

avril 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°30

www.debatpublic-pln2015.org



Cluster maritime Français



» Introduction

Le Cluster maritime Français (CMF), rassemblant environ 300 fédérations professionnelles, sociétés et entités actives dans le secteur maritime (armateurs, ports, pêcheurs, industriels, pôle de compétitivité mer, la Marine nationale, recherche scientifique, nautisme, construction navale, services, ...) a pour objectif la promotion de l'économie maritime française de qualité et écologiquement responsable, le développement de synergies efficaces et des solidarités maritimes, et enfin l'émergence d'une véritable « Place maritime française ». Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle répond pleinement à ces objectifs.

CONTACT >

Cluster maritime Français - Association régie par la loi 1901

47, rue de Monceau – 75008 Paris

Tél : 01 42 25 00 48

Email : contact@cluster-maritime.fr

Site Internet : www.cluster-maritime.fr

L'importance du fait maritime

Les régions côtières, situées à moins de 80 km de la mer, accueillent les deux tiers de la population mondiale.

Le transport maritime est un vecteur essentiel du commerce international : environ 90 % du commerce mondial est transporté par voie maritime. *Source : Organisation maritime internationale*

L'Europe maritime et la France

L'Europe, péninsule, est un continent orienté vers la mer

Le littoral de l'Union européenne (UE) s'étend sur 68 000 km, soit trois fois plus que celui des États-Unis.

Près de la moitié de la population de l'Union vit à moins de 50 km de la mer.

Les régions maritimes génèrent plus de 40 % du PIB de l'Europe.

Une industrie maritime européenne compétitive

L'Union européenne représente la première puissance économique maritime mondiale. Elle est particulièrement présente dans le transport maritime, les techniques de construction navale et offshore, le tourisme côtier, la production d'énergie en mer.

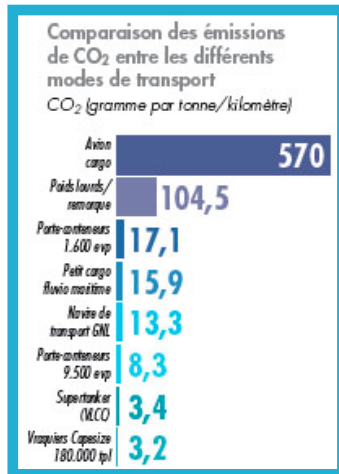
Près de 90 % du commerce extérieur de l'UE et plus de 40 % de son commerce intérieur sont transportés par mer.

L'UE représente 40% de la flotte mondiale et domine incontestablement les échanges maritimes. *Source: Commission européenne*

La construction navale et offshore, à la pointe de la technologie, reste orientée sur la conception et production d'unités à forte valeur ajoutée

Croissance bleue

De décembre 2010 à août 2012, la Commission européenne a travaillé sur le rapport «Blue Growth» (croissance bleue) pour identifier les leviers permettant le développement de «l'économie bleue». D'après cette étude, 5,4 millions de personnes travaillent dans le secteur maritime européen et produisent une valeur ajoutée de 495 milliards d'euros. Elles seront 7 millions à l'horizon 2020.



>> Le transport maritime : une solution pour l'environnement et le développement durable

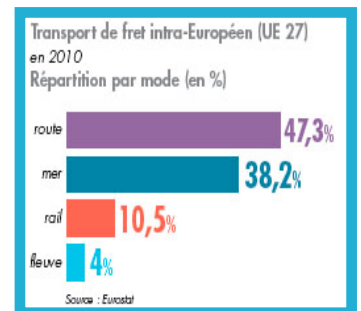
Le transport maritime est de loin le plus respectueux de l'environnement à la tonne de marchandise transportée. Selon le navire, il émet 5 à 30 fois moins de CO₂ que le transport routier et jusqu'à 100 fois moins que le transport aérien.

À titre d'exemple, le transport d'un conteneur entre Marseille et Lyon par camion émet autant de CO₂ que son déplacement par navire depuis Dakar au Sénégal jusqu'à Marseille, alors que la distance est 15 fois plus courte !

>> Le transport maritime : une alternative au "tout routier"

Le transport maritime à courte distance (TMCD) et les Autoroutes de la mer offrent des solutions – crédibles et durables – au "tout terrestre", et en particulier au "tout route", déjà inexorablement menacé de saturation et de congestion sur un certain nombre de grands axes de circulation en Europe et en France. Le TMCD assure déjà 40 % des échanges intra-européens de marchandises. *Source:BP2S*

Cette alternative du maritime est promue dans le cadre de la contribution du monde maritime aux suites du "Grenelle de l'environnement" pour atteindre les objectifs du report modal.



La logistique maritime

De nos jours, 90 % des échanges mondiaux sont acheminés par voie maritime. Ces flux de marchandises transitent via les ports, passage obligé pour toute expédition. Ces ports sont désormais bien plus que des points de passage ; ils fournissent une valeur ajoutée réelle et recherchée comme la transformation de certains produits, des méthodes pointues d'emballage, ...

La logistique d'approvisionnement (transport de matières premières généralement en vrac) représente deux tiers des flux maritimes et la logistique de distribution (produits manufacturés souvent transportés en conteneur) représente le tiers restant. *Source:BP2S*

Les entreprises françaises ont recours de plus en plus systématiquement aux prestataires logistiques qui fournissent une offre intégrée et complète.

En 2010, 37 % du transport intra-européen (UE 27) a été assuré par le mode maritime. Le transport maritime à courte distance (TMCD), ou cabotage maritime euro-méditerranéen représente environ 70 % de l'activité des ports français. *Source:BP2S*



Les armateurs français

Une flotte jeune, une offre complète et diversifiée

Emplois français directs des compagnies maritimes

- 16 000 navigants
- 6 000 sédentaires

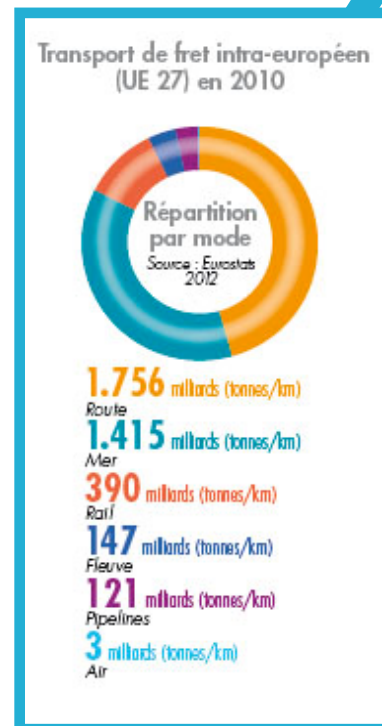
En 2012, l'armement français compte une centaine de compagnies qui opèrent 900 navires dont 581 sous pavillon français.

Un atout important de l'armement français : avec une moyenne d'âge de 8 ans, sa flotte est une des plus jeunes et diversifiées au monde. Les armateurs français interviennent dans toutes les filières : transport de marchandises, transport de passagers, recherche océanographique, transport de matériel roulant, activités et services offshore, assistance et sauvetage...

Moderne et réactive, la flotte française est ainsi capable de s'adapter au marché dans les meilleures conditions. Soucieux de l'environnement et de la sécurité, les armateurs français se mobilisent pour améliorer sans cesse les conditions d'exploitation de leurs navires.

Ils bénéficient de personnels navigants d'encadrement correctement formés.

Du cabotage au long cours, partout dans le monde, tout peut être transporté par les armateurs de France.



Le saviez-vous ?

- 1 000 camions par heure rentrent dans le territoire français juste pour le traverser...
- Le maritime c'est 2 à 4 % d'émission de CO₂ pour plus de 90% de marchandises transportées par voie maritime.
- On ne peut imputer que 0,8% des émissions de CO₂ au transport maritime domestique français.
- En France, c'est plus de 10 % de la population active qui sont clairement concernés par les activités maritimes.
- Le transport maritime, c'est 1 tonne de marchandises par être humain et par an sur 7 500 km.
- La flotte de commerce française se classe toujours au super-top mondial de la qualité et de la sécurité (classement PSC).

- De 2015 à 2021, il se construira en Europe de 8 à 9 GW d'éoliennes offshore par an. Cela représente pendant la phase de construction 10 machines par jour, dimanche compris !
- Un navire de commerce touche un port français toutes les six minutes.
- A terme, l'implantation de Port 2000 (Le Havre) aura généré 10 000 emplois supplémentaires, directs ou indirects...
- Anvers est le premier port desservant la région lyonnaise. Près de 70 % des conteneurs à destination de la France arrivent par des ports étrangers !

Port-La Nouvelle sur la place maritime française

Les caractéristiques nautiques actuelles réduites (tirant d'eau de 8m et longueur de navire de 145 mètres) et les espaces à terre réduits ne permettent plus à Port-La Nouvelle de répondre de manière satisfaisante aux contextes actuels et surtout futur du transport maritime méditerranéen. Des changements dans l'évolution de la flotte des navires de commerce évoluant en Méditerranée interviennent (pour exemple la moyenne d'âge de la flotte française est de 8 ans ; cf. § ci avant) et on observe aujourd'hui un renouvellement accéléré et important de la flotte vers des navires du type de ceux retenus pour le projet de Port-La Nouvelle en raison de l'évolution récente des normes liées à l'environnement (moteur propres) et à la sécurité (obligation des doubles coques) et surtout des coûts d'exploitation : ces navires de type Handymax consomment moins (plusieurs dizaines de % selon les trafics), vont plus vite de quelques nœuds selon les trafics (et donc assurent des rotations plus rapides) pour des tonnages transportés plus élevés.



Le projet de Port-La Nouvelle dont l'objectif premier est de recevoir les trafics vrac (liquides, solides ou conventionnels) s'inscrit dans une stratégie de développement portuaire de la région Languedoc-Roussillon. La complémentarité de ce port agrandi avec notamment le port multimodal et polyvalent de Sète fera que la région Languedoc-Roussillon trouvera son rang sur la place maritime française pour répondre à l'évolution croissante du transport maritime en Méditerranée. Sous réserve naturellement qu'une véritable coordination soit assurée entre ces deux ports du Sud France en misant sur les atouts de chacun d'entre eux. Port-La Nouvelle sera ainsi confortée, aux côtés de Sète, comme l'un des deux battants de la porte d'entrée des régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Centre en permettant l'accueil de la flotte actuelle et future en Méditerranée.

Port-La Nouvelle : un port qui s'inscrit dans une démarche de développement durable.

En développant un projet permettant d'accueillir la flotte de navires qui tend à se développer dans les prochaines années mais sans vouloir accueillir les plus gros navires qui existent déjà, Port-La Nouvelle est un projet aux ambitions mesurées pour les 30 à 50 années à venir. En favorisant la multimodalité des transports par l'amélioration des conditions de connexions au réseau ferroviaire et l'aménagement d'un parc logistique embranché fer et en lien direct avec le port, le projet s'inscrit pleinement dans les politiques nationales de report modal dans lequel le transport maritime trouve toute sa place.

Les problématiques environnementales liées à l'agrandissement du port ont d'autre part été anticipées par la région Languedoc-Roussillon. Certes, le projet aura certainement des effets sur l'environnement mais en contrepartie la région a déjà créé en 2009 une réserve naturelle régionale préservant 800 ha de zone naturelle alors que le projet portuaire ne représente que 100 à 150 ha. De plus les études que compte mener la Région, si le projet est poursuivi à la suite du débat public montre la réelle volonté de limiter les effets du projet sur l'environnement conciliant ainsi développement économique et préservation de l'environnement.

Port-La Nouvelle : un projet créateur d'emploi

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle est un projet qui permettra le développement d'activités et donc d'emplois en lien avec le transport maritime. Toutes les extensions maritimes ont été fortement créatrices d'emplois. Par exemple le projet Port 2000 au Havre aura créé près de 10 000 emplois directs ou indirects.

Certaines filières d'avenir pourraient être intéressées par ce port agrandi notamment celles liées aux énergies marines renouvelables comme par exemple l'éolien offshore qui constitue un vaste marché en plein développement. Par exemple dans le cadre de la construction et la maintenance du parc éolien des Deux côtes ce sont près de 2 000 emplois qui sont envisagés.

Conclusion

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle s'intègre parfaitement à nos yeux dans le développement d'une économie durable de la mer reposant sur un réseau de ports de dimension internationale mais raisonnablement conçus ou aménagés.

En s'adaptant à l'évolution du contexte du transport maritime tout en étant respectueux du territoire dans lequel il s'insère, ce projet, créateur d'emplois, s'efforce de concilier la protection de l'environnement, l'efficacité économique et la justice sociale.

Port-La Nouvelle a son rôle à jouer sur la place maritime française et il paraît important de favoriser la bonne émergence d'un tel projet.