

# Stratégie portuaire nationale : quatre ambitions pour 16 objectifs stratégiques et 16 actions



[2 février 2021](#) [Hervé Deiss](#)

**Le Cimer du 22 janvier a validé la stratégie portuaire nationale. Le document détaillé de cette stratégie nouvelle met en place quatre ambitions qui se déclinent en 16 objectifs stratégiques et 16 actions immédiates.**

Dans son intervention lors du Cimer. Du 22 janvier au Havre, le [premier Ministre](#) a souligné la volonté du gouvernement de mettre sur pied la Stratégie portuaire nationale (SPN). Elle doit notamment donner les grandes lignes pour les ports français.

La Stratégie portuaire nationale se divise en quatre ambitions majeures. Chacune de ces ambitions se décline en objectifs stratégiques. La SPN détaille 16 objectifs stratégiques. Les quatre ambitions sont :

- Les ports maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- Les ports, acteurs du développement économique ;
- Les ports, accélérateur de la transition écologique ;
- Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

Pour vous donner une image plus complète des différents éléments de cette stratégie, nous avons tenté de détailler les **objectifs stratégiques** rattachés à chaque ambition. Nous vous donnons ensuite les 16 actions qui seront menées à court terme. Certaines actions ont d'ores et déjà démarrées en 2020.



**Jean Castex, premier Ministre, lors du Cimer 2021 au Havre. © Hervé Deiss**

## Première ambition: performance logistique

La première ambition vise à intégrer les ports dans la performance des chaînes logistiques. Cette ambition se décline en quatre objectifs stratégiques :

Le premier objectif doit prendre en compte les mutations économiques. Les baisses des trafics d'hydrocarbures et du charbon avec la fermeture des centrales thermiques doivent amener les ports à trouver de nouveaux relais de croissance. Le gouvernement appelle à miser sur des trafics liés à la **transition écologique**.

Le deuxième objectif de cette ambition doit permettre d'**optimiser la compétitivité** des prix et hors des prix des ports français. Il est prévu pour cela d'évaluer les ports français « pour mesurer le chemin à parcourir afin de redonner confiance à leurs clients et regagner des parts de marché sur leurs concurrents européens », indique le document.

Le troisième objectif doit assurer la **fluidité des opérations physiques et numériques** par la mise en place d'un point de contact unique aux frontières dans les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille. Ce point sera chargé de collecter l'ensemble des données nécessaires aux flux et de les transmettre aux autorités publiques concernées.

Enfin, le dernier objectif stratégique de cette première ambition tend à doter les **ports** d'une politique commerciale et marketing commune par façade. Les axes prioritaires de cette politique seront définis en lien avec Business France.

## Deuxième ambition: placer les ports dans le développement industriel

La seconde ambition de la Stratégie portuaire nationale place les ports au cœur du développement économique. Elle doit se faire au travers de trois objectifs stratégiques.

Le premier de ces objectifs doit permettre de développer les **implantations** de nouvelles activités dans les circonscriptions portuaires. Le gouvernement veut, dans ce cadre, inciter les ports à confirmer leur rôle de port entrepreneur en leur donnant des moyens de développer leurs ressources hors trafics. Le deuxième objectif stratégique de cette ambition entend articuler l'**emploi en lien avec la formation** dans la filière. Pour cela, le gouvernement veut faire un recensement des besoins en emploi et en qualification. Des partenariats avec les lycées et universités doivent se mettre en place pour répondre à la demande. Le troisième objectif stratégique de cette ambition de développement économique sera de développer l'**hinterland portuaire** par des modes de transport massifié pour réduire l'impact environnemental des chaînes logistiques. Cet objectif vise notamment au développement des « plates-formes multimodales performantes », indique le document. Une action qui sera menée en cohérence avec la stratégie de développement du **fret ferroviaire**.

## Troisième ambition: la transition écologique

La troisième ambition doit placer les ports dans la stratégie de transition écologique du pays. Cette ambition qui reprend le verdissement des ports prévu dans le plan de relance se décline en quatre objectifs stratégiques.

Le premier de ces objectifs doit permettre aux ports d'assurer une production et la fourniture en énergies propres pour approvisionner les navires en carburants alternatifs. Le **GNL** pour le soutage et le **branchement électrique à quai** se développent dans certains ports. Le gouvernement souhaite une accélération de la transition énergétique et une diversification de l'offre en énergies propres dans les ports. Il demande aussi que les ports intègrent l'économie circulaire dans leur développement et la production d'hydrogène pour les besoins industriels et de transport.

Le deuxième objectif de cette ambition doit valoriser les **chaînes logistiques** vertueuses transitant par les ports français. La vertu des chaînes logistiques s'entend, dans ce cadre, sur la décarbonation. « La conception et le déploiement d'outils valorisant la performance des chaînes logistiques passant par les ports français pourraient

concourir à la reconquête de part de marché en incitant les donneurs d'ordre à faire passer davantage de leur flux par les ports français », continue la Stratégie portuaire nationale.

Le troisième objectif stratégique de cette ambition de placer les ports au cœur de la transition écologique doit permettre aux ports de se doter des moyens pour attirer dans leur circonscription les entreprises innovantes dans le domaine de la **transition écologique**. Le gouvernement demande donc aux GPM de prévoir dans leur prochain projet stratégique une mesure de valorisation « plus ambitieuses de leur domaine ». Pour sa part, les autorités s'engagent en retour à mettre en place une simplification des modalités de paiement de la TVA et en allégeant les charges de trésorerie pesant sur les entreprises importatrices.

Le quatrième objectif stratégique tend à assurer une meilleure **protection de la biodiversité** par la généralisation des schémas directeurs de gestion de la biodiversité et du patrimoine naturel. Le gouvernement appelle à travailler avec les universités et les associations environnementales.

Enfin, dernier objectif stratégique de cette ambition, le renforcement des mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Chaque port devra élaborer un plan de transition écologique et définir une trajectoire pour atteindre une **neutralité carbone**.

## **Quatrième ambition: la transition numérique**

Dernière ambition affichée du gouvernement pour la Stratégie portuaire nationale, le gouvernement veut inscrire les ports dans l'innovation et la transition numérique. Pour ce faire, il a déterminé quatre objectifs stratégiques.

Le premier doit accompagner l'émergence de **solutions digitales** par le biais d'une plate-forme numérique. L'interopérabilité des systèmes d'information devient, dans un futur proche une nécessité pour les opérateurs logistiques. Le gouvernement souhaite que les ports soient des catalyseurs en la matière. Il appelle à la création d'un CCS (Cargo Community System) unique face à ses concurrents étrangers. La première étape sera de rendre les deux CCS français (S)One pour Soget et CI5 pour MGI) interopérables. Le second objectif stratégique doit créer un **guichet unique maritime**. Il prévoit le déploiement d'un guichet unique pour renforcer la compétitivité des places portuaires.

Le troisième objectif stratégique de cette ambition de transition numérique doit assurer une « **résilience numérique** » des ports. En effet, les ports sont devenus des nœuds informatiques en plus de lieu de transit des marchandises. Ils participent à l'intelligence économique, la block chain et le Big Data. Face à la multiplication des échanges informatiques, les défis de la cyber sécurité deviennent prépondérants. Pour relever ce défi, le gouvernement appelle à partager les expériences. « L'État développe un guide de bonnes pratiques pour la cyber sécurité dans le secteur portuaire, en ligne avec les directives du guide de l'ENISA (Agence européenne pour la cyber sécurité) pour la gestion de la cyber sécurité des ports, en plaçant les ports français dans un cadre européen de coopération. »

Dernier objectif stratégique, les thématiques de recherche prioritaire et d'**innovations portuaires**. Il est prévu de doter la France d'une feuille de route sur l'économie et l'environnement portuaires pour fédérer la recherche et mieux anticiper les évolutions et transitions à venir.

## **16 actions pour accompagner les objectifs stratégiques**

Ces ambitions et les objectifs stratégiques seront analysés par un comité de suivi. Il regroupera opérateurs publics et opérateurs privés. Sur le court terme, le gouvernement a accompagné chacun des objectifs stratégiques à des actions. Elles sont 16 actions à mener :

- Poursuivre la transformation du modèle économique des ports : mené par la DGITM en 2021 et 2022;
- Accroître l'implantation de nouvelles activités génératrices de trafics : mené par la DGITM en 2021 et 2022;
- Créer un observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques : mené par la DGITM en 2021;

- Créer un point de contact unique : mené par les Douanes, la direction de l'alimentation, la DGCCRF en 2021;
- Promouvoir à l'international les atouts de l'offre portuaire et logistique française : DGITM et Business France en 2021;
- Renforcer le rôle d'aménageur des ports : mené par la DGITM avec direction de l'aménagement, du logement et de la nature fin 2020;
- Construire des cursus de formation portuaire, logistique et d'aménagement du territoire : ministère de l'Enseignement, délégation à l'emploi et ministère de l'Éducation nationale en 2022;
- Offrir des solutions fiables et compétitives de fret ferroviaire et fluvial : mené par la DGITM en lien avec VNF et SNCF Réseaux en 2020-2022;
- Définir un plan de « transition écologique portuaire » dans chaque grand port maritime : mené par les GPM dès la publication de leur projet stratégique;
- Créer un écolabel portant sur les flux logistiques passant par les ports français : mené par DGITM, lancement de l'étude en 2020 pour l'expérimentation d'un écolabel fin 2021;
- Accélérer l'émergence de solutions digitales pour simplifier et accélérer le passage portuaire : mené par DGITM, CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable), Conseil général de l'économie, France logistique, éditeurs, en 2020-2025;
- Favoriser, en s'appuyant sur l'association France cyber maritime, le développement de solutions de cyber sécurité : mené par le SG Mer, Comité France Maritime, direction générale des entreprises, DGITM en 2020-2021;
- Développer les outils numériques au service de la performance portuaire, de la sécurisation des chaînes logistiques et de l'innovation : mené par le GPM en 2021;
- Fédérer une communauté nationale de la recherche portuaire chargée d'élaborer une vision nationale de la recherche et de l'innovation portuaire : mené Centre national de la recherche scientifique et la DGITM pendant le second semestre 2020;
- Constituer un comité de suivi de la stratégie nationale portuaire : mené par le ministère des Transports et le ministère de la Mer en 2021;
- Doter tous les GPM d'un contrat d'objectifs et de performance : mené par la DGITM en appui avec la direction du budget et les Agences de participation de l'État courant 2021.

Une fois l'ensemble de cette feuille de route établie, il appartient à chaque ministère et autorité administrative de mettre en place ces différents éléments. Nous tenterons de faire un premier bilan de cette Stratégie portuaire nationale dans quelques mois.

Pour aller plus loin, regarder notre reportage sur le Cimer 2021 sur notre chaîne YouTube

<https://youtu.be/DH60U7izxT0>

[https://portsetcorridors.com/2021/strategie-portuaire-nationale-ambitions-objectifs/?utm\\_source=Newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=NL%202021-4](https://portsetcorridors.com/2021/strategie-portuaire-nationale-ambitions-objectifs/?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=NL%202021-4)

# 3 questions à Juliette Bainville, Aftral : "Le Brexit a mis un coup de projecteur sur les besoins de déclarants en douane !"

RH/Formations | publié le : 02.02.2021 | Dernière Mise à jour : 03.02.2021

**Tendances de la demande en formation douane, tour d'horizon des formations qui mènent aux métiers de la douane, débouchés et perspectives pour les stagiaires, Juliette Bainville, cheffe de projet formation à l'Aftral, revient sur les cursus qui préparent à ces métiers particulièrement mis en lumière par le Brexit.**

***L'Officiel des Transporteurs* : quelles ont été les tendances de la demande en formation douane ces derniers mois ?**

**Juliette Bainville** : Le [Brexit](#) a mis un coup de projecteur sur ces formations et sur **les besoins de personnel de déclarants en douane**. Néanmoins, de manière générale, anticiper les besoins futurs s'est avéré compliqué pour les entreprises car [les négociations ont été longues pour finaliser l'accord du Brexit](#) et pour connaître les modalités douanières qui allaient en découler. Les professionnels sont restés longtemps dans le flou. La demande a un peu augmenté l'année dernière, portée par des entreprises qui étaient certaines de devoir recourir à davantage de déclarants en douane. Nous avons mis en place **des sections supplémentaires** pour la formation bac+3 Déclarant en douane et Conseil (DDC) spécialement pour ces sociétés.

**L'O.T. : quelles sont les formations qui mènent aux métiers de la douane ?**

**J. B.** : Il y a très peu de formations spécifiques centrées sur la douane. Elles sont souvent intégrées dans d'autres formations, comme la licence pro transport ou le BTS international, qui ont des orientations douane. Le bac+3 DDC proposé à [l'Aftral](#) est **une formation en alternance sur un an**, enregistrée auprès de France Compétences et reconnue par les douanes européennes comme un cursus compatible avec le code des douanes de l'Union européenne.

Les stagiaires qui entrent en formation auront toutes les connaissances théoriques et pratiques pour être compétent à l'issue de la formation et **maîtriser la déclaration en douane de façon autonome**. Une autre partie importante de ce cursus est le conseil. Le stagiaire étudie les process pour proposer des options d'amélioration qui permettent **une économie d'échelle sur une chaîne logistique internationale**, en prenant en compte les coûts d'importation et d'exportation.

**L'O.T. : quels sont les débouchés et les perspectives d'évolution pour les stagiaires ?**

**J. B.** : Ils sont principalement embauchés dans des entreprises de déclarants en douane et de transitaires mais aussi **chez les transporteurs aériens, maritimes ou mêmes routiers** si le volume de déclarations en douane est important, ainsi que chez des chargeurs au sein de services import ou export.

Après ce poste, ils peuvent **évoluer vers des postes de responsable de service douane** ou de management de service douane. Il n'y a en revanche pas de formation spécifique menant à ces postes. La formation douane apporte un socle de compétences sur l'optimisation et le conseil en douane. Avec l'expérience, cela permet ensuite d'évoluer vers des postes à responsabilités.

<https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/3-questions-a-le-brexit-a-mis-un-coup-de-projecteur-sur-les-besoins-de-declarants-en-douane-632339.php>

# Ligne régulière : transitaires et chargeurs veulent sortir de la "prise d'otage tarifaire"

Dans le secteur de la ligne régulière conteneurisée, l'envolée des taux de fret ainsi que la pénurie d'équipements angoissent lourdement le monde des transitaires et des chargeurs. La réglementation européenne est montrée du doigt.



© PortSynergy Eurofos

Flambée des taux de fret spot, annonces régulières de surcharges diverses, forte baisse du nombre de conteneurs vides disponibles dans le monde... Alors que beaucoup d'opérateurs mondiaux de la ligne régulière publient pour 2020 des résultats bénéficiaires, les chargeurs et les commissionnaires de transport manifestent leur inquiétude sur les dérives du marché sur fond de crise sanitaire. Et ils le font savoir. Ils se demandent combien durera notamment le phénomène inflationniste.

Thomas Assemat, le directeur Import de Bolloré Logistics, a souligné la notion de "prise d'otage tarifaire" qui régit le marché lors d'un webinar organisé par le Club Apex (le club des entreprises de l'international), avec le Syndicat des transitaires de Marseille-Fos (STM) et TLF Overseas. Il rappelle que pour acheminer un conteneur de 40 pieds il faut aujourd'hui déboursier 12.000 dollars américains alors que seulement 250 USD étaient nécessaires il y a quelques années.

## Le manque de sévérité de la réglementation européenne montrée du doigt

Camille Contamine, déléguée aux affaires maritimes de TLF Overseas, qui s'exprimait lors d'une visioconférence avec le Syndicat des Transitaires de Marseille Fos (STM), avec Bolloré Logistics pour grand témoin, a souligné qu'après avoir fait part du problème de "prise d'otage tarifaire" auprès de la direction générale de la Concurrence, les associations de chargeurs et de transitaires semblent être restées sur leur faim. "La réglementation européenne manque de sévérité en comparaison à la réglementation américaine", a-t-elle reproché à Bruxelles. Et d'ajouter que la seule réponse a consisté à proposer de nouer avec les opérateurs "un dialogue, une approche commune".

Jean-Pierre Vial, responsable des solutions maritimes et aériennes chez Bolloré Logistics, redoute le manque de solutions. "Avec le risque inflationniste des prochains mois, on risque de se trouver dans une impasse. On va se trouver dans une impasse. Il va falloir demander des règles strictes et des fourchettes de prix pour l'an prochain". Selon Stéphane Salvetat, le président du Syndicat des transitaires de STM, la réponse apportée par la profession est plus concrète. "De nombreux transitaires achètent des conteneurs. D'autres affrètent des navires". Car selon lui, "il faut savoir trouver des solutions logistiques ou financières à ces problèmes qui risquent de durer" encore quelques mois.

## **Une écoute de la Commission européenne**

Du côté de TLF Overseas, Camille Contamine ne perd pas espoir pour autant. "Nous sommes écoutés par la Commission européenne", estime-t-elle. Au STM, Stéphane Salvetat demande qu'une commission parlementaire se penche sur le problème. Il faut savoir garder en mémoire qu'en juillet 2020, la fulgurante montée des taux de fret sur le transpacifique avaient incité les clients chinois à porter plainte auprès de leur ministère des Transports. Celui-ci avait réagi en envoyant un courrier aux armateurs concernés. Aux États-Unis, le département de la Justice avait rouvert un dossier fermé quelques mois plus tôt.

Vincent Calabrèse

Lundi 8 Février 2021

[https://www.lantenne.com/Ligne-reguliere-transitaires-et-chargeurs-veulent-sortir-de-la-prise-d-otage-tarifaire\\_a55254.html](https://www.lantenne.com/Ligne-reguliere-transitaires-et-chargeurs-veulent-sortir-de-la-prise-d-otage-tarifaire_a55254.html)



# "On laisse aux commissionnaires traditionnels les transports exceptionnels et complexes"

Dossier | publié le : 08.02.2021 | Dernière Mise à jour : 16.02.2021



Jérôme Verny, directeur de l'Institut de recherche en transport et logistique innovante et directeur du master Digital Innovative Supply Chain (DISC) de l'école de commerce NEOMA Paris.

*Credit photo DR*

**Jérôme Verny, directeur de l'Institut de recherche en transport et logistique innovante et directeur du master Digital Innovative Supply Chain (DISC) de l'école de commerce NEOMA Paris, revient sur le match commissionnaires numériques et traditionnels. 3 questions à...**

***L'Officiel des Transporteurs* : Quelles sont les différences entre les modèles économiques des commissionnaires traditionnels et ceux des commissionnaires numériques ?**

**Jérôme Verny** : Un commissionnaire de transport traditionnel se constitue au fil du temps une compétence et une expérience sur certains territoires. Il établit ainsi **une économie de rente** en répétant des opérations semblables vers des destinations dont il est spécialiste et qui ont pu susciter des investissements de sa part. En comparaison, la seule **valeur d'un commissionnaire numérique réside dans ses algorithmes** et dans la ressource humaine qui les développe et les améliore.

Dans la commission de transport, c'est le processus organisationnel qui **peut générer des marges**. En conséquence, les commissionnaires numériques sont intervenus prioritairement sur l'aspect le plus facile et le moins onéreux, celui de l'organisation. Avec la numérisation, on "prend" aux commissionnaires traditionnels ce sur quoi ils gagnaient de l'argent en oubliant que ces commissionnaires ont rendu possible la mondialisation.

**L'O.T. : Que reste-t-il aux commissionnaires traditionnels ?**

**J.V.:** Les commissionnaires numériques ne peuvent pas se passer totalement des commissionnaires traditionnels puisque ce sont souvent **ces derniers qui gèrent les plateformes logistiques et les entrepôts**. On laisse aux commissionnaires traditionnels les transports exceptionnels et complexes, tandis que les services numériques leur retirent les prestations récurrentes.

Cette situation s'explique par le comportement du monde du transport et de la logistique qui a **tardé à s'intéresser à la R&D des plateformes d'intermédiation**. Les commissionnaires traditionnels n'ont pas cherché à prendre les devants face à la vague numérique. En conséquence, ils doivent aujourd'hui **combler leur retard à marche forcée**. Pour cela, ils tentent d'acheter toutes les solutions numériques qui apparaissent. Ils ne le font pas pour les tuer, mais pour s'en inspirer et développer des services complémentaires. **Le commissionnaire traditionnel restera nécessaire** car son activité est capitalistique et parce qu'il dispose d'un maillage des territoires.



**L'O.T.: Quel intérêt économique les transporteurs trouvent-ils avec les commissionnaires numériques ?**

**J.V.:** L'apparition des commissionnaires numériques a été une vraie bouée de sauvetage pour les transporteurs. Elle leur a permis d'**augmenter leurs marges** en réduisant le coût global de la logistique. Avec un commissionnaire numérique comme Transiteo, le dédouanement est beaucoup moins cher qu'avec un acteur traditionnel. Ce faible prix doit être compensé par le traitement d'un important volume.

Lire [l'intégralité de l'article](#) (accès réservé) dans *L'Officiel des Transporteurs* n°3053 du 5 février 2021.

<https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/on-laisse-aux-commissionnaires-traditionnels-les-transports-exceptionnels-et-complexes-632837.php>

# CMA CGM lance une division fret aérien

**CMA CGM ouvre une division Air Cargo. Il acquiert quatre avions cargo et renonce de prendre une part du capital du groupe Dubreuil Aéro. Nouvelle opération de diversification...**



© Cargo Logistic

Deux ans après avoir fait l'acquisition du groupe suisse Ceva Logistics, le groupe armatorial CMA CGM poursuit sa diversification en se lançant dans le transport aérien de fret. Pour ce faire, il crée une division Air Cargo qui sera exploitée avec des avions gros porteurs d'occasion dont il fait l'acquisition. Il s'agit de quatre Airbus A330-200F, d'une capacité d'emport de 60 tonnes, qui avaient été mis en service entre 2014 et 2016. Selon le groupe, ces appareils, dotés d'un rayon d'action de 7.500 kilomètres, "permettront de relier l'Europe au reste du monde".

La compagnie a indiqué vouloir confier les opérations de cette flotte à une compagnie européenne, sans donner d'autre détail. La nouvelle division "mènera des partenariats commerciaux avec des compagnies aériennes afin d'offrir une couverture globale. C'est un tournant majeur dans le développement de notre offre logistique", a seulement indiqué Rodolphe Saadé, PDG de CMA CGM.

## **"Un nouveau pilier opérationnel et commercial"**

En revanche, contrairement à ce qui avait été annoncé en septembre 2020, il a finalement annoncé le 12 février renoncer à prendre 30 % de participations dans le capital du groupe Dubreuil Aéro ("L'Antenne" du 23 novembre 2020), qui contrôle Air Caraïbes, Air Caraïbes Atlantique, French bee et HiLine Cargo.

La division Air Cargo va constituer "un nouveau pilier opérationnel et commercial", affirme la compagnie française. CMA CGM n'en est pas à sa première opération de diversification. Il avait fait l'acquisition du groupe suisse Ceva en 2019. Une transaction qui lui a permis de s'orienter plus franchement vers la commission de transport internationale et la logistique.

Vincent Calabrèse

Mardi 16 Février 2021

[https://www.lantenne.com/CMA-CGM-lance-une-division-fret-aerien\\_a55333.html](https://www.lantenne.com/CMA-CGM-lance-une-division-fret-aerien_a55333.html)