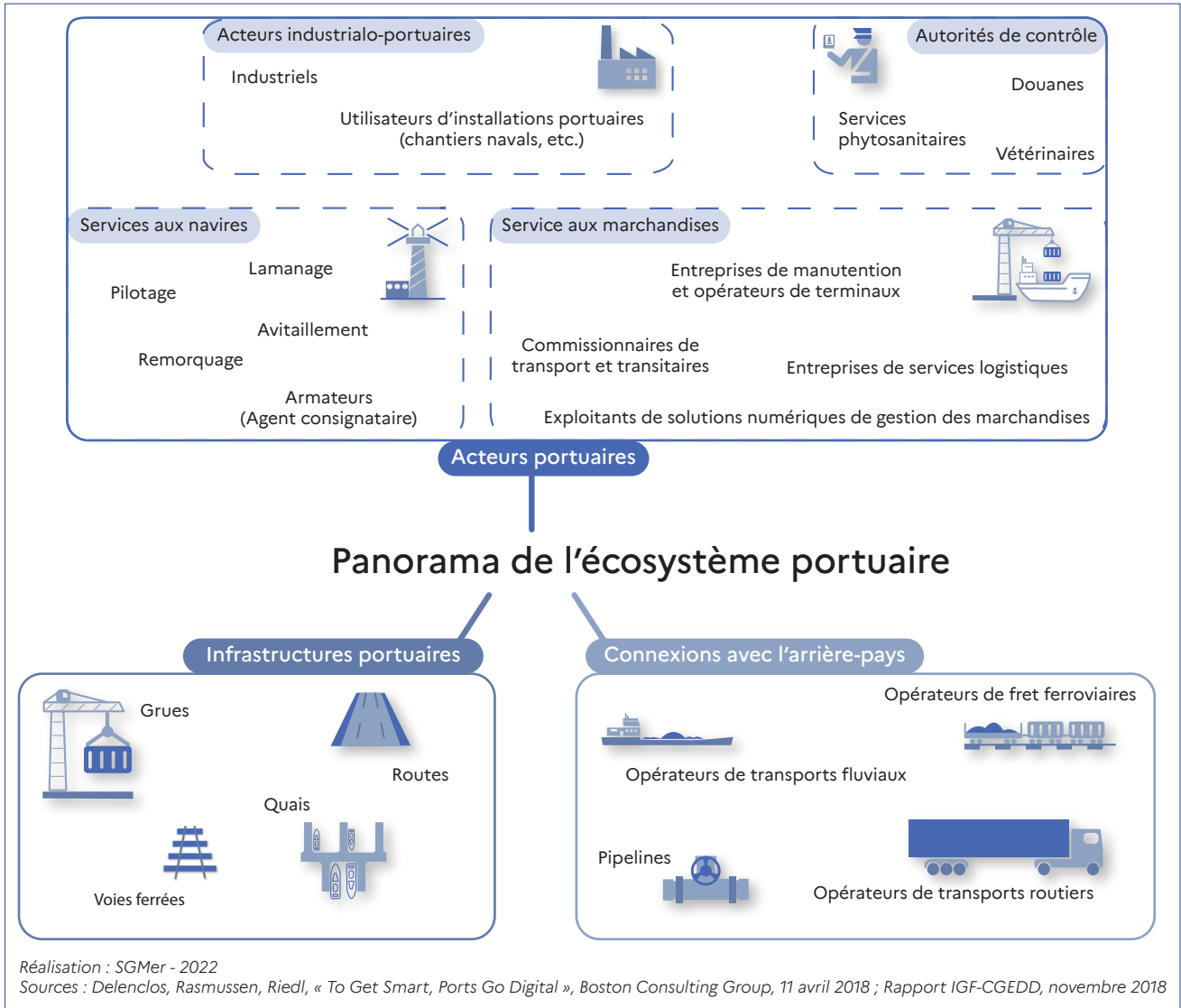


Figure n°7 : Panorama synthétique de l'écosystème portuaire.

3. Les ports sont des actifs nationaux stratégiques

Les grands ports maritimes participent très largement au développement économique des territoires au sein desquels ils sont implantés. Les GPM favorisent les activités commerciales — à travers le transit de marchandises — et productives — par la transformation de ces marchandises. Leur position nodale, au carrefour de nombreuses activités, en fait des lieux privilégiés pour l'implantation de complexes industriels, la création de pôles de compétitivité et de clusters d'innovation.

L'activité portuaire génère des effets d'entraînement sur la valeur ajoutée⁸⁶ et l'emploi, tant à l'échelle locale (dans le périmètre de la place portuaire) que nationale (notamment grâce à leur lien avec l'arrière-pays et les liaisons maritimes mondiales). Les trois principaux GPM français (HAROPA PORT, Marseille-Fos et Dunkerque)⁸⁷ produisent une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros (soit vingt fois leur chiffre d'affaires) et représentent 130 000 emplois directs des 200 000 emplois générés par l'économie portuaire française⁸⁸. Sans compter les activités des exploitants et sous-traitants, les ports décentralisés sont à l'origine de 27 000 emplois, et de la production de 1,6 milliards d'euros de valeur ajoutée. L'étude établit un facteur d'entraînement entre la valeur ajoutée du port et les retombés locaux estimé à 6.

L'ensemble des grands ports maritimes français sont considérés comme des actifs nationaux stratégiques⁸⁹, qui permettent à la France de renforcer sa souveraineté nationale en matière d'approvisionnement et son insertion dans le commerce mondial et européen. La majorité des GPM métropolitains sont intégrés au réseau européen RTE-T, permettant ainsi à la France de renforcer sa position dans les flux commerciaux européens et internationaux.

86 - La valeur ajoutée est un indicateur économique qui mesure la valeur ou la richesse créée par une entreprise, un secteur d'activité ou un agent économique au cours d'une période donnée.

87 - Ces trois GPM accueillent 80% du trafic des grands ports maritimes français et plus de 60% du trafic total des ports français.

88 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

89 - Site internet du Gouvernement, Stratégie nationale portuaire 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/21002_strategie-nationale-portuaire.pdf [Consulté le 27/06/2022].

Le réseau européen RTE-T⁹⁰

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures du secteur dans l'Union européenne. Il vise à faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des États membres.

L'Union européenne n'a pas de compétence exclusive pour la conception, le financement et la construction des infrastructures de transport, cette politique étant en grande partie celle des États membres. L'Union apporte cependant une contribution au développement de ces réseaux en agissant comme catalyseur et en soutenant financièrement les infrastructures d'intérêt général. Ainsi, plusieurs instruments financiers et non financiers sont mis en place pour faciliter la mise en œuvre des projets⁹¹.

Le programme RTE-T a été adopté en 1996, il a depuis connu plusieurs révisions, la dernière grande révision a eu lieu en 2013⁹². Le règlement de 2013 a identifié neuf principaux couloirs de transports transeuropéens et deux « priorités horizontales » (le développement de l'autoroute de la mer⁹³, et le développement d'un système de gestion du trafic ferroviaire européen). Les neuf couloirs et les thématiques horizontales identifiées font l'objet d'un financement prioritaire des programmes de l'Union européenne.

Le programme RTE-T vise la constitution d'un réseau central de transport européen en 2030 et la formation d'un réseau global à l'horizon 2050.

90 - Toute l'Europe, Le réseau transeuropéen de transport, janvier 2021, Valentin Ledroit <https://www.touteleurope.eu/economie-et-social/le-reseau-trans-europeen-de-transport/> [Consulté le 27/06/2022].

91 - Ainsi, le Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE-T) permet aux ports ou aux armateurs de bénéficier de subventions. En 2021, le montant total de l'enveloppe européenne de cofinancement s'élevait à 4 milliards d'euros, dont 1,87 milliard pour les projets sur le réseau et 1,2 milliard pour les carburants alternatifs.

92 - Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE [EUR-Lex - 32013R1315 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri.do?uri=EUR-Lex%3A32013R1315-EN) [Consulté le 27/06/2022].

93 - L'autoroute de la mer constitue le pilier maritime du RTE-T, visant à connecter l'ensemble du réseau aux ports et aux infrastructures maritimes.

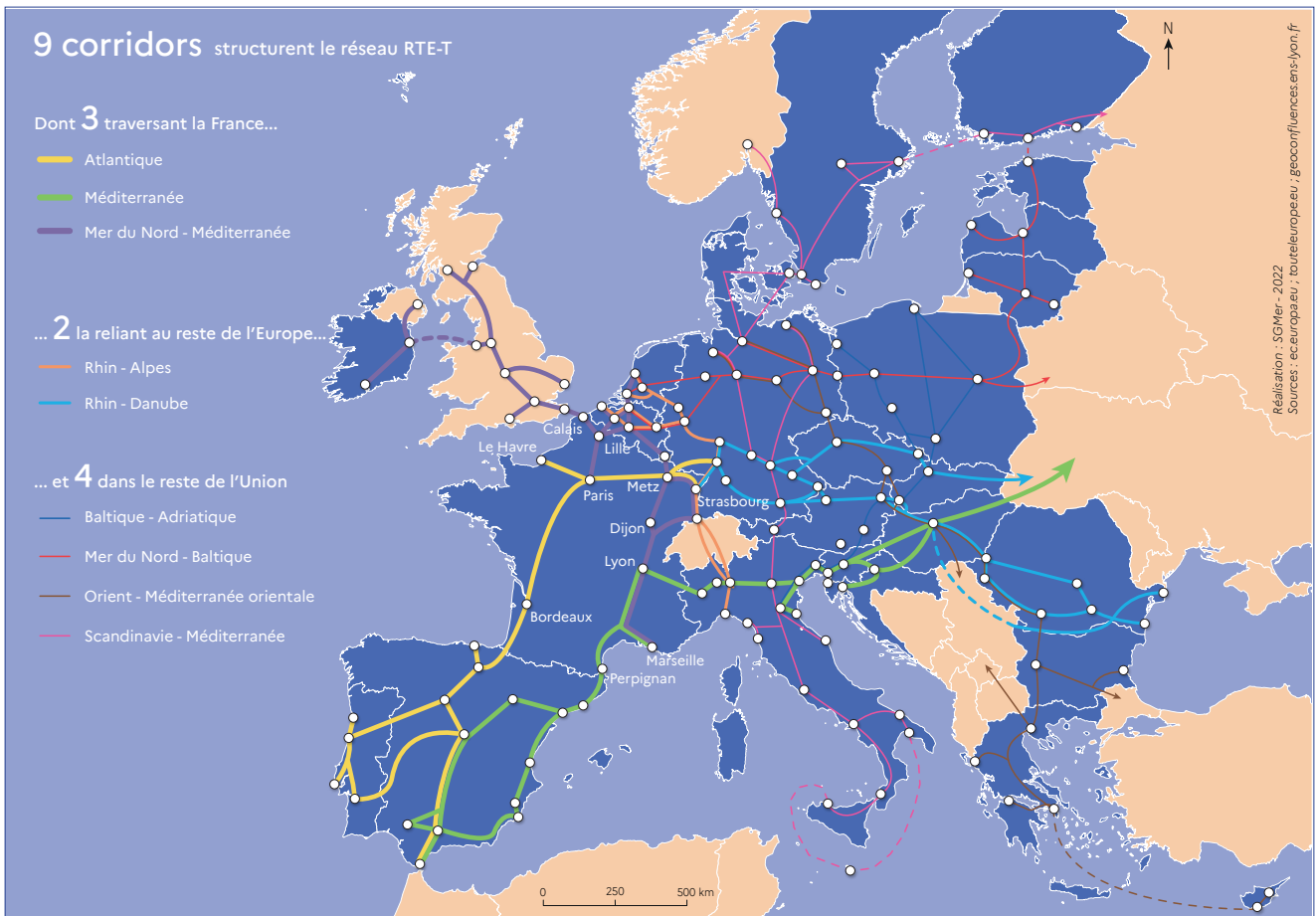


Figure n°8 : Les neuf corridors du réseau européen RTE-T.

III. Les grands enjeux pour les ports français

1. Le secteur portuaire est soumis à une importante compétitivité

A. La compétition entre les places portuaires

Les places portuaires sont des plateformes de rencontre entre différents acteurs. Le succès d'un port repose à la fois sur sa capacité à attirer les navires des armateurs mais aussi sur les activités industrielles, logistiques et commerciales. Les ports sont des marchés bifaces (voire multifaces), leur fonctionnement dépend du nombre d'acteurs qu'ils parviennent à attirer.

Les ports, des exemples de marchés bifaces :

Les marchés bifaces sont des marchés économiques qui fonctionnent par la coexistence de deux types de clientèles distinctes mais interdépendantes. Les marchés bifaces reposent sur les effets de réseaux croisés ; l'augmentation de la population 1 génère une augmentation de la population 2 et inversement. À titre d'illustration plus le nombre d'armateurs choisissant le port augmente, plus le volume de marchandises à décharger et à charger sera important, plus le port attirera les activités industrielles, logistiques et commerciales.

Les marchés bifaces sont caractérisés par une « course à la taille ». Le but d'un marché biface est d'attirer toujours plus de clientèle afin de gagner en rendements d'échelle et en chiffre d'affaire. Pour autant, le marché ne doit pas dépasser une certaine taille (la taille critique) afin de ne pas perdre en efficacité de service.

La grande difficulté des marchés bifaces est de trouver un modèle économiquement viable leur permettant de stabiliser (voire de continuer à attirer) les acteurs et qui génère assez de bénéfices pour permettre à l'entreprise de continuer à investir afin de maintenir sa position dominante sur le marché.

La concurrence entre les différentes places portuaires a été renforcée par le mouvement de mondialisation des échanges ; les trafics « captifs »⁹⁴ ont progressivement perdu leur place centrale dans les échanges commerciaux au profit du trafic de conteneurs. À titre d'illustration entre 1980 et 2015 le volume

94 - Les trafics captifs sont des trafics générés par les industries lourdes implantées sur les ports (majoritairement du raffinage et de la sidérurgie).

de trafic de conteneurs a été multiplié par 17⁹⁵. Le trafic de conteneur est un secteur très concurrentiel ; il s'agit à court terme d'un trafic très volatil (notamment pour le transbordement⁹⁶). Les armateurs choisissent les ports d'escale en fonction de la compétitivité affichée des places portuaires. Pour renforcer leur compétitivité les ports peuvent mener plusieurs actions comme ; l'adaptation des infrastructures portuaires (pour répondre et anticiper les besoins des armateurs) ou le renforcement du lien avec l'hinterland. La gestion des hinterlands est un point clé de la concurrence interportuaire européenne.

La gestion de l'hinterland et la concurrence interportuaire

Le chercheur hollandais, Theo Notteboom distingue dans ses travaux⁹⁷ qu'il existe deux types d'hinterland portuaire :

- « L'arrière-pays immédiat », situé à proximité du port. Les infrastructures routières et ferroviaires sont fortement développées entre ces deux espaces, le coût d'acheminement des marchandises est très compétitif. Le port bénéficie d'un quasi-monopole sur cet hinterland.
- « L'arrière-pays distant », situé dans un espace plus lointain du port, la connexion avec la place portuaire est plus ténue. Plusieurs ports développent des actions concurrentes sur cet espace.

Theo Notteboom souligne que de nombreux ports européens partageant la même façade maritime sont en forte concurrence pour la gestion de « l'arrière-pays distant » ; c'est notamment le cas des ports du Delta « Rhine-Scheldt » (Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Gand et Dunkerque).

95 - Sénat, infographie, *les ports français : des actifs stratégiques au service du commerce extérieur et du développement économique des territoires*, janvier 2021 https://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/redaction_multimedia/2020/2020_Infographies/20200702_infog_MI_PORTS_01.pdf [Consulté le 27/06/2022].

96 - Le transbordement qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.

97 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

B. La position des grands ports maritimes français

La compétitivité des ports français a eu tendance à s'éroder au tournant des années 2005-2006, ce qui a engendré une importante baisse du volume total de fret transitant par les places portuaires françaises.

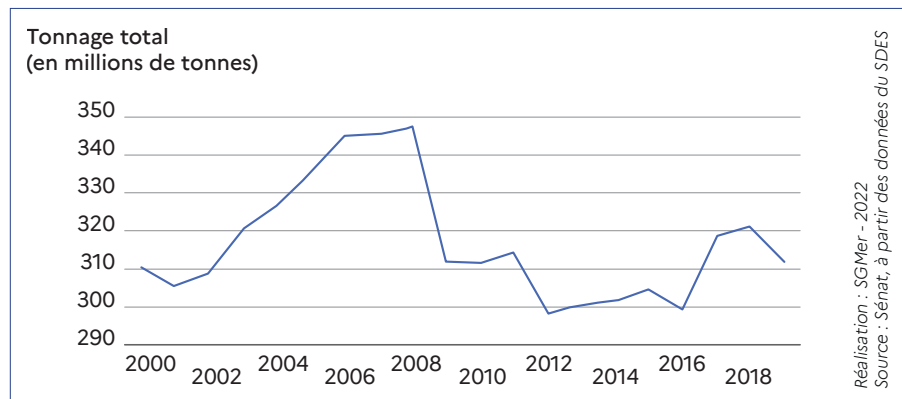


Figure n°9 : Volume total de fret transitant dans les principaux ports français.

La réforme de 2008⁹⁸ a permis de lutter contre cette dynamique. Outre la création du statut de grand port maritime, la réforme a modifié en profondeur les missions des principaux ports d'État. Cette évolution a permis de recentrer les ports d'État sur leurs missions régaliennes (sécurité, sûreté) et de leur octroyer de nouvelles responsabilités concernant notamment la gestion des infrastructures, et la promotion de la place portuaire.

La réforme de 2008 s'inspire du modèle du *landlord port*⁹⁹ des ports du nord de l'Europe. Les principaux ports d'État deviennent des ports aménageurs facilitateurs¹⁰⁰ et des ports stratégiques¹⁰¹, auxquels il est demandé d'élaborer tous les cinq ans un projet stratégique.

98 - LOI n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019122891/> [Consulté le 28/06/2022].

99 - La Banque Mondiale et le PPIAF (*Public Private Infra structure Advisory Facility*) ont développé quatre grands modèles d'organisation portuaire ; *service port* (le port service), *tool port* (le port outil), *landlord port* (le port propriétaire), *private port* (le port privé). Les classifications sont définies en fonction de la dominante privée ou publique dans la gestion des infrastructures, des superstructures (équipement et revêtement des terminaux), des opérations et des autres services. Dans le modèle du *landlord port* (port-propriétaire) l'autorité publique est seulement propriétaire de l'infrastructure et des terrains. Ces derniers sont exploités par des opérateurs privés dans le cadre d'une concession portuaire contractualisée avec l'autorité portuaire. La plupart des réformes portuaires menées en Europe soutenaient le passage du modèle de *service port* (tout public) ou du *tool port* (infrastructure et superstructures publiques mais exploitation qui peut être privée) au modèle du *landlord port*.

100 - Selon la gradation élaborée par le chercheur Patrick Verhoeven. Source : Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 28/06/2022].

101 - *Ibid.*

Les différents rôles des autorités portuaires¹⁰²

Dans sa thèse publiée à l'Université d'Anvers, le chercheur Patrick Verhoeven (l'actuel directeur stratégique de l'IAPH¹⁰³) a élaboré une classification des différents rôles des autorités portuaires :

- **Le port « conservateur »**

Les autorités portuaires se concentrent essentiellement sur la production des infrastructures portuaires ;

- **Le port « facilitateur »**

Les autorités portuaires s'impliquent également dans la production d'infrastructures de transport terrestre, investissent leur domaine portuaire voire leur hinterland, veillent, dans une logique d'ensemblier, à la compétitivité coût et temps du passage portuaire et ont une stratégie commerciale de gestion de leurs ressources visant à accroître leurs recettes domaniales ;

- **Le port « entrepreneur »**

Les autorités portuaires s'engagent en tant que maîtres d'ouvrage dans la production d'espaces à vocation logistique, industrielle ou urbaine (financement et prise en charge opérationnelle des opérations), dont elles assurent ensuite la gestion et la commercialisation foncières. Elles poursuivent pour objectif la mise en valeur de leurs ressources foncières afin de maximiser les revenus qu'elles en tirent, qu'il s'agisse des recettes domaniales ou des revenus tirés des trafics portuaires (le développement d'implantations industrielles ou logistiques participant au maintien ou au développement des trafics).

Plus l'autorité portuaire s'oriente vers un modèle « facilitateur » ou « entrepreneur », plus elle tend à s'autonomiser de la puissance publique, dont elle cesse d'être un simple opérateur technique pour devenir un support du marché (modèle « facilitateur ») voire un acteur du marché (modèle « entrepreneur »).

Selon Patrick Verhoeven, le modèle du port « facilitateur » est le plus répandu, mais sur le long terme ce dernier a vocation évoluer au profit du modèle du port « entrepreneur ». Il s'agit d'un objectif porté par la Stratégie nationale portuaire.

Le document stratégique¹⁰⁴

Ce document directeur est voté pour cinq ans par les membres du conseil de surveillance, sur proposition du directoire en concertation avec le conseil de développement et après validation par le gouvernement. Il arrête les décisions du port concernant plusieurs volets stratégiques comme les perspectives de développement, la multimodalité, la gestion foncière, l'exploitation des terminaux, les investissements, l'aménagement du port ou encore la protection de l'environnement. Les orientations stratégiques du port doivent être compatibles avec les orientations nationales en matière de desserte intermodale et avec les orientations fournies par un éventuel document de coordination interportuaire¹⁰⁵.

102 - Source : Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 28/06/2022].

103 - L'association internationale des ports.

104 - Martel, H. (2015). De la réforme portuaire de 2008 à la création d'HAROPA : un nouveau départ pour les ports français. *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2015, 54-58. <https://www.cairn.info/revue-realites-industrielles-2015-4-page-54.htm> [Consulté le 28/06/2022].

105 - Le document de coordination interportuaire est issu du travail du Conseil de coordination interportuaire (conseil réunissant des acteurs des GPM, des ports autonomes fluviaux s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial). Le Conseil œuvre à la coordination et à la cohérence des actions portées par les différents acteurs. Ce document peut favoriser la mutualisation des moyens des différents ports. Les services de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements sont associés au travail du Conseil. Source : [Article L5312-12](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043516100) code des transports. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043516100 [Consulté le 28/06/2022].

La loi de 2008 rationalise l'organisation de la manutention. Les opérateurs de terminaux reçoivent le « commandement unique » des terminaux et deviennent entièrement responsables de l'ensemble des opérations de manutention¹⁰⁶.

Enfin, pour mener à bien ces nouvelles missions, la gouvernance du port a été remaniée. Elle s'articule désormais autour de trois instances : un directoire composé de 3 ou 4 membres, un conseil de surveillance composé de 17 membres et un conseil de développement, organe consultatif associant les partenaires des secteurs privé et associatif ainsi que les responsables politiques locaux.

En dépit du contexte économique difficile, la réforme a porté ses fruits ; elle a notamment favorisé la restauration de l'image des ports, et le développement de gains de productivité des terminaux portuaires.

La part des grands ports maritimes métropolitain dans l'activité des conteneurs en France a progressé (elle était de 47 % en 2008 et est passée à 60 % en 2018)¹⁰⁷. Malgré ces évolutions, des marges d'évolution subsistent, il est estimé que plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent par d'autres ports européens (principalement Anvers et Rotterdam)¹⁰⁸.

Depuis plusieurs années le classement des principales places portuaires mondiales est dominé par les ports asiatiques, notamment chinois. La politique des « nouvelles routes de la soie »¹⁰⁹ menée par le gouvernement chinois a favorisé l'insertion de nombreux ports chinois au sein des routes maritimes internationales. Au niveau européens, seuls quelques ports de la Northern Range (le port de Rotterdam, le port d'Anvers, le port de Hambourg) parviennent à figurer dans les vingt premiers ports mondiaux.

106 - Avant pas la réforme il n'y avait pas de commandement unique sur la manutention dans certains terminaux. La manutention verticale (portiqueurs, grutiers) était assurée par les salariés du port autonome, et la manutention horizontale (le chargement des marchandises par les dockers) était assurée par les entreprises de manutention.

107 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

108 - *Ibid.*

109 - Le terme des nouvelles routes de la soie fait référence au projet « One Belt One Road » lancé par le président chinois Xi Jinping en 2013, dont l'objectif est de construire un réseau de voies terrestres et maritimes reliant la Chine au reste du monde, en s'inspirant des anciennes routes commerciales reliant l'Asie à l'Europe du temps de Marco Polo au XIV^e siècle. Le projet BRI inclut un corridor maritime, également appelé « route maritime de la soie » qui relie les principaux ports de la Mer de Chine méridionale et la Méditerranée en passant par le Golfe du Bengale, la côte est africaine et le Canal de Suez. Le volet maritime des nouvelles routes de la soie s'est jusqu'à présent principalement caractérisé par de nombreux investissements dans le développement des infrastructures des ports chinois et des prises de contrôle dans la gestion de certains terminaux portuaires en Europe. Source : Site internet des Armateurs de France https://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/les_nouvelles_routes_de_la_soie_decryptage_adf.pdf [Consulté le 27/06/2022].

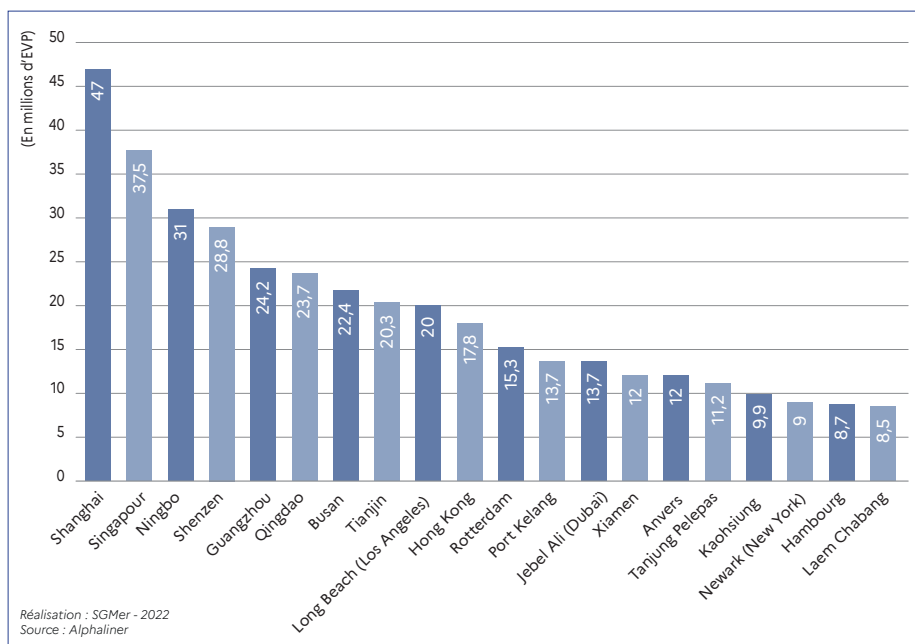


Figure n°10 : Les 20 premiers ports mondiaux en nombre d'EV¹¹⁰ (2021).

Le port du Havre a accueilli 3 millions de conteneurs EVP en 2021¹¹¹, il se classe bien loin des deux principaux ports européens (le port d'Hambourg et le port d'Anvers). Il est estimé que les grands ports maritimes français accueillent 6,5% de trafic de conteneurs en Europe¹¹². De manière plus générale, le taux de fret transitant dans les principaux ports français est inférieur à celui des principaux ports européens. Sur la période 2016-2018 les grands ports maritimes français ont accueilli un nombre croissant de marchandises mais cette augmentation est moins importante que celle des autres ports européens¹¹³.

110 - L'équivalent vingt pieds, ou EVP est une unité de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds. On utilise cette mesure pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou sur un navire.

111 - HAROPA, dossier de presse, 2022. https://www.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/Dossier_de_presse_HAROPA_PORT_2022.pdf [Consulté le 27/06/2022].

112 - Sénat, rapport d'information n° 580, *Réarmer nos ports dans la compétition internationale*, juillet 2020. <https://www.senat.fr/rap/r19-580-1/r19-580-1.html> [Consulté le 27/06/2022].

113 - À titre d'illustration les volumes totaux de marchandises transitant par les GPM français augmentent (+2,8% par an entre 2016 et 2018), mais la part de marché de la France au sein de l'UE stagne (pas d'évolution entre 2016 et 2018) Source : Sénat, rapport d'information n° 580, *Réarmer nos ports dans la compétition internationale*, juillet 2020. <https://www.senat.fr/rap/r19-580-1/r19-580-1.html> [Consulté le 27/06/2022].

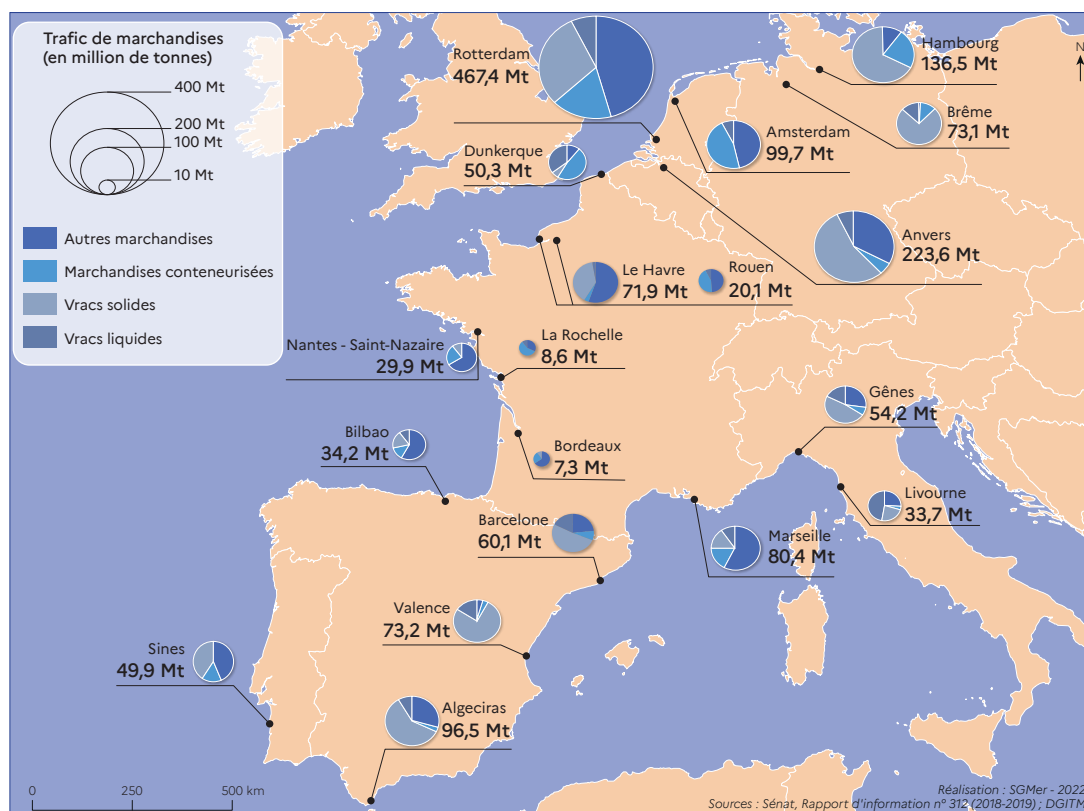


Figure n°11 : La place des grands ports français en Europe.

L'indice de connectivité de la CNUCED ¹¹⁴ mesure la connexion des ports aux réseaux maritimes internationaux ; l'indice des ports grands ports maritimes français est bon mais il reste en dessous de celui de leur concurrents. À titre d'illustration en 2019, l'indice d'Anvers était de 93 et celui de Rotterdam était de 94, tandis que le port du Havre avait un score de 61 et celui de Dunkerque de 43. La même année, l'indice du port de Barcelone était de 60 et celui de Gênes de 53, alors que l'indice du port de Marseille-Fos était de 44. Ces différences soulignent que les ports français sont davantage centrés sur leur marché local et ne s'affirment pas encore comme des hub régionaux¹¹⁵ (à l'exception du port du Havre qui possède une importante place au sein des grandes lignes maritimes entre l'Europe du Nord et l'Asie, ainsi qu'au sein des lignes intra-européennes)¹¹⁶.

114 - La CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement) établit tous les ans un classement des ports mondiaux selon leur indice de connectivité. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers est un indicateur de la position d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne (la note maximale étant 100). Il est calculé à partir de données sur le déploiement de porte-conteneurs dans le monde (nombre de navires, capacité de charge de conteneurs, nombre de services et de compagnies, taille du plus grand navire).

115 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

116 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

C. Analyse de la compétitivité endogène des grands ports maritimes français

L'un des leviers pour renforcer le positionnement des ports français à l'échelle européenne et mondiale est l'amélioration de leur compétitivité. La compétitivité d'un port repose sur des facteurs exogènes¹¹⁷ comme le dynamisme industriel, la conjoncture économique, et des facteurs endogènes¹¹⁸ sur lesquels l'autorité portuaire possède un plus grand pouvoir d'action. Les facteurs endogènes de compétitivité portuaire s'organisent autour d'un triptyque ; le coût, la fiabilité, la fluidité, dont la hiérarchie dépend de la nature des trafics et des clients.

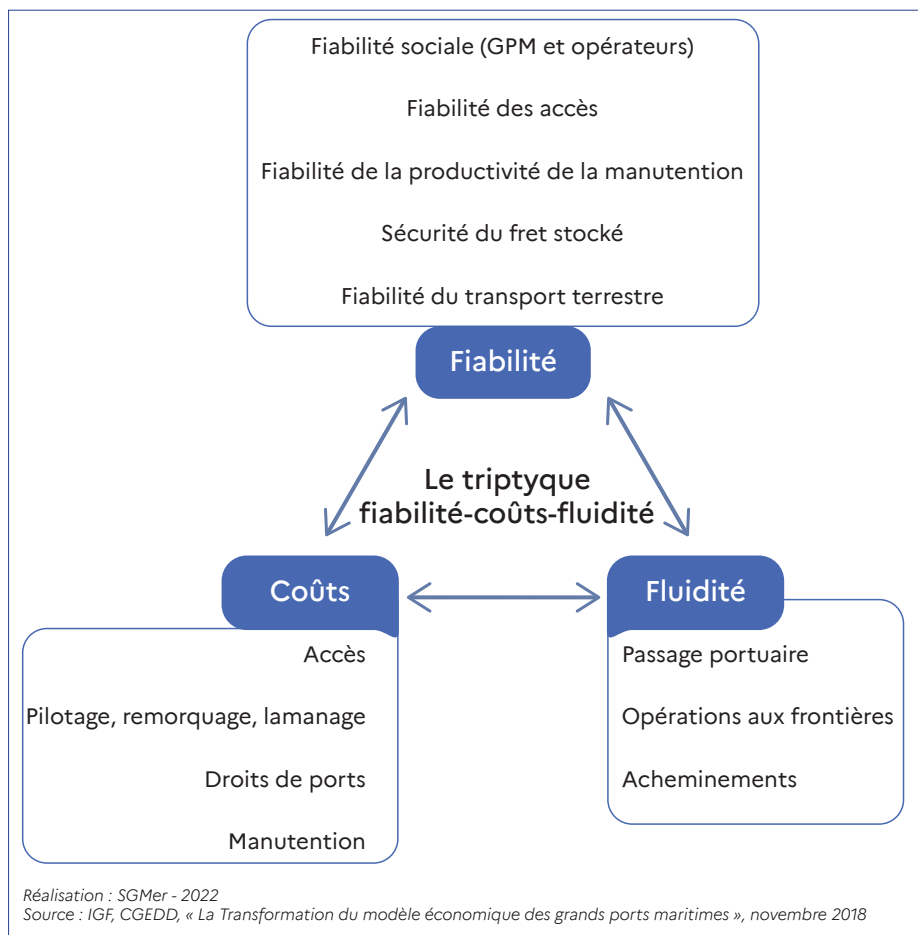


Figure n°12 : Le triangle de compétitivité.

117 - Des facteurs extérieurs à l'activité portuaire.

118 - Des facteurs internes à l'activité portuaire.

La fiabilité

L'attractivité d'une place portuaire repose en grande partie sur la fiabilité de ses services, c'est-à-dire sur la capacité des acteurs du port à respecter leurs engagements en terme de délais et d'efficacité dans la gestion des trafics de marchandises. Dans le contexte économique de chaînes logistiques en flux tendus et de l'essor du e-commerce, la limitation des stocks exige que les temps de transit réels ne s'écartent pas des temps de transit prévus.

La fiabilité d'une place portuaire repose sur de nombreux facteurs (la qualité des équipements¹¹⁹, le climat social du port¹²⁰, le savoir-faire des opérateurs, rapidité et souplesse des procédures réglementaires...). Une simple menace de grève sur un port peut alerter les armateurs et entraîner une suppression de l'escale prévue dans ce port. La perception d'un manque de fiabilité d'un port peut fortement entacher sa réputation et l'exclure des trafics internationaux.

D'après la CNUCED¹²¹, la fiabilité des grands ports maritimes français a fortement progressé depuis 2007, la France se positionne désormais devant l'Espagne et l'Italie mais derrière les pays de la Northern Range (Belgique, Pays-Bas, Allemagne)¹²². Cette évolution est principalement expliquée par une diminution de la conflictualité sociale au sein des ports français¹²³. Les acteurs des chaînes logistiques françaises ont signé en 2020 une charte d'engagement visant à renforcer la fiabilité des ports français. Un comité de pilotage, placé sous l'égide du Comité France Maritime¹²⁴, vérifie le respect de ces engagements.

119 - La vétusté d'un équipement peut allonger les délais de traitement des trafics.

120 - L'autoroute de la mer constitue le pilier maritime du RTE-T, visant à connecter l'ensemble du réseau aux ports et aux infrastructures maritimes.

121 - La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

122 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

123 - Si la conflictualité n'est pas l'apanage des seuls ports français, les chargeurs considèrent généralement que les GPM métropolitains comportent un risque de conflictualité accru par rapport aux ports concurrents, notamment du fait de la survenance d'épisodes de grèves sans lien avec les activités portuaires. Source : Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

124 - Le Comité France Maritime (CFM) a été créé à l'initiative du Président de la République lors des Assises de l'Économie de la Mer à La Rochelle en novembre 2016. Le Comité réunit les filières de l'économie maritime et les acteurs publics et permet un dialogue public-privé. Le CFM est coprésidé par le Secrétaire général de la mer et le Président du Cluster Maritime Français.

La charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises

En octobre 2020, une charte portuaire a été signée entre différentes organisations professionnelles portuaires et de transport de France. Parmi les signataires figurent l'Union maritime et portuaire de France, l'Association des chargeurs, Armateurs de France, l'Union nationale des industries de la manutention, les représentants des commissionnaires en transport, les fédérations de transporteurs routiers (FNTR et OTRE), le Syndicat des transitaires du Havre, l'Union des Ports de France et VNF¹²⁵.

Cette charte s'articule autour de quatre engagements des professionnels portuaires :

- Privilégier le passage des marchandises par les ports et favoriser le développement de filières stratégiques maritimes, fluviales et ferroviaires capables de répondre aux attentes des donneurs d'ordre ;
- Contribuer à la relance de l'activité économique de la France en consolidant l'attractivité des ports français ;
- Renforcer la compétitivité des ports par la volonté de privilégier systématiquement le dialogue social pour assurer un climat social apaisé ;
- Garantir un niveau d'excellence opérationnelle et mettre en place un outil d'évaluation de la performance portuaire.

Cette charte a été signée après avoir obtenu un engagement de fiabilité sociale issu d'un accord entre la Fédération nationale des ports et docks CGT et le patronat de la manutention.

La fluidité

La fluidité d'un port repose sur l'efficacité de l'ensemble de sa chaîne logistique, des opérations de chargements et de déchargement des navires, au transport depuis et vers l'arrière-pays. Afin de satisfaire les armateurs le délai d'immobilisation d'un navire dans un port doit être réduit au minimum. L'aménagement du port (comme l'accès direct au port en eau profonde ou un meilleur équipement en grues) et la coordination des acteurs logistiques peuvent renforcer la fluidité d'une place portuaire. Les ports français se démarquent de leurs concurrents par leur disponibilité par la qualité des services d'avitaillement, de maintenance et par l'existence d'installations de port à sec¹²⁶. En tant qu'aménageur du domaine portuaire, plusieurs autorités portuaires de GPM ont investi dans des infrastructures permettant de renforcer la fluidité des trafics¹²⁷. En parallèle certaines réformes menées par la Direction générale des douanes et des droits indirects, comme la création d'un point de contact unique numérique, a permis de réduire de 75 % le temps d'immobilisation des marchandises, et a donc contribué à renforcer la fluidité des opérations dans les ports français¹²⁸.

125 - Voies navigables de France.

126 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

127 - De nouveaux terminaux ont été construits dans le GPM de Marseille-Fos et du Havre afin de permettre aux ports d'être en capacité d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde. Les autorités portuaires ont également renforcé le nombre de grues présentes à quai.

128 - Site internet de la Vie publique, rapport de l'Inspection Générale des Finances Publiques et du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, *La transformation du modèle économique des grands ports maritimes*, novembre 2018. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/194000310.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

Le point de contact unique numérique de France Sésame

France Sésame est le point de contact unique numérique déployé par la DGDDI¹²⁹, la DGAL¹³⁰, la DGCCRF¹³¹ et la DGITM¹³² afin de faciliter le suivi et la gestion des formalités et des contrôles administratifs liées au passage aux frontières des marchandises sanitaires et phytosanitaires.

La création de France Sésame figurait parmi les principales mesures du plan gouvernemental d'amélioration de la performance de la logistique en France, présenté le 16 septembre 2019 par le Premier ministre¹³³. Ce projet était également porté par la nouvelle stratégie nationale portuaire (SNP) présentée par le Premier ministre lors du CIMer de janvier 2021¹³⁴.

La plateforme France Sésame a été déployée développée fin 2021 dans les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille-Fos¹³⁵. Elle sera généralisée dans les ports concernés à partir de 2023.

France Sésame propose de nombreux services numériques comme :

- Un service de suivi qui permet à ses utilisateurs de visualiser en temps réel l'état d'avancement des formalités et contrôles administratifs liés au passage (importation ou mise sous transit) des marchandises ;
- Un service de prise de rendez-vous qui permet à ses utilisateurs de programmer les rendez-vous nécessaires à la réalisation des contrôles d'identité et physiques destinés à vérifier le respect par le responsable des marchandises des réglementations vétérinaire, sanitaire ou phytosanitaire, des règles de conformité des fruits et légumes ou des critères de l'Union européenne sur l'agriculture biologique ;
- Un service de dossier d'import numérique qui permet à ses utilisateurs de visualiser, de télécharger les formalités administratives liées au passage aux frontières de marchandises ;
- Un service de notifications permettant à ses utilisateurs de recevoir des notifications en temps réel (par SMS, email, ou via la plateforme) sur les formalités liées au passage aux frontières des marchandises et ainsi d'effectuer les démarches et les actions nécessaires le cas échéant.

Il est estimé que le GPM de Dunkerque et le port du Havre offrent aux porte-conteneurs transportant 1 500 et 5 000 EVP un temps d'escale plus compétitif¹³⁶ que leurs concurrents de l'axe Nord. Il est en de même pour les GPM de Marseille-Fos par rapport à ses concurrents de l'axe Méditerranéen¹³⁷.

129 - La Direction Générale des Douanes et Droits Indirects.

130 - La Direction Générale de l'Alimentation.

131 - La Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes.

132 - La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

133 - Site internet du Ministère de l'économie et des Finances <https://www.economie.gouv.fr/logistique-france-strategique> [Consulté le 28/06/2022].

134 - Site internet du Gouvernement, dossier de presse du CIMer 2021 https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/01/2021-01-22_dossier-presse-cimer.pdf [Consulté le 28/06/2022].

135 - Site internet de la douane <https://www.douane.gouv.fr/actualites/ouverture-de-la-plateforme-numerique-france-sesame> [Consulté le 28/06/2022].

136 - Le temps d'escale pour ces navires est en moyenne 11% moins long dans le GPM de Dunkerque et du Havre. Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

137 - Le temps d'escale pour ces navires est en moyenne 15% moins long dans le GPM de Marseille-Fos. Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

Les coûts

Le coût global du passage au sein d'un port comprend à la fois les frais facturés par le port et ceux facturés par les entreprises de services aux navires¹³⁸. La répartition de ces coûts est variable selon le type de navire, le positionnement concurrentiel d'un port en matière de coût de passage portuaire dépend du type de trafic considéré : un port pourra être non-compétitif pour le trafic de minerais et très compétitif pour le trafic de conteneur, et inversement. Les armateurs sont principalement attentifs au prix facturé par le port et les manutentionnaires. Les autres acteurs (chargeurs, transitaires et commissionnaires) sont avant tout sensibles au prix pratiqué par leur fournisseur (que ce soit une compagnie maritime ou un transitaire) et des coûts annexes (comme le dédouanement).

La compétitivité coûts des principaux ports maritimes français pour la filière du conteneur¹³⁹

La compétitivité coût des grands ports maritimes français sur la filière du conteneur est hétérogène :

- Le GPM Marseille-Fos, le port du Havre et le port de Rouen présentent des coûts de passage portuaire comparables aux autres ports européens (base Rotterdam +/- 10%) ;
- Le GPM de Dunkerque se caractérise par des prix de passage portuaire nettement plus bas que les ports européens concurrents (base Rotterdam -24%) ;
- Les GPM ultramarins et les ports d'estuaires qui présentent des coûts de passage portuaire beaucoup plus élevés ;

Les ports français font face à des contextes concurrentiels différents, à titre d'illustration le GPM Marseille-Fos est globalement aligné aux tarifs pratiqués par le port du Havre, mais il se situe au-delà des tarifs pratiqués par ses concurrents directs tels que le port de Gênes, de Gioai Tauro ou le port de Barcelone.

D. Les points d'amélioration de la compétitivité endogène des grands ports maritimes français

Améliorer la fluidité des contrôles dans les ports

D'après l'enquête menée par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, les clients des GPM français estiment que les procédures douanières des ports français sont fluides et compétitives. En revanche les perceptions au sujet des autres contrôles (notamment phytosanitaires et vétérinaires) semble plus mitigées. En effet lors des entretiens, les clients ont souligné le fait qu'ils sont confrontés à des points

138 - Les frais facturés par les entreprises de services aux navires couvrent aussi bien la manutention, le stockage des marchandises, l'immobilisation du navire, que l'attente aux terminaux.

139 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

limitants lors de ces contrôles, notamment lors d'inspections physiques (laboratoires d'analyses éloignés du site du port, manque de visibilité sur les délais à prévoir...). Or, selon les clients interrogés, la fluidité des démarches administratives est un facteur important dans le choix d'un port¹⁴⁰. Certains clients signalent que ce manque de fluidité les a parfois incités à changer de port d'escale¹⁴¹.

Renforcer l'intermodalité des ports et le lien avec l'hinterland

La connexion entre le port et l'hinterland est un enjeu majeur pour le développement des ports. Dans le cadre de l'enquête menée par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, la majorité des armateurs et consignataires ont souligné que la capacité d'intermodalité d'un port représentait l'un des critères les plus importants pour choisir le lieu d'escale d'un navire. Les ports de la Northern Range possèdent un lien très fort avec leur hinterland, cette connexion avec l'arrière-pays renforce leur compétitivité au niveau européen et mondial.

Les ports français entretiennent un lien plus ténu avec leur arrière-pays. En effet d'après l'indice de connectivité de la CNUCED de 2019, le grand port maritime de Dunkerque se situe à la soixantième place mondiale des ports le mieux connectés avec leur hinterland ; le port d'Anvers est quant à lui classé à la sixième place. La desserte de l'hinterland demeure un enjeu majeur de développement des GPM : la proportion des modes massifiés¹⁴² pour le transport de conteneur demeure peu développé par rapport au trafic routier. La création de HAROPA PORT et le projet de développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône¹⁴³ s'inscrivent dans la volonté de développer le lien entre les ports et l'arrière-pays.

140 - Les clients interrogés par l'Observatoire classent la fluidité des démarches administratives (douanières, vétérinaires, phytosanitaires) parmi les 3 critères les plus importants dans le cadre de leur expérience avec les ports. Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

141 - À titre d'illustration, pour le transport de fruits exotiques certains clients ont favorisé une escale dans le port de Barcelone plutôt que dans le GPM de Marseille-Fos. Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

142 - Les modes massifiés sont, dans le domaine du fret, les modes de transport permettant de transporter un très grand nombre de marchandises en émettant le moins possible de gaz à effet de serre. L'expression désigne principalement le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport maritime.

143 - Un Conseil de coordination interportuaire et logistique Méditerranée Rhône Saône a été créé par décret en 2017. Composé de 24 membres, il doit permettre une meilleure gestion logistique de l'axe Rhône-Saône et avec les ports méditerranéens de Sète, Marseille et Toulon. Source : Décret n° 2017-953 du 10 mai 2017 créant le conseil de coordination interportuaire et logistique Méditerranée Rhône Saône. <https://www.perseus-web.fr/nar6/uploads/joe-20170511-0110-0028.pdf> [Consulté le 27/06/2022].

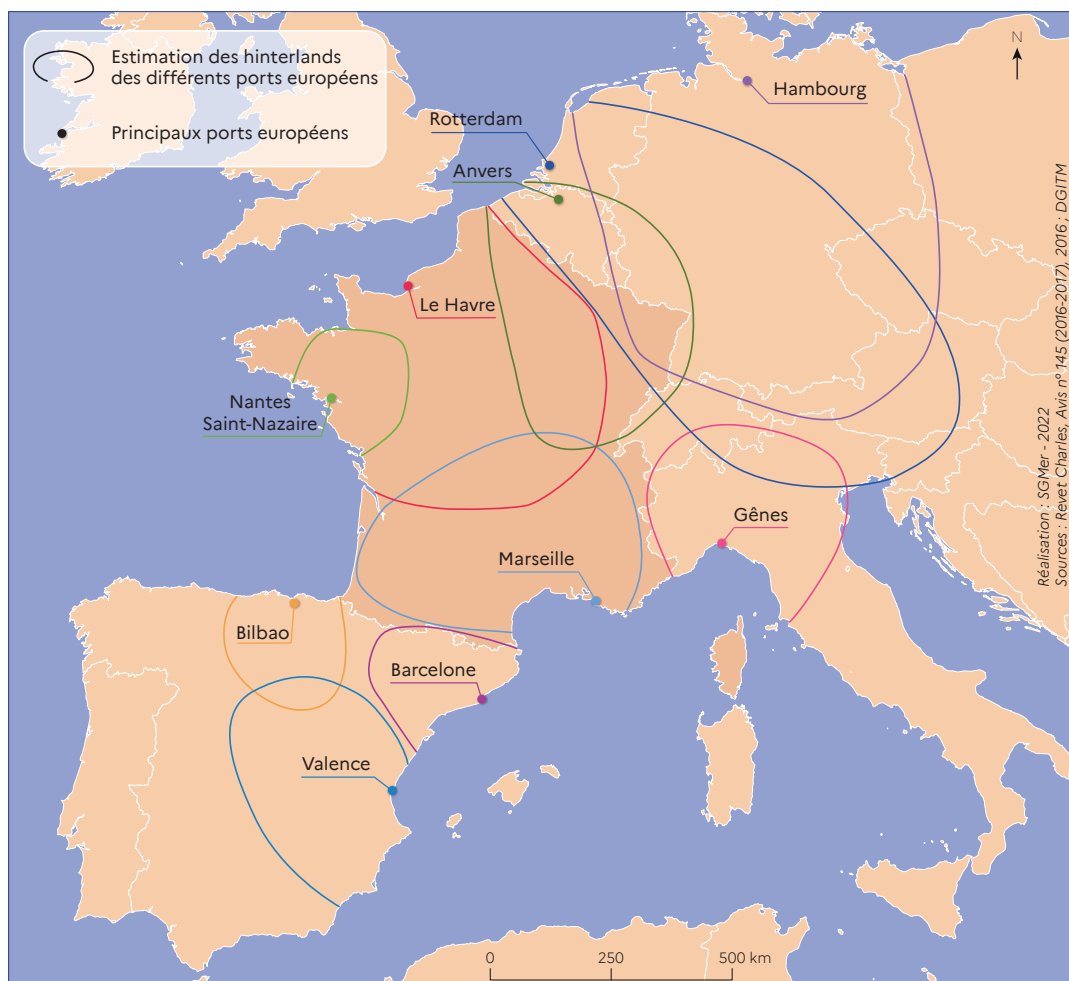


Figure n°13 : Représentation des hinterlands des principaux ports européens.

Renforcer la communication à l'international

L'enquête menée par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques souligne que les grands ports maritime français développent une communication à l'internationale nettement moins poussée que celle de leurs homologues européens. Hormis au sein d'HAROPA PORT, il existe peu de dynamiques de groupe en matière de communication alors que les GPM français sont peu en concurrence les uns avec les autres.

2. Les enjeux de valorisation et de gestion du foncier

Les GPM français sont propriétaires d'un important domaine foncier valorisable¹⁴⁴. Une gestion active de cet espace renforce la bonne santé économique des ports et leur permet d'améliorer leurs capacités d'investissement. D'après l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, les revenus domaniaux représentent 30 % du chiffre d'affaires des ports. Les GPM français sont dépendants des recettes générées par les droits de port, or ces dernières sont largement plus volatiles que les recettes issues de l'exploitation du domaine foncier¹⁴⁵. À charges constantes des recettes domaniales insuffisamment développées se traduisent par des droits de port plus élevés, ce qui risque d'accroître le coût de passage portuaire et de ce fait de diminuer la compétitivité-coût des GPM français.

L'existence d'une stratégie de gestion active du foncier disponible a d'ailleurs été notée par les armateurs interrogés par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques¹⁴⁶ comme étant un des principaux axes différenciant les ports français des ports du range Nord.

144 - À titre d'illustration le GPM de Dunkerque possède plus de 1 000 hectares valorisables dans sa zone industrialo-portuaire, l'étendue est de 250 hectares pour celui de Dunkerque. Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 27/06/2022].

145 - *Ibid.*

146 - *Ibid.*

3. Les enjeux environnementaux

Les enjeux de transition écologique et énergétique des places portuaires touchent de nombreuses thématiques.

Les principaux défis environnementaux identifiés par l'Union de Ports de France¹⁴⁷ :

- **Favoriser la décarbonation**

- Favoriser le déploiement des énergies marines renouvelables au sein des ports.
- Développer l'accès à quai des énergies à zéro ou faibles émissions. Développer l'électrification des quais.
- Encourager le développement de navires moins émetteurs, notamment en mettant en œuvre des dispositifs d'incitation financière de type bonus/malus.

- **Favoriser la multimodalité**

- Développer les infrastructures pour le transport fluvial et ferroviaire Participer au développement des services ferroviaires et fluviaux.

- **Mieux protéger l'environnement et la biodiversité**

- Favoriser l'économie circulaire lors du développement des infrastructures (exemple : réutilisation des sédiments de dragage).
- Développer des outils (écobilan, schémas directeurs et plans de gestion) pour la préservation et la bonne gestion des espaces naturels entourant le port.
- Prendre conscience et valoriser les services écosystémiques rendus par les espaces à vocation naturelle.

L'ensemble des GPM français développent activement des stratégies de transition énergétique et écologique. L'engagement des ports dans la transition permet d'accompagner la décarbonation de l'économie tout en contribuant au développement des activités portuaires. Le déploiement d'une ambitieuse politique de transition écologique et énergétique est également un facteur de compétitivité hors-prix et peut permettre aux GPM français de se différencier de leurs concurrents.

147 - Site internet Union des Ports de France <http://www.port.fr/article/enjeux-defis-des-ports-francais> [Consulté le 28/06/2022].

4. Le développement du numérique

Le développement du numérique est un enjeu important pour les ports. L'interconnexion des systèmes d'information des différents acteurs de l'écosystème portuaire s'est grandement développée ces dernières années et favorise la fluidité et la fiabilité des échanges¹⁴⁸. L'essor du numérique améliore l'expérience client et permet au port de gagner en compétitivité. Les acteurs de l'écosystème requièrent de plus en plus un accès à de nouvelles données (température, ouverture/fermeture des conteneurs ...), voire à des informations obtenues via l'exploitation de ces données (anticipation de la disponibilité des marchandises, notification proactive des incidents/retards ...)¹⁴⁹.

Les différents niveaux d'interconnexion des systèmes d'information portuaires¹⁵⁰ :

Niveau 1 : l'interconnexion des systèmes d'opérations des différents acteurs de place portuaire (comme les systèmes administratifs). L'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques souligne que les GPM français possèdent un bon degré d'interconnexion de ces systèmes.

Niveau 2 : l'interconnexion avec les systèmes des acteurs en amont et en aval du port (connexion avec d'autres ports, avec des transporteurs ferroviaires, avec des acteurs du système de gestion d'entrepôts...). Plusieurs grands ports mondiaux (ports du range Nord ou Singapour) ont fortement développé ce niveau d'interconnexion. Il est en France à un « stade embryonnaire »¹⁵¹. Seul le port du Havre a mis en place des connexions API avec les systèmes de gestion des opérations de transport en pre/post acheminement. Seuls trois GPM ont développé un système de connexion entre les ports.

Niveau 3 : L'interconnexion d'informations ne reposant pas sur un organe central de contrôle et fonctionnant de manière transparente et sécurisée (notamment grâce à la technologie des blockchains). Aucun port français n'a encore atteint ce niveau de développement de la connectivité.

148 - L'interconnexion des systèmes d'information a permis de renforcer la transparence et la connaissance des informations en temps réel.

149 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 28/06/2022].

150 - *Ibid.*

151 - Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 28/06/2022].

La numérisation des places portuaires ne se limite pas à la connexion des systèmes ; cette démarche peut également se traduire sur d'autres plans :

- Favoriser l'automatisation des terminaux (automatisation des grues, la planification numérique du déplacement des containers...). Certains ports mondiaux¹⁵² possèdent des terminaux entièrement automatisés. Une grande partie des GPM français bénéficient d'un niveau de semi-automatisation des terminaux, mais aucun n'a pour l'instant atteint une automatisation complète en matière de manutention horizontale ou verticale.
- Le développement d'objets connectés (IoT¹⁵³) qui permettent la traçabilité des marchandises grâce à des capteurs de position (type GPS ou RFID¹⁵⁴) ou des capteurs indiquant le franchissement d'endroits clés dans les ports.

La numérisation des flux portuaires est un véritable facteur de différenciation des ports, à condition que le déploiement de ces nouvelles technologies renforce l'optimisation des opérations et soit accompagné d'une politique de cybersécurité adaptée¹⁵⁵.

152 - Cela est notamment le cas pour le port de Melbourne, le port de Shanghai, le port de Rotterdam
Source : Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, Synthèse globale et premiers enseignements, édition 2020, publication 1^{er} avril 2021. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20210401_DGITM_BCG_ObservatoirePerfPortuaire_2020_Synth%C3%A8se_VF.pdf [Consulté le 28/06/2022].

153 - L'Internet des objets.

154 - La RFID ou radio-identification, est une méthode pour mémoriser et récupérer des données à distance en utilisant des marqueurs appelés « radio-étiquettes ».

155 - Guide de bonnes pratiques pour la Cybersécurité des ports, conçu par la DGITM : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DGITM%20-%20Guide%20Ports%20Cybers%C3%A9curis%C3%A9s%20-%202022-1.pdf>

Conclusion

La nouvelle stratégie nationale portuaire (SNP), adoptée par le CIMer du 22 janvier 2021, vise à renforcer la compétitivité des grands ports maritimes qui constituent des actifs stratégiques pour l'État. Elle s'adresse prioritairement aux grands ports maritimes en métropole et dans les outre-mer et vise à un socle d'orientations communes à l'ensemble du système portuaire français.

Les ports français sont les lieux privilégiés d'implantations d'activités nouvelles, industrielles et logistiques, au cœur du développement des territoires et des transitions écologique et numérique. Intégrateurs de multiples secteurs économiques liées au passage portuaire et à la logistique, les ports doivent développer leur offre de services pour répondre aux besoins des industriels, importateurs, exportateurs et s'adapter au mieux aux flux des marchés européens et mondiaux.

La reconquête de parts de marché nécessite de renforcer le positionnement des ports français sur des flux à haute valeur ajoutée notamment via une diversification des filières de marchandises et un positionnement fort sur les marchandises conteneurisées, les minerais, les produits chimiques, la pharmacie, la transformation agroalimentaire, les vrac solides et les filières émergentes (GNL, énergies marines renouvelables...).

Cette reconquête des trafics passera principalement par les trois principaux points d'entrée maritime que sont les grands ports d'HAROPA PORT (Le Havre, Rouen, Paris) de Marseille et de Dunkerque qui représentent 80 % du trafic des grands ports maritimes et plus de 60 % du trafic total des ports français.

La SNP fixe quatre ambitions :

- porter de 60 % à 80 % la part du fret conteneurisé à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français à l'horizon 2050, en développant l'attractivité des ports français ;
- doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 et accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré- et post- acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- accélérer la fluidification du passage portuaire par la dématérialisation des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

