



HAL
open science

Transport maritime et ports - Façade Nord Atlantique-Manche Ouest

Hector Depellegars, Smaïn Hammache, Vincent Nineuil, Sophie Rumin

► **To cite this version:**

Hector Depellegars, Smaïn Hammache, Vincent Nineuil, Sophie Rumin. Transport maritime et ports - Façade Nord Atlantique-Manche Ouest. CEREMA. 2024. <hal-04602686>

HAL Id: hal-04602686

<https://hal.science/hal-04602686v1>

Submitted on 12 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

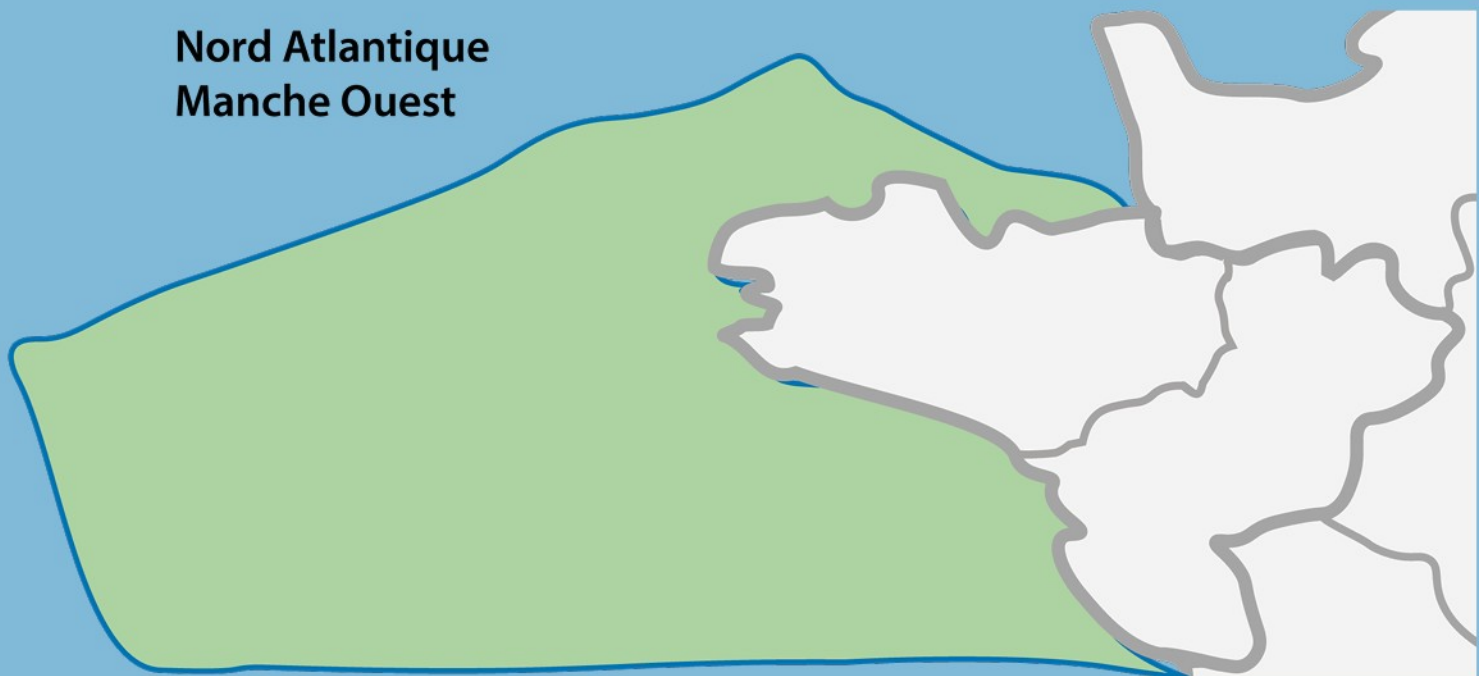


Transport maritime et ports de commerce

Façade Nord-Atlantique – Manche Ouest

CEREMA

Nord Atlantique
Manche Ouest



Transport maritime et ports de commerce

On considère ici les activités de la flotte (transport de marchandises, transport de passagers) et des ports de commerce maritimes (exploitation, organisation et services portuaires). Les activités des ports de plaisance, de pêche et des ports militaires sont exclues de ce chapitre.

Messages clés :

France : Les ports de commerce comprennent 11 grands ports maritimes (GPM) et le port d'intérêt national de Saint-Pierre et Miquelon, gérés par l'État. Les 54 autres ports de commerce sont sous la tutelle de collectivités territoriales. En 2019, la France dénombrait 762 entreprises dans le secteur du transport maritime de fret et passagers. Ces entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de 20 milliards d'euros et une valeur ajoutée brute de 867 millions d'euros en 2019. Le secteur du transport maritime (fret et passagers) emploie par ailleurs 12 500 ETP en 2019 en France métropolitaine. Alors à 14 600 en 2014, le nombre d'ETP a légèrement diminué (-1,4 %) dans les activités portuaires et de transport.

- France : Les principales pressions et principaux impacts exercés sur le milieu marin par le transport maritime sont les suivants : génération d'un bruit de fond permanent ; risque de collision de grands cétacés ; rejet de déchets ; introduction et de dissémination d'espèces non-indigènes ; pollution des eaux (contaminants chimiques, organiques, hydrocarbures) ; contribution aux retombées atmosphériques d'azote pouvant favoriser le phénomène d'eutrophisation.
- Façade NAMO : Le dispositif de séparation du trafic (DST) au large de l'île d'Ouessant, dit « rail d'Ouessant », est l'un des passages maritimes les plus fréquentés au monde : 42 538 navires de marchandises ont été enregistrés auprès du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen (CROSS Corsen) en 2019, soit en moyenne 125 navires de marchandises par jour. La façade NAMO comprend 14 ports de commerce, parmi lesquels le Grand Port de Nantes St-Nazaire (GPMNSN), les ports de Lorient, Brest, St-Malo, Les Sables d'Olonnes, Roscoff et Le Légué. Les trois quarts du fret de la façade NAMO transitent par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire.
- En 2019, la façade Atlantique Nord représentait 11,2 % du trafic national de marchandises avec un tonnage total de 39 millions de tonnes, (source DGTIM). Le secteur du transport maritime (fret et passagers) compte 6 253 ETP dans les départements littoraux de la façade NAMO en 2018. Les activités de transport de marchandises génèrent 711 ETP et celles de transport de passagers 2 987 ETP. Les 2 555 ETP restants sont répartis entre la manutention portuaire (590 ETP) et les services auxiliaires des transports par eau (1 965 ETP) (INSEE, FLORES 2018).

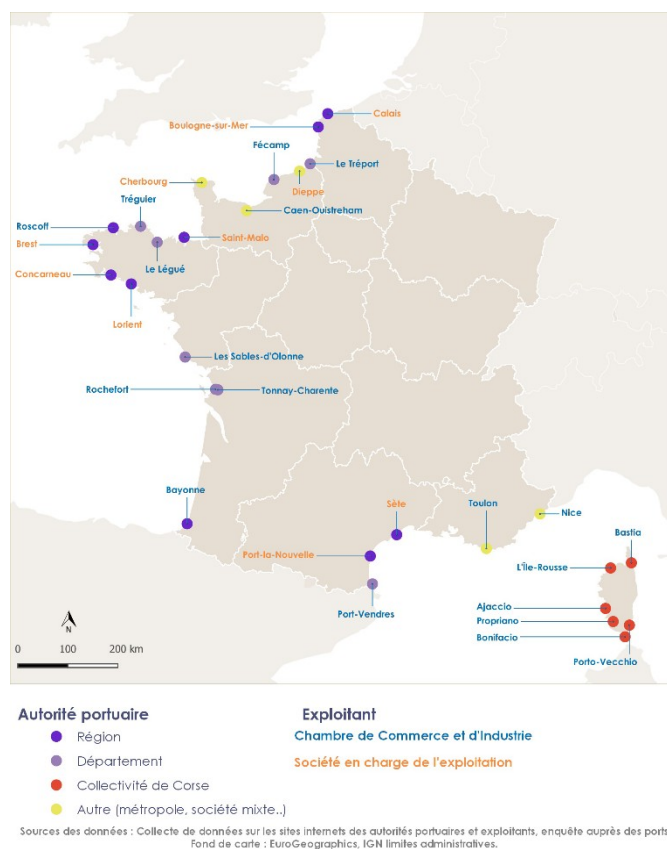
1. Échelle nationale

Description générale

Les ports de commerce comprennent 11 grands ports maritimes (GPM) et le port d'intérêt national de Saint-Pierre et Miquelon, gérés par l'État. Les 54 autres ports de commerce sont sous la tutelle de collectivités territoriales. Entre terre et mer, les Grands Ports Maritimes ont succédé aux ports autonomes et sont, depuis la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, des établissements publics (EP) de l'État. Les ports décentralisés relèvent de la tutelle des collectivités territoriales. Les lois de décentralisation des années 1980 qui ont transféré la gestion des ports de l'État vers les départements, la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a vu le transfert des ports d'intérêt national de l'État vers les régions, et la loi NOTRe du 7 août 2015

permettant aux collectivités propriétaires de transférer leur compétence portuaire vers d'autres collectivités, ont successivement renforcé la place des collectivités locales dans la gestion des ports.

Figure 1 : Atlas des ports décentralisés – Cerema



Les ports sont des moteurs et des outils du développement d'un territoire, qu'ils contribuent à aménager au-delà de leurs sites d'implantation.

Chiffres clé socio-économiques

D'après l'OCDE, 80 % du transport de marchandises mondial se fait par voie maritime¹. L'activité de transport maritime représente une part relativement faible de l'emploi et de la valeur ajoutée brute en France (12,2 milliers d'équivalent temps plein (ETP) pour 0,05 % de l'emploi total et 700 millions d'euros pour 0,03 % en 2019). Pour autant, elle est un maillon essentiel vers les secteurs industriels et marchands qui représentent à eux deux 69,6 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des secteurs d'activités en 2021.

Malgré sa place centrale sur le continent européen, la France se classe en 2019 4^e des pays de l'Union européenne par volume de marchandises derrière les Pays-Bas, l'Italie et l'Espagne², avec 359,9 millions de tonnes de marchandises³.

1 OCDE, ITF Transport Outlook 2017

2 Eurostat

3 SDES, 2019

En 2019, la France dénombrait 762 entreprises dans le secteur du transport maritime de fret et passagers⁴⁵. Ces entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de 20 milliards d'euros et une valeur ajoutée brute de 867 millions d'euros en 2019⁶. Le secteur du transport maritime (fret et passagers) emploie par ailleurs 12 500 ETP en 2019 en France métropolitaine². Alors à 14 600 en 2014⁷, le nombre d'ETP a légèrement diminué (-1,4 %) dans les activités portuaires et de transport.

Tableau 1 : les chiffres clés du transport maritime de fret et passagers en 2019

Nombre d'entreprises	762
Nombre d'ETP	12523
Chiffre d'affaires (milliards d'€)	19975
Valeur ajoutée brut (millions d'€)	867

Les indicateurs économiques spécifiques aux ports sous la tutelle de l'État⁸ figurent dans le tableau 2.

Tableau 2 – Indicateurs économiques des grands ports maritimes français (DOM inclus), en millions d'euros courant⁶

	2016	2017	2018	2019
Chiffre d'affaires	854	877	780	803
Production	883	904	869	897
Consommations intermédiaires	259	261	232	241
Valeur ajoutée brute	624	643	637	656
Subventions d'exploitation	49	75	87	105
Impôts, taxes et versements assimilés	16	18	14	15
Charges de personnel	396	403	377	386
Excédent brut d'exploitation	261	297	333	360
Résultat d'exploitation	118	180	66	76
Charges financières	30	27	22	23
Capacité d'autofinancement	226	275	276	263
Bénéfice ou perte	105	162	43	57
Investissements	310	273	301	241
Dettes financières	800	769	712	648

4 Filières transport de fret et de passagers (établissements référencés aux codes NAF 50.10Z et 50.20Z)

5 SDES - Mémento de statistiques des transports 2019 – chapitre 5 : Transport Maritime

6 SDES - Comptes transports 2019 - Entreprises françaises de transport

7 ONML, 2014

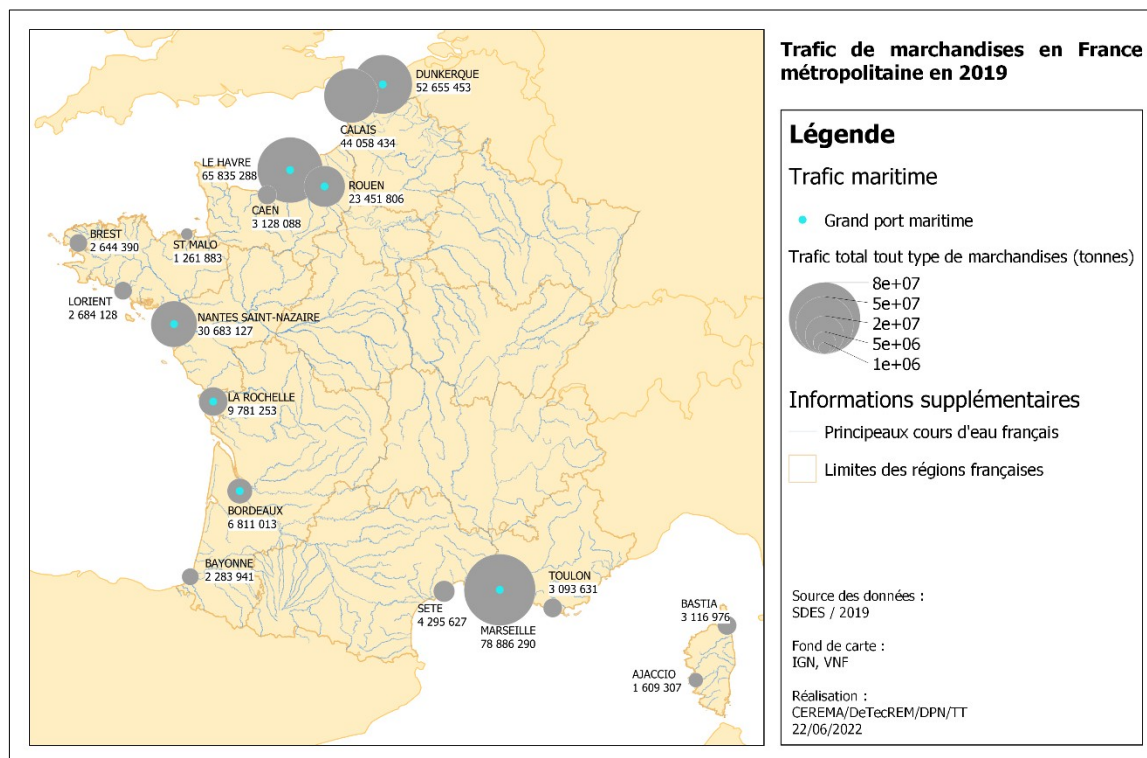
8 Grands ports maritimes, Port Autonome de Paris et Port Autonome de Strasbourg

Structuration du secteur et/ou évolution majeure du secteur

Trafic de marchandises

Depuis 2010, 87 % des marchandises traitées dans l'ensemble des ports français passent par les sept grands ports de métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et par Calais⁹.

Figure 2 : Trafic de marchandises en France métropolitaine en 2019



La crise économique de 2008 avait eu pour effet de faire passer en 2016, l'activité des ports français à des niveaux comparables à ceux du début des années 2000. La conjoncture plus favorable qui a suivi a permis une augmentation de 4 % entre 2017 et 2019 pour atteindre 360 millions de tonnes traitées en 2019⁹.

Le trafic de conteneurs est en constante augmentation depuis 2009, tiré par l'activité des ports du Havre et de Marseille : plus de 73 % de l'ensemble du trafic de conteneur en France passe par ces deux ports¹⁰. Sur cette période, l'armateur français CMA CGM a conservé sa place de troisième exploitant mondial de porte-conteneurs derrière Maersk et MSC¹¹.

Transport de passagers

En 2019 26,8 millions de passagers ont fréquenté les principaux ports métropolitains. Le trafic maritime de passagers en France métropolitaine est concentré à 80 % dans 7 principaux ports de commerces : Calais (32 %), Marseille (12 %), Dunkerque (9 %), Bastia (8 %), Toulon(8 %), Ajaccio(6 %) et Cannes(5 %)¹.

9 SDES - Comptes transports 2019 : Transports de marchandises

10 SDES - Mémento de statistiques des transports 2019 : Transport Maritime

11 Alphaliner TOP 100 / 22 Jun 2022

Flotte de commerce française et en France

La flotte de commerce sous pavillon français compte 425 navires de plus de 100 UMS¹² au 1er janvier 2022, comprenant une flotte de transport de 192 navires et une flotte de services maritimes de 233 navires. En capacité, la flotte de transport totalise 7,4 millions d'UMS, pour 7,8 millions de tonnes de port en lourd. La flotte de services atteint les 378 522 UMS.

En 2016, la flotte de transport française en propriété était la 22^e mondiale et représentait 0,4 % du port en lourd de la flotte mondiale de transport. L'âge moyen (pondéré par les jauges brutes) de la flotte de transport française était de 8,6 ans au 1er janvier 2021 ; celui de la flotte mondiale de transport à la même date est de 15,5ans ; celui de la flotte de l'Union européenne est de 16,6 ans en 2021^{13 14}.

Politiques mises en œuvre et réglementation

Adoptée en janvier 2021, la **Stratégie Nationale Portuaire** poursuit un objectif de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050. Ses objectifs principaux sont :

- 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 ;
- Doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 ;
- Accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés ferroviaires et fluviaux dans les pré et post-acheminements portuaires, à horizon 2030.

Le **Fontenoy du maritime** vise à promouvoir la compétitivité du pavillon français pour renforcer la place économique et industrielle du maritime français. Trois axes sont développés :

- Des mesures sur la stratégie de flotte, notamment à travers la mise en place d'outils de financement (aide au financement du verdissement de la flotte, facilitation du financement par garantie d'État) ;
- Des mesures en faveur du développement des emplois et des compétences ;
- Des mesures concernant le renforcement de l'écosystème maritime (renforcement du guichet unique du registre international maritime sur le plan des compétences sociales et fiscales, maintien du dialogue entre les différents acteurs de l'économie maritime française).

La **Stratégie nationale bas-carbone** définit une trajectoire de décarbonation complète du transport maritime et fluvial, et une décarbonation à hauteur de 50 % pour les routes internationales, à l'horizon 2050.

12 Universal Measurement System : unité de volume d'un navire de commerce de plus de 24 mètres

13 L'âge moyen de la flotte sous pavillon : la flotte contrôlée sous pavillon tiers par les pays européens est de 13,9 ans.

14 DGITM, 2022

2. État des lieux à l'échelle de la façade NAMO

Introduction¹⁵

Le dispositif de séparation du trafic (DST) au large de l'île d'Ouessant, dit « rail d'Ouessant », est l'un des passages maritimes les plus fréquentés au monde : 42 538 navires de marchandises ont été enregistrés auprès du Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen (CROSS Corsen) en 2019, soit en moyenne 125 navires de marchandises par jour¹⁶.

La façade NAMO comprend 14 ports de commerce, parmi lesquels le Grand Port de Nantes St-Nazaire (GPMNSN), les ports de Lorient, Brest, St-Malo, Les Sables d'Olonnes, Roscoff et Le Légué. Les trois quarts du fret de la façade NAMO transitent par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire.

2.1. Chiffres clé pour la façade NAMO

Tableau : Caractéristiques du trafic maritime dans les principaux ports de la façade Méditerranée

	Nantes St Nazaire	Brest	Lorient
Rang national	5ème pour le trafic de marchandises (30,7 millions de tonnes en 2019) ; - 4ème pour les conteneurs (0,18 millions d'EVP en 2019). Le principal port de France pour le trafic de nourriture animale	- 14ème pour le trafic de marchandises (2,64 millions de tonnes en 2019) ; - L'un des ports nationaux majeurs pour le trafic de nourriture animale	- 13ème pour le trafic des marchandises (2,68 millions de tonnes en 2019).
Chiffre d'affaires (en millions d'euro)	78	17,869 (2021) ¹⁷	9,511 (2021) ¹⁸
Valeur ajoutée (en millions d'euro)	77		
Établissements implantés	585 en 2015 (INSEE Flores 2020)		
Nombre de passagers	2000 passagers en 2019	19 000 passagers en 2019	
Emplois	25300 en 2015 (INSEE Flores 2020)		
Sources : SDES, INSEE Flores 2020			

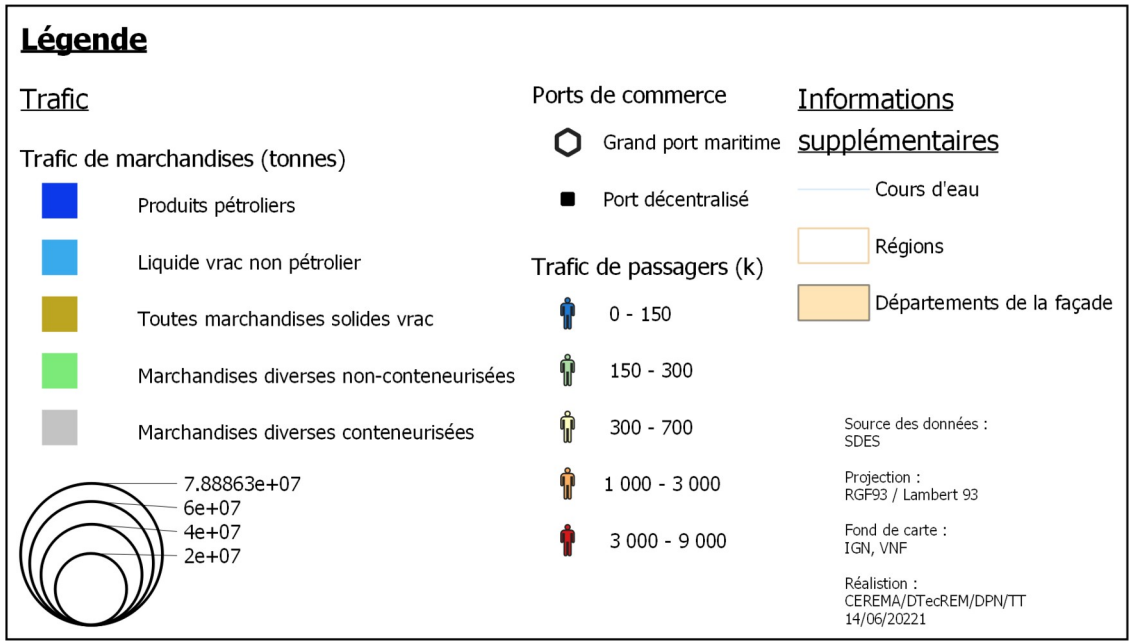
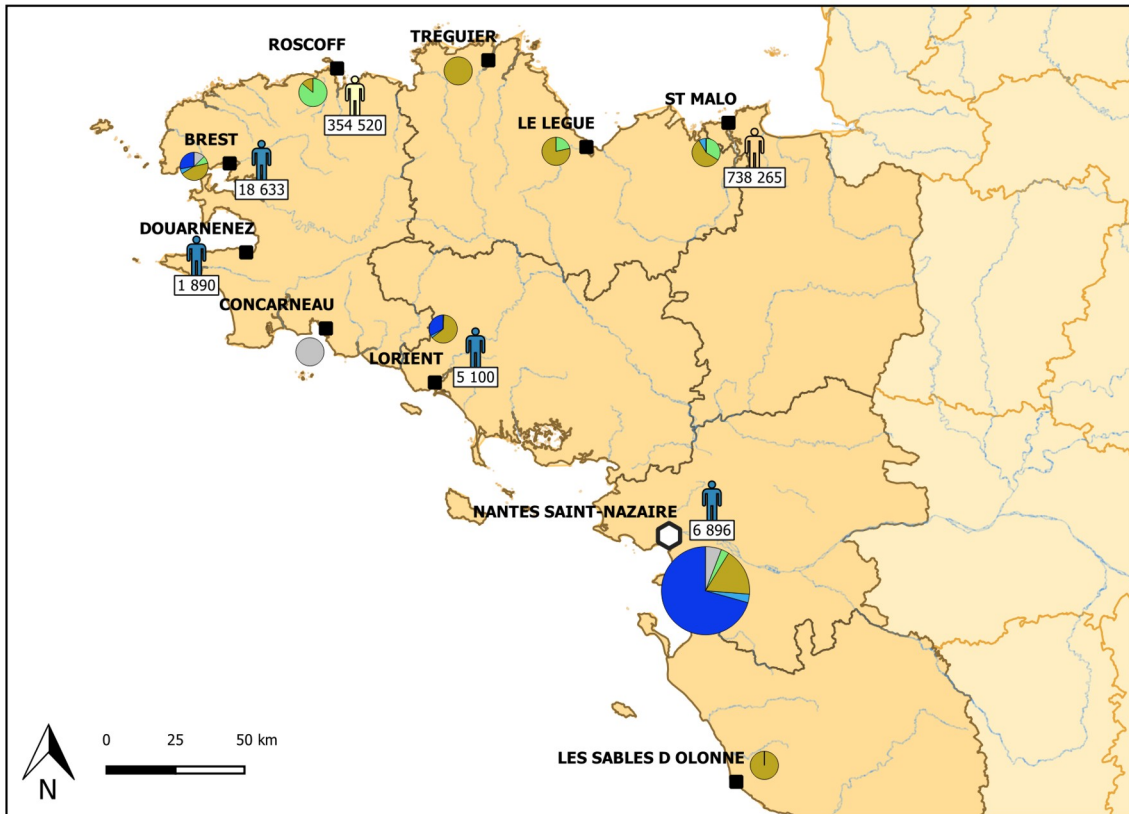
15 Sources : DSF et Hors serie Le Marin (2022)

16 Source : CROSS Corsen

17 <https://www.societe.com/societe/societe-portuaire-brest-bretagne-892370974.html>, consulté le 09/12/2022

18 <https://societeinfo.com/app/recherche/societe/879741668>, consulté le 09/12/2022

Trafic maritime de marchandises et de passagers en 2019 pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest



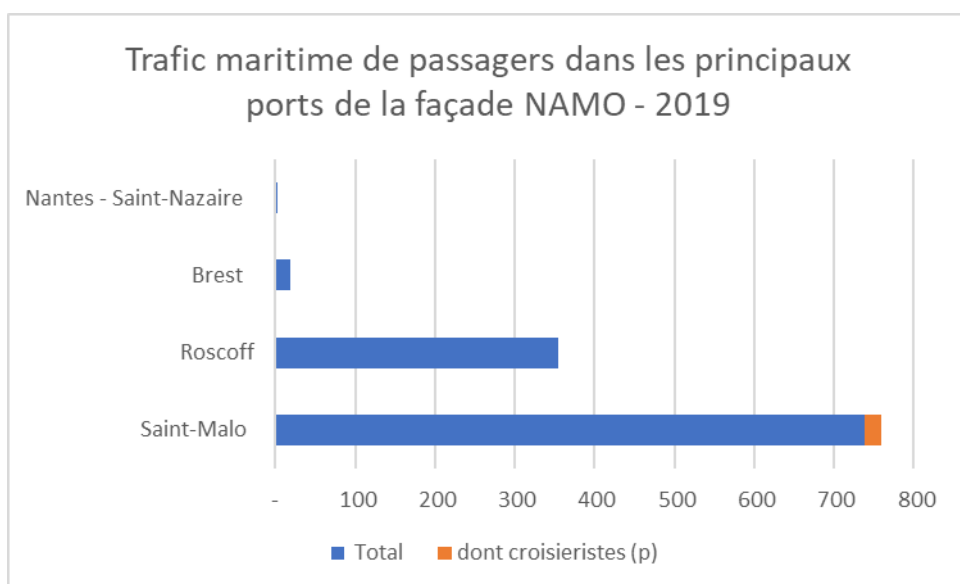
19 Source : INSEE, FLORES 2018, ONML,

En 2019, la façade Atlantique Nord représentait 11,2 % du trafic national de marchandises avec un tonnage total de 39 millions de tonnes, (source DGTIM). Le détail du trafic de marchandises des principaux ports de la façade Atlantique Nord est rapporté sur la figure ci-dessus. Le secteur du transport maritime (fret et passagers) compte 6 253 ETP dans les départements littoraux de la façade NAMO en 2018. Les activités de transport de marchandises génèrent 711 ETP et celles de transport de passagers 2 987 ETP. Les 2 555 ETP restants sont répartis entre la manutention portuaire (590 ETP) et les services auxiliaires des transports par eau (1 965 ETP) (INSEE, FLORES 2018).

Trafic de passagers²⁰

En 2019, 1,1 million de passagers ont transité par les ports de la façade NAMO soit 4,2 % du nombre de passagers qui ont transité par les ports de la métropole française ; les ports de la façade NAMO ont accueilli 21 000 croisiéristes (soit 0,5% du nombre de croisiéristes en France métropolitaine)

Le port de Saint-Malo est le principal port de trafic passagers de la façade, avec 738 265 passagers accueillis en 2019, notamment dans le cadre des liaisons trans Manche en ferry à destination du Royaume-Uni, de l'Irlande et des îles anglo-normandes.



a. Structuration et enjeux majeurs du secteur²¹

En NAMO, les trafics portuaires sont essentiellement basés sur des filières locales et régionales reposant sur un petit nombre de chargeurs et d'industries, ce qui occasionne une forte concurrence entre les ports de la façade pour capter ces trafics, essentiellement basés sur des marchandises diverses, agricoles et engrais. La coopération entre les ports maritimes de la façade atlantique est par conséquent un enjeu majeur, qui permettrait de mieux coordonner les

20 Source : SDES

21 Entretien avec Romuald Lacoste (Cerema)

investissements (et les stratégies environnementales), mais la concurrence entre ces ports freine les projets de coopération.

Une grosse partie des trafics de blé dans les ports de la façade est destinée à l'alimentation animale et provient des silos situés dans l'hinterland du port de Nantes. Les gestionnaires de silos sont des acteurs influents, susceptibles de peser dans l'implantation des lignes ferroviaires et donc d'impacter le trafic de céréales.

Les ports de la façade Atlantique offrent essentiellement des lignes maritimes feeder (lignes de rabattement vers les principaux terminaux conteneurs). Leur enjeu consiste plus aujourd'hui à fidéliser et maintenir ces feeders, voire à les développer.

Un autre enjeu pour la façade serait de disposer d'axes qui permettraient aux ports maritimes de structurer leur offre dans leur hinterland. Les voies fluviales étant peu présentes, le ferroviaire (moins capacitaire que le fluvial) est la seule alternative offerte aux ports maritimes pour massifier leurs flux vers un axe pénétrant leur hinterland. Or, peu de ports de la façade Atlantique nord sont raccordés aux principaux corridors ferroviaires. Sur la façade, seul le port de Nantes St Nazaire est connecté au corridor ferroviaire desservant l'axe Belgique – Portugal *via* Tours, Poitiers, Niort, Bordeaux et Hendaye.

Les projets structurants à noter pour la façade NAMO

Le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) est un outil majeur de la politique commune des transports de l'Union Européenne depuis 1996, ayant pour but de structurer les transports de voyageurs et de marchandises mais aussi de renforcer la cohérence de territoire. Le port de Brest et la ligne de fret ferroviaire ont pu intégrer en 2021 le corridor de transport européen Atlantique qui relie l'Irlande à la péninsule ibérique à travers les ports français du Havre, de Nantes-Saint-Nazaire, et donc de Brest²².

En matière de développement des parcs éoliens offshore majeurs au large de la façade maritime NAMO, les ports de Brest et Nantes St Nazaires disposent d'aménagements permettant d'accueillir les équipements et la logistique nécessaires au montage, à l'acheminement et à l'installation des éoliennes (terre-pleins, mise à disposition de foncier,..).

Conjoncture de la façade NAMO²³

Les ports qui disposent de terminaux pétroliers et charbon doivent revoir leur modèle économique à cause du verdissement qui conduit à une chute des trafics des produits issus des énergies fossiles.

Les ports voient une nouvelle manne potentielle dans les EMR comme l'éolien off-shore.

Le trafic conteneurs a continué à augmenter en 2020 et 2021

Les ports français ont profité de la reprise des échanges mondiaux et de la congestion des terminaux étrangers voisins du nord et du sud.

La guerre en Ukraine risque de ralentir la transition écologique des ports du fait d'une révision des modes d'approvisionnement des vracs énergétiques en substitution des trafics provenant de Russie (charbons, pétrole,..).

22 <https://www.senat.fr/questions/base/2022/qSEQ220701363.html>, consulté le 09/12/2022

23 Sources : Hors serie Le marin (2022), L'Antenne (mars 2022)

Elle risque également de modifier les flux agro-alimentaires (céréales) à destination de l'export (en réponse aux chutes d'approvisionnement des céréales d'Ukraine et de Russie).

Le prix du carburant a flambé à cause du conflit en Ukraine. L'enjeu pour les transporteurs maritimes est de savoir comment ajuster les surcharges générées :

Le prix du VLSFO (fuel à faible teneur en soufre) a dépassé la barre des 1000\$ le 8 février 2022 dans plusieurs ports de soutage.

Cette hausse des coûts explique en partie la hausse des taux de fret qui selon Lars Janssen, du consultant Vespucci Maritime, sont actuellement suffisamment élevés pour couvrir le prix des soutes.

La guerre en Ukraine et les sanctions contre la Russie vont déstabiliser le marché de la ligne régulière et du tamping : suppression d'escales, perturbation de la supply chain, baisse de la demande, hausse des taux d'affrètement.

Interruption des services assurés par les opérateurs maritimes vers ou en provenance de l'Ukraine / Russie

La filière agricole est plus sensible aux problèmes d'eau et à la situation géopolitique. Elle pourrait donc être impactée par les crises attendues dans les usages de l'eau dans les 50 ans à venir.

11

3. Interactions de l'activité avec le milieu marin

Le transport maritime et les activités portuaires peuvent générer des pressions susceptibles d'altérer le bon état écologique des eaux marines au regard de différents descripteurs :

- Transfert d'espèces non indigènes possible au travers du déballastage d'eau de mer des navires, des caissons de prise d'eau de mer, et de la présence éventuelle de bio-salissures sur les coques et équipements (→ Descripteur 2 du BEE)
- Apport diffus d'azote atmosphériques (NOx) issus des émissions du transport maritime et des rejets d'échappement de moteurs diesels ; Rejets volontaires ou involontaires de contaminants affectant la physiologie du phytoplancton (croissance, production) (→ Descripteur 5 du BEE)
- Les mouillages d'attente peuvent engendrer des pressions physiques, la construction des ports également, comme l'entretien des chenaux de navigation (dragage) (→ Descripteur 6 du BEE)
- Rejets volontaires (dégazage) et involontaires (collisions, avaries, échouages) de polluants du transport maritime et des activités portuaires de maintenances et d'exploitation (aire de carénage, zone d'avitaillement) (→ Descripteur 8 du BEE)
- Rejets ponctuels de pathogènes microbiens issus des activités portuaires de maintenance (plateforme de récupération des eaux grises) + rejets volontaires ou accidentels de certains navires (→ Descripteur 9 du BEE)
- Rejets volontaires (sacs poubelles, détritiques, etc.) et involontaires (perte de conteneurs) de déchets dans le milieu marin (→ Descripteur 10 du BEE)
- Bruit continu généré par les liaisons régulières du transport maritime (→ Descripteur 11 du BEE)

Ces différentes pressions sont, plus largement, susceptibles de porter atteinte à l'ensemble des composantes évaluées au titre du descripteur 1 du BEE (D1-HB ; D1-MM ; D1-OM ; D1-HP ; D1-PC ; D1-TM) et du descripteur 3 du BEE.

Dépendance

Le transport maritime et les activités portuaires ne dépendent pas de la qualité du milieu marin.