



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Stratégie nationale portuaire

POUR UN RÉSEAU DE PORTS
AU CŒUR DES CHAÎNES LOGISTIQUES,
DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE
ET NUMÉRIQUE



Sommaire

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Les ports, acteurs de la relance économique et de la transition écologique

page

4

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Les enjeux

5

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

La méthode d'élaboration concertée

8

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Les ambitions

9

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

La gouvernance

11

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Objectifs stratégiques

12

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Feuille de route des premières actions

18

Un cap clair, des ambitions fortes

80% du volume des échanges commerciaux à l'échelle de la planète se font par voie maritime, ce qui représente plus de 70% des échanges en valeur. Dotée du second linéaire mondial côtier et de ports géographiquement bien positionnés en métropole au centre des échanges en Europe et en outre-mer au carrefour des grandes routes maritimes mondiales, la France est naturellement ouverte sur le monde et doit tenir une place importante dans les échanges internationaux.

La crise sanitaire mondiale liée à la Covid-19 nous montre à quel point les ports français, en particulier ses trois principaux points d'entrée que sont les grands ports maritimes de Dunkerque, d'Haropa (Le Havre-Rouen-Paris) et de Marseille, constituent un actif stratégique indispensable à l'activité économique de notre pays et un instrument de notre souveraineté nationale.

Notre système portuaire dans son ensemble, ports d'État et ports décentralisés, ports de métropole et d'outre-mer, assure – en particulier dans cette période de crise – la continuité des approvisionnements des différentes filières de l'économie et sont des pôles de création de richesses. Le système portuaire français génère en moyenne plus de 350 millions de tonnes de trafic de marchandises et permet le passage de 30 millions de passagers. Il représente près de 300 000 emplois directs et les ports de Haropa, Marseille et Dunkerque produisent une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros.

Les ports français sont également 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 et s'adapter au mieux aux flux des marchés européens et mondiaux.

Les ports français sont forts de nombreux atouts, mais il est désormais essentiel qu'ils puissent trouver un nouvel élan dont cette stratégie nationale portuaire fixe le cap.

Fruit d'un processus inédit de concertation qui a mobilisé plus de 230 acteurs publics et privés au travers de sept groupes de travail et 30 ateliers de travail copilotés par l'État et les Régions, cette stratégie a été conçue dès l'origine pour être évolutive afin d'intégrer les évolutions, parfois rapides, des contextes économiques et géopolitiques.

Cette nouvelle stratégie fixe un objectif clair de reconquête de parts de marché : porter de 60% à 80% la part du fret conteneurisé manutentionné dans les ports français à destination et en provenance de la France d'ici 2050. Elle vise également un doublement du nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 et un accroissement de 30% de la part des modes de transport massifiés ferroviaires et fluviaux dans les pré et post-acheminements portuaires, à horizon 2030.

Dans un contexte marqué par les désordres mondiaux, elle doit être un instrument agile qui apporte des solutions aux transitions à mener et renforce l'action collective de notre système portuaire français.

Jean-Baptiste Djebbari

Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports

Annick Girardin

Ministre de la Mer

1.

LA NOUVELLE STRATÉGIE
NATIONALE PORTUAIRE

Les ports, acteurs de la relance économique et de la transition écologique



La crise sanitaire mondiale et les désordres mondiaux qu'elle entraîne montrent que le système portuaire français, capable d'assurer la continuité des approvisionnements, constitue un **actif stratégique indispensable** à l'activité économique et un **instrument de souveraineté** qu'il faut renforcer.

Dans un contexte de relance économique, les ports, qui accueillent déjà un écosystème industriel dense, sont des **lieux privilégiés de réindustrialisation des territoires**. Ils sont en effet à la fois au cœur du développement économique de ces derniers et à l'interface des flux mondiaux économiques et logistiques, tant côté mer que côté terre. Ils doivent être également **un outil au service d'une stratégie commerciale globale** visant à offrir des solutions performantes aux importateurs et exportateurs français et européens.

La présente stratégie couvre **l'ensemble du système portuaire français**, de métropole et d'outre-mer, qu'il s'agisse de ports sous tutelle de l'État ou décentralisés.

Cette stratégie de développement des ports doit s'intégrer dans le cadre de la **transition écologique des activités industrielles et logistiques** qu'ils ac-

cueillent sur leur domaine. Les ports, intégrateurs d'activités multiples, constituent des **lieux privilégiés d'accélération de la transition écologique** des territoires en développant notamment des solutions d'avitaillement en carburants alternatifs aux navires et bateaux, des modèles d'économie circulaire et d'écologie industrielle, des projets de transition énergétique des zones industrio-portuaires ou encore l'acheminement des marchandises par les voies ferroviaires et fluviales.

L'ambition de cette nouvelle stratégie nationale portuaire consiste donc à adopter une **démarche offensive de reconquête de parts de marché sur les ports concurrents étrangers, fondée sur un développement industriel et logistique durable**.

Pour cela, ses objectifs visent prioritairement à **accroître l'attractivité des zones industrio-portuaires**, en particulier pour des entreprises tournées vers la transition écologique et à **améliorer la compétitivité de nos ports** en rendant le passage portuaire plus fluide, plus fiable et économiquement performant pour les acteurs des chaînes logistiques internationales.

2.

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Les enjeux



La stratégie nationale portuaire poursuit un objectif clair de **reconquête de parts de marché**. L'ambition est de **porter à 80% à l'horizon 2050 la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français (contre 60% actuellement) et de reconquérir également les flux européens pour lesquels les ports français représentent un point de passage pertinent**. Cet objectif de croissance des parts de marché a été défini sur la base des résultats des projections de fret pour les ports français réalisées par l'OCDE, qui démontrent qu'un tel niveau est atteignable. Il s'agit, au-delà des flux de type transbordement, 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...).

L'atteinte d'un tel objectif nécessitera aussi un engagement fort et immédiat de l'État et des autorités portuaires dont les premières actions sont déclinées à partir de 2020-2021.

Cette reconquête des trafics passera principalement par les trois principaux points d'entrée maritime que sont les grands ports d'Haropa (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. Ces trois points d'entrée produisent une valeur ajoutée de 13 milliards d'euros (soit vingt fois leur chiffre d'affaires) et représentent 130000 emplois directs sur un total de près de 200000 emplois que représente l'économie portuaire en France¹. **En complémentarité avec les autres ports français, ceux des outre-mer et de la façade Atlantique, ils représentent la majeure partie de l'actif national stratégique portuaire**, tant pour l'économie logistique et industrielle de la France que pour la souveraineté nationale en matière d'approvisionnement. Ils offrent des solutions logistiques

¹ Inspection générale des finances, Conseil général de l'environnement et du développement durable (2018), rapport La transformation du modèle économique des grands ports maritimes ; Sénat, rapport d'information de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (2019) : La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie.



indispensables aux industriels, aux distributeurs et aux exportateurs pour se positionner au mieux sur les marchés européens et mondiaux.

Les ports ultra-marins, par lesquels passent la majorité du trafic domestique et de l'export de la production des territoires, ont un rôle décisif dans l'économie régionale. Ce sont donc des instruments de souveraineté essentiels pour ces territoires. La majeure partie des objectifs stratégiques et des actions de la feuille de route peuvent être mis en œuvre dans les ports d'outre-mer. Certains, comme la transition énergétique, trouveront néanmoins à s'y appliquer différemment qu'en métropole. Ainsi, compte tenu des caractéristiques de la production électrique dans les outre-mer, les solutions apportées à l'objectif de transition énergétique et en particulier de déploiement de l'électricité à quai seront de nature différente et bien souvent innovante. D'autres objectifs comme le report modal ou la massification des flux n'auront qu'une pertinence limitée.

Pour contribuer pleinement à la relance économique engagée par le Gouvernement, les ports français doivent trouver un nouvel élan en valorisant leur capacité de mobilisation, de réactivité et de fiabilité. Ils doivent aussi lever plusieurs freins à leur développement et trouver des relais de croissance pour faire face ensemble à la forte concurrence européenne. Leur part de marché reste modeste comparativement aux autres ports européens avec, pour l'ensemble des ports de commerce français, moins de 8% de parts de marché au niveau européen. Ils doivent poursuivre le développement de

connexions aux modes massifiés, moins développées que leurs concurrents directs, ce qui limite le développement de leurs hinterlands. Ils sont également confrontés à la baisse structurelle de leurs sources traditionnelles de revenus, en particulier les trafics d'hydrocarbures, conduisant à revoir en profondeur leur modèle économique.

Les analyses économiques montrent que les ports français doivent conforter leur position sur les filières traditionnelles qui constituent le socle de leur économie, telles que le conteneur, le roulier, le vrac solide, les produits chimiques et l'activité de croisière, dont la reprise d'activités doit être anticipée. **Ils doivent aussi se positionner sur les filières d'avenir en attirant de nouvelles activités qui constitueront des relais de croissance** aux filières traditionnelles telles que les énergies renouvelables, l'écologie industrielle, le stockage et la fourniture de carburants alternatifs, tout en continuant à développer les activités logistiques. Les travaux de l'OCDE sur les perspectives à long terme des ports français, montrent que sans une transformation profonde des filières portuaires et l'identification de relais de trafics sur les secteurs en croissance, les volumes de fret transitant par nos ports vont stagner d'ici 2050, avec un risque majeur de voir se creuser l'écart entre les principaux ports européens, les ports n'ayant pas surmonté ces défis étant alors relégués au statut de ports secondaires.

Confrontés parallèlement à des transformations majeures, les ports français doivent apporter des réponses de court terme à :

- **l'évolution des schémas économiques** marquée par la concentration des alliances maritimes, le Brexit, la pénétration en Europe de l'ouest des routes de la soie, l'intégration verticale des chaînes logistiques par un nombre d'opérateurs de plus en plus réduit, mais aussi par les effets de la crise sur la mondialisation des échanges ;
- **la transition écologique**, dans la perspective d'une économie décarbonée des transports à l'horizon 2050, alors que près de 50% des trafics totaux des

grands ports maritimes sont encore constitués d'hydrocarbures et de charbon ;

- **la digitalisation des chaînes logistiques** qui devient un élément déterminant du service portuaire et de la compétitivité de nos ports.

Les risques et les opportunités liées à ces transformations rendent indispensable l'évolution du modèle actuel de « grand port maritime aménageur » issu de la réforme de 2008² vers un modèle de « port entrepreneur », ayant un rôle de régulateur des activités sur son domaine public portuaire, capable d'anticiper et d'accompagner ces mutations et de les transformer en opportunités pour développer ses trafics et ses parts de marché. Dans ce modèle, l'autorité portuaire s'engage en tant que maître d'ouvrage dans la production d'infrastructures à vocation logistique, industrielle ou urbaine (financement et prise en charge opérationnelle des projets) dont elle assure ensuite la gestion et la commercialisation foncière. Le port amplifie son rôle d'animateur de la place portuaire pour adopter des stratégies offensives de remontée de valeur ajoutée dans les chaînes logistiques existantes et de développement de nouvelles activités (immobilier, industriel). Un tel modèle vise à mettre en valeur les ressources foncières portuaires afin de maximiser les revenus du port, 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).

Les ports « entrepreneurs » doivent ainsi devenir plus agiles, capables de répondre à la demande de leurs clients et développer un savoir-faire leur permettant à terme de co-investir en investisseur avisé dans certains cas aux côtés de partenaires privés en remontant la chaîne de valeur tout en maîtrisant les risques. Ils doivent également **développer encore plus largement les modes de transport massifiés,** pour renforcer leurs zones d'influence et d'attraction économique (hinterland) et ainsi leur compétitivité dans un contexte de concurrence accrue.

Dans ce but, les ports pourront s'appuyer sur la stratégie nationale en faveur du fret ferroviaire, prévue par la loi d'orientation des mobilités pour renforcer la desserte ferroviaire des ports et de leur hinterland. Ils pourront également bénéficier des mesures de simplification des procédures administratives pour l'implantation d'industries sur la zone industrielo-portuaire, prévues au projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique, ce qui permettra d'adresser un signal positif aux industriels et aux logisticiens souhaitant investir dans les ports français.

Pour accompagner ces évolutions, le **secteur portuaire français dans son ensemble gagnerait enfin à mieux se coordonner et à renforcer sa cohérence d'ensemble** par une vision de long terme en matière d'aménagement et d'investissements vis-à-vis des demandes émanant des clients des ports, dans le respect des règles de concurrence.

Le choix a été fait d'élaborer une stratégie portuaire unique qui rassemble le système portuaire français autour d'un socle d'ambitions communes et partagées entre grands ports maritimes et ports décentralisés. Ce socle commun n'empêche pas l'expression des particularités propres à chaque territoire qui peut se manifester par la recherche de solutions différentes répondant à une même ambition nationale.

2. Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

3.

LA NOUVELLE STRATÉGIE
NATIONALE PORTUAIRE

La méthode d'élaboration concertée



Cette stratégie nationale portuaire est novatrice, tant dans sa méthode d'élaboration, que dans le périmètre qu'elle couvre.

Elle s'adresse prioritairement aux grands ports maritimes en métropole et dans les outre-mer. Pour autant, ces derniers s'inscrivent dans un système portuaire plus large, constitué de tous les ports en métropole et outre-mer, sous la responsabilité de l'État et des collectivités territoriales. La stratégie nationale portuaire prend ainsi en compte le système portuaire français dans son ensemble, afin de limiter les risques de création de surcapacités ou de concurrence entre ports qui peuvent résulter d'un manque de coordination entre ports français quant à leurs priorités respectives (types de trafic, positionnement relatif aux flux de transbordement, etc.), de permettre une meilleure optimisation de l'affectation des ressources publiques, d'assurer une démarche de proximité et d'engager les ports de France dans une dynamique commune de transitions écologique et numérique dont la stratégie constitue le socle commun.

Il s'agit donc, d'une part, de réaffirmer l'ambition et les actions de l'État pour ses grands ports maritimes afin d'accroître leur compétitivité face à la concurrence des autres ports du nord de l'Europe et de la

Méditerranée et, d'autre part, d'assurer la cohérence d'ensemble du système portuaire français considérant que la stratégie portuaire de l'État et celle des régions doivent s'articuler pour plus d'efficacité, ce qui rend nécessaire de se doter d'une vision commune.

Pour couvrir l'ensemble des enjeux identifiés sur la base de travaux nationaux et internationaux, sept groupes de travail ont été constitués et animés par un représentant de l'État et un représentant des régions, depuis le printemps 2019. **Ce sont, au total, plus de 230 acteurs publics et privés qui ont été mobilisés lors de 27 ateliers de travail.**

Cette stratégie a été élaborée pour être évolutive, c'est-à-dire pour s'adapter aux changements économiques, numériques et géopolitiques à venir, parfois rapides. Elle donne **une vision à 10 ans** du cap que suivront les autorités portuaires, les acteurs des places portuaires ainsi que les différents services de l'État qui concourent à la performance du passage portuaire. Elle sera prise en compte dès sa publication dans les projets stratégiques des grands ports maritimes en cours d'élaboration et les **premières actions seront mises en œuvre dès 2020-2021**. Elle sera déclinée selon des modalités spécifiques pour couvrir l'ensemble du réseau portuaire.

4.

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Les ambitions

Cette stratégie s'inscrit dans l'horizon temporel défini par les objectifs à 2050 de la transition écologique (Accords de Paris, Stratégie nationale bas-carbone) et par les exigences de long terme de la reconversion économique. Dans le cadre de cette trajectoire à 2050, elle fixe un cap intermédiaire clair et une feuille de route à horizon 2030 pour l'ensemble des ports de commerce qui composent le système portuaire français.

Cette nouvelle stratégie nationale portuaire a pour ambition de passer à une phase plus offensive de reconquête de parts de marché. Elle vise en particulier à relever les défis suivants :

- porter à **80% la part du fret à destination ou en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports Français à horizon 2050** via notamment une consolidation des filières socle (céréales, par exemple) et un renforcement en parallèle des filières porteuses et en émergence (conteneurs, GNL, énergies marines renouvelables...);
- **doubler le nombre d'emplois directs et induits** liés à l'activité portuaire (et plus globalement industrielle, en lien avec la réindustrialisation que vise cette stratégie) à horizon 2050 ;
- **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** notamment par la dématérialisation totale des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

Pour relever ces défis, la stratégie comporte **un socle de quatre ambitions communes à l'ensemble du système portuaire français**, déclinées en 16 objectifs stratégiques qui seront mis en œuvre par des actions opérationnelles dont certaines sont déjà engagées pour 2020-2021 (ces actions sont détaillées dans la feuille de route).

Quatre ambitions

1

Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques

2

Les ports, outils de développement économique des territoires

3

Les ports, accélérateurs de la transition écologique

4

Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique

Ces ambitions se traduisent par :

- **l'accélération de la transition écologique des ports** en optimisant les procédures d'implantation des activités économiques innovantes pour faciliter l'accueil de nouveaux clients industriels et logistiques sur les zones industrialo-portuaires. La création d'un écolabel sur les flux logistiques et portuaires permettra de valoriser l'ensemble des chaînes logistiques vertueuses qui utilisent les ports français. Cette initiative est une première au niveau

Les ambitions

mondial. La définition, par chaque autorité portuaire, d'une trajectoire de transition écologique permettra de participer à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone des transports à l'horizon 2050. Cette trajectoire comprendra notamment la fourniture d'offres d'avitaillement en carburants alternatifs pour les navires, de services de branchement électrique des navires à quai et de solutions de production d'hydrogène pour les besoins de l'écosystème industriel portuaire et des petits navires et bateaux. Il importe que cette transition soit réalisée en lien avec les intercommunalités avec un double objectif d'accélérer le verdissement des ports et d'améliorer la compétitivité globale des portes d'entrées françaises sur l'ensemble des façades. Pour les ports d'outre-mer, l'électrification des quais devra reposer sur des solutions de production électrique décarbonées comme le solaire photovoltaïque ;

- **l'accélération de la transition numérique des ports** par la mise en œuvre du Dites-le nous une fois et du Zéro papier sous la forme d'un guichet unique maritime dans les ports français à horizon 2025. En numérisant l'intégralité des flux d'informations, le guichet unique permettra de fluidifier le passage portuaire des navires en simplifiant et en harmonisant les processus déclaratifs auxquels sont soumis les opérateurs utilisant les ports français. L'État encourage et accompagne également l'ambition de fusion des systèmes d'information de traitement des flux de marchandises (CCS ou cargo community systems) dans l'objectif que les ports se dotent d'un outil unique de suivi de la marchandise face à la concurrence des ports étrangers, en phase avec les exigences des acteurs économiques et clients des ports. Une première étape de cette ambition passera par la recherche d'une meilleure interopérabilité des systèmes d'information et de suivi de la marchandise. La mise en réseau des compétences et des expériences des responsables de la transformation numérique au sein des ports permettra d'accélérer ces démarches innovantes, leur déploiement et les réponses en matière de cybersécurité portuaire pour préparer le port du futur ;

- **le développement de la zone d'influence et d'attractivité des ports français, par le développement des modes de transport massifiés – ferroviaire et fluvial** – s'appuyant sur la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire en cours d'élaboration, par un **schéma d'organisation des plateformes multimodales** et de manière plus globale par l'amélioration de la desserte et des capacités de traitement des flux de marchandises. Il s'agit principalement des projets identifiés prévus par la loi d'orientation des mobilités et notamment des investissements visant à :

- l'augmentation des capacités de traitement des marchandises conteneurisées ;
- le développement des infrastructures dans l'objectif d'améliorer l'intermodalité au niveau des ports, l'extension des plateformes, l'aménagement de nouveaux parcs logistiques, l'amélioration des infrastructures fluviales, des dessertes ferroviaires ;
- **le renforcement de la valorisation de la compétitivité du système portuaire français de métropole et d'outre-mer à l'international** par la concrétisation d'un partenariat avec Business France et par la mise en place d'un observatoire de la performance des chaînes logistique et portuaire.

La plupart des fédérations professionnelles pour lesquelles les ports constituent un outil de travail ont fait connaître leur adhésion à cette nouvelle vision portée par la stratégie nationale portuaire. Ces mêmes fédérations se sont par ailleurs engagées dans le cadre d'une charte nationale à privilégier les ports français dans l'organisation de leurs flux logistiques.



5.

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

La gouvernance

L'élaboration de la stratégie nationale a été l'occasion d'ouvrir un espace de dialogue entre l'État, responsable des grands ports maritimes, et les collectivités territoriales, responsables des ports décentralisés. Cet espace de pilotage et d'échange sur les orientations stratégiques du système portuaire français pris dans son ensemble (ports d'État et ports décentralisés) a vocation à être pérennisé, en y associant les fédérations professionnelles représentant les acteurs économiques des secteurs portuaire, maritime, fluvial et de la logistique.

Dans ce cadre, il est prévu de constituer un comité de suivi de la stratégie nationale portuaire sous l'égide du ministre des Transports et du ministre de la Mer, en lien avec le secrétariat général de la Mer. Ce comité de suivi intégrera Régions de France, les autorités portuaires des ports de l'État et décentralisés, les axes portuaires et logistiques, les opérateurs de réseaux (SNCF Réseau, VNF, la CNR), France logistique ainsi que les fédérations professionnelles (Union des ports de France, Union nationale des industries de la manutention, Cluster maritime français, Union maritime et portuaire de France, Fédération française des pilotes maritimes,

Armateurs de France, Association des utilisateurs de transport de fret, Union des entreprises transport et logistique de France-Overseas, Agents maritimes et consignataires de France, Entreprises fluviales de France), le secrétariat général de la Mer et les ministères concernés (Économie et Finances et Relance, Outre-mer, Europe et Affaires étrangères...). Ce comité rapportera au Comité interministériel de la mer (CIMer), au Comité interministériel de la logistique (CILOG) et au Comité ministériel sur le développement et l'innovation dans les transports (CMIDT). Les travaux du comité de suivi permettront également de nourrir ceux du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et du Comité maritime État-Régions.

Ce comité aura pour mission de dresser périodiquement un bilan des actions mises en œuvre et d'échanger sur les enjeux à venir afin d'adapter si nécessaire les objectifs stratégiques et les actions prioritaires à mener. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) assurera le secrétariat de ce comité de suivi.



6.

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Objectifs stratégiques

Les 4 ambitions de la stratégie nationale portuaire sont déclinées en 16 objectifs stratégiques (OS).

AMBITION 1

Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques

OS1

Positionner les ports sur des filières d'avenir et donner aux grands ports maritimes les moyens de jouer à armes égales avec leurs concurrents européens.

La transformation économique doit être poursuivie, dans un contexte de baisse structurelle des trafics d'hydrocarbures et de fermeture des centrales à charbon, en permettant le développement des relais de croissance nécessaires reposant en particulier sur la transition écologique.

OS2

Optimiser la compétitivité prix et hors prix des places portuaires et l'excellence opérationnelle des ports.

La performance globale des ports français sera évaluée pour mesurer le chemin à parcourir afin de redonner confiance à leurs clients et regagner des parts de marché sur leurs concurrents européens.

OS3

Assurer la fluidité des opérations physiques et numériques par la mise en place d'un point de contact unique aux frontières dans les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille.

France Sésame, point de contact numérique et physique, constituera pour les importateurs et les exportateurs un gain important en termes de performance. Il sera chargé de recevoir les informations, essentiellement par voie électronique, de les communiquer à toutes les autorités publiques concernées et de veiller à la bonne coordination des contrôles afin de fluidifier la chaîne logistique.

OS4

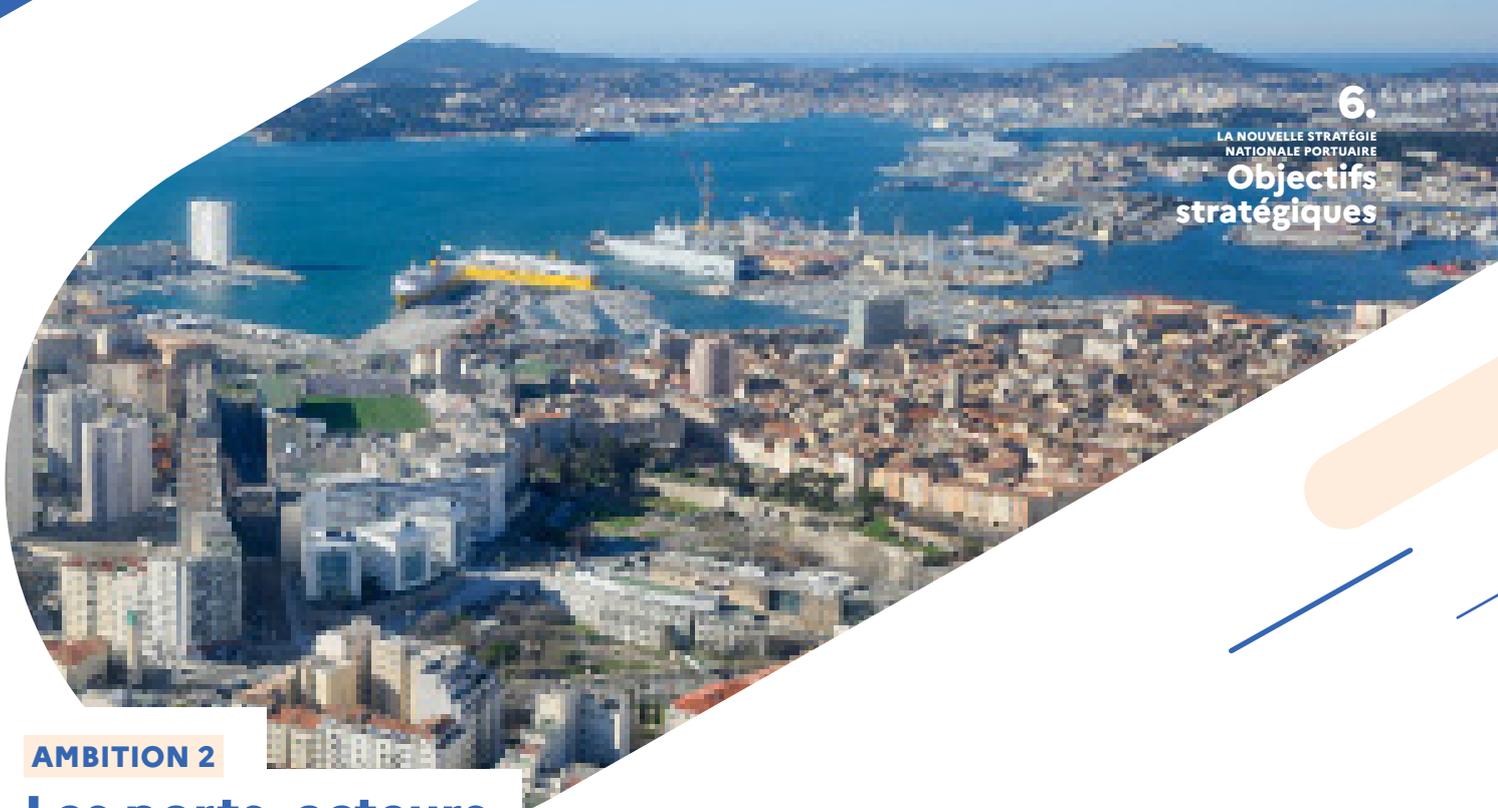
Se doter d'une politique commerciale et marketing commune par axe ou façade et d'une capacité d'intelligence économique commune.

Les axes prioritaires d'une politique commerciale sur les atouts des ports français et les éléments de différenciation vis-à-vis de leurs concurrents à destination des marchés français et internationaux seront définis en lien avec Business France.



INDICATEURS CLÉS POUR L'AMBITION 1

- ✓ Evolution des trafics ;
- ✓ Parts de marché des ports français au niveau européen.



AMBITION 2

Les ports, acteurs du développement économique

os5

Développer les implantations de nouvelles activités par une gestion dynamique et partagée du foncier.

La montée en puissance du modèle de « ports entrepreneurs » sera favorisée en leur donnant les moyens de développer leurs ressources hors trafics, ainsi que la poursuite de la diversification de leurs activités et l'établissement de stratégies de remontée de la chaîne de valeur, dans un cadre élaboré conjointement avec les ministères concernés.

os6

Articuler l'emploi en lien avec la formation dans le secteur portuaire.

Les besoins en emploi et en qualification du secteur portuaire, industriel et logistique doivent être recensés localement, en renforçant en particulier la connaissance des profils de compétences nécessaires aux acteurs portuaires et le développement de partenariats avec les lycées et l'enseignement supérieur afin de développer des cursus en phase avec les évolutions du secteur.

os7

Développer l'arrière-pays des ports par la massification des flux pour capter de nouveaux marchés et réduire l'impact environnemental des chaînes logistiques.

Le report modal vers les modes ferroviaire et fluvial sera développé, dans le cadre d'une démarche coordonnée au niveau des axes portuaires et logistiques pour mieux pénétrer l'arrière-pays et répondre à la massification des échanges maritimes. Par ailleurs, un travail particulier de développement du réseau de plateformes multimodales performantes, connectées aux grands axes de trafics et aux principaux nœuds logistiques sera effectué pour renforcer l'attractivité des zones portuaires et mieux répondre aux exigences des grands bassins de consommation. Ces travaux seront menés en cohérence avec la stratégie de développement du fret ferroviaire.

INDICATEURS CLÉS POUR L'AMBITION 2

- ✓ Valeur ajoutée produite par les clusters (selon la définition Insee)
- ✓ Part des modes massifiés
- ✓ Création d'emplois

**AMBITION 3****Les ports, accélérateurs
de la transition écologique****OS⁸**

Assurer une production et fourniture multi-énergies propres pour offrir un approvisionnement en carburants alternatifs pour les navires dans le cadre d'un schéma national.

Pour accompagner la transition écologique du transport maritime et fluvial, certains ports mettent déjà à disposition des navires et bateaux, lors de leurs escales, plusieurs solutions telles que le gaz naturel liquéfié et le branchement électrique à quai. Néanmoins, une accélération de la transition énergétique et une diversification de l'offre en énergies propres sont indispensables. L'anticipation du développement de solutions émergentes doit permettre aux ports français de rester compétitifs vis-à-vis de leurs concurrents et d'améliorer l'acceptabilité et l'intégration des activités de transport maritime en cœur de ville grâce à une diminution des nuisances. Par ailleurs, les zones portuaires accueillent un écosystème industriel déjà dense et sont de ce fait de sites privilégiés pour développer des solutions d'économie circulaire et ou de production de nouvelle énergie comme l'hydrogène. Dès à présent, dans le cadre de la stratégie hydrogène présentée par le Gouvernement le 8 septembre 2020, les ports doivent développer une offre de production d'hydrogène pour les besoins industriels et de transport.

OS⁹

Valoriser les chaînes logistiques vertueuses transitant par les ports français.

Comme rappelé lors du CILOG du 7 décembre 2020, l'écosystème portuaire français a l'opportunité de jouer un rôle déterminant dans la décarbonation des chaînes de transports à l'horizon 2050. Par ailleurs, de nombreux acteurs, à l'instar des chargeurs, cherchent à disposer de chaînes logistiques les plus vertueuses possibles pour répondre à la demande des distributeurs et des consommateurs finaux. La conception et le déploiement d'outils valorisant la performance des chaînes logistiques passant par les ports français pourraient concourir à la reconquête de part de marché en incitant les donneurs d'ordre à faire passer davantage de leur flux par les ports français.

os10 Attirer les entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique sur la zone industrialo-portuaire pour développer l'économie circulaire et l'approche d'écologie industrielle au sein des places portuaires.

Les zones industrialo-portuaires sont par nature des espaces privilégiés pour l'implantation des entreprises et il faut tirer parti de leur positionnement pour attirer en leur sein les industries innovantes, notamment dans le domaine de la transition écologique. Cependant, leur attractivité reste faible par rapport à leurs concurrents européens. La prochaine génération de projets stratégiques des ports doit être l'occasion de mettre en œuvre une valorisation plus ambitieuse de leur domaine. De son côté, l'État doit développer une approche administrative plus compétitive, comme il l'avait fait lorsqu'il a mis en place l'autoliquidation de la TVA à l'importation, qui a permis d'accroître l'attractivité des plateformes logistiques françaises pour les importateurs, en simplifiant les modalités de paiement de la TVA et en allégeant les charges de trésorerie pesant sur les entreprises importatrices.

os11 Assurer une meilleure protection de la biodiversité.

Les efforts en matière de biodiversité doivent être poursuivis par la généralisation des schémas directeurs de gestion de la biodiversité et du patrimoine naturel ou par l'élaboration au niveau local de projets innovants de protection ou de restauration de la biodiversité, portés par les places portuaires, en partenariat avec les universités et les associations environnementales.

os12 Renforcer les mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique des ports.

Un plan de transition écologique portuaire sera élaboré au niveau de chaque port pour permettre une réflexion systématique sur l'adaptation aux changements climatiques et définir une trajectoire de neutralité carbone, adaptée aux potentialités et spécificités locales.

INDICATEURS CLÉS POUR L'AMBITION 3

- ✓ Empreinte carbone de la place portuaire

6.

LA NOUVELLE STRATÉGIE
NATIONALE PORTUAIRE

Objectifs stratégiques

AMBITION 4

Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique

os13

Accompagner l'émergence de solutions digitales par le biais d'une plateforme logistique numérique.

Les ports évolueront vers une plus grande interopérabilité des systèmes d'information pour la gestion de l'escale du navire et de la marchandise, cela permettra non seulement de faciliter le passage portuaire, mais également de placer les ports comme catalyseurs de la digitalisation de la chaîne logistique. La convergence des systèmes permettra d'accompagner l'ambition de fusion des systèmes informatiques de traitement des flux de marchandises (CCS, cargo community systems) afin que la France soit dotée d'un CCS unique face à la concurrence des ports étrangers, en phase avec les exigences des acteurs économiques clients des ports. Une première étape de cette ambition consistera à rendre entièrement interopérables les deux CCS existants dans les plus brefs délais.

os14

Utiliser le numérique pour faciliter le passage portuaire en déployant un guichet unique maritime au service des opérateurs.

Alors que l'Union européenne a pour ambition d'améliorer les formalités déclaratives liées au passage portuaire via l'interconnexion des différents guichets uniques des États membres, le déploiement d'un nouveau guichet unique maritime national conformes aux principes du Dites-le nous une fois et du Zéro papier permettra de renforcer la compétitivité des places portuaires françaises.

os15

Assurer la résilience numérique des ports.

Les ports doivent développer de nouveaux services à partir des technologies digitales émergentes à intégrer à leur feuille de route digitale, à l'instar du Réseau 5G, de l'internet des objets, de la blockchain ou de l'intelligence artificielle et du Big Data ou de l'interopérabilité des systèmes d'information portuaires pour l'escale des navires (Port Community Systems) et le transit des marchandises (Cargo Community Systems).

La digitalisation est désormais un facteur de compétitivité essentiel pour les ports. Au fur et à mesure que la digitalisation des opérations se développe, de nouveaux enjeux et défis s'imposent dans le domaine de la cybersécurité. Au-delà des navires, les interconnexions des systèmes d'information traitant de la gestion des escales, du fret, l'inspection passagers, les systèmes de gestion technique ou de télécommunication, la supervision du trafic ou encore le contrôle des ouvrages (ponts, écluses, bassins, etc.) sont potentiellement corrompibles par des cyber-attaques. Face à ces risques, il devient indispensable de partager les expérimentations et les initiatives des grands ports maritimes dans le domaine de la cybersécurité et de s'appuyer sur une initiative structurée pour fédérer les efforts des places portuaires dans ce domaine et

diffuser des recommandations utiles à tous les ports dans leur diversité, pour qu'ils puissent, à leur niveau, adapter leur action et développer et mutualiser des solutions en matière de cybersécurité. C'est dans ce cadre que l'État développe un guide de bonnes pratiques pour la cybersécurité dans le secteur portuaire, en ligne avec les directives du guide de l'ENISA (Agence européenne pour la cybersécurité) pour la gestion de la cybersécurité des ports, en plaçant les ports français dans un cadre européen de coopération.

os16

Définir les thématiques de recherche prioritaires et élaborer une feuille de route nationale de recherche et d'innovation portuaires.

Cette feuille de route sur l'économie et l'environnement portuaires permettra de fédérer la recherche dans le domaine portuaire et de mieux anticiper les grandes transitions et mutations qui impacteront les ports et l'ensemble de leur écosystème, notamment industriel.

INDICATEURS CLÉS POUR L'AMBITION 4

- ✓ Taux de digitalisation des procédures déclaratives liées au passage portuaire

CONCLUSION

Une stratégie opérationnelle et évolutive

Un comité de suivi pour assurer la mise en œuvre et l'évolution de la stratégie nationale portuaire.

Ce comité de suivi, intégrant acteurs publics et privés, en liaison avec les autorités portuaires régionales et Régions de France, permettra de doter les ports d'une réelle capacité d'adaptation aux évolutions constatées à l'échelle mondiale et d'adapter leur modèle économique.

La déclinaison des orientations stratégiques au niveau des ports grâce à des outils de performance adaptés : le contrat d'objectif et de performance.

Ces outils permettront de donner de la visibilité aux grands ports maritimes sur les données structurantes de leurs trajectoires financières et économiques (dotation de fonctionnement pour l'exercice de leurs missions régaliennes, subvention d'investissement, niveau de prélèvement de dividendes, niveau d'endettement...) et, en retour, de s'assurer que les ports s'engagent dans une dynamique de gains de productivité et mènent une politique d'investissements en phase avec les orientations de la stratégie nationale portuaire dès la publication de celle-ci.

7.

LA NOUVELLE STRATÉGIE
NATIONALE PORTUAIRE

Feuille de route des premières actions



AMBITION 1

Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques

action

1

Poursuivre la transformation du modèle économique des ports pour leur donner davantage de capacité d'autofinancement de leur projet de développement et accélérer la transition écologique des grands ports maritimes à travers la ligne portuaire (175 M€) du plan de relance maritime, en complément des contrats de plan État-Région.

Pilote : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Calendrier : 2021-2022

action

2

Accroître l'implantation de nouvelles activités génératrices de trafics sur les zones industrialo-portuaires et expérimenter les leviers innovants au sein des ports afin d'attirer des entreprises en particulier dans le secteur de la transition écologique. Une mission sera lancée au 1^{er} semestre 2021 afin d'identifier les leviers de politiques publiques à activer pour préciser le modèle économique des carburants alternatifs dans les ports (notamment électricité à quai) et d'accompagner la transition écologique des entreprises déjà implantées sur le domaine portuaire ainsi que de lever les freins à l'implantation en zone industrialo-portuaire de nouvelles entreprises dans une approche de développement durable.

Pilote : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Calendrier : 2021-2022

action

3

Créer un observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques.

Une première version 2020 de cet observatoire a été finalisée et présentée aux services de l'État concernés et aux organisations professionnelles qui ont contribué à ce projet. Le périmètre et la diffusion de cet observatoire seront ensuite consolidés à l'issue de ces réunions de restitution.

Pilote : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Calendrier : début 2021

action

4

Créer un point de contact unique.

Le projet France Sesame, piloté par la direction générale des douanes et droits indirects, en collaboration avec la direction générale de l'alimentation, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, consiste à réaliser une plateforme numérique d'échanges simplifiés pour les procédures liées au transit des marchandises dans les ports. France Sesame permettra de créer un point de contact unique aux frontières au Havre, Dunkerque et Marseille, afin d'assurer un gain important de performance et de lisibilité pour les formalités aux frontières et d'optimiser le délai global de traitement des opérations physiques en vue d'une éventuelle généralisation aux autres ports si l'expérimentation est concluante.

Pilotes : direction générale des douanes et droits indirects, direction générale de l'alimentation, direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

Calendrier : courant 2021

action

5

Promouvoir à l'international les atouts de l'offre portuaire et logistique française par l'élaboration d'un partenariat avec Business France et renforcer les actions d'influence des ports français au niveau des instances internationales et européennes dans le but de peser sur les décisions réglementaires et les mécanismes de financement et défendre les intérêts français au regard des conditions de concurrence avec les ports étrangers.

Pilotes : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et Business France

Calendrier : 2021



7.

LA NOUVELLE STRATÉGIE
NATIONALE PORTUAIRE

Feuille de route des premières actions

AMBITION 2

Les ports, acteurs du développement économique

action

6

Renforcer le rôle d'aménageur des ports en anticipant et facilitant l'implantation des activités économiques dans les zones industrialo-portuaires, en s'appuyant notamment sur les propositions du rapport du député Guillaume Kasbarian sur les dispositions prévues par le projet de loi de simplification des procédures administratives pour l'implantation d'industries sur la zone industrialo-portuaire et sur l'action de Team France Invest.

Pilotes : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer en lien avec la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

Calendrier : fin 2020 (projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique)

action

7

Construire des cursus de formation portuaire, logistique et d'aménagement du territoire adaptés aux transitions écologiques, économiques et numériques du secteur et travailler de manière globale sur l'attractivité des métiers de la filière portuaire, maritime et logistique. Un partenariat sera développé avec l'Éducation nationale (par conventions) pour mieux intégrer dans les formations initiales, notamment celles pouvant déboucher sur des métiers portuaires, des connaissances et compétences plus particulièrement requises dans le secteur des ports. Les outils d'orientation (Onisep, fiches métiers, politique d'orientation des régions, etc.) seront exploités, avec un effort en faveur de la féminisation des métiers et les acteurs portuaires participeront à la semaine de l'emploi maritime initiée par

Pôle emploi. En parallèle, les actions de formation innovantes sur les domaines émergents et les nouveaux besoins spécifiques dans les cursus universitaires seront développées et le changement des métiers face aux transitions écologique, économique et numérique sera accompagné. Le développement de modules maritimes dans certaines formations interdisciplinaires sera favorisé, pour diffuser ces professions dans l'ensemble du secteur de formation, à tous les niveaux de qualification.

Pilotes : ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle, ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports

Calendrier : 2022

action

8

Offrir des solutions fiables et compétitives de fret ferroviaire et fluvial, déclinées par axes et articulées à partir d'un réseau structurant de plateformes multimodales. Les dessertes pré et post-acheminement des ports seront prises en compte dans la stratégie nationale pour le fret ferroviaire ainsi que dans les plans de relance fluvial et ferroviaire.

Pilotes : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ; en lien avec Voies Navigables de France et SNCF Réseau
Calendrier : 2020-2022



AMBITION 3

Les ports, accélérateurs
de la transition écologique

action

9

Définir un plan de « transition écologique portuaire » dans chaque grand port maritime.

Un volet des plans transition écologique portuaire des grands ports maritimes sera consacré à l'économie circulaire et à l'écologie industrielle. Ces plans incluront une feuille de route pour le déploiement de carburants alternatifs à horizon 2025. Les schémas directeurs de gestion de la biodiversité seront mis en place au sein des ports ou pérennisés pour ceux qui existent déjà.

Pilotes : chaque grand port maritime

Calendrier : dès publication de la stratégie et sur la période des projets stratégique des ports

action

10

Créer un écolabel portant sur les flux logistiques passant par les ports français permettant de valoriser l'ensemble des chaînes logistiques vertueuses qui utilisent les ports français. Une première phase d'étude de faisabilité a été engagée en octobre 2020, elle s'achèvera au 1^{er} trimestre 2021 par la définition du périmètre et du référentiel de ce label.

Pilote : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Calendrier : lancement de l'étude en 2020, expérimentation de l'écolabel fin 2021



AMBITION 4

Les ports, moteurs de l'innovation
et de la transition numériqueaction
11

Accélérer l'émergence de solutions digitales pour simplifier et accélérer le passage portuaire.

- Pour les navires : mettre en œuvre un guichet unique maritime, basé sur les principes de Dites-le nous une fois et Zéro papier à horizon 2025 (guichet unique européen prévu par le règlement (UE) 2019/1239). Cette action complète les projets de guichet unique national du dédouanement (GUN), piloté par la direction générale des douanes et droits indirects et la démarche SES/ETIAS pilotée par le ministère de l'Intérieur (réforme des contrôles en entrée et sortie de l'espace Schengen avec le déploiement d'outils type SAS parafe adaptés au trafic roulier des ports).
- Pour les marchandises : promouvoir les plateformes logistiques numériques et la coopération entre les principaux éditeurs nationaux de solutions numériques avec l'objectif à court terme d'une interopérabilité optimale et l'objectif in fine d'une fusion des deux CCS. Les pouvoirs publics prennent acte de la création du GIE France PCS (plate-

forme digitale qui vise à faciliter les échanges de données entre les acteurs des chaînes logistiques) annoncée en décembre 2020 par les deux éditeurs français SOGET et MGI, qui pourrait constituer une première réponse aux impératifs de convergence et d'interopérabilité des systèmes d'information, définis par le Gouvernement à l'occasion des derniers comités interministériels de la mer (CIMER). À terme, cette convergence devra aboutir à un système unifié permettant de fluidifier le passage portuaire dans les ports français et d'améliorer le suivi des marchandises ainsi que leur gestion et ainsi de renforcer l'attractivité des ports français face à leurs concurrents étrangers.

Pilotes : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, direction générale des entreprises, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Conseil général de l'économie, France logistique, éditeurs

Calendrier : 2020-2025

action
12

Favoriser, en s'appuyant sur l'association France cyber maritime, le développement de solutions de cybersécurité (sécurisation des PCS et des CCS, des réseaux électriques des smart grid en cours de création, ...) dans le cadre du plan de relance et de la stratégie d'accélération de la cybersécurité pilotée par la Direction générale des entreprises. Un guide de bonnes pratiques dans le domaine de la cybersécurité portuaire sera développé, en ligne avec les directives de l'ENISA (Agence européenne pour la cybersécurité). Le guide est en cours de finalisation et devrait être diffusé début 2021.

Pilotes : Secrétariat général de la mer, Comité France maritime, direction générale des entreprises, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (Guide cyber)

Calendrier : 2020-2021

action
13

Développer les outils numériques au service de la performance portuaire, de la sécurisation des chaînes logistiques et de l'innovation.

Les compétences et les expériences des responsables du numérique des ports seront mutualisées au sein d'une communauté qui sera mise en place afin d'accélérer les mutations et de préparer le « port du futur ».

Pilote : grands ports maritimes

Calendrier : 2021

action
14

Fédérer une communauté nationale de la recherche portuaire chargée d'élaborer une vision nationale de la recherche et de l'innovation portuaire et proposer des actions de valorisation et de développement des coopérations entre la recherche et les ports. Cette communauté sera animée par un atelier réunissant, outre le CNRS et la DGITM, le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, le ministère de la Mer, l'Agence nationale de la recherche, en lien avec les communautés de recherche interrégionales ou régionales déjà en place (axes portuaires et logistiques, Euralogistics...)

Pilotes : Centre national de la recherche scientifique, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Calendrier : lancement 2^e semestre 2020

LA NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Suivi et gouvernance

action
15**Constituer un comité de suivi de la stratégie nationale portuaire.**

Ce comité de suivi de la stratégie nationale portuaire, placé sous l'égide du ministre des Transports et du ministre de la Mer, en lien avec le Secrétariat général de la mer, réunira Régions de France, les autorités portuaires des ports de l'État et décentralisés, les axes portuaires et logistiques, les opérateurs de réseaux (SNCF Réseau, VNF, la CNR), France logistique ainsi que les fédérations professionnelles (Union des ports de France, Union nationale des industries de la maintenance, Cluster maritime français, Union maritime et portuaire de France, Fédération française des pilotes maritimes, Armateurs de France, Association des utilisateurs de transport de fret, Union des entreprises transport et logistique de France-Overseas, Agents maritimes et consignataires de France, Entreprises fluviales de France), le Secrétariat général de la mer et les ministères concernés (Économie et Finances et Relance, Outremer, Europe et Affaires étrangères...). Ce comité rapportera au Comité

interministériel de la mer (CIMer), au Comité interministériel de la logistique (CILOG) et au Comité ministériel sur le développement et l'innovation dans les transports (CMIDT). Les travaux du comité de suivi permettront également de nourrir les travaux du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et du Comité maritime État-Régions. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) assurera le secrétariat de ce comité de suivi.

Pilotes : ministère des Transports, Ministère de la Mer

Calendrier : Courant 2021

action
16

Doter tous les GPM d'un contrat d'objectifs et de performance, en lien avec les documents de planification (CPEP notamment).

Pilotes : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer avec en appui direction du budget, Agence des participations de l'État

Calendrier : courant 2021



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité