Le Marin se refait une beauté

Publié le 20 septembre 2021

Le Marin, navire roro dédié au service Ferrymar, a rejoint les chantiers navals Damen à Dunkerque pour son dry dock périodique.

Conscient du lien vital que Ferrymar constitue pour les territoires antillais, Marfret a pris la décision d'assurer la continuité du service pendant l'arrêt technique du Marin en y affectant son autre navire roulier, le Marfret Niolon, qui a rejoint la zone début août.

Ferrymar, service hebdomadaire inter-îles développé par Marfret depuis plus de 20 ans, est un véritable pont maritime entre la Guadeloupe, la Martinique, Saint Barthélémy et Saint Martin et un formidable vecteur de croissance au service des industries de ces îles. Trait d'union entre quatre économies insulaires, chacune confrontée à un marché intérieur par nature limité, il permet d'approcher le million de consommateurs, soit le seuil générateur d'économies d'échelle.

Le mode de manutention horizontale, au moyen de remorques routières manutentionnées via la rampe axiale, est facile à mettre en œuvre et très efficace. Cela permet à nos clients transporteurs routiers d'offrir des prestations en door-to-door avec des réceptions/enlèvements de dernière minute et des livraisons dès le lendemain.

https://www.marfret.fr

Service MPV: Marfret enrichit son offre de transport vers les Antilles et la Guyane.

Publié le 20 septembre 2021

Lancé en 2020, le MultiPurpose Vessel Service (MPV) atteint sa vitesse de croisière après plusieurs mois d'exploitation entre la Guyane, Pointe-à-Pitre, Anvers et Le Havre.

Ce service, opéré par le Marfret Niolon d'une capacité de 1212 m linéaires, achemine du fret non conteneurisable (roulant, conventionnel) ainsi que du fret sensible nécessitant une connaissance fine des procédures douanières. C'est le cas, par exemple, des expéditions de marchandises dangereuses en sortie de Guyane et Guadeloupe pour lesquelles il n'existe pas aujourd'hui de solution locale de stockage et de traitement. La ligne MPV offre un service de transport régulier pour leur traitement en métropole qui s'inscrit au cœur d'une politique publique de développement durable.

Le MPV est appréciée des chargeurs pour son transit-time compétitif avec, à titre d'exemple, 15 jours entre Anvers et Dégrad-des Cannes. Le service bénéficie en outre d'une connexion au service Ferrymar de Marfret aux Antilles.

Prochains départs : Anvers 8/10 – Le Havre 11/10 – Pointe-à-Pitre 28/10 – Dégrad-des-Cannes 8/11

https://www.marfret.fr

"Les protocoles avec les ports de Martinique et Guadeloupe sont bien avancés" pour le retour des paquebots de croisière

Des paquebots font escale à Fort de France (archives). • ©carolinepopovic

Notre article sur le retour des paquebots dans la Caraïbe pour la saison 2021/2022 a suscité de fortes réactions des autorités et des internautes. Quant aux compagnies de croisières, elles cherchent la meilleure façon de redémarrer le secteur dans une région où le taux vaccinal est si faible.

Caroline Popovic • Publié le 30 septembre 2021 à 05h01

Notre article sur le retour des paquebots a été largement partagé sur Twitter et Facebook. Des centaines de personnes ont laissé des commentaires. Plusieurs d'entre elles craignent que l'arrivée des croisiéristes déclenche une 5e vague de Covid-19.

Des internautes craignent le retour des bateaux de croisières. • ©facebook

Un avis qui n'est bien sûr pas partagé par tout le monde. Selon la CLIA France, l'Association Internationale des Compagnies de Croisière, les passagers de Martinique et Guadeloupe représentent un pourcentage important des croisiéristes qui naviguent dans la région.

Beaucoup attendent avec impatience la reprise de ce type de vacances de rêve même si la vaccination est une obligation pour tous.

Sur Facebook il y avait des commentaires favorables au retour des paquebots. • ©facebook

Sécurité sanitaire d'abord

Erminio Eschena, président de l'Association Internationale des Compagnie de Croisière (CLIA), a déclaré à TourMaG.com, que son organisation souhaite inaugurer un lieu d'accueil pour les passagers et le personnel contaminés par la Covid-19, ***"pour éviter de peser sur les structures sanitaires publiques et d'autre part, trouver du personnel médical pour effectuer les tests à l'embarquement."***

Les compagnies Seabourn Cruise Lines, Silversea, Princess, Mein Schiff, Holland America Line, Star Clippers, Oceania Cruises, Aida, Ponant et Marella ont toutes vendu des croisières avec escale à Fort de France ou dans la baie des Trois Ilets.

Pour la saison 2021/2022, la Martinique reste un port d'attache pour les compagnies de croisières Costa et MSC. Selon les site-web des deux compagnies, plusieurs voyages vont démarrer de Fort-de-France à partir de décembre 2021.

Dans un entretien à la publication TourMaG.com, Patrick Pourbaix, directeur général de la compagnie de croisière MSC France et Benelux, a affirmé que les protocoles avec "l*es ports de Martinique et Guadeloupe sont bien avancés".*

Nous sommes toujours dans l'attente d'une décision définitive de la part des préfets et nous avons des inquiétudes quant à la progression du taux de vaccination de la population aux Antilles françaises.

Patrick Pourbaix, directeur général France et Benelux de la compagnie de croisières MSC.

La problématique des taux vaccinaux insuffisants touche tous les pays de la Caraïbe qui accueillent les bateaux de croisière. Les pays doivent appliquer des consignes sanitaires strictes pour empêcher la libre circulation des passagers à chaque escale.

Les croisiéristes font du shopping au marché artisanat sur le Malecon à Fort de France. • ©carolinepopovic

La Covid-19 a bouleversé l'industrie de la croisière. Des itinéraires ont été modifiés ou annulés. Mais le secteur veut faire son retour dans la Caraïbe malgré les consignes sanitaires contraignantes.

https://la1ere.francetvinfo.fr/martinique/les-protocoles-avec-les-ports-de-martinique-et-guadeloupe-sont-bien-avances-pour-le-retour-des-paquebots-de-croisiere-1116373.html

Les Unions maritimes de Marseille-Fos et de France se renouvellent

Actu-Transport-Logistique.fr | Maritime | publié le : 09.09.2021 |

Jean-Claude Sarremejeanne (à gauche) a cédé son fauteuil de président de l'organisation professionnelle à Alain Mistre pour deux ans et préside désormais l'Union maritime et portuaire de France (UMPF). Au centre Léa Loriquet-Ventura, qui a succédé à Marie-Hélène Pasquier au poste de déléguée générale de l'UMPF.

Crédit photo N.B.C.

Attractivité de Marseille-Fos, transition énergétique, formation, contournement ferroviaire de Lyon... les présidents de l'UMF se succèdent mais les dossiers demeurent. Alain Mistre, nouveau président de l'Union maritime et Fluviale de Marseille-Fos, a présenté les grands axes de travail de son mandat. Quant à son prédécesseur, Jean-Claude Sarremejeanne, il prend la supervision des dossiers à l'échelle nationale en prenant la barre de l'Union maritime et portuaire de France (UMPF).

Rassemblés au Fortin de Corbières qui domine l'entrée nord du port de Marseille, **les professionnels de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos** se sont retrouvés le 8 septembre lors d'une assemblée générale durant laquelle **Alain Mistre, élu le 9 juin dernier,** a présenté sa feuille de route. À ses côtés au pupitre son prédécesseur, **Jean-Claude Sarremejeanne,** non pas pour border le passage de témoin, mais pour annoncer sa **"cooptation" au poste de président de l'UMPF,** qui regroupe sept ports métropolitains et cinq ports d'outre-mer.

"Un sujet de crispation"

Dans le sillage du transitaire havrais Michel Segain, le patron de Sosersid/Somarsid évoque immédiatement le sujet de la gouvernance des ports et le refus de l'État de donner voix au chapitre aux 2 000 entreprises clientes du port au sein des conseils de surveillance. *"C'est un sujet de crispation. Nous avons intérêt à avoir une communication établie avec l'institution*

portuaire", précise le président de l'UMPF, qui entend "influer positivement" sur la stratégie nationale portuaire.

Bien entendu, il a été question de la visite la semaine dernière du président Macron dans la cité phocéenne et de son message à l'attention du port de Marseille pour **renforcer l'attractivité et élargir l'hinterland.**

L'acronyme "MAFOLY", pour Marseille-Fos et Lyon, pourrait faire écho à Haropa, suggère Alain Mistre. Mais au-delà de l'enveloppe marketing, reste à connaître les conditions d'intégration des sites et réfléchir au rôle de MedLink Ports.

Elaborer des scénarios

*"Il faut réunir tout le monde autour de la table et **déployer un plan d'action ferroviaire.** Nous devons également **améliorer la desserte de Fos et agir pour le contournement ferroviaire au sud de Lyon** et favoriser la multimodalité"*, complète Alain Mistre, qui axe également son mandat sur la **formation, l'emploi, l'accélération de la liaison routière Fos-Salon.** Il mise également sur **l'accélération de la transition énergétique,** y compris dans les bassins Ouest. D'ores et déjà, 150 porte-conteneurs CMA CGM sont équipés pour se brancher au courant de quai.

Les acteurs portuaires entendent également contribuer à l'étude prospective qui vient tout juste de débuter, conduite par le cabinet Systra pour le port visant à définir une vision des 10 000 ha de la zone industrialo-portuaire de Fos en 2040. *"Il faut élaborer des scénarios avec les acteurs économiques de cette zone"*, conclut Alain Mistre. Le directeur d'exploitation portuaire et directeur QHSSE de Corsica Linea, qui présidait le Comité marseillais des armateurs français (CMAF), a quitté ses fonctions le 25 juin pour "confier le quart" à Christian Domini, directeur général de Maritima.

https://www.actu-transport-logistique.fr/maritime/les-unions-maritimes-de-marseille-fos-et-de-france-se-renouvellent-676124.php

CMA CGM gèle l'augmentation des taux de fret spot

Supply Chain Magazine | Maritime | publié le : 14.09.2021 |

L'armateur français a décidé de stopper jusqu'au 1er février 2022 toute nouvelle augmentation des tarifs pratiqués pour l'ensemble des services opérés par ses différentes marques à l'échelle mondiale (CMA CGM, CNC, Containerships, Mercosul, ANL, APL).

Crédit photo namning - stock.adobe.com

L'armateur CMA CGM a décidé de geler les taux de fret spot jusqu'en février 2022 pour l'ensemble de ses services. Ceux-ci ont en effet augmenté considérablement en raison de la congestion portuaire et du déséquilibre entre la demande et la capacité effective.

Jeudi dernier, **la CMA CGM** a annoncé **l'application immédiate d'une mesure plafonnant l'envolée de ses taux de fret sur le marché spot du maritime,** soit ceux pratiqués au jour le jour selon l'offre et de la demande pour des emports non programmés, hors contrats ou volumes préalablement négociés. Souhaitant *"privilégier une relation de long terme avec ses clients face à une situation inédite pour le transport maritime"*, l'armateur français a décidé de **stopper jusqu'au 1er février 2022 toute nouvelle augmentation des tarifs pratiqués pour l'ensemble des services** opérés par ses différentes marques à l'échelle mondiale (CMA CGM, CNC, Containerships, Mercosul, ANL, APL).

Investissements massifs

Le groupe rappelle aussi ses investissements massifs pour renforcer son offre de services : **l'entrée en flotte de navires neufs et l'achat de navires d'occasion** lui ont permis d'augmenter de 11 % ses capacités depuis fin 2019. Au cours des 15 derniers mois, **son parc de conteneurs a également été étoffé de quelque 780 000 EVP.** La pénurie de conteneurs et de places sur les navires est en effet devenue plus qu'handicapante pour de nombreux chargeurs avec la reprise du trafic mondial au second semestre 2020, marqué par la congestion de ports chinois ou américains et par **un déséquilibre des échanges au niveau mondial, qui a fait s'envoler les taux de fret** depuis la fin de l'année dernière. Sur l'axe Chine-Asie, **ils ont pu tripler, quadrupler ou plus.** Sans compter les cas où il n'y a pas d'embarquement proposé.

Répercussions à l'échelon mondial

Et les tensions se répercutent sur bien d'autres liaisons à l'échelon mondial. On notera que **cet emballement des prix étaye** la prise de parts de marché du ferroviaire au départ de la Chine vers l'Europe. Et certains directeurs Supply Chain évoquent à demi-mot les solutions routières proposées pour rallier la France en moins de 20 jours. Le surcoût reste significatif mais désormais bien en deçà du double du prix spot maritime, et le bilan carbone à l'heure du verdissement des opérations transport réserve la solution aux cas d'urgence).

https://www.actu-transport-logistique.fr/maritime/transport-maritime-cma-cgm-gele-laugmentation-des-taux-de-fret-spot-676377.php

Conférence SITL : les innovations technologiques de l'automatisation à la digitalisation

16 septembre 2021 Hervé Deiss

L'innovation technologique dans la logistique portuaire prend plusieurs formes. Elle va depuis l'automatisation des ports à la mise en place de la digitalisation tout en prenant en considération la transition écologique.

La conférence sur l'innovation technologique dans les ports a tenté de brosser un tableau des différentes facettes que prend ses nouvelles méthodes de travail. Dès lors que le sujet aborde

l'**innovation technologique** dans les ports, le regard se tourne vers l'automatisation dans les terminaux. Le sujet entre dans ce débat mais n'en est qu'une partie.

Des trafics revenus au niveau de 2019

Pour aborder le sujet de l'automatisation, Lamia Kerkoudj-Belkaid, déléguée générale de la Feport, organisation européenne regroupant les opérateurs privés de **manutention** dans les ports, a commencé par remettre les choses en perspectives. « Nous entendons parler de boom des volumes et de croissance. Pour les opérateurs portuaires, nous ne constatons pas une croissance importante des volumes. Les trafics reviennent à un niveau équivalent à ceux de 2019 ».

Une proportion faible de l'automatisation des terminaux

Quant à l'automatisation dans les terminaux portuaires, elle reste aujourd'hui dans des proportions faibles comparativement aux nombres de **terminaux** qui existent en Europe. L'automatisation presque totale, à savoir 90% des opérations portuaires, n'existe aujourd'hui que sur des terminaux comme celui d'Altenwerder à Hambourg ou de APM Terminals à Rotterdam sur la Maasvlakte 2. D'autres terminaux sont partiellement automatisés.

Automatiser des tâches routinières

Dans son exposé, Lamia Kerkoudj-Belkaid a souligné que l'automatisation intervient principalement « pour des tâches qui sont routinières, répétitives et dangereuses pour les hommes. » Pour réussir cette automatisation, les opérateurs de terminaux ont mené avec toutes les équipes concernées des négociations sur tous les aspects visés par cette automatisation.

Automatisation et digitalisation

Dans le cadre de ce transfert vers une automatisation des terminaux, les manutentionnaires européens regardent avec attention les risques liés à la cyber-sécurité. En effet, explique la déléguée générale de la Feport. « Qui dit automatisation signifie aussi une digitalisation qui amène à se pencher sur les risques inhérents à la cyber-sécurité ».

Négocier avec tous les partenaires

Cette analyse du côté patronal de l'**automatisation portuaire** a été partagée partiellement par un responsable syndical. Franck Gonsse, secrétaire national de la CNTPA (Coordination Nationale des Travailleurs Portuaires et Assimilés), ne veut pas entrer en opposition totale avec le sujet. Pour le responsable syndical, il est important de « rentrer en négociation avec toutes les bonnes parties ». Ces différents partenaires doivent intégrer l'État.

L'État participe à l'automatisation

En effet, selon Franck Gonsse, un investissement partiel dans l'automatisation sur un terminal implique aussi la participation de l'État dès lors qu'il prend en charge une partie du financement. Prenant l'exemple du terminal à conteneurs de Dunkerque, Franck Gonsse explique que l'automatisation partielle nécessite une enveloppe entre 30 M€ et 40 M€ pour un terminal qui réalise environ 500 000 EVP à 700 000 EVP.

Impact sur l'emploi

Face à l'automatisation, peu importe son degré dans le terminal, le responsable syndical appelle à analyser avec précision l'impact sur l'emploi. « Le métier sur les quais s'est modifié ces dernières années. Il n'en demeure pas moins que chaque tâche automatisée doit être vue avec une dimension d'impact sur l'emploi et la **modernisation** des emplois ».

Formation: à prévoir dès les négociations

Enfin, l'automatisation pose des interrogations en matière de formation. « Que va-t-il advenir des dockers actuellement en poste dans les différentes installations ? » Pour répondre à ce point, Franck Gonsse préconise que soit entamé, lors des négociations, un point sur la formation des salariés actuels pour les former à ces nouvelles technologies. Dans ce contexte d'automatisation, le responsable de la CNTPA souhaite que cette **révolution technologique** soit perçue sur l'ensemble du range. « Les ports pourront automatisés en fonction des volumes qu'ils pourront redistribuer sur l'hinterland. Chaque port a son marché. Les ports dont les volumes ne permettent pas une automatisation ne doivent pas disparaître pour autant », alerte Franck Gonsse.

Un outil neutre

La digitalisation dans les ports s'étend au-delà des terminaux. Elle englobe tous les maillons de la chaîne logistique portuaire. Hervé Cornède, président de France PCS, GIE qui regroupe la Soget et MGI, procède aujourd'hui à 93% du fret français qui emprunte les **ports métropolitains et ultramarins**. « Nous sommes un outil neutre au service de l'ensemble des entreprises », a commencé par indiquer Hervé Cornède.

Améliorer les process

La principale tâche de France PCS est « d'améliorer les process des différents métiers du transport et de la logistique. » Aujourd'hui l'outil numérique proposé par France PCS permet d'assurer une fluidité des marchandises dans les ports. Le travail accompli a été important. « Il reste à s'atteler à la cyber-sécurité ». Chaque semaine ce sont deux ou trois attaques que les systèmes informatiques de France PCS subissent.

Ne pas être en dehors du jeu

Et pour aller plus loin, France PCS prépare déjà le futur guichet unique européen, le dédouanement centralisé pour ne pas être en dehors du jeu et la mesure de la compétitivité des ports français. Ces dossiers techniques permettent aux places portuaires françaises de pouvoir se mesurer avec des outils indépendants face à leurs concurrents.

Buyco: une plate-forme collaborative

Buyco a développé il y a six ans une plate-forme avec une ambition : simplifier les opérations au travers de la digitalisation pour les chargeurs dans le domaine maritime et dans les conteneurs. La mise en place de cette structure vient du constat du nombre important d'intervenants pour une opération **logistique maritime**. « Chacun reçoit une partie des informations. Notre objectif a été de créer une plate-forme collaborative pour partager les informations entre les différentes parties », indique Benoît Fichefeux, co-fondateur de Buyco.

Automatisé les procédures amont

Dans le système proposé par la société Buyco, tout n'est pas automatisable. Pour Benoît Fichefeux, toute la partie amont de la logistique maritime fait l'objet d'**automatisation**. Enfin, dans le système, Buyco procède à du track and trace des conteneurs mais aussi de documentation.

Andros: le choix de Buyco a été naturel

Cette plate-forme a été mise en place dans le groupe Andros qui gère annuellement 5 000 à 6 000 EVP principalement vers les États-Unis et depuis les cinq à six sites de production du groupe. Auparavant, le service logistique du groupe opérait ses transports maritimes de façon empirique. Dans sa recherche de productivité, Jean-Pierre Guyot, directeur logistique du

groupe, a opté pour la solution de Buyco. « Le choix de cette plate-forme était naturel. Il présente l'avantage d'avoir une longueur d'avance ».

L'arrivée de cet outil dans la société n'a pas été adopté par tous les utilisateurs. Il a fallu l'imposer à toutes les parties de la chaîne logistique, depuis les filiales expéditrices à celle opérant en réception en passant par les commissionnaires et les armateurs. « Maintenant, tout le monde utilise cette plate-forme dans nos procédures logistiques. Elle s'est imposée ». L'intérêt de cet outil a été majeur pendant la crise sanitaire. « Le transport maritime n'a pas été si résilient que veulent le dire certains. Nous avons pu constater que cet outil est utile au quotidien dès que les choses dérapent », a continué Jean-Pierre Guyot

Neoline: une logistique à contre-cycle

L'innovation technologique dans la logistique passe aussi par de nouveaux modes de transport maritime. Jean Zanuttini, président de Neoline, a rappelé le concept de ce projet. Destiné à transporter du **roulier**, les futurs navires de Néoline assurent une logistique en réduisant de 90% les émissions par rapport à des navires classiques.

Le principe sur lequel repose le concept vient à contre-cycle de ce qu'il se fait aujourd'hui. « Aujourd'hui dans le transport maritime, la tendance se manifeste sur la **massification des flux**. Nous proposons des services entre des ports secondaires, de Montoir de Bretagne sur Baltimore », continue Jean Zanuttini. Le projet est au stade du financement mais, le président de Neoline regarde déjà l'exploitation du service. « Le digital doit s'adapter, explique Jean Zanuttini. Il doit intervenir comme une clé à molette pour les solutions logistiques cousues mains ».

La digitalisation ne règlera pas tout

Ces différentes innovations technologiques, la digitalisation à des degrés divers ne sont pas une réponse à tous les maux. « La **digitalisation** ne règlera pas tout », a déclaré Lamia Kerkoudj-Belkaid de la Feport. Ces innovations technologiques se développent aujourd'hui sur des plateformes collaboratives. « Nous travaillons sur des systèmes ouverts, a indiqué Hervé Cornède, président de France PCS. Elles regroupent 29 métiers. Or, quand une évolution intervient, ce sont tous les métiers qui doivent évoluer avec ».

Les risques liés à la cyber-sécurité

La digitalisation va aussi devoir faire face aux risques liés à la cyber-sécurité. « C'est un enjeu majeur de demain, a indiqué Hervé Cornède. Hier, les opérateurs demandaient des plateformes ouvertes. Aujourd'hui, la tendance tend vers des outils fermés et privés ».

L'autre enjeu majeur à venir repose sur l'**harmonisation des procédures**. « Un mouvement de conteneurs ne signifie pas la même chose entre Dunkerque, Anvers ou Long Beach. Or, il est important que nous ayons une harmonisation sur ces éléments. C'est l'objectif de l'association T.I 4.0 qui travaille aujourd'hui sur cette harmonisation », a souligné Lamia Kerkoudj-Belkaid. Et cette harmonisation sera, pour les fournisseurs de CCS et de PCS, un élément majeur dans le développement des systèmes de demain, a continué le président de France PCS.

https://portsetcorridors.com/2021/sitl-innovations-technologiques-automatisation-digitalisation/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=NL+2021-32&utm_id=Newsletter+2021-32

Maritime Day : qui doit payer la transition énergétique portuaire ?

Prenant des aspects très variés, la transition énergétique et environnementale des ports maritimes engendre des surcoûts. Leur bonne répartition entre les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement et leur acceptation par les chargeurs et les clients finaux sont des points essentiels à long terme.

À Sète, les navires de commerce pourront se brancher au courant de quai dès 2023 © Port de Sète

La transition énergétique des ports figure au plan de relance de l'économie présenté par le gouvernement il y a deux ans, ainsi que dans la stratégie nationale portuaire initiée en janvier dernier. Il était donc logique que la Semaine de l'innovation, du transport et logistique (SITL) y consacre une conférence au cours du Maritime Day, le 13 septembre. La table ronde intitulée "Le verdissement des ports : une stratégie qui implique tous les acteurs" s'est attachée à montrer la transition énergétique portuaire dans sa diversité.

Du point de vue des autorités portuaires, cette transition passe par le déploiement d'infrastructures et d'équipements. Directeur général du Grand Port maritime de Marseille, Hervé Martel a souligné le potentiel d'économie circulaire, avec par exemple l'implication dans un réseau de chauffage urbain, le remplacement à l'étude par ArcelorMittal du charbon par l'hydrogène, l'avitaillement en GNL pour les paquebots, pour laquelle des essais ont été réalisés cet été et qui se fera en exploitation courante l'an prochain, ou encore la fourniture aux navires de courant de quai, déjà effective pour les ferries desservant la Corse et qui se déploiera progressivement pour toucher en 2024 les très gourmands navires de croisière.

D'abord un investissement public

À Sète, le branchement électrique des navires à quai a fait l'objet de 20 millions d'euros d'investissement, et a concerné les navires de très grande plaisance dès 2019. Les unités de commerce pourront se brancher à partir de 2023, à commencer par les rouliers et les petits paquebots. La transition énergétique passe aussi par l'expérimentation pendant un an de pilotines électriques, ainsi que par le développement du photovoltaïque avec 40.000 m² de panneaux installés sur le port. "Nous alimentons aujourd'hui le réseau électrique national, mais prévoyons d'alimenter le réseau portuaire avec notre propre production, un projet solaire étant prévu sur une zone de 20 hectares, précise Olivier Carmes, directeur général du port de Sète. À

l'horizon 2028, nous prévoyons aussi la production d'hydrogène, en lien avec Port-la-Nouvelle, qui se tourne vers l'éolien."

"Le verdissement devient un argument commercial"

La démarche du port de La Rochelle privilégie depuis une dizaine d'année l'économie circulaire. "Une illustration parfaite de la nécessaire coopération entre public et privé", estime Francis Grimaud, directeur des Établissements vraquiers de l'Atlantique. Celui qui est aussi président de la Communauté portuaire de La Rochelle met en avant la prise en compte de l'environnement et des nuisances aux riverains dans la manutention de vrac sec par l'entreprise qu'il dirige, mais aussi l'utilisation d'eau de pluie pour alimenter un broyeur à clinker, ou encore les échanges de palettes entre sociétés portuaires.

Le transport fluvial était aussi représenté dans le débat avec la présence de Joffrey Guyot, responsable financement et transition énergétique de Voies navigables de France (VNF). L'établissement public a mis en place des subventions pour encourager l'achat et la construction de bateaux, afin d'accélérer la transition énergétique du mode.

Le chargeur à l'initiative

Le programme, avec le soutien de l'Ademe et de plusieurs régions, est doté de 30 millions d'euros sur quatre ans : une somme en augmentation, mais encore insuffisante face aux énormes besoins du secteur, dont les motorisations doivent évoluer pour respecter les engagements climatiques.

"La commission européenne autorise les subventions jusqu'à 60 % du surcoût à l'investissement, mais nous n'avons pas les moyens de financer à ce taux la transition de 1.000 bateaux, précise Joffrey Guyot. Le marché doit donc être autoportant. Depuis quelques mois, une nouvelle tendance se dessine : ce n'est plus forcément le transporteur qui vient nous solliciter, mais le chargeur qui met la pression en faveur du verdissement et accepte en échange de s'engager sur un contrat plus cher ou d'une plus longue durée."

Volontarisme contre rentabilité

Le verdissement du transport, qu'il soit maritime ou fluvial, représente un coût énorme. Subventions publiques ou engagement des acteurs privés : qui doit payer cette transition énergétique ? L'équilibre économique de la transition n'est pas toujours au rendez-vous. "L'installation de panneaux photovoltaïques en toiture est une opération rentable mais, pour la fourniture d'électricité aux navires à quai, le port prend le risque de mettre en place un équipement que les armateurs n'utiliseront peut-être pas car le branchement des navires n'est pas obligatoire, selon Olivier Carmes. Le coût du courant de quai est plus facilement acceptable par la plaisance ou la croisière que par les navires de commerce. Aujourd'hui nous récompensons par des réductions de droits de port les bons élèves, plutôt que de pénaliser les autres".

Sur cette question du courant de quai, Hervé Martel souligne que le soutien de la région et de l'État est important, avec des subventions à hauteur de 80 % de l'investissement. "Mais le coût de fonctionnement pour l'armateur est deux à trois fois supérieur à la production d'électricité à bord du navire, car il faut acheter l'électricité sur le réseau et la convertir. Une taxe supplémentaire de 2 euros par passager a été mise en place, ainsi qu'une réduction de droits de port pour les armateurs branchant leurs navires. Avec les compagnies de croisière Carnival et MSC, nous avons ainsi construit un modèle économique proche du pollueur-payeur. Pour

l'hydrogène en revanche, nous n'avons pas encore de modèle économique."

Enjeu assimilé par le marché ?
Le directeur du port de Marseille se livre cependant, sur ce dernier point, à un rapide calcul sur la base de douze poids lourds fonctionnant à l'hydrogène, mis en place par Air Liquide : ce carburant coûte 40 % de plus que le gasoil, mais le carburant ne représente que 30 % du coût d'exploitation du transport routier, qui ne représente lui-même que 12 % du coût final des marchandises. "Le surcoût se limite donc à moins de 2 % pour le consommateur final de la grande distribution, qui est prêt à l'accepter au regard du gain environnemental. La réponse n'est pas dans une subvention, mais dans une solution qui rencontre le marché."

Une opinion partagée par Francis Grimaud, pour qui "on arrive aujourd'hui à faire accepter que le plus propre se paye, et que ce surcoût peut se récupérer sous la forme de communication autour de cet engagement sociétal. Les mentalités ont évolué et le verdissement devient un argument commercial."

Étienne Berrier - Vendredi 17 Septembre 2021
https://www.lantenne.com/Maritime-Day-qui-doit-payer-la-transition-energetique-portuaire_a57305.html

Projet de Loi de Finances pour 2022 : qu'avez-vous fait des ports ?

27 septembre 2021 Hervé Deiss

La présentation du projet de Loi de finances 2022, le 22 septembre en conseil des ministres donne une part belle aux projets en mer. Il a oublié la dimension portuaire de la « France maritime ».

Ce budget prévoit une enveloppe de 34,4 M€ pour la sécurité en mer. Il s'agit de doter de fonds les services qui interviennent dans le cadre de la protection des vies humaines en mer et de l'environnement. Les gens de mer se verront dotés de 31,6 M€ pour renforcer la formation des **gens de mer**. La flotte de commerce se verra allouer 89,4 M€, notamment pour l'exonération des charges patronales pour renforcer la compétitivité du pavillon national. Des sommes reconduites depuis plusieurs années sans que la flotte française augmente en conséquence. L'action

interministérielle disposera d'une enveloppe de 28,7 M€. Des sommes qui sont destinées à la préservation de l'environnement marin.

Les ports dans la zone grise

Finalement, le budget du ministère de la Mer s'élève à 192,6 M€, en intégrant les fonds destinés au soutien du ministère. Le Projet de Loi de finances pour 2022 consacre le constat fait par de nombreux opérateurs : les ports sont dans la zone grise entre le ministère de la Mer et celui des Transports. Si ces deux ministères dépendent de celui de la transition écologique, il est encore difficile de savoir qui de l'un ou de l'autre va gérer d'hypothétiques fonds destinés aux **ports maritimes**.

Les GPM ont bénéficié du Plan de relance

Dans le communiqué de presse du ministère de la Mer, il est fait allusion aux **Grands ports maritimes**. « En 2020 et 2021, viennent s'ajouter à ces crédits les efforts faits dans le cadre du plan de relance, dont bénéficient directement les grands ports maritimes, la filière pêche, l'administration des affaires maritimes. Je n'oublie pas notre filière industrielle, notamment la construction, les ENR ou encore la plaisance, avec un engagement très fort du président de la République, réaffirmé le 14 septembre dernier aux Assises de la mer à Nice. »

Formation et emploi en priorité

Une conclusion semble s'imposer d'elle-même : les ports ont bénéficié du Plan de relance. Il suffit et consacrons le budget de l'État à d'autres grandes causes nationales. Parce que la présentation du budget par le ministère prévoit qu'une grande partie de ses fonds sera dédiée à la formation et l'emploi, mais pas dans les ports. Avec 46M€ supplémentaires pour le ministère d'Annick Girardin, pas question de regarder le monde portuaire mais plutôt les écoles de formation et la modernisation des affaires maritimes.

Quid de l'ambition portuaire française

Quand la ministre de la Mer déclare, aux Assises du port du futur vouloir faire de la France la **porte d'entrée européenne portuaire**, elle oublie d'y mettre en face une enveloppe en conformité avec ses ambitions. Ce budget illustre la position de nombreux opérateurs qui voient dans les annonces récentes du gouvernement des intentions électorales plutôt que des actes. Certaines sources sont allées jusqu'à dire que le gouvernement souhaite que les investissements dans le portuaire soit réalisé par le privé tout en refusant que le privé soit présent dans les organes de décision des ports.

Faire mieux vers la transition écologique

D'autres analysent la situation sous un prisme plus optimiste. Ils imaginent que les ports doivent « mériter » de disposer de fonds. Et ce mérite viendrait de leur bonne marche vers la transition écologique et numérique. Faites mieux et vous serez récompensés.

https://portsetcorridors.com/2021/plf-2022-ports/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=NL+2021-33