

Transport maritime et ports de commerces

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 MEMN* : En 2019, 36 032 navires de marchandises ont transité par le DST du Pas-de-Calais et 56 752 par le DST des Casquets. La façade MEMN arrive en tête du trafic national de marchandises, avec 55,9 % du total du trafic métropolitain. 96 % de l'activité portuaire de la façade sont réalisés dans les 3 GPM (Dunkerque, Le Havre et Rouen) et le port de Calais. La façade concentre également 50 % du trafic national de passagers du fait du trafic ferry trans-manche, notamment au départ de Calais et Dunkerque. Calais reste de loin le premier port français de transport de passagers, puisqu'il concentre 32 % du trafic national en 2019.
- *Façade MEMN* : Le secteur du transport maritime (fret et passagers) compte 8 761 ETP dans les départements littoraux de la façade MEMN en 2018 (contre 9 000 ETP en 2014). Les activités de transport de marchandises génèrent 510 ETP (contre 1 200 ETP en 2014) et celles de transport de passagers 1 547 ETP (contre 1 300 ETP en 2014). Les 6 704 ETP restants sont répartis entre la manutention portuaire (2 875 ETP contre 2 200 ETP en 2014) et les services auxiliaires des transports par eau (3 829 ETP contre 4 300 ETP en 2014) (Insee, Flores 2018).

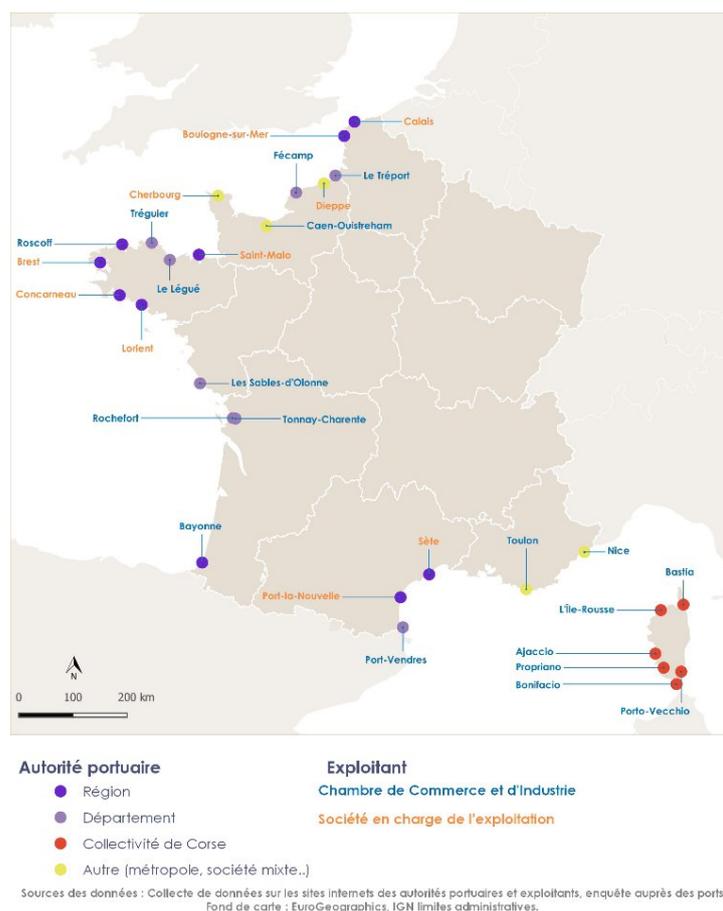
1. Échelle nationale

1.1.1 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.

1.1.2 Chiffres clé socio-économiques

D'après l'OCDE, 80 % du transport de marchandises mondial se fait par voie maritime¹¹. L'activité de transport maritime représente une part relativement faible de l'emploi et de la valeur ajoutée brute en France (12,2 millions 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'Espagne²², avec 359,9 millions de tonnes de marchandises³³.

En 2019, la France dénombrait 762 entreprises dans le secteur du transport maritime de fret et passagers⁴⁴⁵⁵. Ces entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de 20 milliards d'euros et une valeur ajoutée

1OCDE, ITF Transport Outlook 2017

2Eurostat

3SDES, 2019

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

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

brute de 867 millions d'euros en 2019⁶⁶. Le secteur du transport maritime (fret et passagers) emploie par ailleurs 12 500 ETP en 2019 en France métropolitaine². Alors à 14 600 en 2014⁷⁷, 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'État⁸⁸ 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
Dette financière	800	769	712	648

6SDES - Comptes transports 2019 - Entreprises françaises de transport
7ONML, 2014

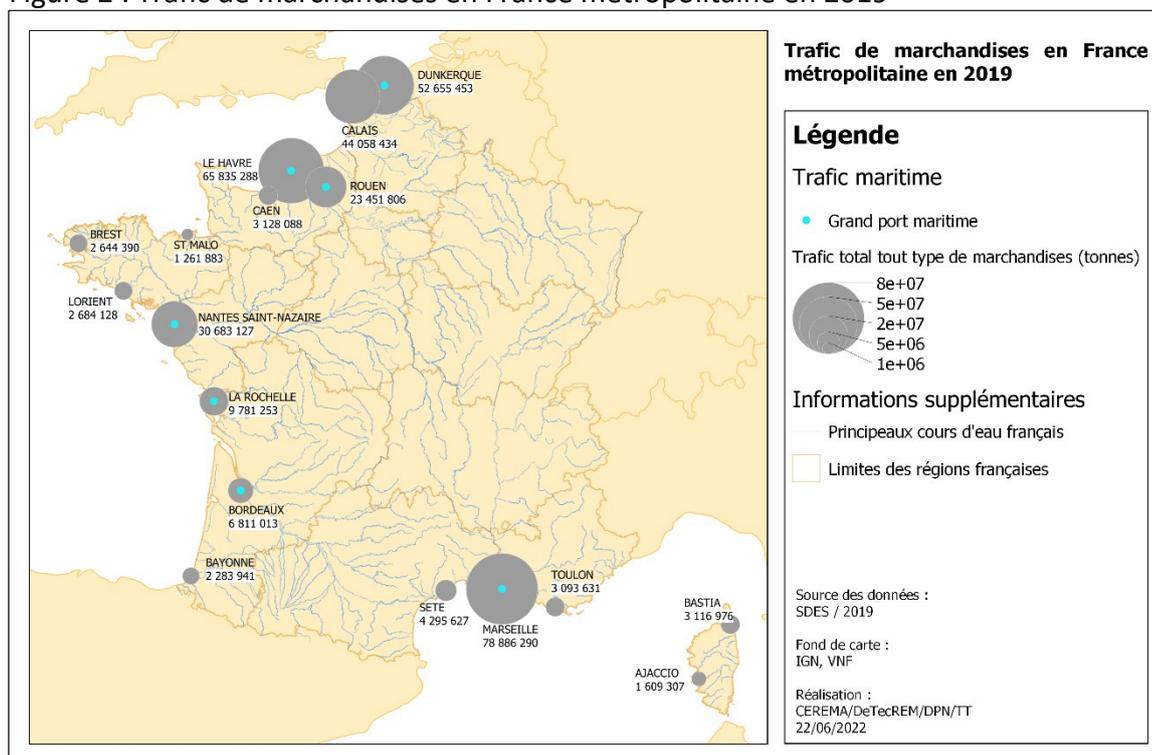
8Grands ports maritimes, Port Autonome de Paris et Port Autonome de Strasbourg

1.1.3 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 Calais⁹⁹.

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 ports¹⁰¹⁰. Sur cette période, l'armateur français CMA CGM a conservé sa place de troisième exploitant mondial de porte-conteneurs derrière Maersk et MSC¹¹¹¹.

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.

Flotte de commerce française et en France

La flotte de commerce sous pavillon français compte 425 navires de plus de 100 UMS¹²¹² 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.

9SDES - Comptes transports 2019 : Transports de marchandises

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

11Alphaliner TOP 100 / 22 Jun 2022

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

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^{1313 1414}.

1.1.4 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.

13L'âge moyen de la flotte sous pavillon : la flotte contrôlée sous pavillon tiers par les pays européens est de 13,9 ans.
14DGITM, 2022

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

La façade Manche-Est Mer du Nord dispose de 2 dispositifs de séparation du trafic (DST) : Pas-de-Calais (premier au monde, installé en 1967) et Les Casquets, témoignant de l'importance du trafic maritime (20% du trafic mondial transite au large des eaux de la façade MEMN).

La façade MEMN se situe dans l'axe du *Northern Range*, principal axe portuaire européen (le 2ème au niveau mondial). Cette concentration portuaire est une porte d'entrée vers l'hinterland européen, en particulier la mégalopole européenne structurée par l'axe rhéno. La façade MEMN possède trois Grands Ports Maritimes (Dunkerque, Le Havre, Rouen) d'importance européenne et nationale et sept ports de commerce importants décentralisés (Calais, Caen – Ouistreham, Cherbourg, Dieppe, Boulogne-sur-Mer, Fécamp et Le Tréport) qui, dans le contexte de la libre circulation européenne, font face à une forte concurrence au sein du Northern Range ; leur compétitivité implique que leurs hinterlands se projettent sur le territoire français.

La création de l'Axe Seine et de l'Axe nord (en cours) permet un développement coordonné et intégré des activités au sein des ports situés tout au long de chacun des axes. Sur l'Axe Seine, par exemple, le développement de la filière construction de bateaux est réparti de façon complémentaire entre quelques ports situés en bord de Seine qui disposent chacun d'unités de production complémentaires.

2.1.1 Chiffres clés de la façade Manche Est - Mer du Nord

En 2019, 36 032 navires de marchandises ont transité par le DST du Pas-de-Calais et 56 752 par le DST des Casquets (source: CROSS, DGITM/MTE). La façade MEMN arrive en tête du trafic national de marchandises, avec 55,9 % du total du trafic métropolitain. 96 % de l'activité portuaire de la façade sont réalisés dans les 3 GPM (Dunkerque, Le Havre et Rouen) et le port de Calais. La façade concentre également 50 % du trafic national de passagers du fait du trafic ferry trans-manche, notamment au départ de Calais et Dunkerque. Calais reste de loin le premier port français de transport de passagers, puisqu'il concentre 32 % du trafic national en 2019.

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

	Le Havre	Rouen	Dunkerque	Calais (et Boulogne)
Rang national	2ème pour le trafic de marchandises (65,8 millions de tonnes en 2019) ; - 1er pour les conteneurs (2,8 millions d'EVP en 2019 et plus de 3 millions en 2021).	- 6ème pour le trafic de marchandises (23,4 millions de tonnes en 2019) ; - 1er port céréalier	- 3ème pour le trafic des marchandises (52,2 millions de tonnes en 2019). - 3ème pour le trafic de passagers, derrière Marseille.	- 1er pour le transport de passagers (8,4 millions de passagers en 2019) ; - 4ème pour le transport de marchandises (44 millions de tonnes en 2019)

	Le Havre	Rouen	Dunkerque	Calais (et Boulogne)
	-1er port français pour le trafic avec 3 millions de tonnes en 2021			- 1 ^{er} pour le trafic roulier - Boulogne s/ Mer est le 1 ^{er} port de pêche de France en volume et en valeur (31 538 tonnes, CA de 80,3 millions d'euros).
Chiffre d'affaires (en millions d'euro)	197,43 en 2019	68,521 en 2019	86,55 en 2019	-
Valeur ajoutée (en millions d'euro)	169,52 en 2019	58,072 en 2019	62,06 en 2019	-
Établissements implantés	1150 en 2022	510 établissements employeurs en 2017		
Nombre de passagers	416 000 en 2019	52 000 en 2019	2,34 millions de passagers en 2019	8,5 millions de passagers en 2019
Emplois	32 000 emplois directs, dont 16 500 emplois portuaires et industriels en 2022	17 340 en 2018	14 450 emplois directs en 2017	-
Source : SDES, Haropa port, GPM Dunkerque, INSEE Flores 2017				

Le secteur du transport maritime (fret et passagers) compte 8 761 ETP dans les départements littoraux de la façade MEMN en 2018 (contre 9 000 ETP en 2014). Les activités de transport de marchandises génèrent 510 ETP (contre 1 200 ETP en 2014) et celles de transport de passagers 1 547 ETP (contre 1 300 ETP en 2014). Les 6 704 ETP restants sont répartis entre la manutention portuaire (2 875 ETP contre 2 200 ETP en 2014) et les services auxiliaires des transports par eau (3 829 ETP contre 4 300 ETP en 2014) (Insee, Flores 2018).

2.1.2 Structuration et enjeux majeurs du secteur¹⁵¹⁵

Les 3 ports (Le Havre, Rouen et Paris) ont fusionné en juin 2021 pour constituer l'établissement public Haropa Port, dans une logique d'intégration et d'optimisation des activités le long de l'Axe Seine. En 2021, Haropa Port représentait 6,7% des trafics du range nord (source L'Antenne, mars 2022).

A l'instar d'Haropa Port, les ports de la région Hauts de France (GPM Dunkerque, ports de Calais, Boulogne, Le Tréport, ports fluviaux de Lille, Valenciennes, Béthune, de l'Oise, et le site Delta 3 (plate-forme multimodale de Dourges)) se sont réunis au sein de l'association Norlink avec l'ambition d'une multiplication par 2,3 des flux conteneurisés d'ici 2022-2023 ainsi que l'approvisionnement du bassin parisien.

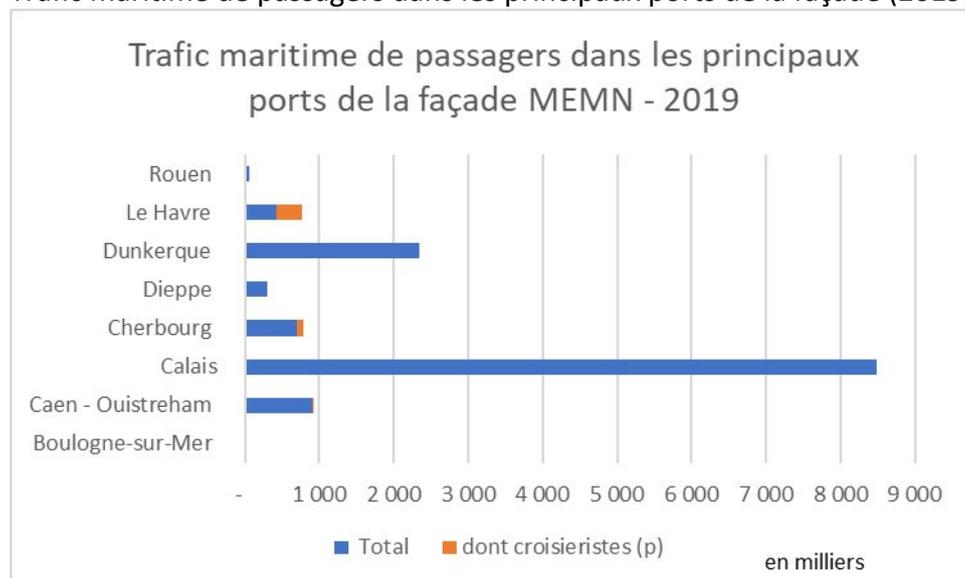
Trafic de passagers¹⁶¹⁶

En 2019, 13,2 millions de passagers ont transité par les ports de la façade MEMN soit 50% du nombre de passagers qui ont transité par les ports de la métropole française.

75% des passagers embarquant en France pour le Royaume Uni et l'Irlande transitent par Calais (Tunnel ou port) (source Parlement de la mer, conseil regional Hauts de France)

Avec 8,4 millions de passagers, le ferry sur le port de Calais représente 19,3% du trafic transmanche total. La façade Manche comptait 447 000 croisiéristes (soit 12% du nombre de croisiéristes en France métropolitaine derrière la façade méditerranéenne qui en comptait 3,2 millions soit 87% du nombre en France métropole).

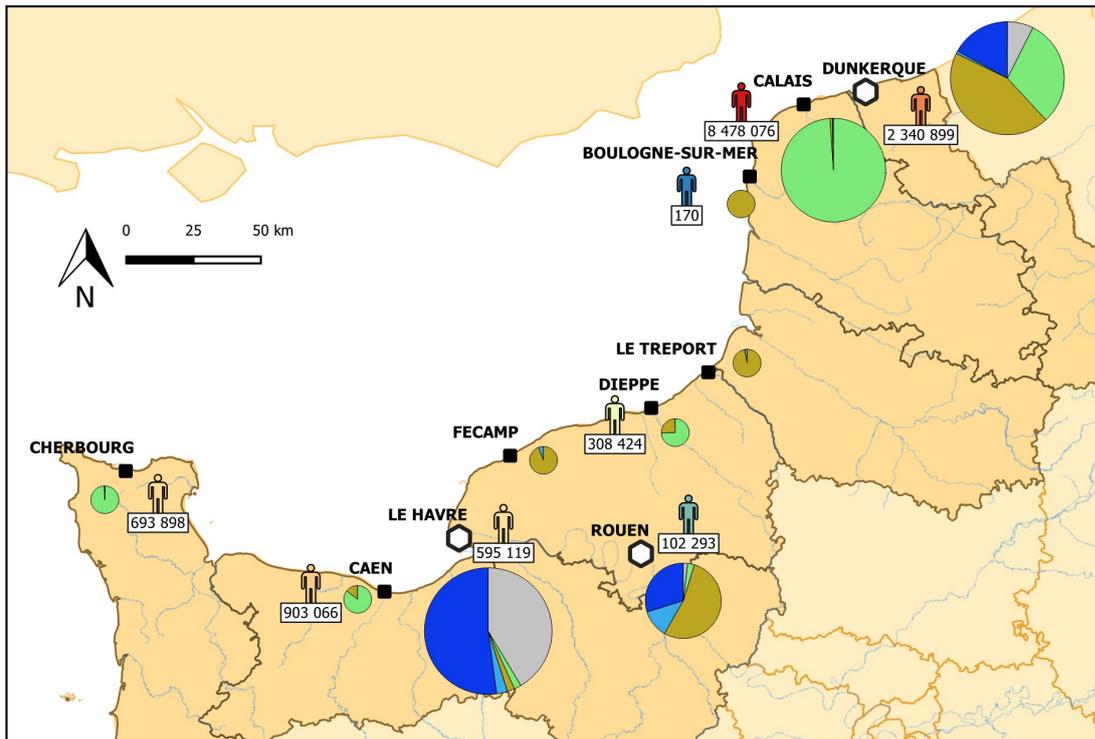
Trafic maritime de passagers dans les principaux ports de la façade (2019)



15 Entretiens : Cesar Ducruet (géographe CNRS), Xavier Ryndac (conseil régional Hauts de France), Romuald Lacoste (Cerema), David Guerrero (géographe IFFSTAR)

16 Sources : SDES, « Développer la façade maritime des Hauts de France »(jan 2022)

Trafic maritime de marchandises et de passagers en 2019 pour la façade Manche Est Mer du Nord

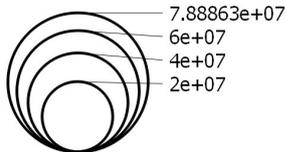


Légende

Trafic

Trafic de marchandises (tonnes)

- Produits pétroliers
- Liquide vrac non pétrolier
- Toutes marchandises solides vrac
- Marchandises diverses non-conteneurisées
- Marchandises diverses conteneurisées



Ports de commerce

- Grand port maritime
- Port décentralisé

Trafic de passagers (k)

- 👤 0 - 200
- 👤 200 - 400
- 👤 400 - 700
- 👤 700 - 1800
- 👤 1800 - 9 000

Informations

supplémentaires

- Cours d'eau
- Région
- Département de la façade

Source des données : SDES

Projection : RGF93 / Lambert 93

Fond de carte : IGN, VNF

Réalisation : CEREMA/DTecREM/DPN/TT
14/06/20221

Il existe un enjeu lié à la concurrence des ports du range nord : Cesar Ducruet (CNRS) estime à 20% la part des flux d'Île-de-France transitant par le port d'Anvers. L'enjeu principal pour HAROPA Port est donc de récupérer ces parts de marché, d'autant qu'il s'agit de flux à valeur ajoutée plus rémunérateurs que des flux industriels ou de matières premières (et c'est la raison pour laquelle les ports du nord de l'Europe sont particulièrement actifs pour capter ces flux).

Les échanges de données au sein des ports constituent également un enjeu important pour faciliter les flux de marchandises entre les acteurs portuaires. C'est pourquoi l'association *Norlink Port* œuvre pour l'élargissement d'un *Cargo Community System* à l'échelle des Hauts-de-France. Le développement de la plateforme France SESAME à l'ensemble des ports maritimes est un enjeu majeur pour faciliter les formalités douanières, vétérinaires et phytosanitaires. Elle est actuellement utilisée par les GPM de Dunkerque et Le Havre en MEMN.

La gouvernance dans les ports intérieurs des hinterlands des ports maritimes est un enjeu de plus en plus important. Voie navigable de France (VNF) privilégie pour ses nouvelles concessions des modèles intégrant davantage les collectivités locales (comme les SEMOP) afin d'accroître le foncier des ports. Cette démarche facilite le report modal en privilégiant l'implantation d'entreprises utilisant la voie d'eau et qui créent de la valeur ajoutée dans les territoires.

Enfin, le développement des projets éoliens offshore constitue un enjeu fort pour la façade et est un levier de développement économique important pour le secteur portuaire.

Les projets structurants à noter pour la façade MEMN :

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. La façade maritime Manche Est-Mer du Nord est concernée par cette politique européenne via deux corridors :

- Le corridor Atlantique incluant l'espace du bassin de la Seine ;
- Le corridor Mer du Nord-Méditerranée intégrant les ports de Calais, Dunkerque et Paris.

Des projets de liaison de fret concernent également la façade :

- La réalisation du Canal Seine Nord, figurant parmi les 30 infrastructures structurantes
- La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, avec une participation à hauteur de 30% de l'UE dans le cadre du corridor Atlantique.

A l'étude depuis 2015, un projet de chatière du port du Havre porte sur l'aménagement d'une liaison fluviale qui facilitera l'accès des unités fluviales entre la Seine au sein du Port historique du Havre et les terminaux de Port 2000. La mise en service est prévue au 1er janvier 2024.

3 grand projets de construction de batteries électriques sont à noter dans les Hauts de France :

- L'entreprise grenobloise Verkor prévoit dans l'enceinte du port de Dunkerque l'installation d'une usine pour la fabrication de batteries électriques, notamment pour le compte de Renault d'ici 2025 avec 1.200 emplois directs à la clé.
- Le groupement ACC (Automotive Cells Company), porté par Saft, PSA et Opel, prévoit à Douvrin d'ici 2023 la construction d'une usine de production des cellules et modules de batteries pour véhicules électriques avec à la clé entre 1 400 et 2 000 emplois directs estimés en 2030.
- L'entreprise AESC, filiale du groupe chinois Envision, prévoit d'ici 2023, la construction d'une usine de batteries dans l'enceinte de l'usine Renault de Douai avec 2500 emplois attendus à horizon 2030.

3. Interactions de l'activité avec le milieu marin

Pressions et impacts liées au transport maritime

Les principales pressions et principaux impacts exercées sur le milieu marin par le transport maritime sont les suivantes :

- Génération d'un bruit de fond permanent dans l'océan susceptible de provoquer des altérations de l'audition et des changements de comportement des espèces marines (**Descripteur 1 Mammifères marins du BEE ; Descripteur 11 du BEE**).
- Collision et mortalité par collision de grands cétacés par les navires à grande vitesse (ex. ferry) et les navires de marchandises (**Descripteur 1 Mammifères marins du BEE**)
- Rejet de déchets (conteneurs, déchets produits à bord) et conséquences en termes d'ingestion de déchets par les espèces marines (tortues marines, oiseaux et mammifères marins) et de changement de la structure des communautés benthiques lié au recouvrement par des déchets (**Descripteurs 1 du BEE ; Descripteur 10 Déchets marins du BEE**).
- Introduction et de dissémination d'espèces non-indigènes par les eaux de ballast, les caissons de prise d'eau de mer et les bio-salissures sur les coques de navires, et les effets associés (modification du substrat, compétition spatiale et trophique liées à la prolifération d'espèces non-indigènes). (**Descripteur 2 du BEE**)
- Pollution des eaux (contaminants chimiques, organiques, hydrocarbures) et les effets associés sur les espèces marines et la santé humaine. Les contaminations sont liées aux rejets volontaires ou accidentels et aux peintures antifouling (**Descripteur 8 du BEE**)
- Contribution aux retombées atmosphériques d'azote pouvant favoriser le phénomène d'eutrophisation. Au niveau de l'Union européenne, le transport maritime a produit 24 % des émissions totales de NO_x, 24 % des émissions totales de SO_x et 9 % des émissions totales de PM_{2,5} (émissions de particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 µm) en proportion des émissions nationales de l'UE générées par tous les secteurs économiques¹⁷¹⁷ (**Descripteur 5 du BEE**).

¹⁷European Environment Agency, 2021. European Maritime Transport Environmental Report 2021

Pressions et impacts liées aux activités portuaires

- Rejet de substances dangereuses liées aux activités de maintenance-exploitation (ruissellement des eaux des aires de manutention et des aires de service (dont les sites de carénage), avitaillement en carburants) et les effets associés sur les espèces marines et la santé humaine (cf. point précédent relatif à la pollution des eaux par l'activité de transport maritime). **(Descripteur 8 du BEE)**
- Rejet de déchets et ses conséquences sur les espèces marines (cf. point précédent relatif au rejet de déchet par l'activité de transport maritime). Cette pression est en partie réduite par les dispositifs mis en place par les ports. **(Descripteurs 1 du BEE ; Descripteur 10 Déchets marins du BEE).**

Dépendance

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