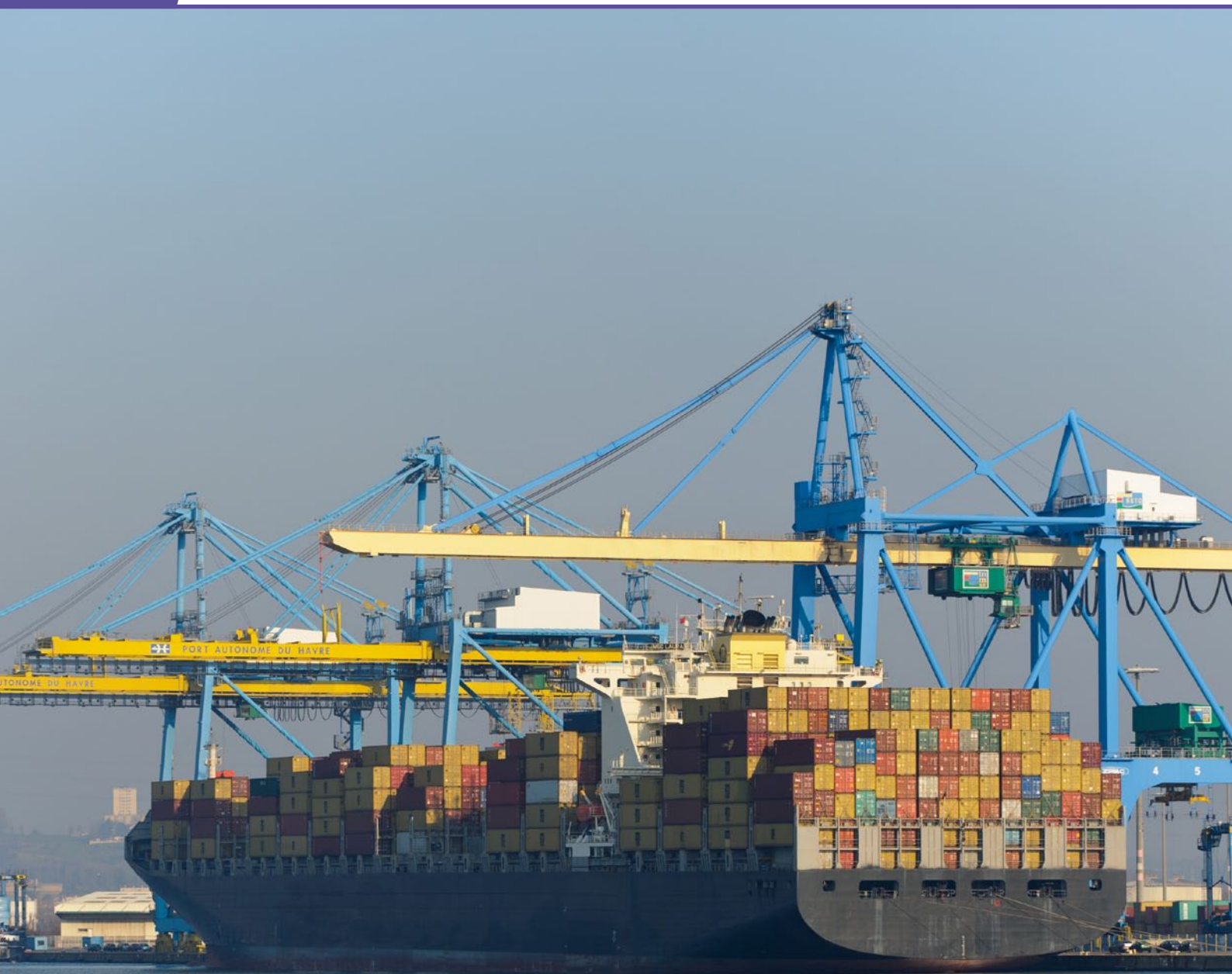


STRATÉGIE NATIONALE DE RELANCE PORTUAIRE

Mai 2013



MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ
AUX TRANSPORTS,
À LA MER
ET À LA PÊCHE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

AMBITION p. 5

LOGISTIQUE p. 6

INDUSTRIE p. 8

AMÉNAGEMENT p. 10

MISE EN ŒUVRE p. 12

ACTIONS CONCRÈTES DÉJÀ LANCÉES p. 14

LES PORTS

DES ACTEURS ÉCONOMIQUES AUX MULTIPLES ATOUTS

Avec la stratégie de relance portuaire, l'État affirme son ambition de **donner à la France une place de premier rang dans le commerce international** comme point d'entrée ou hub de l'Europe et de **contribuer au développement industriel et économique du pays.**

Après une période d'instabilité, liée à la mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008, la fiabilité des places portuaires françaises est retrouvée. Les grands ports maritimes ont, aujourd'hui, les moyens d'être compétitifs vis-à-vis des autres ports leaders européens. Ils ont gagné en productivité et donnent aujourd'hui une meilleure image auprès des armateurs. Les trafics conteneurisés sont en hausse avec une croissance annuelle de 5% en 2012.

Plus que jamais, les ports doivent être des acteurs économiques qui sortent des limites de leur territoire : hinterland, coopération dans des structures de façade ou d'axe...

Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, **les ports français sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Ils ont vocation à accueillir les activités essentielles à la croissance** dans le secteur logistique ou contribuant au développement industriel, notamment dans le secteur énergétique ou relevant des filières industrielles d'avenir. Avec cette stratégie de relance portuaire, l'État s'engage également dans une démarche de facilitation de toute nature : technique, juridique, institutionnelle...

Cette stratégie de relance portuaire ne s'applique pas dans son ensemble aux ports d'outre-mer car leurs enjeux sont spécifiques et appellent des réponses adaptées au contexte local.

2008

Réforme portuaire

2013

Stratégie de relance portuaire

360 millions

La France est la 5^e puissance portuaire européenne, avec plus de 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers.

11 millions

Son espace maritime est le 2^e au monde derrière celui des États-Unis, avec 11 millions de km².

35 000

Le foncier des grands ports maritimes (GPM) est estimé à 35 000 ha.

5^e et 6^e

Marseille et Le Havre sont placés aux 5^e et 6^e rangs européens en volume total de marchandises traitées. Marseille est le 3^e port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^e port de conteneurs en Europe et le port de Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe.

+ de 300 000

L'ensemble de l'activité maritime (flotte, ports, pêche, industrie navale, État, recherche, etc.), en dehors du tourisme littoral, génère plus de 300 000 emplois directs dans les bassins locaux.

40 000

Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40 000 personnes.

90 000

Les activités industrielles emploient dans les ports plus de 90 000 personnes.

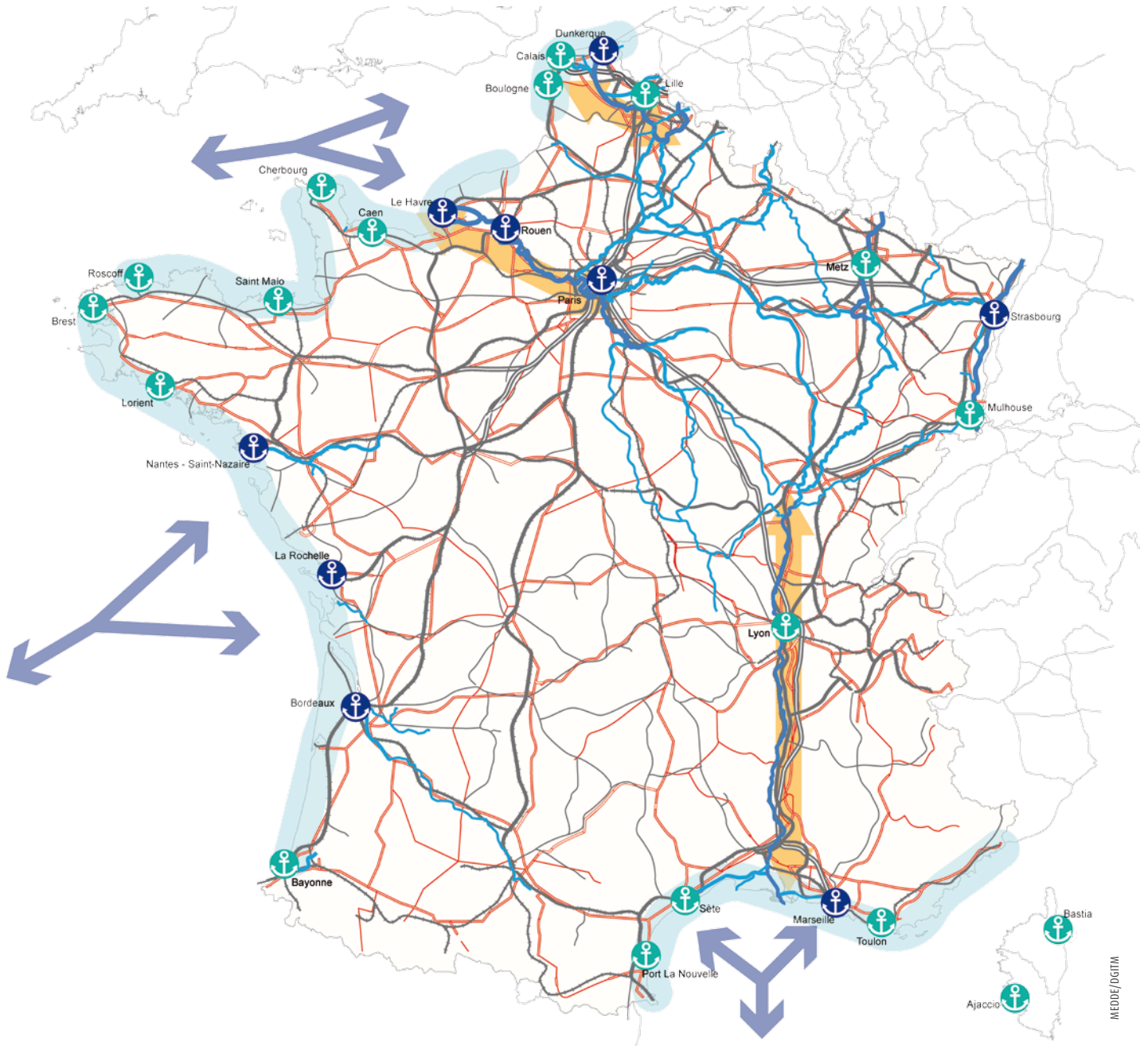
100 000

Marseille, le Havre et Dunkerque gèrent près de 100 000 emplois directs, indirects et induits.

4^e

Haropa, groupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, est le 4^e ensemble portuaire européen et constitue la première mise en œuvre d'une coopération des ports français sur un axe de premier plan.

AMBITION DE LA STRATÉGIE DE RELANCE PORTUAIRE



- Flux de transport maritime de marchandises passant par les ports français
- Coopération par axe
- Secteur de coopération par façade
- Grands ports maritimes et ports autonomes
- Autres ports maritimes et fluviaux

- Voie navigable à grand gabarit
- Autre voie du réseau magistral
- Autre voie navigable

- LGV
- Réseau orienté fret (ROF)
- Réseau non électrifié
- Réseau électrifié
- Réseau autoroutier ou assimilé
- Autre réseau routier national

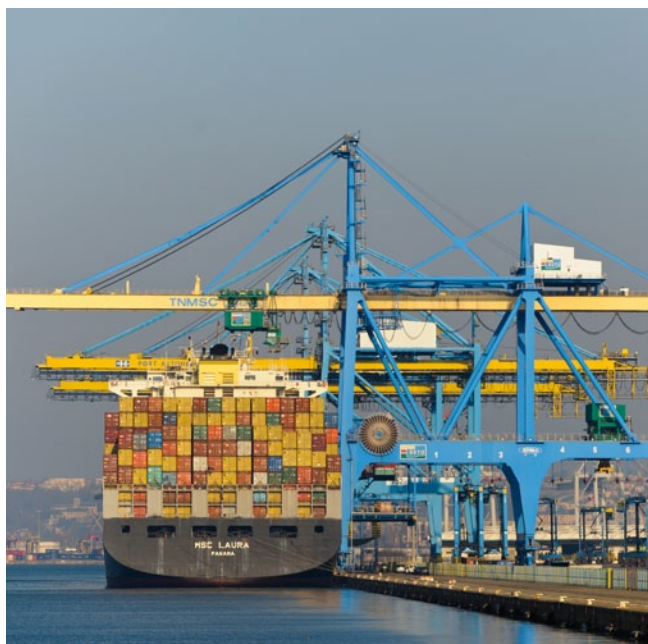
MEDDE/DCRIM

LOGISTIQUE

Pour renforcer leur attractivité et fidéliser les opérateurs et les clients, les ports français doivent devenir des « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres, sur un hinterland projeté à l'échelle européenne.

Ils ont vocation à se positionner comme des acteurs coordonnateurs démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées, économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés.





Objectifs

- + **Proposer** et mettre en place des offres de transport fiables et compétitives
- + **Rendre** les modes massifiés plus compétitifs et développer le report modal
- + **Fluidifier** le passage portuaire des marchandises
- + **Conquérir** des parts de marché par la connaissance des hinterlands cibles

Actions prioritaires

► Passer de gestionnaire d'infrastructures à architecte de solutions logistiques

Positionnés comme « architectes », les ports deviennent des maîtres d'œuvre de solutions logistiques maritimes et terrestres. Pour répondre aux besoins des clients et des opérateurs de la place, ils conçoivent avec les différentes parties prenantes des solutions logistiques et fixent des objectifs de performance.

Ils peuvent s'associer pour utiliser au mieux le maillage du système portuaire français et proposer les solutions logistiques terrestres et/ou maritimes globales pertinentes.

La coopération entre les ports couvre aussi la prospection, l'échange d'informations, y compris commerciales, n'affectant pas la concurrence entre ports, la mutualisation de moyens, voire la mise en place de partenariats formels.

Ceci implique :

- **pour l'État, d'intégrer la modernisation et la fiabilisation des dessertes des ports dans les projets stratégiques de RFF et de VNF.**

L'État veille à l'intégration, dans les projets stratégiques de RFF et de VNF, de la fiabilisation et de la modernisation des dessertes ferroviaires et fluviales des ports, lesquelles ont un rôle clé pour répondre à l'objectif de développement des modes massifiés ;

- **pour les ports, de réserver des capacités de sillons répondant aux besoins spécifiques de leurs clients pour le fret ferroviaire sur les axes logistiques stratégiques.**

Les ports définissent le plus précisément leurs axes logistiques stratégiques. En tant que candidats autorisés, ils négocient avec RFF les capacités supplémentaires de fret dont ils ont besoin ;

- **pour l'État et les ports, de concevoir et de mettre en place des procédures simplifiées.**

L'État et les ports travaillent en synergie sur l'identification, la conception et la mise en œuvre opérationnelle de procédures administratives simplifiées qui prennent en compte les attentes des clients et les pratiques comparées des autres ports européens ;

- **pour l'État et les ports, de faciliter l'accès aux outils portuaires à tous les utilisateurs.**

L'État veille à la fiabilité et à la performance du réseau informatique portuaire dans son ensemble. Les ports pilotent le développement de services informatiques adaptés aux besoins des différents utilisateurs. Ils s'assurent que les informations contenues dans les outils sont accessibles à tous les acteurs des places portuaires.

INDUSTRIE

Les zones portuaires sont de véritables pierres angulaires du développement industriel du pays. Les ports français confortent leur vocation à être des lieux d'implantation privilégiés d'activités industrielles et économiques génératrices de trafics maritimes.

L'offre d'espaces fonciers adaptés à l'évolution des besoins de l'industrie est au cœur de leur stratégie pour consolider leur position et contribuer à la vitalité du tissu industriel national.





Objectifs

- + **Disposer** d'un plan d'actions prospectif pour l'accueil et le développement des activités industrielles génératrices de trafic maritime
- + **Mettre en place** des processus compétitifs pour l'implantation de nouvelles industries dans les espaces portuaires

Actions prioritaires

➤ Intégrer le système portuaire dans les filières industrielles

L'État et les ports sont parties prenantes des réflexions stratégiques sur les filières d'avenir pouvant se situer dans les zones portuaires et/ou générer du trafic maritime, à l'instar des énergies vertes ou de l'éco-industrie.

Pour ce faire, les ports peuvent notamment s'appuyer sur des partenariats avec les milieux universitaires, des organismes spécialisés en recherche et développement et les pôles de compétitivité pour faire bénéficier les clients industriels d'un tissu local innovant.

Le cœur de cette stratégie est la capacité des ports à offrir des espaces fonciers attractifs pour les entreprises à la recherche de sites adaptés.

➤ Réduire les délais de traitement des procédures d'instruction et des demandes d'implantation

L'État veille à tout mettre en œuvre pour réduire les délais de traitement des demandes d'implantation.

Lorsque c'est possible, les ports anticipent les démarches d'accueil d'une activité pour réduire les temps d'instruction des demandes.

➤ Se mettre en capacité d'accompagner le développement d'activités industrielles

Les ports définissent les zones portuaires pour accueillir des industries. En amont des actions visant à attirer de nouvelles industries, les ports réalisent un état des lieux de leurs espaces en précisant les espaces à contraintes environnementales ainsi que les incompatibilités industrielles en matière de risques technologiques.

Les ports sont ainsi en mesure de déterminer plus précisément et plus tôt la faisabilité d'un projet d'implantation d'une industrie et de réduire la durée de réalisation de l'étude d'impacts.

➤ Analyser les réglementations en vigueur pour mieux conseiller les industries souhaitant s'implanter

Pour faciliter l'implantation d'industries dans leurs zones portuaires, les ports sont investis auprès des clients susceptibles de s'y implanter d'un rôle de conseil et d'expertise sur les réglementations en vigueur en France en matière d'aménagement et d'environnement.

AMÉNAGEMENT

Les ports français sont investis d'un nouveau rôle fondé sur une approche intégrée d'aménageur et de gestionnaire de leurs espaces dans toutes leurs composantes : industrialo-portuaires, logistiques, naturelles, urbaines, en liaison avec les territoires sur lesquels ils s'adosent.

Ils ont des responsabilités spécifiques vis-à-vis de leurs espaces naturels, qu'ils exercent le plus souvent en partenariat, et veillent à intégrer ce sujet le plus en amont possible de leur stratégie d'aménagement.





Objectifs

- + **Disposer**, pour chaque port, de plans d'aménagement d'ensemble des espaces portuaires s'inscrivant dans une démarche prospective et partagée par les différentes parties prenantes
- + **Conforter** le positionnement des ports français dans leur rôle d'aménageur et de gestionnaire intégré des espaces logistiques, industriels et naturels
- + **Optimiser** la valorisation financière et patrimoniale des actifs fonciers des ports

Actions prioritaires

➤ Disposer d'une vision à long terme des enjeux d'aménagement pour chaque port

Les ports proposent une vision à long terme de l'aménagement de leurs espaces portuaires en intégrant des éléments de prospective sur l'évolution des activités industrielles et économiques.

➤ Élaborer en partenariat avec les collectivités locales un plan d'aménagement pour chaque port

En concertation avec les différentes parties prenantes, les ports élaborent un plan d'aménagement à long-terme de leurs espaces. Ils décrivent l'utilisation actuelle des différents espaces portuaires et les différents scénarios d'aménagement envisagés à moyen et long termes. Le plan d'aménagement intègre un schéma d'ensemble de la gestion et de la valorisation des espaces sensibles du domaine portuaire ; il traite aussi de l'interface avec la ville.

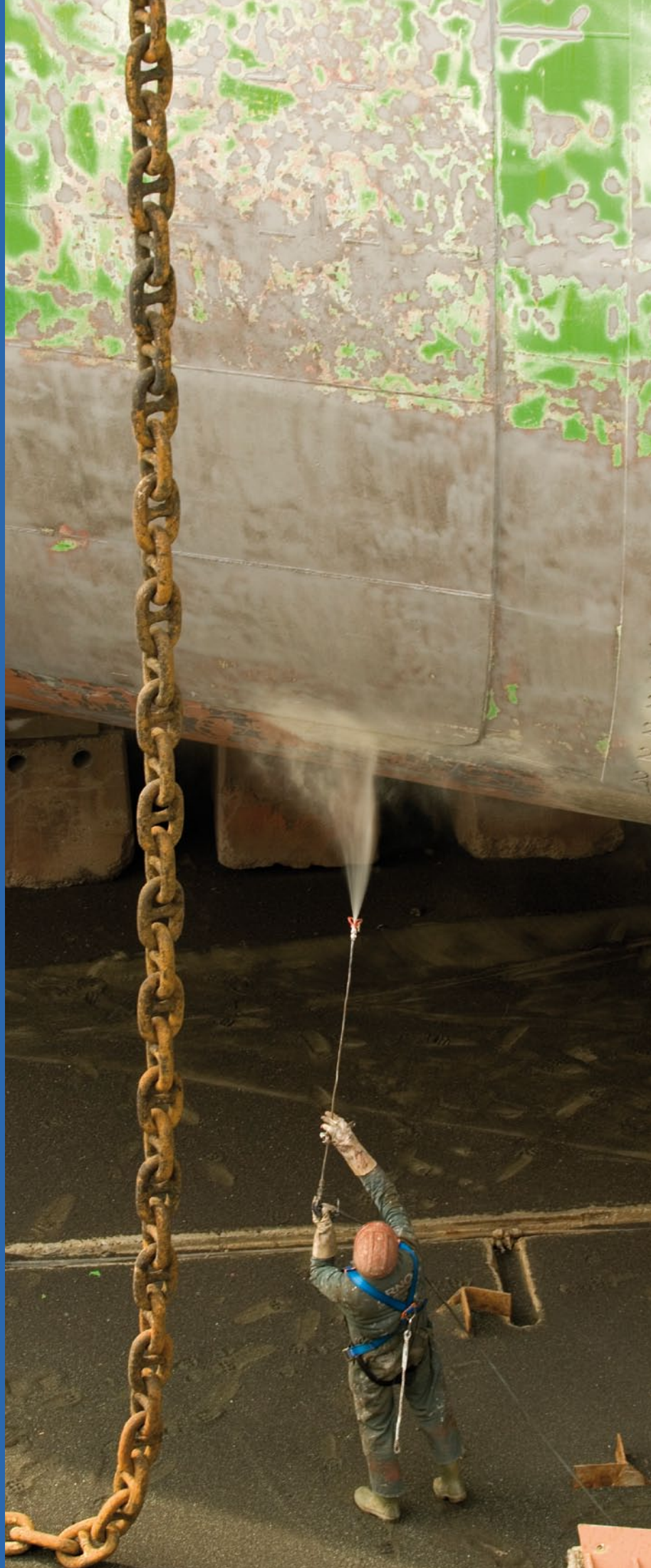
➤ Identifier les leviers de facilitation de réalisation des projets d'aménagement dans le respect d'un développement durable

Les ports et l'État identifient les blocages et ralentissements dans les procédures d'aménagement, en prenant en compte les enjeux économiques, écologiques et sociaux associés. L'ensemble des leviers de facilitation de réalisation de projets d'aménagement est partagé avec les parties prenantes qui sont responsabilisées sur la réalisation des actions.

➤ Être gestionnaire des espaces aménagés et naturels

Les ports se positionnent comme des gestionnaires d'espaces qu'ils ont sous leur responsabilité. Sur chacun de ces espaces, les ports agissent en tant que maître d'ouvrage, en se coordonnant avec les autres parties prenantes.

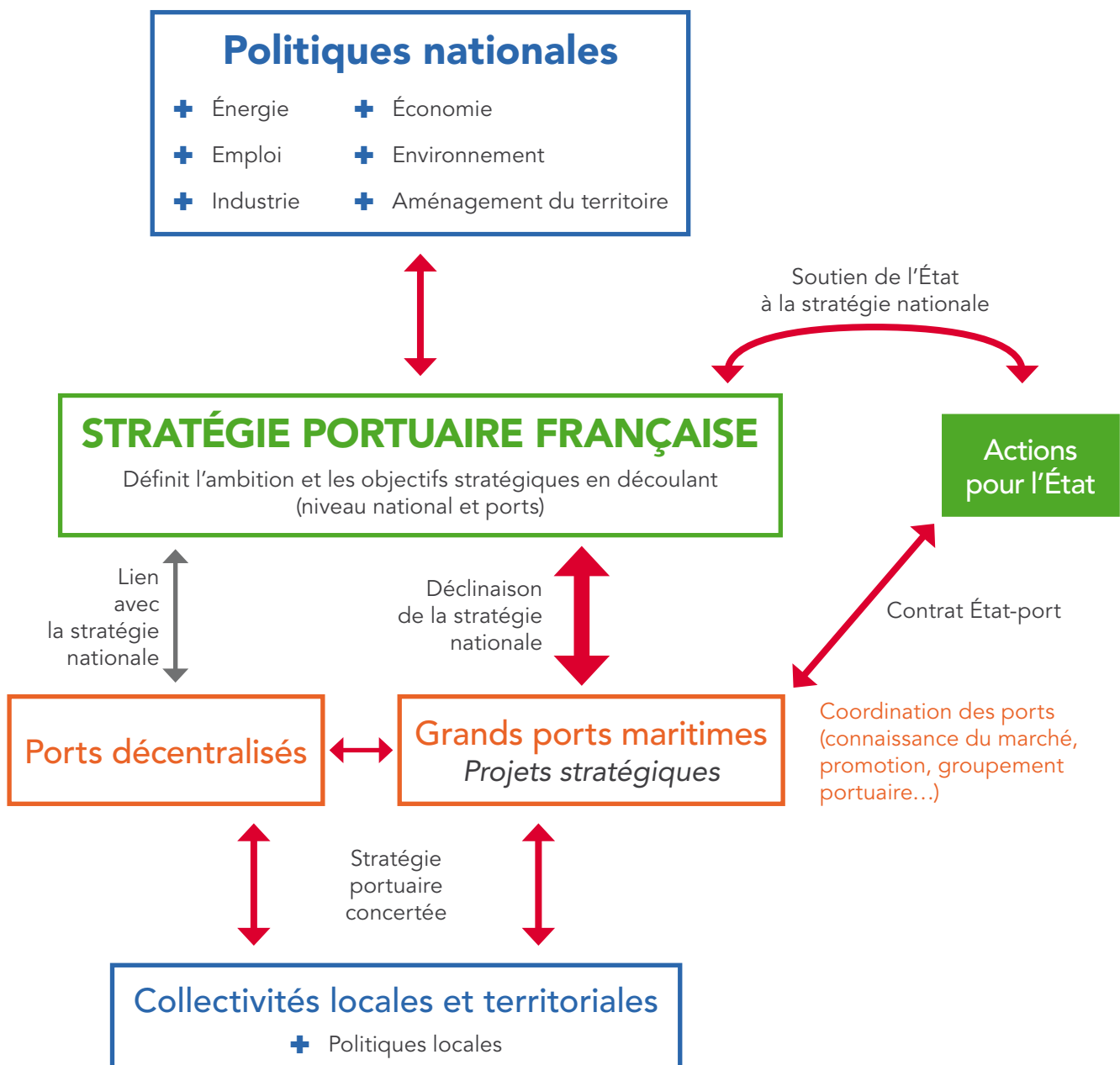
MISE EN ŒUVRE



Mobiliser les hommes et les moyens

- Attirer, développer et valoriser les talents
- Promouvoir le dialogue social et renforcer la sécurité des personnes pour une meilleure fiabilité des places portuaires
- Valoriser les engagements des ports en matière de sûreté
- Concentrer les investissements sur des projets générateurs de croissance, d'emplois et d'innovations pour les ports
- Renforcer l'influence du système portuaire français au sein des instances européennes
- Valoriser l'image de marque des ports français

Articuler la stratégie de relance portuaire avec les politiques nationales et locales



ACTIONS CONCRÈTES DÉJÀ LANCÉES

Logistique

- **Développer la coopération par façade et par axe entre les grands ports maritimes, les ports décentralisés et les ports intérieurs**

Dans le Nord-Pas-de-Calais, le GPM de Dunkerque et les collectivités locales signent une convention pour renforcer la coopération entre les ports de la côte d'Opale autour du projet GNL.

Sur l'axe Seine, Haropa intègre les ports maritimes décentralisés de Caen et Cherbourg et associe les ports intérieurs de Lyon, Strasbourg et Nogent-sur-Seine en tant que partenaires.

Sur la façade atlantique, le GPM de La Rochelle étend son opérateur ferroviaire de proximité (OFF) au GPM de Nantes-Saint-Nazaire.

- **Promouvoir la contractualisation d'accords-cadres entre les grands ports maritimes et RFF**

Haropa et RFF signent un accord-cadre pour garantir un nombre de sillons et une qualité de service pour le fret sur l'axe Le Havre-Paris.

Le GPM de Marseille et RFF signent un accord-cadre pour garantir un nombre de sillons et une qualité de service pour le fret sur la rive droite du Rhône.

- **Améliorer les dessertes multimodales**

L'État est attentif à l'amélioration des dessertes tous modes de l'hinterland des ports à l'exemple de la liaison Paris-Le Havre (par l'itinéraire Serqueux-Gisors).

- **Mettre en place une offre logistique de 80 km entre Lille, Douges et Dunkerque**

Le GPM de Dunkerque propose de mettre en place une liaison constituée de navettes fluviales entre trois plates-formes. Il s'agit de créer une continuité de service portuaire entre les trois plates-formes, offrant aux clients une incitation forte au report modal en faveur du mode fluvial. Le GPM de Dunkerque envisage de mettre en œuvre ce projet en partenariat avec la communauté urbaine de Dunkerque et la région, avec un objectif de capacité annuel de 15 000 EVP et une cadence de deux rotations hebdomadaires.

- **Alléger les charges liées à la perception de la TVA**

L'État met en place un groupe de travail avec les douanes, les ports, l'aviation civile, les transitaires et les chargeurs pour examiner les mesures de nature à simplifier le régime applicable aux importateurs. À ce titre, la mise en œuvre de l'auto-liquidation sera examinée.

➤ Dématérialiser à travers le guichet unique, AP+ et la perception des droits de douanes

L'État et les ports déploient le guichet unique portuaire en s'appuyant sur les systèmes d'information existant dans les ports.

Les ports déploient des systèmes dématérialisés de suivi de la marchandise, en mutualisent l'accès le long des axes et l'ouvrent aux utilisateurs de transport.

L'État entreprend un travail de rationalisation et de dématérialisation de la perception des droits de port.

➤ Diffuser des documents de communication dans les missions économiques de nos ambassades à l'étranger

Un document de promotion des ports français et de la stratégie portuaire sera élaboré à destination des missions économiques.

Industrie

➤ Améliorer des processus d'implantations industrielles et logistiques dans les ports maritimes à des fins d'industrialisation

L'État a missionné le Conseil général de l'environnement et du développement durable et le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies pour, à partir d'un état des lieux des principaux paramètres à prendre en compte dans la mise en œuvre des projets de développement portuaire, faire des propositions de réglementations, de procédures et d'organisation pour faciliter la mobilisation du foncier pour y développer des activités logistiques et industrielles.

➤ Élaborer un plan énergie et déchets et effectuer des démarches d'insertion pour les quartiers voisins au port autonome de Strasbourg

Le port autonome de Strasbourg engage des travaux sur les réseaux énergie et chaleur du port pour développer un réseau de chaleur.

Les démarches d'insertion visent à améliorer l'image du port (acceptabilité des activités industrielles) et à mettre en valeur le potentiel de création d'emplois de la place portuaire.

La gestion prévisionnelle permet au port d'anticiper les besoins et d'orienter les recherches en matière d'emploi.

➤ Développer le refit de yachts dans le grand port maritime de Bordeaux

Le GPM de Bordeaux développe de nouvelles activités industrielles utilisant les installations du port, telles que le démantèlement de navires et le refit de yachts dans les quatre dispositifs d'assèchement.

Aménagement

➤ Aménager une nouvelle zone logistique à Achères

À la demande de l'État, Ports de Paris poursuit les études du projet de plate-forme portuaire multimodale (fleuve, rail et route), Port Seine-Métropole, en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique, pour aménager une nouvelle zone logistique à la confluence de la Seine et de l'Oise.

➤ Élaborer un schéma directeur du patrimoine naturel

Dans le cadre d'une démarche menée de manière concertée, les ports élaborent un outil d'aménagement du territoire portuaire pour identifier des corridors écologiques et des nœuds de biodiversité (trames vertes et bleues), faciliter l'interaction entre la ville et le port et traduire les objectifs du port en matière de développement durable avant de les décliner dans des actions concrètes, à l'image des schémas réalisés à Dunkerque, à Marseille et conjointement par Le Havre et Rouen.

➤ Promouvoir un aménagement durable au sein des GPM

Profiter de la révision des projets stratégiques des GPM pour renforcer, de manière concertée, la démarche actuelle de gestion équilibrée et durable des espaces portuaires, en développant les partenariats nécessaires pour gérer sur le long terme les espaces naturels.

Retrouvez la stratégie nationale de relance portuaire
dans sa version complète sur le site
www.developpement-durable.gouv.fr
à compter de la fin mai 2013

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
92 055 La Défense cedex
Tél. 33 (0)1 40 81 21 22

