

# L'industrie portuaire

Par Mathilde GOUGEON

Ingénieur des travaux publics de l'État, chef de projet pour la mise en œuvre de la Stratégie nationale portuaire, au bureau de l'Analyse économique des transports fluviaux, maritimes et des ports (DGITM-MEDDE)

et Marc SANDRIN

Sous-directeur des Ports et du Transport fluvial (DGITM-MEDDE)

Le système portuaire français a entamé une profonde mutation en 2008 à travers la réforme portuaire qui a notamment recentré les grands ports maritimes (GPM) sur leur rôle d'aménageurs de l'espace portuaire et de promoteurs et animateurs de la place portuaire.

Les zones portuaires sont, de par leur position géographique, de véritables pierres angulaires du développement industriel du pays. Elles ont vocation à devenir des lieux privilégiés de l'implantation d'activités industrielles et économiques génératrices de trafic maritime.

Les autorités portuaires ont un rôle important à jouer dans la facilitation de ces implantations ; elles ont inscrit cet objectif dans leurs projets stratégiques 2014-2019 qui sont en lien avec la stratégie portuaire nationale.

Cette évolution du rôle des ports français est d'autant plus nécessaire que l'industrie portuaire est en pleine mutation. Reposant principalement sur l'industrie lourde (pétrole, sidérurgie...), le modèle économique des ports tend désormais à s'appuyer sur la notion de plateforme, les secteurs historiques s'effaçant au profit de filières stratégiques de l'économie circulaire (tant verte que bleue) et de la logistique.

Portes d'entrée des territoires et zones de massification des flux, les espaces portuaires, qui disposent d'importantes réserves foncières, accueillent une part significative de la production industrielle et énergétique nationale, mais celle-ci s'inscrit dans un contexte de décroissance.

Qu'elles soient localisées à l'intérieur des périmètres portuaires, à leur pourtour ou dans des agglomérations, les industries sont à la fois génératrices de trafic pour les ports et de valeur ajoutée et d'emplois pour les territoires.

Avec sept grands ports maritimes métropolitains (GPM) <sup>(1)</sup>, la France est la 5<sup>ème</sup> puissance portuaire européenne. Elle est reliée à tous les continents grâce à son offre maritime internationale de premier plan. Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transport terrestres multimodaux permettant un accès direct et interconnecté aux moyens de transport massifiés, les espaces portuaires offrent des conditions privilégiées pour la transformation de produits et le développement d'industries lourdes. Ce sont à la fois des portes d'entrée et de sortie des territoires et des zones de massification des flux.

Les ports disposent par ailleurs d'importantes réserves foncières : plus d'une dizaine de milliers d'hectares sont disponibles dans les sept GPM français, ce qui leur permet de réaliser des projets d'implantation de nouvelles

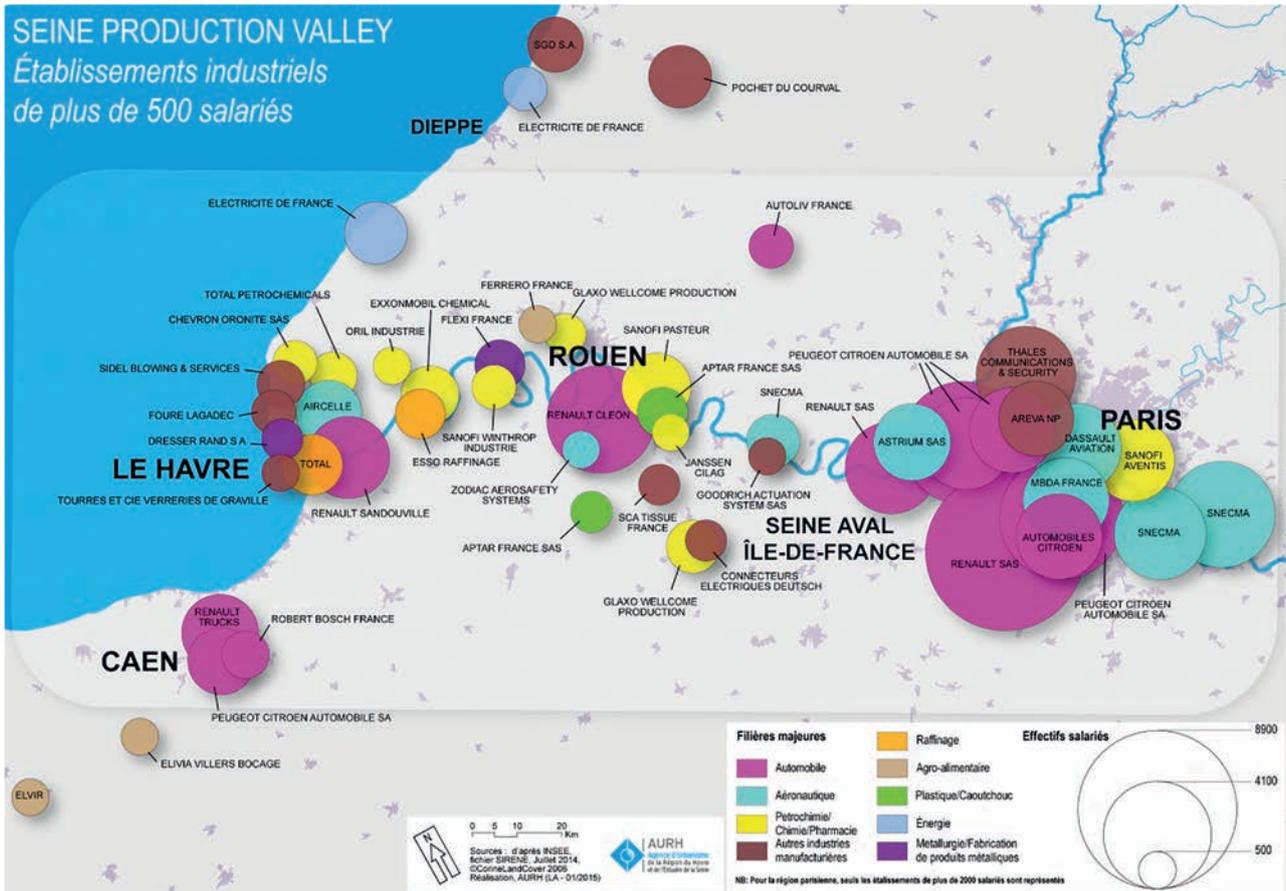
activités, pour lesquels des investissements sont déjà programmés.

Les grands ports maritimes accueillent sur leur domaine foncier de nombreuses activités industrielles traditionnelles, qui emploient plus de 90 000 personnes.

Les zones portuaires abritent la majeure partie des capacités de raffinage présentes en France et les recettes des ports proviennent en grande partie de la filière des hydrocarbures. Or, la France connaît, depuis les années 2000, une baisse continue de sa demande intérieure de produits pétroliers, une baisse que la crise de 2008 n'a fait qu'amplifier. Les grands pétroliers estiment que le secteur du raffinage est en surcapacité en Europe ; il est donc nécessaire d'adapter sa production en tenant compte des investissements très productifs réalisés au plus près des ports d'exportation.

Ainsi, depuis 2010, ce sont quatre raffineries sur les douze présentes sur le territoire français qui ont été fermées ou

(1) Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille.



Principaux sites industriels présents sur l'Axe Seine.

prises sous cocon, dont celle de Pétroplus (à Grand-Couronne, dans la banlieue industrielle de Rouen) et celle de Total (à Dunkerque).

L'avenir des raffineries de pétrole passera nécessairement par une modernisation de leurs activités. Ainsi, sur le GPM de Marseille, la raffinerie Total (de La Mède) devrait être reconvertie dans la production de biocarburants, alors que celle de Donges, située sur le site du GPM de Nantes-Saint-Nazaire, devrait être équipée d'une unité de désulfuration devant lui permettre d'améliorer sa rentabilité. Mais il serait irréaliste d'envisager de nouvelles ouvertures.

Par ailleurs, près des trois quarts de la fonte et plus de la moitié de l'acier français sont fabriqués dans des sites portuaires, faisant ainsi des ports les lieux de prédilection de l'industrie sidérurgique. Mais, là encore, la production a fortement baissé. Les crises mondiales successives ont entraîné la fermeture de nombreux sites sidérurgiques en France. Dans ce contexte baissier, Arcelor-Mittal privilégie les sites portuaires pour le maintien de ses capacités de production en Europe, une stratégie qui épargne ainsi des sites idéalement situés « les pieds dans l'eau », comme ceux de Fos-sur-Mer et de Dunkerque.

Une partie de la production d'électricité est également réalisée dans les ports : EDF exploite ainsi trois centrales thermiques implantées dans les enceintes des GPM du Havre, de Nantes-Saint-Nazaire (Cordemais) et de Marseille-Fos, ainsi qu'une centrale nucléaire à Dunkerque. La centrale électrique de Cordemais, qui est le plus grand site ther-

mique d'EDF en France, a ainsi produit un tiers de la production thermique du pays (soit 4,9 térawatts/heure).

La France développe par ailleurs à grands pas un parc éolien marin posé et étudie la faisabilité de l'utilisation d'autres énergies marines renouvelables (éolien flottant, hydrolien...). Le potentiel théorique total des énergies marines dans le monde a été estimé par l'Agence internationale de l'énergie entre 20 000 et 90 000 TWh/an (térawattheures par an), à comparer à la consommation mondiale d'électricité qui est de l'ordre de 16 000 TWh/an. La France dispose d'un fort potentiel de développement pour ces technologies, compte tenu des atouts naturels de son territoire (11 millions de km<sup>2</sup> de territoire maritime sont placés sous sa juridiction).

D'autres filières sont également présentes dans les ports, même si c'est dans une moindre mesure. Il s'agit de la chimie, de l'industrie automobile, de la construction et de la réparation navales, du traitement des minéraux et des déchets et des agro-industries.

L'utilisation de sous-produits voire de déchets produits dans ou à proximité de l'enceinte portuaire est en train de se développer. Ainsi, on peut déjà voir un premier exemple d'économie circulaire dans le terminal méthanier de Dunkerque, qui utilise les calories inutilisées de la centrale nucléaire de Gravelines. Il existe d'importantes possibilités de développement dans ce domaine, impliquant le plus souvent le recours à des technologies innovantes.

De façon plus globale, le développement de filières stratégiques issues de l'économie verte ou de l'économie



Photo © Pascal Sittler/REA

Cheminées de la centrale thermique EDF sur le site du Grand port maritime du Havre, juillet 2013.

« Une partie de la production d'électricité est également réalisée dans les ports : EDF exploite ainsi trois centrales thermiques implantées dans les enceintes des GPM du Havre, de Nantes-Saint-Nazaire (Cordemais) et de Marseille-Fos, ainsi qu'une centrale nucléaire à Dunkerque. »

bleue peut contribuer à l'avenir du transport maritime de marchandises et à celui des zones portuaires françaises (biocarburants, chimie verte, éolien *offshore*, stockage de l'énergie, GNL carburant), avec un potentiel de création de nombreux emplois dans les territoires concernés.

Par ailleurs, le secteur de la logistique a pris du retard dans les ports français par rapport aux grands ports européens, où il s'est fortement développé. Ainsi, les ports d'Anvers et de Rotterdam accueillent des surfaces considérables d'entrepôts de valorisation et de distribution vers toute l'Europe d'un large éventail de produits, parfois autour de places de négoce, notamment en ce qui concerne les vrac tant liquides que solides. On peut noter que les entrepôts logistiques desservant la région Île-de-France sont majoritairement situés dans le quart nord-est de Paris, c'est-à-dire sur des axes ralliant Anvers et Rotterdam. S'agissant des places de négoce, il faut souligner *a contrario* le rôle majeur que joue le port de Rouen pour l'exportation de céréales.

**Pour faire face aux évolutions de l'industrie, une ré-industrialisation est donc à mener. Celle-ci a déjà débuté autour de trois axes : les énergies renouvelables, les économies verte, bleue ou circulaire, et la logistique**

À titre d'exemple, Saint-Nazaire abrite notamment le volet expérimental des activités du consortium d'Alstom sur les

fondations d'éoliennes et les éoliennes elles-mêmes, avec une machine qui est la première d'une série installée sur le site du Carnet en Loire-Atlantique. Au-delà des GPM, les Ports Normands Associés sont fortement impliqués dans le développement des énergies marines renouvelables (EMR) : Cherbourg a ainsi été retenu par Éolien Maritime France et par Alstom afin d'y développer leurs activités. Des fermes pilotes hydroliennes y seront également expérimentées dans la passe appelée Raz Blanchard. Le port de Caen-Ouistreham se prépare, quant à lui, à accueillir des ateliers de maintenance d'activités éoliennes en mer. Enfin, le port de Brest entend devenir un site majeur de construction et de montage des éléments de production d'énergie marine destinés à être implantés tant dans la Manche que dans l'Atlantique.

Par ailleurs, la France détient un potentiel qui pourrait lui permettre de devenir un acteur européen de premier plan du GNL carburant. Ce marché, qui est appelé à se développer, s'inscrit dans des objectifs environnementaux nationaux et européens forts matérialisés par la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte et la politique européenne de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air <sup>(2)</sup>.

(2) Directives sur la teneur en soufre des combustibles marins (2012/33/UE) et sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (2014/94/UE).

Toutefois, le coût d'investissement dans cette technologie, rapporté aux prix du pétrole, représente encore aujourd'hui un frein à son déploiement. De ce fait, le GNL est moins une réponse immédiate aux besoins des armateurs que le vecteur d'une stratégie de transition énergétique de moyen terme (à l'horizon 2020-2025).

La construction du terminal méthanier de Dunkerque (dont la mise en service est prévue pour la fin 2015) a créé une réelle opportunité de développer localement une offre d'avitaillement en GNL de navires et de véhicules routiers. De même, ELENGY, qui est présent sur les GPM de Nantes-Saint-Nazaire et de Marseille, offre un service de chargement de camions en GNL et cette compagnie étudie la possibilité d'un avitaillement en GNL des navires. HAROPA (structure qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris), en lien avec des partenaires de Normandie, mène des études sur ces sujets dans le cadre du projet SAFE SECA (*Study for Alternative Fuels and Experiment in SEine and Channel Area*).

S'agissant de l'industrie verte et de l'innovation, le GPM de Marseille-Fos soutient le projet PIICTO qui vise, sur 1 200 hectares, à consolider l'écosystème industriel existant et à augmenter l'attractivité du territoire en vue de l'accueil de nouvelles activités. L'objectif est d'accompagner la mutation industrielle de la zone industria-lo-portuaire (ZIP) de Fos et de s'inscrire dans un axe de diversification énergétique au travers de chantiers basés sur l'essor de l'écologie industrielle, la structuration de la plateforme et les futures implantations industrielles.

## Les services logistiques apportent une contribution significative au développement industriel des ports

Au-delà de leurs fonctions de centres de stockage et d'éclatement, l'implantation de bases logistiques lourdes assurant une réelle valeur ajoutée aux produits est un enjeu économique important.

Ainsi, le port du Havre a lancé l'aménagement de la plateforme PLPN2 en veillant à faire de celle-ci un exemple de bonne gestion écologique. De par leur politique de maîtrise foncière, les ports de l'Axe Seine s'attachent à maintenir la vocation économique des plateformes industrielles et à renforcer leur mise en réseau. Les ports du Havre et de Rouen ont inscrit dans leurs projets stratégiques 2014-2019 le développement, respectivement, de 550 hectares et de 190 hectares (soit plus de 700 hectares au total) en vue de l'implantation et de la reconversion d'activités industrielles.

Le port de Dunkerque étudie actuellement la création d'une zone logistique incluant des activités de valorisation significatives et intégrant la concentration de produits dangereux.

## Trois conditions permettront d'assurer une ré-industrialisation des sites portuaires

**Une analyse prospective et en réseau pour identifier les cibles permettra une mobilisation du foncier dans le respect de l'environnement**

La stratégie nationale portuaire, ambition annoncée en



Parc logistique Pont de Normandie au port du Havre.

Photo © HAROPA – Port du Havre - Éric Hourri

2013 par l'État pour ses ports, repose sur trois piliers : la logistique (et l'intermodalité), le développement industriel et l'aménagement des espaces. La vocation industrielle des zones industrialo-portuaires y est réaffirmée, d'une part, en apportant une vision prospective de l'industrialisation dans les ports et, d'autre part, en mettant en place des processus visant à faciliter une implantation compétitive des activités industrielles dans les ports.

Les grands ports maritimes ont prévu dans leurs projets stratégiques 2014-2019 une diversification de leurs activités devant permettre une transition de leur modèle économique de l'ère de l'énergie fossile vers celle des énergies renouvelables et de développer leur logistique tout en veillant à la qualité de leur environnement naturel (présentant souvent un caractère exceptionnel, ce qui le rend d'autant plus fragile).

Les ports ont vocation à disposer d'une vision à long terme des enjeux d'aménagement, laquelle trouve sa traduction dans des plans d'aménagement, qui, élaborés conjointement avec les collectivités, précisent la vocation des différents espaces portuaires en intégrant des éléments de prospective sur l'évolution des activités industrielles et économiques. Ces plans intègrent des schémas d'ensemble de fonctionnement et d'urbanisation des secteurs sensibles des domaines portuaires concernés, en interface avec leurs villes portuaires respectives.

Les ports décrivent également l'exploitation qu'ils font de leurs espaces naturels en élaborant un schéma directeur du patrimoine naturel. Les GPM sont devenus des experts, individuellement ou *via* un réseau, de l'environnement naturel de leur territoire. L'autorité environnementale, à l'occasion de la formulation d'avis sur les projets stratégiques des ports, a souligné la qualité des analyses et des mesures visant à minimiser ou à compenser les impacts négatifs de leurs projets de développement.

Les ports s'appuient aussi sur les réseaux européens, nationaux et locaux existants pour cibler des *axes stratégiques de développement* et recenser les appuis de tous ordres dont ils pourraient bénéficier. Ils contribuent à l'animation des places portuaires dans le but de renforcer les filières et de les développer, notamment dans le sens de l'économie circulaire. Parmi les appuis dont peuvent bénéficier les ports, nous citerons le Conseil national de l'industrie, les Comités stratégiques de filière (CSF), les Pôles de compétitivité et les structures régionales et locales d'aide au développement économique.

### Une action conjointe de l'autorité portuaire et de l'État pour mobiliser du foncier dans le respect de l'environnement et faciliter les nouvelles implantations industrielles grâce à une simplification et à une anticipation des procédures nécessaires

Un « choc de simplification » était nécessaire pour améliorer la compétitivité des ports. L'État met en œuvre les évolutions nécessaires, notamment au travers de réflexions (aujourd'hui en cours) sur la modernisation du droit de l'environnement afin de réduire les délais de traitement des demandes d'autorisation d'implantation en facilitant la coordination entre ses opérateurs et les structures locales.

Les ports anticipent les démarches d'accueil d'une activité nouvelle afin de réduire les délais d'instruction de la demande d'implantation en réalisant un état des lieux de leurs espaces disponibles et en précisant les espaces présentant des contraintes environnementales et/ou des incompatibilités industrielles en matière de risques technologiques. Ainsi, par exemple, le groupement portuaire HAROPA propose aux logisticiens des terrains déjà compensés et viabilisés afin de fournir une offre foncière prête à l'emploi sur les différents ports qui le composent (les ports du Havre, de Rouen et de Paris).

En tant que gestionnaires intégrés, les ports alimentent la réflexion sur les PPRT en apportant leurs connaissances sur les activités industrielles présentes dans la zone portuaire concernée. La circulaire « Plateforme » (du 25 juin 2013), qui s'applique aux ports de Bordeaux, de Dunkerque, du Havre, de Marseille, de Nantes et de Rouen, fixe les modalités particulières d'élaboration des PPRT sur ces plateformes, tout en proposant certains assouplissements dans leur mise en œuvre. Cela a permis de poursuivre des réflexions stratégiques sur la mise à disposition de certains espaces sur lesquels pesaient de forts risques d'immobilisation foncière, une immobilisation qui si elle s'était concrétisée aurait été susceptible de freiner fortement le développement portuaire. Cette circulaire présente également l'avantage de rassembler les acteurs autour d'une culture du risque. Or, il est indispensable que les autorités portuaires puissent jouer un rôle de rassembleur autour de la mise en commun des moyens de gestion des risques.

### Des offres de transport et des conditions de qualité et compétitives pour le transit administratif *via* les ports français

L'amélioration prévue des offres de transport est soutenue par d'importants investissements décidés pour la période 2012-2020 tant au sein des ports que sur les infrastructures ferroviaires, fluviales et routières, pour faciliter l'acheminement des marchandises depuis et vers leur *hinterland*. Il s'agit aussi d'œuvrer à l'amélioration de la qualité des offres elles-mêmes, ce à quoi s'emploient les Conférences logistique, fluviale et ferroviaire mises en place par le gouvernement. Sans oublier la gestion documentaire des marchandises qui comporte, d'une part, les systèmes d'information (comme l'application Web sécurisée *Cargo Community System*) et les mesures administratives visant à simplifier, accélérer et rendre moins coûteux le traitement administratif des marchandises à l'occasion de leur transit *via* un port français.

### Conclusion

Face au défi que représente la mutation de l'industrie, les ports français disposent de tous les atouts logistiques, fonciers et d'innovation leur permettant d'opérer cette transition stratégique. Le travail réalisé aujourd'hui conjointement par les autorités portuaires, l'État et les collectivités territoriales concernées permettra de mener à bien l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques génératrices de valeur ajoutée pour les ports concernés et leurs territoires.