



Ports et corridors
Le site dédié à la logistique portuaire

Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

9.90 €

PORTS FRANÇAIS ET COMMERCE INTERNATIONAL

BILAN 2023

- ▮ TYPOLOGIE DES PORTS ▮ ANALYSE MACRO-ÉCONOMIQUE ▮
- ▮ TRAFICS ET INVESTISSEMENTS DES PORTS MÉTROPOLITAINS ET ULTRAMARINS ▮
- ▮ ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL ▮

Le Télégramme

3 - Introduction

- 3 - Édito
- 4 - Introduction
- 6 - Typologie des ports (des GPM aux régionaux)

9 - Analyse macro-économique

- 10 - Pétrole brut
- 11 - Gaz naturel liquéfié
- 12 - Autres vracs liquides / Chimie
- 14 - Charbon
- 15 - Minerais de fer
- 16 - Vrac agroalimentaire
- 18 - Ciment et clinker
- 19 - Matériaux de construction
- 20 - Conteneurs
- 22 - Automobile
- 23 - Transmanche
- 24 - Énergies marines renouvelables
- 26 - Croisière
- 28 - Transition numérique

29 - Trafics et investissements des ports

- 29 - Territoires d'Outre-mer
- 41 - Manche et mer du Nord
- 51 - Façade Atlantique
- 63 - Façade Méditerranéenne

73 - Environnement concurrentiel

Ports et corridors - Mer et Marine Ports français et commerce international - Bilan 2023 -

Numéro édité par
S.A.S LE TÉLÉGRAMME
r.c.s Brest 423 754 241
7 voie d'accès au port 29600 Morlaix (France)

Directeur de la publication
Edouard COUDURIER

CPPAP : 0527 W 92370
ISSN : 2102-6785

Contenu rédactionnel
Hervé DEISS
(h.deiss@portsetcorridors.com)

Vincent GROIZELEAU
(vincent.groizeleau@meretmarine.com)

Gaël COGNÉ
(gael.cogne@meretmarine.com)

Charlotte DAVID
(charlotte.david@meretmarine.com)

Direction artistique
elwis-crédation

Direction commerciale
Hélène MARZAL
(helene.marzal@meretmarine.com)

Publicité
Julie LUCAS
(ju.lucas@meretmarine.com)

Administration des ventes et distribution
Le Télégramme
(abonnement@meretmarine.com)

Imprimé en France par
PURE IMPRESSION
451 rue de la Mourre
Espace Com. Frejorgues Est
34130 Mauguio

Dépôt légal
A parution, Juin 2024

Pour leur contribution iconographique à ce numéro,
la rédaction remercie tout spécialement :

**Jean-Claude BELLONNE, Emmanuel BONICI,
Pascal BREDEL, Julien CARPENTIER,
Noémie DEBOT-DUCLOYER, Michel FLOCH †,
Benoît FLOCH, Marc OTTINI, Michel PLAYOUT**

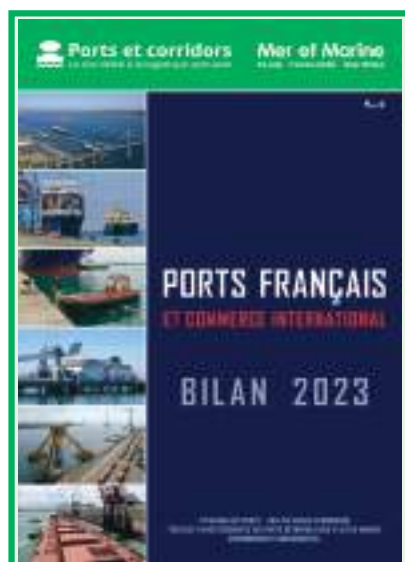
Toute reproduction, intégrale ou partielle, des textes
ainsi que de la charte graphique, est strictement
interdite sans l'autorisation écrite de leurs auteurs
comme de l'éditeur.

www.portsetcorridors.com

www.meretmarine.com



Le Télégramme



En couverture :

- Le port de Saint-Nazaire
(© NANTES SAINT-NAZAIRE PORT)
- Porte-conteneurs et souteur GNL à Fos
(© EMMANUEL BONICI)
- Lamaneurs au travail
(© EMMANUEL BONICI)
- Terminal transmanche
(© VINCENT GROIZELEAU)
- Éoliennes flottantes en construction
(© EMMANUEL BONICI)
- Vraquier arrivant à Dunkerque
(© CAROLINE BRITZ)

MER ET MARINE ET PORTS ET CORRIDORS S'ALLIENT UN NOUVEAU MAGAZINE CONSACRÉ AUX PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

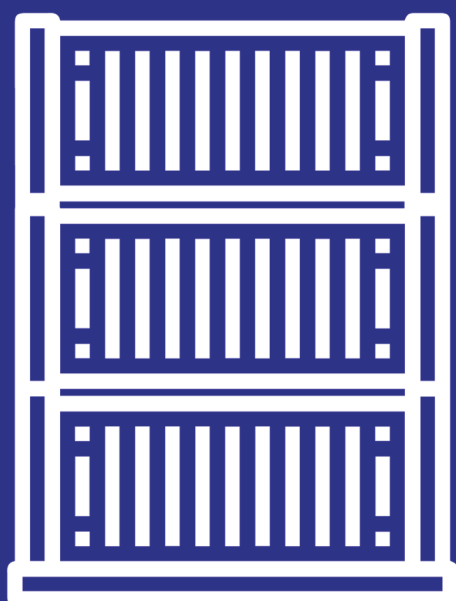
Premier pôle francophone d'information maritime, navale et portuaire, plus de 4 millions de personnes ayant consulté leurs sites Internet en 2023, Mer et Marine et Ports et Corridors ont décidé d'unir leurs forces pour lancer un nouveau magazine dédié aux ports de commerce français et aux trafics maritimes.

Ce magazine fait le bilan des trafics enregistrés en 2023 par les ports français, en métropole comme dans les outre-mer, ainsi que les projets de développement et les investissements, en cours ou programmés. S'y ajoutent une analyse macro-économique complète sur l'évolution de tous les grands flux de marchandises au niveau mondial, ainsi qu'une mise en perspective de l'activité des places portuaires françaises dans leur environnement concurrentiel. Il comprend également des focus thématiques, par exemple sur la digitalisation des activités portuaires.

Imaginé comme un document de référence pour les professionnels du secteur, ce nouveau magazine voit le jour au moment où le monde portuaire est en pleine mutation. Les trafics liés aux énergies fossiles, qui ont depuis des décennies

structuré les flux et l'économie des ports, sont appelés à diminuer. Et même à disparaître à terme, du fait de la nécessaire décarbonation des activités humaines et industrielles face au dérèglement climatique. Celui-ci aura d'ailleurs des impacts sur les infrastructures côtières auxquels les ports doivent se préparer. Cette évolution majeure implique une remise à plat du modèle portuaire, qui doit se transformer pour répondre à ces nouveaux enjeux. En cela, la transition écologique et énergétique représente aussi d'importantes opportunités, puisque les communautés portuaires joueront un rôle crucial dans le développement des énergies marines renouvelables, des carburants de demain ou encore des usines géantes de batteries. Avec, à la clé, de nouvelles activités industrielles et logistiques à forte valeur ajoutée pour l'ensemble du territoire. D'ailleurs, si nous prenons aujourd'hui l'option de mesurer les trafics des ports en tonnes, demain nous le ferons sur la valeur ajoutée, ce qui permettra sans doute aux ports français de gagner des places dans le classement européen.

Vincent Groizeleau et Hervé Deiss,
rédacteurs en chef de Mer et Marine et Ports et Corridors.



On prend de la hauteur !

Objectif 2025 :
+ 11 % de trafic maritime pour la filière conteneurs et logistique.

Premier port nord européen touché à l'import/export, HAROPA PORT dessert le premier bassin de consommation de France et le deuxième en Europe. Ses quatre terminaux multimodaux - Le Havre, Rouen, Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne - permettent la distribution de vos marchandises en conteneurs comme en caisses mobiles pour une supply chain fluide et plus écologique.

Premier port français, HAROPA PORT est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan et dessert le Grand Paris, la France et l'Europe via des solutions multimodales intégrées. Il se déploie le long de l'axe Seine, du Havre jusqu'à Paris en passant par Rouen. L'ensemble constitue un « corridor vert », logistique et industriel proposant des services globaux et décarbonés. HAROPA PORT génère une activité maritime et fluviale annuelle de près de 110 Mt et représente 160 000 emplois directs et indirects.

LA BAISSÉ DE TRAFIC ATTÉNUÉE PAR LES PORTS RÉGIONAUX



© VINCENT GROIZELEAU

En 2023, les ports français de métropole ont affiché un trafic global de 311 millions de tonnes (Mt), en recul de 3,4%. Deux tendances se sont dessinées. La première à mettre au passif des Grands ports maritimes (GPM) et des principaux ports de l'Hexagone, avec des diminutions de volumes plus ou moins importantes. La seconde s'inscrit à l'actif du bilan national avec la progression des ports régionaux.

En premier lieu, la baisse générale des ports français s'est limitée l'an dernier à 3,5% par rapport aux résultats de 2022. Quand elle se compare aux ports des autres pays, il apparaît que cette contraction de volume n'a rien d'inquiétant. Les ports européens ont en effet perdu en moyenne entre 5% et 6% en 2023. Cette baisse généralisée en Europe tient, selon les observateurs, aux effets de l'inflation, qui impacte la consommation des ménages.

L'année 2023 a consacré un événement important. Le port de Calais-Boulogne s'est installé sur le podium en prenant la troisième marche, au détriment du GPM de Dunkerque, rétrogradé à la quatrième place. Une position que Calais-Boulogne a obtenu grâce à sa progression de plus de 17%. Une performance que le port doit au trafic fret sur le détroit du Pas-de-Calais. Ce courant a gagné 10% pour s'établir au niveau d'avant la pandémie. Dans le même temps, Dunkerque a perdu 10% de son trafic, totalisant 44 Mt. Si les deux ports des Hauts-de-France sont dans un mouchoir de poche, Calais-Boulogne a donc remporté le derby en 2023.

Ce qui se déroule dans le nord de la France se

décline dans les autres régions du pays. Ainsi, les ports régionaux affichent des croissances de trafic quand les GPM reculent. En Méditerranée, Sète et Toulon ont amélioré leur score de 2022 quand Marseille-Fos rétrogradait de 6%. Sur la façade atlantique, Bayonne et Brest ont progressé alors que les trafics de Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux se sont affaiblis.

Cependant, les gains des ports régionaux ne permettent pas toujours de compenser les pertes plus importantes des GPM. L'analyse des trafics portuaires par région montre d'ailleurs que la tendance générale à la baisse se décline du nord au sud. Seuls les Hauts-de-France et l'Occitanie sont parvenus à un résultat global positif grâce à la progression importante de Calais-Boulogne. Dans les autres régions, de Normandie à PACA-Corse, le trafic portuaire a baissé en 2023.

Ensuite, le trafic portuaire par région montre qu'elles sont trois, Hauts-de-France, Normandie et PACA, à se partager 80% du trafic national. La première région portuaire française en 2022 était la Normandie avec 28,2% du trafic. En 2023, elle s'est fait doubler par les Hauts-de-France qui s'adjugent 28,5% du trafic métropolitain.

La Normandie reste juste derrière, le million de tonnes qui les sépare pouvant jouer en faveur de l'une ou l'autre de ces régions selon les années. La troisième région portuaire demeure PACA-Corse qui a totalisé 24,3% en 2023. Une part qui s'est contractée puisqu'un an auparavant, elle dépassait les 25% de parts de marché.

Pour voir le verre plutôt à moitié plein, la mise en perspective avec les ports voisins européens, souvent concurrents des ports français, montre que les baisses constatées dans les ports hexagonaux ne font pas exception. De Bremerhaven (Allemagne) à Gênes (Italie) en passant par Anvers-Bruges (Belgique) et Barcelone (Espagne), les ports ont enregistré en 2023 des reculs de 4% à 10%. Seul le port espagnol de Bilbao a tiré son épingle du jeu avec une progression de 0,1%.

Quant aux départements ultramarins, ils ont décliné la situation de la métropole en voyant globalement leur trafic se réduire. Cependant, si cette tendance apparaît comme réaliste en Guadeloupe et à La Réunion, dans des proportions aux environs de 9%, le GPM de la Martinique et le GPM de Guyane ont vu leur résultat s'améliorer. Du côté de la Guyane, la progression de 1% tient principalement à des importations de pétrole pour la production électrique. En Martinique, les vrac liquides et le trafic de conteneurs exprimé en tonnes ont permis au port de Fort-de-France de gagner 11% entre 2022 et 2023.

TRAFFIC TOTAL (tonnes)			
PORTS	2022	2023	ÉVOLUTION
HAROPA	85 090 000	81 300 000	-4,5 %
MARSEILLE-FOS	77 000 000	71 887 000	-6,6 %
CALAIS / BOULOGNE	38 000 000	44 727 254	17,7 %
DUNKERQUE	49 000 000	44 000 000	-10,2 %
NANTES SAINT-NAZAIRE	29 700 000	28 400 000	-4,4 %
LA ROCHELLE	9 616 000	8 595 205	-10,6 %
PORTS NORMANDIE	7 035 000	6 348 477	-9,8 %
BORDEAUX	6 549 440	6 181 126	-5,6 %
SÈTE	5 300 000	5 600 000	5,7 %
CORSE	4 139 000	3 735 703	-9,7 %
BREST	2 600 000	2 650 000	1,9 %
LORIENT	2 718 000	2 370 000	-12,8 %
BAYONNE	2 051 000	2 301 497	12,2 %
PORT-LA NOUVELLE	1 538 000	1 371 156	-10,8 %
SAINT-MALO	1 212 110	918 009	-24,3 %
ROCHEFORT / TONNAY-CHARENTE	618 055	607 896	-1,6 %
TOULON	436 675	571 098	30,8 %
PORT VENDRES	313 000	298 500	-4,6 %
TOTAL	322 916 280	311 862 921	-3,4 %

Sources : autorités portuaires

TRAFFIC PAR RÉGIONS FRANÇAISES (tonnes)			
RÉGIONS	2023	ÉVOLUTION	PART NATIONALE
HAUTS DE FRANCE	88 727 254	2 %	27,0 %
NORMANDIE	87 648 477	-4,9 %	26,7 %
PACA	75 686 875	-6,8 %	23,0 %
PAYS DE LA LOIRE	28 400 000	-4,4 %	8,6 %
OUTRE-MER	18 748 680	-0,8 %	5,7 %
AQUITAINE	17 685 724	-6,1 %	5,4 %
OCCITANIE	7 269 656	1,7 %	2,2 %
BRETAGNE	5 938 009	-9,1 %	1,8 %
TOTAL	330 611 601	-3,3 %	100 %

Sources : autorités portuaires

LE SYSTÈME PORTUAIRE FRANÇAIS SE PARTAGE ENTRE PORTS D'ÉTAT ET PORTS CONCÉDÉS



© MARC OTTINI

De Dunkerque à Bastia et de la Guyane à Tahiti, le système portuaire français se décline en deux catégories : les ports d'État rangés sous le nom de Grands ports maritimes (GPM) et les ports concédés. Il existe une troisième catégorie de ports issue de la précédente nomenclature. Elle regroupe les ports autonomes. Ils sont au nombre de trois : Strasbourg, à ranger dans les ports fluviaux, ainsi que Nouméa et Papeete. Ces deux derniers conservent leur nom de port autonome en raison du statut des territoires de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française.

À prendre les ports de commerce en métropole et dans les départements d'outre-mer, il existe 25 ports en France. Les Grands ports maritimes, qui relèvent de l'autorité de l'État, sont au nombre de huit en métropole : Dunkerque, Haropa (regroupant Le Havre, Rouen et Paris), Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille sur le territoire métropolitain. Dans les départements ultramarins, il existe quatre GPM : Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion.

La gouvernance des ports telle qu'elle existe aujourd'hui est issue d'une réforme intervenue en octobre 2008 avec deux objectifs. Le premier vise à refondre la gouvernance des ports en de nouveaux organes pour une gestion plus « agile », selon les explications du ministre des Transports de l'époque, Dominique Bussereau. Le deuxième concerne l'organisation de la manutention dans les anciens ports autonomes. Le personnel des portiques a été transféré dans des sociétés de manutention, auxquelles le matériel a été vendu.

Cette réforme est entrée en application dans les ports en mai 2011.

Les Grands ports maritimes sont dotés d'une autonomie financière. Leur fonctionnement dépend d'un Directoire. Celui-ci comprend généralement des personnalités de l'établissement. Il est composé de trois membres. Le président du Directoire est assimilé à l'ancienne fonction de directeur général du port. Il est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance. Le président du Directoire nomme les membres de cet organe. Ce Directoire décide des orientations et de la politique du port, assumant ses fonctions sous le contrôle du Conseil de surveillance.

Celui-ci se compose de représentants de l'État, des collectivités territoriales, de la Chambre de commerce et d'industrie locale, du personnel du port et de personnalités qualifiées. Selon le code des Transports, ces conseils se composent de 16 à 18 personnes. Le rôle du Conseil de surveillance vise à arrêter les orientations stratégiques du GPM, sachant qu'il exerce aussi un contrôle sur la gestion. À titre d'exemple, le Directoire lui présente, une fois par trimestre, un rapport sur la gestion du port. Au sein du Conseil de surveillance, il existe un comité d'audit. Il assiste le Conseil dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État. Outre cette fonction de contrôle, le Conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du GPM.

Enfin, dernier pilier de cette gouvernance, le Conseil de développement qui intervient avec un avis consultatif. Il se compose de représentants de la place portuaire, des milieux associatifs et des collectivités locales de proximité. Ses membres sont nommés par le représentant de l'État dans la région. Le Conseil de développement rend des avis sur les projets stratégiques et la politique tarifaire du GPM. Cependant, même si ses décisions ne sont que des avis, il peut émettre des propositions. Ce Conseil comprend également une commission des investissements. Elle est présidée par le président du Conseil régional et se partage en deux collèges : le premier concerne les investisseurs publics et comprend les membres du directoire, les représentants des investisseurs publics, les membres du Conseil de développement et un représentant de l'État. Le second collège concerne les investisseurs privés. Il regroupe des représentants de sociétés privées qui investissent dans le domaine public.

Le Conseil de développement rend des avis sur le projet stratégique du GPM, ainsi que les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique. Les avis sont rendus à la majorité des trois cinquièmes. Après acceptation, ils sont transmis au Conseil de développement et au Conseil de surveillance. Dans l'hypothèse d'un avis défavorable, le Conseil de surveillance peut décider de passer outre, mais uniquement en motivant sa décision.

Outre la fonction de gestion du port, chaque GPM doit établir un projet stratégique. Celui-ci s'étale sur une période de cinq ans. « Le projet stratégique de chaque Grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre », indique le code des Transports. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports. Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

Parallèlement aux GPM se trouvent les ports concédés. Depuis le 1^{er} janvier 2007, ces ports relèvent des Régions, des Départements ou de syndicats mixtes. Ces ports sont au nombre de 17 : Calais-Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Lorient, Les Sables d'Olonne, Rochefort-Tonnay Charente, Bayonne, Port-Vendres, Port-La-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice, et les ports de Corse (Bastia, Ajaccio principalement).

Ainsi, le développement de ces ports dépend en grande partie de la stratégie des Régions. Qu'il s'agisse des Hauts-de-France, de la Bretagne, de la Nouvelle-Aquitaine ou de l'Occitanie, les régions ont rapidement compris l'intérêt économique et social de disposer d'un port sur leur territoire et apportent donc leur concours à leur développement. La gestion des ports est

concédée à des entités, comme la CCI locale ou une société créée pour l'occasion, à l'image de la Société Portuaire Brest Bretagne. Elle peut également être confiée à une structure ad hoc, comme c'est le cas pour le port de Sète, où la région Occitanie a attribué à l'Établissement Public Régional « Port Sud de France » la gestion du port de commerce par une convention de régie déléguée.

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes. Au cours des dernières années, les régions ont su démontrer leur intérêt pour leurs ports, à l'image de l'Occitanie pour Sète, Port-Vendres et Port-La-Nouvelle, ou encore de la région Bretagne pour Brest, Saint-Malo et Lorient.

Dans les départements d'outre-mer, la gouvernance s'est appliquée avec un temps de retard. La loi de février 2012 a été promulguée en octobre de la même année. Elle prévoit que les ports de Martinique, Guadeloupe, Guyane et La Réunion endossent le statut de GPM. Ces ports adoptent le même système de gouvernance qu'en métropole. Une première différence s'est mise en place dans les Caraïbes. En effet, les trois ports de Martinique, Guadeloupe et Guyane ont créé un Conseil de coordination portuaire. En second lieu, les engins de manutention des ports n'ont pas été transférés aux sociétés de manutention. Ainsi, les GPM conservent l'investissement dans ces engins de manutention.

En France, l'organisation du travail dans les ports a évolué au cours des dernières décennies. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le travail sur les quais est régi par une loi de 1947. Elle prévoit l'emploi des ouvriers dockers dans un bureau central de la main d'œuvre au sein de chaque port. Ce bureau est géré par le directeur du port. Dès la fin des années 80, le suremploi se fait jour. Pour y faire face, en 1992, une réforme vient mettre un terme à cette organisation. Les ouvriers dockers sont intégrés dans les sociétés de manutention avec des contrats à durée indéterminée. Une révolution pour un monde qui avait l'habitude de fonctionner à la tâche. En 2008, la réforme de la gouvernance des ports vient ajouter une dimension sociale. Les ouvriers portiqueurs, qui relèvent de l'autorité du port, sont transférés dans les sociétés de manutention. Le gouvernement de l'époque voulait ainsi aligner le système français sur l'organisation des autres ports européens.





→ ANALYSE MACRO-ÉCONOMIQUE

EVOLUTION DES GRANDS TRAFICS DANS LE MONDE

PÉTROLE BRUT

LA HAUSSE DES FLUX CONTINUE

En 2023, comme en 2022, les flux de pétrole brut ont continué de progresser dans le monde. Pour les deux principaux ports français que sont Marseille-Fos et Le Havre, cette hausse s'est répercutée dans les bilans des trafics.

Si la transition énergétique avance doucement si l'on en croit les chiffres, pour autant, au regard des statistiques, l'abandon des énergies fossiles n'est pas pour demain. En 2023, les flux de pétrole brut ont progressé de 5,3% d'une année sur l'autre dans le monde, atteignant 2 160 millions de tonnes (Mt). Des volumes qui n'incluent pas les trafics de cabotage.

Les flux de pétrole brut ont repris des couleurs depuis la pandémie, où ils avaient baissé du fait de l'arrêt temporaire des économies en 2020. La reprise, amorcée dès 2021, s'est confirmée en 2022 et la tendance est maintenant à la croissance par rapport à la période pré-Covid 19. Ainsi, entre 2021 et 2023, les trafics de pétrole brut ont gagné 14,5% et, en 2023, les volumes traités par voie maritime ont dépassé de 2,4% ceux de 2019.

Cette hausse profite à certains. Ainsi, le pétrole russe s'est arrogé des parts de marché en 2023, malgré les sanctions mises en place par l'Occident à la suite de la guerre en Ukraine. Ainsi, l'année dernière, le pétrole russe a gagné 5% à 229,5 Mt. Il représente désormais 10,6% des trafics mondiaux. Autre pays en forte expansion en 2023, les États-Unis, qui ont vu leurs exportations progresser de 19,5% pour atteindre 197,2 Mt. La même tendance se dessine pour l'Afrique de l'Ouest, dont la part de marché a gagné quelques points à 8,1% grâce à une progression de ses exportations de 2,5% à 174,8 Mt. L'Amérique du Sud s'inscrit dans la même tendance avec une progression de 20,8% de ses exportations à 157,6 Mt. Enfin, l'Europe du Nord a augmenté de 3,4% ses exportations à 111 Mt. Dans le même temps, les pays du golfe arabo-persique ont perdu de leur attractivité. S'ils ont conservé la première place des exportateurs de pétrole brut avec 869,1 Mt, soit 40,2% du marché mondial, leur trafic a reculé de 1,4% en 2023.

Du côté des acheteurs, trois entrent pour les deux tiers des volumes mondiaux. La Chine a repris sa première place des importateurs de pétrole brut avec 512 Mt. Elle est suivie par l'Union européenne qui totalise 472,4 Mt. Enfin, ce tiercé de tête intègre l'Inde sur la dernière marche du podium. Le pays a importé 439,9 Mt.

Ces hausses de trafic s'expliquent par une forte demande, en particulier de la Chine et de l'Inde, qui ont représenté, en 2023, 44% des achats de pétrole brut dans le monde. Avec la particularité pour ces deux pays d'avoir orienté leurs approvisionnements vers la Russie, les sanctions occidentales ayant eu pour conséquence de rendre le pétrole russe moins cher que d'autres provenances. D'ailleurs, en prenant des positions à l'achat sur le marché russe, la Chine et l'Inde participent à réduire l'effet des sanctions.

D'un autre côté, la Corée du Sud a aussi augmenté ses approvisionnements de pétrole brut. Avec 140,4 Mt, elle entre parmi les premiers acheteurs mondiaux de pétrole. À la différence de la Chine et de l'Inde, les approvisionnements sud-coréens s'effectuent plus largement parmi les pays du golfe arabo-persique et aux États-Unis.

Quant à l'Union européenne, elle prend la deuxième place sur le podium des acheteurs de pétrole brut. Après avoir dépassé en 2022 la Chine, où les confinements persistaient, l'UE a retrouvé sa place. En 2023, les 27 pays européens ont vu leurs importations de pétrole brut progresser de 4,7% à 472,4 Mt, représentant 21,9% des achats mondiaux de pétrole brut.

Ces flux se répercutent sur les trafics portuaires, notamment en Europe, où l'on trouve comme principaux ports pétroliers Rotterdam, Trieste, Gdansk, Marseille-Fos, Le Havre, Wilhelmshaven,

Carthagène, Sarroch, Augusta, Algésiras et Tarragone. Parmi eux, les deux ports français prennent les quatrième et cinquième places du classement européen. Le GPM de Marseille-Fos a enregistré, en 2023, un trafic en progression. Une tendance qui tient à la dynamique du raffinage dans la région. Bien que les mouvements sociaux de mars 2023 contre la réforme des retraites ont pesé sur les résultats du premier trimestre, les neuf mois suivants ont permis de compenser les pertes.

Quant au site du Havre de Haropa Port, il a vu ses trafics de pétrole brut revenir, après plusieurs années de maintenance et incidents techniques survenus dans les raffineries normandes. Cependant, la décision d'Esso de revoir sa stratégie industrielle en Normandie et dans le sud de la France pourrait, à terme, avoir des effets négatifs sur les flux pétroliers.

Parmi les autres ports français disposant d'un trafic de pétrole brut, le GPM de Nantes Saint-Nazaire a vu ses volumes progresser de 33%. Pour le port ligérien, cette hausse est liée à la remise en route de la raffinerie de Donges après plus de 18 mois d'interruption en raison de travaux.

Quant à l'origine du pétrole brut en Europe, elle a changé depuis 2022, date de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. En effet, dès le mois de février 2022, l'Union européenne s'est attachée à édicter des sanctions pour amoindrir l'économie russe. Elle a visé le secteur pétrolier en premier lieu. Ainsi, en Europe, le pétrole russe a perdu ses parts de marché. Il représente aujourd'hui 58,6 Mt des approvisionnements européens. Un volume divisé par deux depuis 2021 quand il pesait, à l'époque, 112,5 Mt. Cette baisse des origines russes est compensée par la recherche de nouveaux marchés. Désormais, la principale source d'approvisionnement en pétrole de l'UE est l'Europe du Nord et de l'Ouest. Les puits en mer du Nord ont représenté, en 2023, 18,6%, cette région alimentant le marché européen à hauteur de 87,8 Mt (+14% par rapport à 2022). L'Afrique du Nord s'est placée en deuxième position avec 81,7 Mt, en progression de 17,3% en 2023. Cette région entre désormais à hauteur de 17 % des approvisionnements européens. En troisième place, on trouve les États-Unis. Ils ont augmenté sensiblement leurs parts de marché en Europe l'an dernier avec une progression de 41,5% à 72,8 Mt. Le quarté de tête se ferme avec la Russie qui garde encore des trafics vers l'UE. Le quinté intègre l'Afrique de l'Ouest, qui a gagné 8,2% à 54,4 Mt. Enfin, les importations de pétrole brut depuis les pays du golfe arabo-persique ont enregistré en 2023 un rebond de 32,2% à 45,3 Mt.



© PASCAL BREDEL

GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ L'ENJEU DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



© FABIAN MONTREUIL

Le gaz naturel liquéfié (GNL) devient un enjeu diplomatique et énergétique de première importance dans le contexte économique et géopolitique actuel. Les ports français l'ont compris et augmentent les capacités de réception.

Le GNL constitue un enjeu de première importance. D'une part, il participe à la transition énergétique, notamment en France. S'il reste une énergie fossile, son empreinte carbone est malgré tout inférieure à la production énergétique via d'autres matières premières fossiles comme le charbon ou le pétrole. Alors, pour les pays engagés dans une transition énergétique, le GNL devient un enjeu de taille pour l'économie. D'autre part, le GNL est devenu, depuis la guerre déclenchée par la Russie en Ukraine, un enjeu diplomatique. Alors que le gaz russe a longtemps alimenté le réseau européen, les sanctions prises par l'UE contre la Russie après l'invasion du 23 février 2022 amènent les États européens à diversifier leurs approvisionnements.

Des conditions politiques et économiques qui impliquent qu'en 2023, le GNL a enregistré une progression de ses volumes exportés dans le monde, atteignant 409,9 Mt. Des volumes en progression de 1,7%. Or, cette augmentation suit celle de 2022 (+4,7%) et celle de 2021 (+7,3%). Si le GNL a vocation à être présent dans l'industrie, il conserve une certaine saisonnalité. En effet, utilisé pour la production électrique, plus importante en hiver, il est surtout importé au cours de l'automne, pour la constitution de stocks. En hiver, les importations permettent de s'assurer des réserves en cas de froid intense. Au cours du printemps et de l'été, les importations de GNL se réduisent.

L'entrée des troupes russes en Ukraine en février 2022 a mis au ban les volumes de gaz russe sur le marché international. Le pays a maintenu en

partie ses flux mais ils ont logiquement accusé une baisse. Avec les sanctions contre la Russie, les acheteurs diversifient leurs sources. Ainsi, les États-Unis sont devenus, en 2023, le premier exportateur de GNL dans le monde. Les Américains ont exporté 88,9 Mt en 2023, soit 12% de plus qu'en 2022, indique le courtier de fret Banchemo Costa. Entre 2020 et 2023, soit en quatre ans, les exportations gazières des États-Unis ont progressé de 84%.

Cette première place est aussi liée à la baisse des exportations de GNL de l'Australie. Le pays a exporté 80,8 Mt en 2023, soit 0,6% de moins que l'année précédente. Or, en 2022, l'Australie avait exporté 81,3 Mt, ce qui la plaçait en première position devant les États-Unis. Troisième exportateur, le Qatar a expédié 78,6 Mt en 2023, soit 1,6% de moins que l'année précédente. Enfin, la Russie reste présente sur le marché mondial, avec 30,9 Mt d'exportations en 2023. Des produits russes partis principalement vers des pays comme la Chine et l'Inde. Ces flux ne semblent pas avoir été ébranlés par les sanctions des pays occidentaux. En effet, la Russie a vu ses exportations se réduire de 6,1% en 2023. Néanmoins, en 2022, les exportations de gaz russe avaient enregistré un record avec 32,9 Mt. L'année 2023 est ainsi restée, malgré tout, sur des volumes supérieurs à ceux de 2021, avant les sanctions occidentales.

Du côté de la demande, l'Union européenne se range à la première place des importateurs. En 2023, le Vieux Continent a importé 102 Mt, soit

environ 25% du volume mondial. Un trafic en progression de 1,9%, rappelle Banchemo Costa. L'UE surpasse la Chine qui a importé 71,6 Mt et le Japon avec 66,9 Mt. Outre ces pays, la Corée du Sud, l'Inde et le Royaume-Uni font partie du cercle des importateurs de GNL, concentrant avec l'UE, la Chine et le Japon 80% des importations mondiales de GNL.

Selon les données de l'Agence européenne pour la coopération des régulateurs énergétiques (Acer), la France est le premier importateur de GNL en Europe. Selon les derniers chiffres disponibles, elle aurait importé 30 milliards de m³ en 2023. Un chiffre stable par rapport à 2022. Cependant, l'année 2022 a été celle de tous les records en raison de l'arrêt de livraisons de gaz russe par pipelines.

En France, trois terminaux constituent les portes d'entrée du GNL : Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire et Marseille-Fos. Chacun dispose d'installations pour regazéifier le GNL et l'envoyer dans le réseau de GRDF. Si, à Dunkerque, le trafic se stabilise, à Nantes Saint-Nazaire et Marseille-Fos, les volumes ont baissé en 2023. Plusieurs raisons expliquent cette situation. Notamment, pour Nantes Saint-Nazaire, le rôle de hub de rechargement du terminal de Montoir, moins sollicité en 2023. Ensuite, le marché conduit les opérateurs à se tourner vers l'un ou l'autre des ports en fonction de l'origine et de la destination. Enfin, l'arrivée en fin d'année 2023 d'une unité de stockage et de regazéification (Floating Storage Regasification Unit - FSRU) au Havre, permet à Haropa d'offrir une alternative pour les importateurs. L'affrètement par TotalEnergies de ce navire est prévu pour une durée de cinq ans. L'avenir dira si le besoin d'une unité supplémentaire au Havre doit s'étendre.

AUTRES VRACS LIQUIDES LES BIO-CARBURANTS, CHRONIQUE D'UNE PROGRESSION ANNONCÉE

Les autres vracs liquides regroupent plusieurs filières, dont les nouveaux carburants qui s'imposent pour remplacer les énergies fossiles.

Le secteur des autres vracs liquides regroupe ce qui pourrait être l'avenir dans le domaine des énergies. Cela, sur fond de fin annoncée des combustibles d'origine fossile, à une échéance voulue décennale pour certains produits. Ainsi, les ports s'adaptent avec la création de sites de production et de stockage pour de nouveaux carburants. Le ministre en charge des Transports, Patrice Vergriete, l'a assuré lors des journées de l'European Sea Ports Organisation (ESPO) à Paris en avril 2024 : « Les ports deviendront des stations-services des carburants de demain. »

Marseille-Fos investit dans des unités de production d'hydrogène. Dans le port de Sète, après avoir connu des déboires, Saipol a confirmé son intention de conserver son site de production, ce qui signifie notamment le

maintien des exportations de diester et d'huiles. À Bordeaux, les bio-carburants confirment leur place dans les trafics, avec un volume stable aux environs de 177 000 tonnes en 2023. En Normandie, Haropa Port a attribué au groupe Engie la création d'une plateforme de production de carburants renouvelables et bas-carbone, de l'hydrogène et du e-kérosène qui seront produits dans deux usines d'une capacité de 80 000 t. Sur le site de Rouen, une unité de production d'hydrogène, d'une capacité de 50 000 t, est aussi prévue.

Et d'autres carburants nouveaux sont en train d'émerger, constituant des solutions adaptées au remplacement à terme du fuel lourd et du gasoil pour la propulsion des navires. C'est le cas du méthanol et de l'ammoniac, qui

nécessiteront des adaptations dans les capacités de stockage et d'avitaillement. Face à cette révolution énergétique, les ports doivent gérer la transition tout en continuant à servir les besoins traditionnels de l'économie via les flux de produits raffinés. Sur ces trafics, la baisse de la consommation de carburants comme l'essence et le diesel a eu, en 2023, différents effets dans les ports. Ainsi, à La Rochelle, les produits pétroliers entrent désormais en première place des trafics, les stockeurs régionaux préférant maintenant des stockages de long terme plutôt qu'en spot. Pour les ports de Seine, la reprise d'activité des raffineries locales a permis un retour des entrées et sorties de produits pétroliers. Néanmoins, la décision d'Esso de revoir son organisation suscite des craintes, alors que le groupe annonce la fin des activités de raffinage et de logistique dans le sud. Pour certains observateurs, ces annonces préfigurent un changement du paysage portuaire dans les prochaines années sur les vracs liquides.

CHIMIE LE DÉCLIN SE CONFIRME

La chimie constitue une filière à part entière dans le secteur portuaire. Or, après deux années de croissance, les produits chimiques ont en 2023 enregistré une contraction en France.

Parmi les autres vracs liquides on trouve le secteur de la chimie qui fait, en France, partie des industries les plus exportatrices derrière les produits agricoles et agroalimentaires. En valeur, cette filière est au premier rang avec 80 Md€ en 2023. Cependant, « le secteur décroche », indique France Chimie. Il traverse une crise avec un net recul de sa production et des échanges, le taux d'utilisation des capacités industrielles étant tombé à 74% sur les cinq derniers trimestres. Une situation qui concerne toute la filière européenne. D'abord, le marché domestique se contracte sous l'effet d'une demande en baisse liée au déstockage. En effet, en 2022, face à une demande en progression, les industries avaient réalisé des stocks mais, dès la fin de l'année, la demande s'est atténuée, cette tendance due au retour de l'inflation en Europe se poursuivant sur l'ensemble de 2023. De plus, le prix de l'énergie en France et en Europe a aussi pesé en renchérissant le coût de la chimie européenne. Parallèlement à ces deux facteurs, les investissements de grande ampleur menés en Chine conduisent à des surcapacités mondiales. D'autant que les États-Unis ont aussi prévu de doter leur industrie chimique de nouvelles capacités, qui seront subventionnées

dans le cadre de l'Inflation Reduction Act. Autant d'éléments qui mettent la chimie européenne dans une situation difficile.

Si l'on s'en tient aux chiffres globaux, la crise semble avoir moins d'effets en France, où la production n'a reculé que de 1%, alors que dans les autres pays européens, la baisse s'élève à 8% en moyenne. Mais, « la contraction industrielle plus faible de la Chimie en France par rapport à la moyenne européenne est en trompe-l'œil. La forte croissance du secteur des parfums et produits cosmétiques (+15% depuis 2021) et la meilleure tenue du secteur des spécialités chimiques comparativement à d'autres pays (-4% contre -13% en Allemagne) masquent un décrochage de la Chimie de base (pétrochimie, chimie minérale, polymères) similaire à celui de ses homologues en Europe », décrypte France Chimie.

Une situation qui n'est pas toujours en adéquation avec les chiffres publiés par les Douanes. En effet, selon le bilan annuel 2023, la chimie contribue à hauteur de 1,4% aux exportations françaises à 53,3 Md€. Un chiffre qui baisse de 5,7% par rapport à 2022, après avoir connu deux années de

croissance. En effet, les exportations de produits chimiques avaient augmenté de 18,2% en 2022 après une hausse de 24% en 2021.

Ces chiffres trouvent un écho dans l'économie portuaire. Ainsi, le port d'Anvers-Bruges, second cluster maritime chimique mondial derrière Houston, a perdu 8,1% de son trafic en 2023. En France, Haropa Port affiche une progression de ses vracs liquides, mais celle-ci est tirée par l'arrivée en septembre du FSRU Cap Ann pour la réception de GNL au Havre, ainsi que le retour à la normale de l'activité des raffineries. Les produits chimiques tendent en revanche à se contracter. Dans le sud-ouest, le port de Bordeaux continue de voir ses trafics d'ammoniac baisser, ce courant déjà en baisse en 2022 s'étioilant encore de 7% en 2023. Quant à Bayonne, les produits chimiques ont perdu 9,5%.

Pour 2024, le secteur de la chimie n'attend pas de reprise. La filière « anticipe une baisse des investissements de croissance (-40 %) arbitrés au profit des investissements réglementaires et de maintenance (+20 %). Une large majorité des entreprises se prépare à des mesures structurelles d'économie. 2024 s'annonce sans nouveau souffle, avec une croissance de la production qui pourrait se limiter à 1 % », souligne France Chimie.



NAVIRES

4 portiques Over Panamax
9 quais spécialisés
14,5 m de tirant d'eau
Pilotage, Soutage, Remorquage



DOMAINE

180 ha terrestres, 40 ha espaces naturels
5 700 ha maritimes



NAUTISME

Une base de réparation Grand Yacht



PASSAGERS

Gare maritime inter-régionale sécurisée multi-services
Terminal de croisière (Duty Free) et zone artisanale (Karuland)



ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

3 programmes environnementaux au cœur de nos priorités :
- CAYOLI : Reconquête de la biodiversité & Optimisation environnementale
- LIFE ADAPT'ISLAND : Solutions basées sur la nature pour répondre aux enjeux climatiques
- CARIPORTS : Labellisation environnementale des ports de la Caraïbe
Des actions visant la décarbonation des activités portuaires



SÛRETÉ & SÉCURITÉ

Portique de sécurité et caméra de surveillance
Poste d'inspection filtrage avec équipement radioscopique
Drones de surveillance et d'intervention



**GADELOUPE
PORT CARIBES**

L'Excellence Européenne

PROJETS

Extension Quai 12 (120 m*45 m)
Amélioration des terre-pleins portuaires de la Pointe Jarry
Couverture photovoltaïque du bassin incendie de Jarry
Confortement Quais 7&8



LE GRAND PORT MARITIME DE LA GUADELOUPE

**Un Port Performant,
Compétitif, Décarboné**

CHARBON

RETOUR À DES TONNAGES D'AVANT LA PANDÉMIE

Alors que la pandémie avait eu raison du trafic de charbon, les volumes ont dépassé en 2023 ceux réalisés avant la crise sanitaire. Cependant, en Europe, la demande baisse pour coller aux ambitions de la transition écologique avec un effet sur les trafics portuaires, notamment en France.

Après une baisse importante au cours de la pandémie, le charbon revient à des niveaux supérieurs à ceux de 2019. Or, dans le cadre de la transition écologique, il serait plus logique de voir ces volumes se réduire. S'il n'en est rien, c'est principalement en raison de la demande chinoise. Effectivement, la Chine continue d'appuyer sa production électrique en partie sur des centrales thermiques. Et si Pékin a validé son intention d'une transition écologique, l'application dans les faits reste plus nuancée.

Ainsi, en 2023, le trafic de charbon dans le monde s'est élevé à 1341,2 millions de tonnes (Mt). Un trafic en progression de 6% d'une année sur l'autre. L'année passée, les volumes traités par voie maritime ont dépassé ceux de 2019 de 2,4%. Depuis la pandémie, les flux de charbon n'ont eu de cesse de progresser, la diminution de 8,7% enregistrée en 2020 étant résorbée.

Parmi les exportateurs, la première place revient à l'Indonésie qui voit ses expéditions progresser de 10,5% à 496 Mt. Un score d'autant plus remarquable qu'en début d'année 2023, Djakarta avait décidé de couper temporairement les exportations de charbon pour répondre aux besoins nationaux. Le marché s'était un peu affolé pour revenir au calme quand le gouvernement indonésien est revenu sur sa décision. Derrière l'Indonésie, l'Australie a retrouvé un peu de ses volumes. La « brouille » diplomatique avec la Chine avait sensiblement réduit à partir de 2021 ses exportations de minerais et de charbon vers l'Empire du milieu. En 2023, les deux gouvernements ont accepté de tirer un trait sur ce désaccord pour reprendre leurs relations économiques. Ainsi, les exportations australiennes de charbon ont progressé de 4,8% en 2023, représentant un quart des échanges mondiaux.

En troisième place des exportateurs se trouve la Russie. Les sanctions prononcées contre le pays n'ont pas permis d'y mettre à mal l'économie du charbon. Certes, les exportations ont perdu 2,4% en 2023, mais la Russie a gardé malgré tout 13,7% du marché mondial des trafics de charbon. Le top 8 des exportateurs comprend aussi les États-Unis, l'Afrique du Sud, la Colombie, le Canada et le Mozambique. Au total, ces huit pays ont totalisé 97% des exportations de charbon dans le monde en 2023. Du côté des importateurs, la Chine s'est adjugée en 2023 la première place avec 368,4 Mt. Le marché chinois a consommé 27,5% des importations mondiales de charbon. Le pays s'est approvisionné en Australie mais aussi en Russie,

où les sanctions des pays de l'ouest ont eu pour effet de faire baisser le prix du charbon. La Chine profite de cette situation. Et, dans la même veine, l'Inde trouve dans le marché russe l'occasion de compléter ses besoins. Avec 240,8 Mt, le pays a affiché une demande importante pour ce minerai. Pour mémoire, l'Inde produit du charbon mais doit s'approvisionner sur les marchés internationaux afin de satisfaire l'ensemble de ses besoins.

C'est l'Union européenne, même si elle pesait encore 6,6% des volumes de charbon transportés par voie maritime dans le monde l'an dernier, qui semble s'accorder le mieux avec son ambition de transition énergétique. Après une année 2022 de croissance des importations pour faire face à la baisse des exportations de GNL russe, l'Europe y a clairement moins recours. En faisant appel à des sources d'énergies renouvelables, parmi lesquelles le nucléaire est intégré, le charbon, très émissif en termes de gaz à effet de serre, est de plus en plus délaissé. Ainsi, en 2023, les importations européennes de charbon ont perdu 30,4% à 88,8 Mt. Selon les observateurs, le trafic de 2023 demeure parmi les plus faibles de ces dernières années. Une tendance qui ne date pas d'hier puisque les importations de charbon se sont contractées de 32,9% en 2020, de 18,3% en 2019 et de 7,6% en 2018.

Quant aux approvisionnements européens, ils changent radicalement. Jusqu'en 2022, l'UE s'est tournée vers le marché russe pour alimenter son marché. Or, l'invasion de l'Ukraine en février 2022 et les sanctions ayant suivi ont obligé les opérateurs à se tourner vers de nouveaux horizons. Ainsi, en 2021, 44% des importations européennes avaient pour origine la Russie. En 2023, la proportion de charbon russe dans les approvisionnements européens est tombée à 4,3%, soit 10 fois moins. Les importations de charbon depuis les ports russes ont perdu 83,9%

de leur volume à 3,9 Mt. Des flux qui concernent aussi les importations depuis des pays comme le Kazakhstan. Les exportations se réalisent par des ports russes et sont donc considérées comme telles par les autorités européennes.

Le marché européen a subi deux tendances opposées. D'une part, la baisse globale des importations implique une diminution des différents fournisseurs. D'autre part, face à l'absence de la Russie, les parts de marché des autres pays augmentent. Ainsi, le marché européen a reconfiguré ses importations en privilégiant d'autres pays dès 2022. En 2023, les différents exportateurs ont néanmoins vu leurs volumes décroître.

Désormais, les États-Unis sont le premier fournisseur de l'UE, pesant pour 27,3% des importations européennes. Cependant, si le charbon américain avait affiché une progression spectaculaire en 2022 (+60,5% à 26 Mt), les volumes expédiés vers l'Europe ont affiché en 2023 une baisse de 7%, soit 24,2 Mt. Le second pays fournisseur de charbon pour l'Europe est l'Australie. Elle entre pour 23,2% du marché avec 20,6 Mt en 2023. Vient ensuite la Colombie qui totalise 16,6% du marché avec 14,8 Mt. Ces trois pays absorbent les deux tiers (environ 66%) des importations européennes de charbon. Viennent ensuite l'Afrique du Sud et l'Indonésie.

Ces différents mouvements des trafics de charbon se déclinent dans les différents ports de l'Hexagone. Ainsi, à Nantes Saint-Nazaire, les volumes ont perdu 64% en 2023. Une baisse qui tient d'une part à des stocks importants réalisés en 2022 et, d'autre part, à une baisse de l'utilisation de la centrale thermique de Cordemais. Marseille-Fos a aussi accusé le coup en 2023 avec une baisse générale de ses vrac solides de 28%. Quant à Dunkerque, le trafic de charbon a reculé de 4% en raison d'une baisse de la consommation par les centrales. Enfin, sur le port de Bordeaux, le charbon a continué sa baisse importante avec une diminution de 80% des flux.



© VINCENT GROZELAU

MINÉRAIS DE FER LA CHINE AVALE LA MAJORITÉ DES FLUX



© VINCENT GROIZELEAU

Les flux de minerais de fer se dirigent, dans leur grande majorité, vers la Chine. La production sidérurgique nationale a un appétit d'ogre. L'Europe, et notamment la France, alimente une partie de la sidérurgie avec d'autres matières premières.

Le courtier de fret grec Banchero Costa estime que les flux de minerais de fer échangés dans le monde ont atteint 1 628 millions de tonnes (Mt) en 2023. Un volume record, en progression de 4,9% comparativement à 2022. Le dernier record des trafics de minerais de fer remonte à 2021, avec 1 594 Mt. Et cette tendance semble se confirmer sur les premiers mois de 2024 avec une augmentation de 5,2% des volumes chargés sur des navires.

Les minerais de fer proviennent de quatre pays principalement. Le premier exportateur de minerais de fer est l'Australie. En 2023, le pays a exporté 913 Mt. Un trafic en progression de 0,7%. Il s'agit d'un record dans les annales des exportations de minerais australiens. Cette hausse s'explique en partie par la résolution des tensions diplomatiques avec la Chine. En effet, Pékin avait mis au ban Canberra en raison des positions prises par le Premier ministre australien lors de la pandémie. Mais, en 2023, face à l'appétit de sa sidérurgie, la Chine a décidé de renouer des relations commerciales avec l'Australie.

Derrière l'Australie, le Brésil prend la seconde place des pays exportateurs de minerais de fer. En 2023, il a expédié 362,2 Mt. Un trafic en progression de 7,9% par rapport à 2022. Le Brésil a profité de l'absence temporaire de l'Australie sur le marché chinois pour y prendre des positions. Une progression qu'il faut cependant relativiser car, en 2022, le Brésil avait connu des perturbations importantes pesant sur la logistique de cette matière première.

À eux deux, l'Australie et le Brésil ont représenté,

en 2023, 78% des flux de minerais de fer. Le Canada, qui a totalisé 58,9 Mt, a quant à lui vu ses exportations de minerais de fer progresser de 7,9%. Viennent ensuite l'Inde avec 43,3 Mt et l'Afrique du Sud avec 52 Mt. L'Inde a connu l'an dernier une progression spectaculaire de son trafic de minerais avec une progression de 175,7%. Quant à l'Afrique du Sud, elle a perdu 1,1% d'une année sur l'autre.

Du côté des importateurs, l'Union européenne, et parmi elle la France, se classe dans le bas du tableau. En effet, la Chine a conservé son appétit pour les minerais de fer en 2023, année au cours de laquelle le pays a importé 1 200 Mt. Un record puisque ces volumes se sont affichés en hausse de 4,9% comparativement à 2022. Ainsi, à elle seule, la Chine a avalé 74% des trafics de minerais de fer.

La raison est simple. La sidérurgie chinoise est en plein essor pour alimenter le marché local. La demande en acier pour les différentes industries comme l'automobile, le bâtiment ou encore la production manufacturière grossit de mois en mois. Cependant, fin 2023, la faillite du principal groupe de construction chinois, Evergrande, faisait craindre d'importantes implications sur le secteur. Les autres principaux importateurs, comme la Corée du Sud, le Japon et la Malaisie ont vu de leur côté leurs entrées de minerais de fer décroître.

Quant à l'Union européenne, elle suit la tendance des autres pays importateurs. Avec 71,8 Mt, ses arrivées de minerais de fer se réduisent. Dans le Vieux Continent, la sidérurgie tend à perdre pied. Les chiffres de la production d'acier, principale

destination des minerais de fer, explique cette tendance. Les pays de l'UE ont produit, en 2023, 126,3 Mt, selon World Steel Association. Un chiffre en baisse de 7,4%. Cela coïncide avec la baisse des importations de minerais.

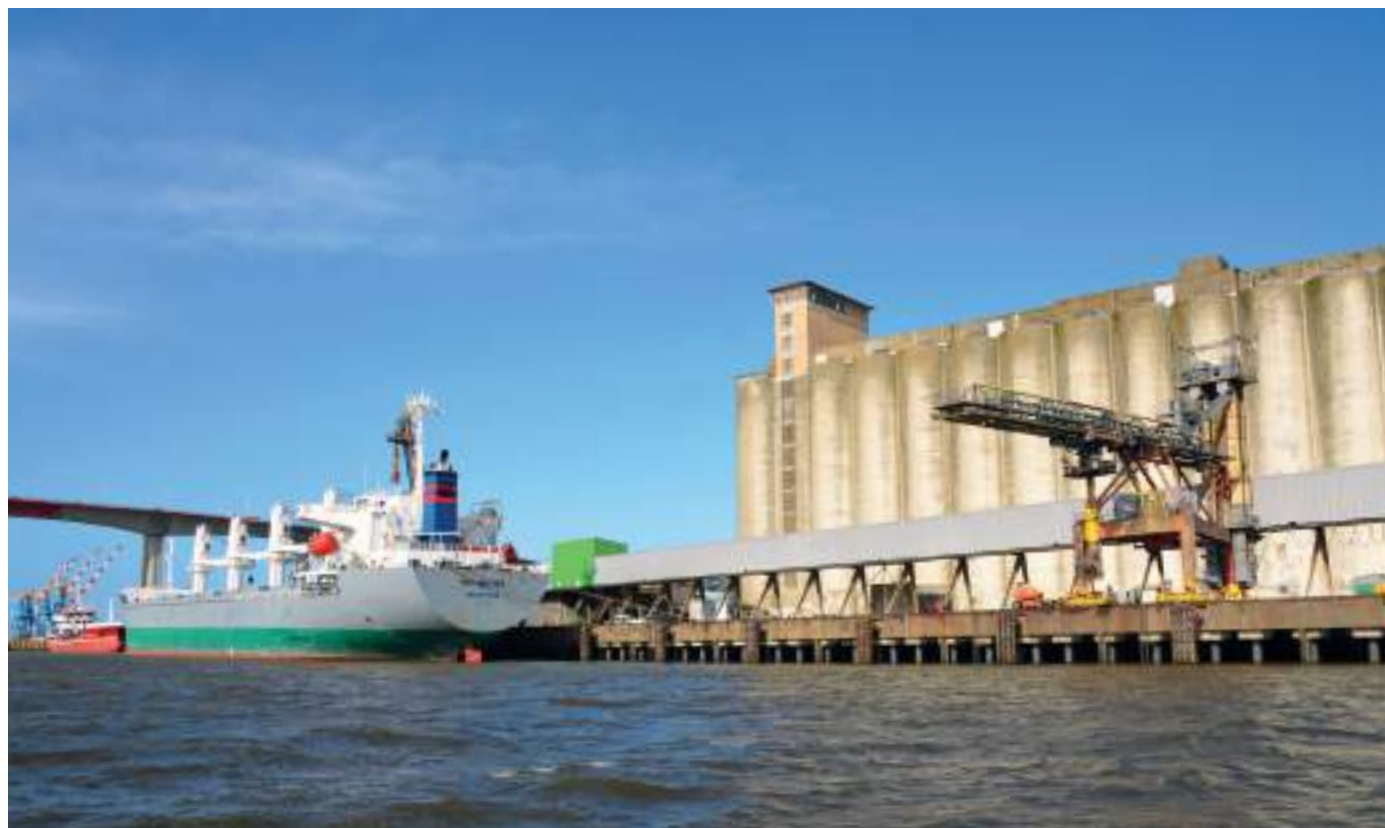
Le principal producteur d'acier en Europe, l'Allemagne, a produit l'an dernier 35,4 Mt d'acier, soit 28% de la production de l'Union Européenne. Mais ces volumes déclinent et pour les ports comme Rotterdam et Hambourg, la baisse de production se répercute directement sur les trafics.

Quant aux flux destinés au marché français, ils se réalisent principalement depuis les ports de Dunkerque et Marseille-Fos pour les aciéries d'ArcelorMittal. Dans le port septentrional, l'arrêt d'un haut-fourneau a eu raison des trafics d'importation de minerais de fer. Au sud, le groupe a ralenti sa production en 2023. Ainsi, les deux principaux ports français liés à la sidérurgie ont accusé le coup pour la seconde année consécutive. Une baisse qui n'est pas atypique puisque le port néerlandais de Rotterdam a affiché une diminution de ses importations de minerais de fer destinées à la sidérurgie allemande.

Dans le cadre de la transition énergétique et écologique, la production d'acier et de produits dérivés trouve d'autres sources d'approvisionnement, à commencer par les métaux recyclés. Les ferrailles tendent à s'imposer pour devenir la matière première de ces usines. Ainsi, dans le port de Bayonne, la production de fil machine, de billettes et de tôles se réalise à partir de la ferraille. De plus, ArcelorMittal lance un programme pour une nouvelle génération de hauts-fourneaux dont l'objectif est de produire de l'acier avec une empreinte carbone réduite.

VRACS AGROALIMENTAIRES

L'ALIMENTATION ANIMALE NE COMPENSE PAS LES DIMINUTIONS DES CÉRÉALES



© VINCENT GROIZELAU

Le trafic des vracs agroalimentaires a enregistré une année 2023 en retrait. La récolte en baisse au cours de l'été a plombé les chiffres. Les produits destinés à l'alimentation animale et la trituration ont affiché pour leur part une progression.

Le calendrier céréalier ne correspond pas aux années calendaires. Les campagnes céréalières démarrent le 1^{er} juillet pour se terminer le 30 juin, le calendrier portuaire s'étend sur deux campagnes. Ce décalage implique que les trafics portuaires annuels dépendent de deux récoltes. Ainsi, le premier semestre de l'année correspond à la seconde moitié de la campagne quand le second semestre portuaire se calque sur le début de la campagne suivante.

En 2023, les trafics céréaliers, notamment le blé tendre, le maïs et les orges, se sont orientés à la baisse. En France, les trafics des céréales ont totalisé 25,8 Mt. Des volumes en recul de 22,1% d'une année sur l'autre. Cette diminution des échanges a été tirée par le blé tendre qui a affiché un repli de 33,1% d'une année sur l'autre. Cette contraction des volumes tient à la récolte. En effet, en 2022, la première moitié de l'année a traité le solde de la récolte de 2021. Cette dernière a été de bonne qualité. En juillet 2022, la production a baissé. Selon FranceAgriMer, elle a diminué de 4,8% à 33,6 Mt. En 2023, la récolte

a été plus importante avec une augmentation de 4,1% à 35 Mt.

Les trafics céréaliers sont tournés vers l'international. Les flux français des céréales partent à plus de 90% à l'export. Les marchés de prédilection des produits français restent l'Afrique. L'Algérie et le Maroc, d'une part, mais aussi les pays d'Afrique subsaharienne s'affichent parmi les principaux marchés d'exportation. Le principal courant de ces flux se compose de blé tendre. Il pèse environ 45% des trafics. Vient ensuite le maïs, en grain et en épi, avec 31% et les orges qui entrent pour 24%.

Les exportations de céréales françaises dépendent d'une part de la stratégie des négociants et, d'autre part, de la position des concurrents, surtout des pays de la mer Noire. Ainsi, sur la campagne actuelle (démarrée le 1^{er} juillet 2023), les céréales françaises n'ont pas su s'imposer sur les marchés internationaux. Les pays acheteurs d'Afrique du Nord ont préféré les grains russes et ukrainiens. Lors de la

précédente campagne, la situation était inverse. Les céréales françaises, et notamment les blés, ont connu un engouement important sur les marchés internationaux.

Les concurrents français, notamment sur les marchés africains, sont donc à chercher du côté de la mer Noire. L'Ukraine et la Russie prennent des parts de marché dans les pays méditerranéens, même si le conflit en Ukraine a ralenti la production. Du côté de la Russie, la production céréalière atteint des records. La récolte 2023 permet à la Russie de disposer de 100 Mt de production, dont la moitié est destinée à l'export. Et Moscou veut faire des céréales une « arme » dans son opposition au monde occidental. Ainsi, le président de la Fédération de Russie a décidé de « donner » des céréales à certains pays. Un « don » que certains estiment rémunéré quand d'autres assurent avoir des produits à titre gratuit. Des déclarations qu'il est impossible de confirmer.

Quant à l'Ukraine, elle a profité jusqu'en juillet 2023 des corridors humanitaires sous contrôle des Nations unies. Un accord tripartite entre la Russie, l'Ukraine et l'ONU prévoyait que les ports ukrainiens pouvaient exporter des céréales avec

une garantie de la Russie de ne pas attaquer les navires. En échange, ces exportations devaient être destinées aux pays les plus pauvres. Après un an, la Russie a refusé de prolonger cet accord en raison de la destination des céréales vers l'Union européenne. De plus, l'accord accordait à la Russie d'exporter ses engrais. Or, les conditions techniques de ces exportations ont mis à mal la logistique de ces produits. Alors, depuis juillet 2023, l'accord est rompu. Des négociations sont en cours, indiquent les diplomates, mais sans qu'elles aboutissent pour le moment. Depuis le mois de juillet 2023, la récolte ukrainienne s'exporte en empruntant des corridors le long de ses côtes et dans les eaux de pays comme la Roumanie et la Bulgarie. Cependant, si l'Ukraine parvient à sortir une partie de sa production, elle subit les attaques quotidiennes de l'armée russe sur des villes portuaires comme Odessa, Yuzhny et Chornomorsk.

Pour les blés français, le conflit ukrainien aurait pu être synonyme de croissance des exportations. Il n'en est rien. Ses deux principaux concurrents, la Russie et l'Ukraine, maintiennent leur présence sur les marchés internationaux. Ainsi, en 2023, les principaux ports céréaliers français ont enregistré des baisses de trafic.

Le premier port céréalier français, le site de Rouen d'Haropa Port, a affiché une baisse de 14% de ses exportations céréalières. L'excellente

année 2022 est désormais rangée aux archives. Avec 7,3 Mt, le trafic céréalier de Rouen s'est étiolé en 2023. Cette baisse des flux de céréales n'a pas été compensée par les trafics d'orge fourragère, en légère progression l'année dernière. Le second port céréalier français, La Rochelle, s'inscrit dans la même veine. Le port charentais a perdu 25,1% de son trafic céréalier sur l'année à 2,9 Mt. Sur le port de La Rochelle comme celui de Rouen, les trafics d'orge sont en hausse de 45% à 1 018 094 t. Cependant, ces volumes ne permettent donc pas de compenser la baisse de 40% des blés à 1 678 457 t. Les mêmes causes produisent les mêmes effets dans le nord du pays. Les trafics céréaliers du port de Dunkerque, troisième pôle céréalier français, ont terminé 2023 en baisse de 23% à 1,7 Mt. Au port de Nantes Saint-Nazaire, la chute des trafics céréaliers s'est élevée de 46% à 1,2 Mt.

À côté de ces grands pôles portuaires, d'autres établissements jouent un rôle dans les trafics céréaliers, à l'image de Rochefort Tonnay-Charente. Le port charentais exporte une partie de la production locale vers les pays de l'Union européenne. Il traite principalement du blé, du maïs et du colza. Le site de Caen-Ouistreham de Ports de Normandie subit la même tendance avec une baisse de 85 000 t de ses trafics. Dans le même ordre d'idée, Bordeaux a perdu environ 27% de son trafic d'exportation de céréales. Plus tourné vers les sorties de maïs, le port

gironдин dépend en grande partie de la récolte. Si, nationalement, la production de maïs a repris des couleurs après sa baisse importante en 2022, elle n'a pas rattrapé les volumes réalisés en 2021.

Les trafics destinés à l'alimentation animale se portent mieux. Les échanges français de ces produits, qui se composent de tourteaux et de graines affectés à cette utilisation, sont sortis stables en 2023 à 4,5 Mt. À la différence des céréales, les flux de ces produits sont plutôt orientés à l'importation, à hauteur de 57%.

L'alimentation animale est aussi tirée des tourteaux produits après la trituration de graines dans les usines. Ainsi, à Brest, l'usine de Bunge réceptionne des graines oléagineuses en entrée pour les triturer et ensuite expédier ses tourteaux pour nourrir du bétail. Dans le port de Sète, l'usine Saipol réalise les mêmes opérations. Elle importe des graines pour les triturer et exporte les huiles, le diester et les tourteaux. Dans le port de Nantes Saint-Nazaire, le trafic lié à l'alimentation animale a progressé de 5%, atteignant 2,2 Mt l'année dernière. La bonne santé des produits liés à l'alimentation animale s'est confirmée ailleurs, par exemple à Caen-Ouistreham, le port normand voyant en 2023 son trafic progresser de 40%. Il faut se tourner vers le port de Lorient pour voir ces courants se contracter. En effet, le port du Morbihan a perdu 19,1% à 657 984 t.



ICI, ON AIME LE VRAC !

Vous aimez le vrac ? Nous aussi !
Chaque année, plus de trente types de marchandises transitent en vrac liquide ou solide via nos terminaux. Nos solutions logistiques permettent aux entreprises du Grand Ouest d'optimiser leurs chaînes d'approvisionnement et de distribution sans emballage.

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

CIMENT ET CLINKER L'IMPACT DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Malgré une baisse d'activité globale dans le secteur du BTP, le ciment et le clinker ont tiré leur épingle du jeu en affichant une progression de 1,15% en 2023. Cependant, les nouvelles réglementations incitent les acteurs à modifier les matières premières. Une tendance qui peut avoir un effet pour les trafics portuaires.

Du fait d'une inflation et de taux d'intérêt élevés, la filière du BTP a souffert l'an passé. Les importations de ciment et de clinker ont pesé, en France, 5 millions de tonnes (Mt), selon les données collectées par le cabinet DSG Consultants. La filière a enregistré une progression de 1,1% par rapport à 2022. Cependant, comparativement à 2021, le ciment et le clinker ont perdu 6,8% de leur volume. Environ la moitié de ces produits entrent sur le territoire par voie routière et ferroviaire, l'autre moitié par voie maritime. Selon DSG Consultants, les entrées par voie maritime de produits de ciment, de clinker et de ciment blanc ont totalisé 2,55 Mt. Un chiffre en progression de 13,6% par rapport à 2022.

Ciment blanc, ciment gris et clinker se répartissent sur les différentes façades de l'Hexagone. De Dunkerque à Marseille-Fos, en passant par Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Sète, les importateurs semblent préférer un acheminement au plus près des lieux de consommation. Sur les cinq premiers ports français qui importent des produits cimentiers, Dunkerque prend la pole position avec 399 891 t en 2023. Vient ensuite Nantes Saint-Nazaire avec 367 460 t, puis Haropa Port avec 326 608 t. Pour ce dernier, le site du Havre réceptionne la quasi-totalité du trafic, une infime partie se réalisant sur les quais de Honfleur.

Sur la façade méditerranéenne, le port de Sète se place en première position avec un trafic de 295 036 t, devançant de plusieurs longueurs Marseille-Fos (174 614 t en 2023). Sète a su s'imposer grâce à Cem'in'EU, qui y importe ses matières premières pour les distribuer vers ses cimenteries de Tonneins et Portes-lès-Valence par voies ferroviaire et fluviale.

Si les ports de la Manche et de la mer du Nord s'inscrivent, individuellement, dans le haut du tableau, les ports de l'Atlantique réalisent la majorité de ces trafics de ciment. En effet, depuis Brest jusqu'à Bordeaux en passant par La Rochelle, Rochefort et Les Sables d'Olonne, les ports de la façade ont totalisé 1,1 Mt l'an dernier.

La majorité des produits cimentiers, en import maritime, proviennent de pays méditerranéens. Ces trafics arrivent à hauteur de 40% d'Espagne et de Grèce. La péninsule ibérique entre pour 35% des trafics avec principalement du clinker, la Grèce expédiant surtout du ciment gris. Les pays du Maghreb regroupent ensemble 44% des

importations maritimes. Ces entrées proviennent majoritairement d'Algérie (29%) et du Maroc (15%). Pour aller plus en détail, l'Algérie importe à elle seule 27% du clinker du marché français. Enfin, toujours depuis la Méditerranée, la Turquie entre pour 11% des importations maritimes de produits cimentiers, toujours selon le cabinet de consultants DSG. Du côté de l'Europe du Nord, le Danemark assure environ 1% des importations en exportant du ciment blanc vers la France.

L'évolution du marché permet au système portuaire de voir de nouveaux trafics naître sur les quais. Ainsi, Ecocem, premier acteur de ciment vert, importe ces produits sur les sites des ports de Marseille-Fos et de Dunkerque. Une autre tendance vise à intégrer des laitiers moulus dans le ciment ou dans le béton. Importés sous forme de granulés, ces laitiers sont ensuite broyés pour être incorporés directement dans le ciment ou le béton. Une solution qui réduit le taux de CO₂ dans la production. Ce système, encore peu utilisé en France, signifie un changement dans la typologie des importations de ces produits. Eurovia, Colas ou encore Vinci font partie des premiers groupes à se tourner vers cette solution. Colas a décidé d'implanter un terminal sur le port de Bordeaux, à Bassens, pour ce type de production. Dans le même ordre d'idée, Hoffman Green Cement, qui prévoit d'installer un site dans l'enceinte du port de Dunkerque, souhaite intégrer de l'argile calcinée et des laitiers en remplacement du clinker.

Cette tendance n'en est encore qu'à ses débuts. Cependant, ces nouveaux trafics pourraient rapidement évoluer. Aujourd'hui, les produits de remplacement représentent 1,2 Mt en importation dans les ports français. Tout comme les produits cimentiers, le port de Dunkerque joue un rôle moteur. À lui seul, il a importé 50% de ces volumes en 2023, avec 632 742 t. L'autre acteur portuaire est Marseille-Fos, qui a traité 334 942 t l'an dernier. Pour l'essentiel, il s'agit de laitiers. Les volumes des autres produits comme le gypse ou les cendres volantes restent encore confidentiels.

Le marché du ciment va vivre une révolution en Europe dans les prochaines années. En effet, l'UE a décidé d'inscrire ces produits dans le Mécanisme d'ajustement du carbone aux frontières (MACF), qui prévoit que chaque importateur d'une marchandise produite dans un pays tiers devra déclarer à l'administration l'empreinte carbone lors de la fabrication de ce produit. Pour assurer un équilibre entre les productions européennes et celles des pays tiers, les importateurs devront acheter des certificats. La mesure entrera en vigueur en 2026 mais mobilise déjà une partie des industriels. Cette évolution pourra avoir des effets sur la provenance de ces produits dans les prochaines années. En fonction des méthodes de production locales, les importateurs français pourraient modifier leur « sourcing » ou s'alimenter sur le marché européen. Ainsi, selon DSG Consultants, l'intégration dans le ciment de produits de substitution comme la pouzzolane, l'argile, le calcaire, les cendres volantes ou encore les laitiers d'hydrogène viendront de France. Pour les ports, ces changements risquent d'avoir un impact en termes de trafics.



© PASCAL BREDEL

MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION LA FILIÈRE S'ENFONCE DANS DES SABLES MOUVANTS

La crise du marché immobilier se répercute directement sur les trafics de matériaux de construction. L'année 2023 s'est achevée sur une note négative.

La formule « quand le bâtiment va, tout va » fait frémir la filière du BTP. La crise dans l'immobilier avec une baisse importante des mises en chantier, a un double effet : elle réduit la production nationale de granulats et de matériaux de construction, tout en impactant les trafics portuaires pour les flux import et export de ces produits.

Du côté de la production nationale de granulats, pour l'Unicem (organisation regroupant les producteurs), 2023 a été une « annus horribilis ». La production s'est contractée de 8%, la France ayant produit 317 Mt. Il faut remonter 35 ans en arrière pour trouver un niveau aussi bas dans la production. Côté portuaire, les sables et graviers ne se portent guère mieux. Ainsi, Haropa Port a enregistré une baisse de ses trafics dans la filière. Ils perdaient, fin septembre 2023, 5,2% à 1,4 Mt. Pourtant, les deux sites du Havre et de Rouen offrent une liaison fluviale directe sur la région Île-de-France, où les travaux relatifs aux Jeux Olympiques auraient dû donner une dynamique à ce secteur. Plus au nord, à Boulogne-sur-Mer et Calais, l'activité liée aux matériaux de construction se tasse également. Les trafics dits

de conventionnels sur ces deux ports, pour les distinguer du trafic Transmanche, se réduisent. À Boulogne, les expéditions de pierre à chaux et de chaux vive, produits utilisés dans la construction et partant majoritairement vers la Suède, se sont contractées. Le sable naturel à l'import, qui sert à la filière du BTP mais aussi à des industries comme celle du verre, s'est stabilisé à 100 000 t. Sur le site de Calais, l'activité de vrac, composée d'exportations de pierre à chaux, de cailloux vers la Suède et de sable vers le Royaume-Uni, a perdu 2% en 2023. De son côté, Ports de Normandie a vu l'an dernier

les trafics liés au secteur de la construction enregistrer une diminution importante, qui tient à la perte de 380 000 t de granulats marins et terrestres. Il s'agit de la contraction de l'activité « graves de mer » sur le site de Dieppe qui a perdu 18,5%. De plus, Cherbourg a vu ce trafic perdre 310 000 t en raison de la fin des travaux du dispositif anti-affouillement des fondations du parc éolien de Fécamp, qui avait boosté l'activité l'année précédente. À l'ouest, le port de Nantes Saint-Nazaire a vu l'an dernier son trafic de sable de mer se contracter de 8% à 1,3 Mt. La Rochelle accuse aussi le coup. Avec 956 348 t, le port charentais a perdu 7,1% sur cette filière. Le site de Tonnay-Charente a enregistré pour sa part une progression de 11% de son trafic de sable.



© MARC OTTINI

Ports et Corridors



Le site de référence sur la logistique portuaire

Abonnez-vous à la Newsletter

Scannez le QR code pour accéder au site

<https://portsetcorridors.com>



CONTENEURS

LA MÉTROPOLE REPASSE SOUS LA BARRE DES 5 MILLIONS D'EVP

Malgré la situation économique et géopolitique internationale, le trafic conteneurisé mondial est resté stable en 2023. En France, cependant, cette activité a accusé le coup avec une baisse de 13,3% à 4,8 millions d'EVP. Une baisse liée à l'inflation et aux mouvements sociaux du printemps 2023 contre la réforme des retraites. Dans les ports ultramarins, la diminution des volumes a été plus modérée puisqu'elle s'est limitée à 7,5%.

Après une année 2021 haute en couleurs pour les trafics de conteneurs, 2022 avait été plus modérée, les premiers effets de l'inflation dans les pays occidentaux commençant à impacter ces trafics. Une tendance qui s'est poursuivie sur une grande partie de 2023. Cependant, malgré l'inflation et une situation géopolitique internationale tendue, notamment en mer Rouge, le trafic conteneurisé mondial a su se remettre sur une tendance positive l'an dernier. Finalement, en 2023, les échanges mondiaux conteneurisés ont totalisé 173,8 millions d'EVP (MEVP), en hausse de 0,2%. Néanmoins, ce résultat reste très relatif puisqu'il ne représente que 368 900 EVP de plus par rapport à 2022. Les observateurs optimistes parlent ainsi de progression pendant que les pessimistes préfèrent évoquer une stabilité.

L'analyse des flux conteneurisés dans le monde montre que l'Europe a souffert en 2023. Ainsi, les chiffres tirés de Container Trade Statistics placent l'Europe en tête du classement des continents qui affichent la plus grande diminution de trafic. Les exportations de conteneurs depuis le continent se sont élevées, en 2023, à 19,6 MEVP. En 2021, ce volume atteignait 22,2 MEVP et il était de 20,9 MEVP en 2022.

Et cette situation européenne n'a pas épargné la France. En métropole, les ports réalisant des trafics conteneurs s'inscrivent tous en baisse. Les trois principaux ports français dans ce domaine, à savoir Haropa Port, Marseille-Fos et Dunkerque, ont enregistré des diminutions de trafic de plus de 10% en 2023. À titre d'exemple, Haropa Port a affiché une perte de 15,2% à 2,6 MEVP, conservant malgré tout la première place du podium français. Dans le sud, Marseille-Fos a vu son trafic se contracter de 12,7% à 1,3 MEVP. Quant à Dunkerque, après sa croissance exponentielle de 2022, il perd 10,1% à 670 000 EVP.

Les autres ports, à l'image de Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, s'inscrivent dans la même tendance de baisse. Il faut s'arrêter dans le port du Finistère, à Brest, pour constater une croissance du trafic l'an dernier. Une hausse toute relative puisqu'il s'agit de 382 EVP supplémentaires d'une année sur l'autre. Cependant, si les ports de l'ouest

affichent des diminutions, les pertes restent plus modérées qu'en Manche et en Méditerranée.

Ces baisses tiennent en premier lieu à l'inflation que le pays a subie en 2023. Les trafics conteneurisés demeurent le reflet de l'économie du pays. Or, l'an dernier, la France a connu une forte inflation entraînant une baisse de la consommation des ménages. De plus, au printemps, les mouvements sociaux contre la réforme des retraites ont perturbé l'activité des transports. Les ports ont été touchés avec des journées « Ports morts » lancées par la FNPD-CGT. Par ailleurs, les grèves de la SNCF ont aussi eu un impact sur l'activité.

Conséquence : l'inflation et les mouvements sociaux ont placé en 2023 la France dans un marché national à moins de 5 MEVP. Ce volume général s'entend sans distinction entre

les conteneurs vides, les conteneurs pleins et ceux réalisés en transbordement. Selon des analystes, le véritable trafic en conteneurs pleins du marché français ne dépasserait pas 1,7 MEVP. Et ils vont plus loin : « la raison n'est pas à trouver dans les entreprises françaises. Elles exportent autant que leurs homologues allemandes, italiennes ou espagnoles. La différence tient à la part importante que jouent les ports étrangers dans le commerce extérieur français ». Un avis que beaucoup confirment tout en souhaitant garder l'anonymat.

Une fois le constat dressé, les yeux se tournent vers Anvers. Le port belge réalise trois fois plus de conteneurs que l'ensemble des ports français de métropole. Néanmoins, il n'est pas la seule alternative. Ainsi, la liaison rhénane avec Rotterdam incite les chargeurs de l'est de la France à charger sur le Rhin des marchandises qui empruntent ensuite les lignes au départ du port néerlandais. De plus, dans le sud, le port de Barcelone ne cache pas ses ambitions françaises. En ouvrant des liaisons ferroviaires avec Toulouse et Lyon, le port catalan souhaite grossir son marché. Enfin, le port de Gênes,

REEFER : PLUS DE CINQ FRUITS ET LÉGUMES PAR JOUR

Le trafic des conteneurs reefer tient une place importante dans le paysage de la conteneurisation française. De Dunkerque à Marseille en passant par les ports des Antilles, les trafics de conteneurs sous température dirigée comptent. Ces conteneurs transportent majoritairement des fruits et des légumes. En France, pendant des années, les bananes ont constitué la plus grande part de ces trafics. Dunkerque, au nord, et Marseille, dans le sud, jouent le rôle de porte d'entrée pour les produits arrivant de Martinique et de Guadeloupe.

Le développement des reefer incite à chercher de nouveaux trafics. Ainsi, le port de Dunkerque multiplie les déplacements en Amérique du Sud et en Afrique pour ramener des fruits sur ses quais. Haropa Port se taille aussi une part de ce marché, notamment depuis les ports africains. La proximité du marché de Rungis, premier marché européen de fruits et légumes, place Haropa Port comme porte d'entrée de la France. Dans le sud, Marseille-Fos joue la carte régionale en Méditerranée pour les produits réfrigérés.

Parallèlement à ces ports, Sète cherche aussi à développer de nouveaux trafics. Disposant d'un entrepôt frigorifique, le port occitan a concédé la gestion de cet outil à Primever en octobre 2023. Et, dès la fin de l'année, le port a reçu deux navires transportant des conteneurs chargés de litchis en provenance de Madagascar. Des produits qui sont généralement traités par les ports de la Manche et de la mer du Nord. Outre sa fonction à l'import, le port de Sète souhaite donner une nouvelle dynamique au trafic de fruits et légumes à l'export. Il mise sur les expéditions de pommes et de kiwis.

Enfin, dans des proportions plus réduites, Port-Vendres joue aussi un rôle sur ces trafics. Le port réceptionne des navires conventionnels qui transportent des fruits tant en conteneurs qu'en conventionnel. Situé à quelques kilomètres l'un de l'autre, Port-Vendres et Sète jouent la carte de la complémentarité sur le marché reefer.

dans le nord de l'Italie, vient aussi parfois en remplacement. Par conséquent, le marché français devient une proie.

Et pourtant, les ports français ne cessent d'améliorer leurs dessertes vers l'hinterland. Les intentions du groupe MSC d'investir au Havre, pour en faire un hub de transbordement mais aussi un port d'hinterland, démontrent l'intérêt que représente le marché national. Dans le sud, l'arrivée à Fos, à partir d'avril 2024, de porte-conteneurs de 20 000 EVP de Cosco démontre de la volonté du groupe chinois d'être présent plus intensément sur le marché. Tous les paramètres sont au vert. Il suffirait que les industriels appliquent le slogan de Dunkerque, « import-export, je passe par mon port ». Pour mémoire, le port d'Anvers-Bruges a enregistré plus de jours de grève (notamment avec les pilotes de l'Escaut) en 2023 que les ports français.

La situation de la métropole s'est déclinée dans les ports ultramarins, où la contraction des trafics conteneurs tient principalement à la baisse de la consommation dans ces territoires. En océan Indien, sur l'île de La Réunion, à la baisse de la consommation des ménages, vient s'ajouter une diminution du nombre de conteneurs en transbordement. En Guadeloupe, le trafic de conteneurs recule face à l'inflation. En Martinique, les mêmes causes produisent les mêmes effets avec la baisse de la consommation. De plus, dans l'île antillaise, une tempête tropicale a détruit une partie des champs de bananiers. Ainsi, les trafics de bananes en conteneurs se sont réduits de 8% en 2023, à 13 061 EVP. En Nouvelle-Calédonie, la baisse du trafic conteneurisé tient aussi à la consommation de l'île. Cependant, cette diminution est compensée par une progression des conteneurs en transbordement à Nouméa. Au total, le Port autonome de Nouvelle-Calédonie a enregistré l'an dernier un recul de 2,1%, le plaçant parmi les ports ultramarins avec la plus

CONTENEURS (EVP)			
MÉTROPOLE	2022	2023	ÉVOLUTION
HAROPA PORT	3 100 000	2 630 000	-15,2 %
MARSEILLE-FOS	1 531 706	1 336 663	-12,7 %
DUNKERQUE	745 000	670 000	-10,1 %
NANTES SAINT-NAZAIRE	149 700	148 000	-1,1 %
BREST	28 000	28 382	1,4 %
BORDEAUX	25 170	24 359	-3,2 %
LA ROCHELLE	6 499	5 022	-22,7 %
TOTAL	5 586 075	4 842 426	-13,3 %

OUTRE-MER	2022	2023	ÉVOLUTION
LA RÉUNION	371 922	323 841	-12,9 %
GUADELOUPE	235 699	216 500	-8,1 %
MARTINIQUE	192 133	187 252	-2,5 %
PAPEETE	84 772	81 803	-3,5 %
GUYANE	72 420	75 777	4,6 %
NOUMÉA	65 374	65 621	0,4 %
TOTAL	1 022 320	950 794	-7,0 %

Sources : autorités portuaires

faible baisse. Enfin, à l'outre-mer, comme en métropole, il faut une exception pour confirmer la règle. Cette exception, c'est la Guyane. Ainsi, le trafic conteneurisé y a augmenté de 4,4% à 75 777 EVP en 2023. Une tendance qui

concerne principalement les conteneurs vides, les conteneurs pleins s'étant contractés. Pour la direction du port guyanais, la progression globale réalisée en 2023 tient cependant à une situation exceptionnelle.



AUTOMOBILE

LES VOITURES CHINOISES AUX PORTES DE L'EUROPE

La production automobile mondiale a enregistré, en 2023, une augmentation de sa production, qui a atteint 76 millions d'unités. La Chine prend le tiers de cette production avec des velléités d'exportation vers l'Europe.

L'année 2023 a signé le renouveau de la production de voitures au niveau mondial. Avec 76 millions d'unités sorties des usines, elle affiche une croissance de 10,2%. Une hausse qu'il convient néanmoins de relativiser. En effet, en 2022, la production automobile avait ralenti, 2023 constituant par conséquent un rattrapage de l'année précédente.

L'Europe pèse 20% de ce marché avec 15 millions de voitures, soit une hausse de 12,6%. Une filière qui penche à l'ouest. En effet, 80% de la production automobile européenne est réalisée dans les pays de l'Union européenne. Ces derniers ont produit 12,1 millions de véhicules en 2023, soit 11,3% de plus que l'année précédente. Pour l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA), cette croissance de la production européenne tient à l'amélioration des chaînes d'approvisionnement. Ainsi, la crise des microprocesseurs semble s'éteindre même si des soucis demeurent.

Dans l'UE, cinq pays se partagent la plus grosse part de la production automobile. En première place, l'Allemagne s'impose avec plus de 3,9 millions de voitures. Elle est suivie par l'Espagne (1 869 988), la Tchéquie (1 395 211), la Slovaquie (1 062 058) et la France (959 404).

Si l'Europe pèse 20% de la production mondiale, la Chine est devenue le premier fabricant automobile avec 25,3 millions de voitures. L'Empire du milieu enregistre une progression de 9,1% comparativement à 2022. Ces chiffres consolident la place de premier producteur automobile dans le monde avec 33,5% de parts de marché, souligne l'ACEA.

La croissance de la production automobile dans le monde tient en partie aux incitations mises en place par les gouvernements pour aider les ménages à passer à des voitures bas-carbone (électriques ou hybrides). Le parc automobile change et les constructeurs profitent de l'opportunité. Ainsi, les consommateurs disposent d'un catalogue large de voitures fabriquées tant en Europe que dans des continents plus éloignés. Dans ces conditions, les volumes échangés progressent sur le continent européen.

Au total, les exportations et les importations de véhicules dans l'Union européenne ont représenté 8,07 millions de voitures en 2023.

Plus surprenant, l'UE a vu ses importations rattraper les exportations. En effet, en 2022, les exportations entraînaient pour 60% des flux. En 2023, elles se sont élevées à 58,6%, soit 4,7 millions de véhicules. Dans le même temps, les importations ont progressé de 39% à 41% pour atteindre 3,3 millions l'an dernier. Une des causes du resserrement de ces deux flux tient à l'arrivée de plus en plus importante de véhicules en provenance de Chine. Le pays a décidé d'affecter une partie de sa production vers des marchés « plus riches » pour vendre plus cher ses voitures que sur le marché local. Elles pèsent désormais 17,7% des importations européennes avec 676 848 unités chinoises vendues dans les 27 pays de l'UE. Une tendance en plein essor puisque les importations chinoises en Europe ont augmenté de près de 18% en 2023.

Ainsi, pour les ports européens, l'entrée de voitures neuves chinoises représente le nouvel eldorado à prendre. Néanmoins, les constructeurs chinois ont entrepris un virage par une intégration verticale. Désormais, outre la production automobile, ils deviennent armateurs, à l'image de BYD. Ce dernier a choisi Bremerhaven, et son manutentionnaire

BLG, pour faire de ce port sa porte d'entrée en Europe du Nord.

En France, le port de Marseille-Fos, Haropa Port au Havre, Nantes Saint-Nazaire et dans une moindre mesure Toulon tentent de s'imposer pour accueillir les importations d'automobiles. La concurrence est rude et des ports comme Boulogne-Calais et Dunkerque se positionnent sur ce marché. Il reste que les terminaux portuaires souffrent actuellement d'un engorgement. Les voitures importées ne sont pas vendues au même rythme que le flux d'arrivée. Les terminaux rouliers servent de parking pour les concessionnaires, se plaignent des responsables logistiques.

L'Europe est aussi un exportateur majeur dans le monde automobile. En 2023, l'UE a exporté 4,7 millions d'unités. Ces flux sont principalement dirigés vers le Royaume-Uni, pour 38,9%. Les États-Unis entrent en seconde position des destinations des véhicules européens. L'UE a expédié 800 821 véhicules outre-Atlantique, soit 15,7% de plus qu'en 2022. En troisième position vient la Turquie qui a gagné, en 2023, 92% de ses réceptions de véhicules européens. Quant à la Chine, qui souhaite faire de l'UE un marché pour ses véhicules, ses importations de voitures européennes ont, dans le même temps, reculé. Ces dernières, avec 335 272 unités en 2023, ont baissé de 14,4%.



© BLG

TRANSMANCHE
L'IMPACT DU BREXIT PERDURE

Le trafic fret Transmanche peine à se redresser depuis la sortie du Royaume-Uni de l'UE et la pandémie. Les lignes avec le Royaume-Uni reculent. Quant au développement des trafics sur l'Irlande, après une croissance liée au Brexit, elles se réduisent.

Le Transmanche subit l'effet de la morosité de l'économie de part et d'autre de la Manche. De ce fait, les échanges entre le Royaume-Uni et le continent souffrent et, pour les ports opérant sur ce segment, les effets sont immédiats. Les chiffres publiés par le gouvernement britannique montrent que le Brexit a encore un impact sur les échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Dans son analyse annuelle, le Royaume-Uni constate une baisse de ses exportations vers l'UE, en valeur. Dans le même temps, les importations européennes vers le Royaume-Uni se redressent.

Cependant, cette légère progression des importations depuis l'Union européenne vers le Royaume-Uni ne règle pas la situation. Depuis le Brexit, les échanges commerciaux avec l'UE se réduisent considérablement. « Les importations et les exportations de biens depuis et vers l'UE ont chuté de respectivement - 34 % et - 45 % en variation mensuelle », indique une note de la Direction générale du Trésor en avril.

De plus, l'activité du Transmanche reste encore sous le choc du conflit social de P&O Ferries. Pour mémoire, en mars 2022, l'opérateur ferry a licencié 800 personnels britanniques et français pour les remplacer par des intérimaires en provenance de pays d'autres continents. Le tollé généré par cette décision a notamment incité le gouvernement français à se lancer dans la lutte contre le dumping social dans les ferries. Cet événement avait, à l'époque, reporté une partie du trafic des armements vers le Tunnel sous la Manche. L'effet s'est inversé en 2023. Les opérateurs logistiques sont retournés vers le maritime et le Tunnel a perdu 16% de son trafic fret.

Le Transmanche dans les ports français reste essentiellement tourné vers les ports du détroit du Pas-de-Calais. Entre Calais, Dunkerque et le Tunnel sous la Manche, les trois liens vers la Grande-Bretagne rassemblent 94% du trafic fret. Les ports de la Manche centrale, à savoir les Ports de Normandie (Dieppe, Caen-Ouistreham et Cherbourg) et Le Havre entrent à hauteur de 5,5% du trafic portuaire fret Transmanche. Quant aux ports bretons de Saint-Malo et de Roscoff, ils pèsent 0,2%. Des parts de marché qui n'évoluent pas d'une année sur l'autre. La seule évolution tient à la part des ports de la Manche centrale. Ils ont vu leurs parts de marché passer de 6% à 5,5% entre 2022 et 2023.

Une des raisons de cette évolution tient au retour du Landbridge. Ce concept est utilisé par les transporteurs routiers pour rejoindre l'Irlande en empruntant les services ferries ou du Tunnel sur le détroit du Pas-de-Calais, puis la route de Douvres aux ports britanniques qui desservent l'Irlande. Avec le Brexit, un poids lourd qui entre ou sort de l'UE pour y retourner doit se plier à des formalités douanières parfois lourdes. Ainsi, dès 2021, les armateurs ont ouvert des services directs depuis les ports français vers l'Irlande. Dunkerque et Calais sont entrés sur ce marché irlandais en plus des liaisons traditionnelles depuis Cherbourg,

Saint-Malo et Roscoff. Or, la mise en place de facilités douanières outre-Manche incite les transporteurs routiers à retourner au Landbridge.

Néanmoins, l'entrée en vigueur de la directive EES (Entry Exit System), qui vise à renforcer les contrôles à l'entrée de l'espace Schengen, prévue à l'automne 2024, pourrait rebuter les opérateurs qui sortent et entrent de l'Union européenne. Les chauffeurs routiers originaires de pays tiers devront se conformer à des réglementations qui pourraient les retarder. Pour assurer la fluidité du trafic, certains observateurs prédisent un retour aux lignes directes entre le continent et l'Irlande plutôt que de devoir se plier à des formalités qui peuvent retarder et allonger les temps de transport.



© JULIEN CARPENTIER

TRAFIC TRANSMANCHE (en nombre de poids lourds)		
PRINCIPAUX PORTS	2023	ÉVOLUTION (par rapport à 2022)
CALAIS	1 809 813	10,0 %
TUNNEL	1 207 000	-16,6 %
DUNKERQUE	450 000	-3,8 %
PORTS DE NORMANDIE	194 325	-7,3 %
LE HAVRE	8 827	-36,9 %
SAINT MALO	7 167	9,7 %
ROSCOFF	1 379	-0,1 %
TOTAL	3 678 511	-1,9 %
Sources : autorités portuaires et compagnies maritimes		

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES LES PORTS FRANÇAIS S'ADAPTENT À L'EXPANSION RAPIDE DE L'ÉOLIEN EN MER

La filière des énergies marines renouvelables (EMR) est en plein développement en France. Quasi-inexistant il y a une douzaine d'années, le secteur est en plein essor. Il génère de plus en plus d'emplois (7500 ETP en 2022) et une activité industrielle comme logistique importante, dont les zones portuaires sont les premières à bénéficier.

Après des années d'atermolements, la construction des premiers parcs éoliens en mer a commencé en 2019, avec le champ de Saint-Nazaire mis en service en novembre 2022. Depuis, le parc de Fécamp a été inauguré à son tour en mai 2024, devançant de peu celui de Saint-Brieuc, qui doit l'être d'ici l'été. Ce n'est qu'un début. Trois autres parcs commerciaux sont en cours de construction (Calvados, Dieppe-Le Tréport et Yeu-Noirmoutier), tandis qu'en Méditerranée un parc éolien flottant pilote est sur le point d'être mis en service (Provence Grand Large) et deux autres ne sauraient tarder (Eoliennes flottantes du Golfe du Lion et Eolmed). Suivront des champs au large de Dunkerque, de la baie de Seine, de la Bretagne Sud, de l'île d'Oléron, ainsi qu'en Méditerranée. Le but est d'atteindre 18 GW en 2035 puis 45 GW à l'horizon 2050.

Pour les ports, l'éolien en mer est une aubaine. Cette nouvelle activité industrielle génère du trafic et beaucoup de valeur ajoutée. Mais elle nécessite aussi de la place et d'adapter les infrastructures. Pour accueillir, stocker ou assembler les composants des éoliennes, les terre-pleins doivent être renforcés, des quais pour les colis lourds créés et des moyens de manutention (trains roulants, grues...) achetés. Cela nécessite de lourds investissements, de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros par port. À Fos-sur-Mer, par exemple, le projet de « Développement de l'Eolien Offshore » (DEOS) annoncé début 2024 pour déployer des parcs flottants nécessite plus d'un demi-milliard d'euros. Le port de Nantes Saint-Nazaire, après avoir adapté ses quais et créé un hub logistique de 12 hectares au profit de l'éolien offshore, travaille maintenant sur le projet EOLE qui vise à créer dans l'estuaire de la Loire un nouveau quai de 700 mètres à très grande portance (30 à 50 tonnes par m²) dédié à l'assemblage des futures éoliennes flottantes de très grande puissance (20 MW et plus).

Déjà, certains ports ont bâti des terminaux en gagnant sur la mer, comme à Brest, par exemple, où un nouveau polder a été construit pour accueillir un terminal de 40 hectares, avec un quai de 400 mètres de long et une plateforme pouvant supporter des colis lourds (10t/m²). De même, en Méditerranée, Port-La Nouvelle, jusqu'alors modeste, est en pleine métamorphose. Une première tranche de travaux a déjà été réalisée dans le port audois. Des digues ont été rallongées,

un terre-plein de 7 hectares créé pour les activités d'assemblage et d'intégration, bordé d'un quai colis-lourd de 250 mètres avec 30 t/m² de résistance pour utiliser la grue de forte capacité qui installera les turbines. Un avant-goût des futurs aménagements qui vont voir le port tripler sa superficie totale. Le terminal EMR va être agrandi de 23 hectares et un deuxième quai lourd de 300 mètres ajouté, en vue de la construction de parcs éoliens flottants en Méditerranée. Sans compter qu'une usine de production d'hydrogène (Hyd'Occ) doit y voir le jour d'ici fin 2024.

Les futurs parcs éoliens sont appelés à devenir plus grands, à s'éloigner des côtes et à passer de technologies posées à flottantes. Alors que les fondations monopieux et jackets ont été fabriquées à l'étranger, les flotteurs pourront être assemblés localement pour être ensuite remorqués. Mais cela prendra beaucoup de place et nécessitera des moyens de mise à l'eau adéquats. Afin de répondre à la demande, les ports vont devoir créer des synergies pour se répartir les efforts. Par exemple, les quatre ports de Nouvelle-Aquitaine (La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort-Tonnay-Charente) ont répondu conjointement à un appel à manifestation d'intérêt de l'Etat en proposant un schéma logistique pour mutualiser leurs ressources. La Rochelle et Bordeaux se partageraient l'assemblage des flotteurs avec la mise à l'eau pour l'un et l'édification à quai des éoliennes pour l'autre. Bayonne, avec Tarnos et la société Laminors des Landes, s'occuperait des mâts en acier, et Rochefort des ancrages. De

même, le projet Pennavel (Elicio et BayWa r.e), lauréat du cinquième appel d'offres (AO5) pour un parc éolien flottant de 250 MW en Bretagne Sud, exploitera la chaîne de valeur industrielle des ports de Brest, Lorient et Saint-Nazaire.

Avec la construction des parcs, les ports ont aussi accueilli de nouvelles usines. Au Havre, qui a vu l'édification, quai Bougainville, des imposantes fondations gravitaires du parc de Fécamp, Siemens Gamesa a implanté sur 36 hectares, quai Joannès Couvert, une usine de pales et de nacelles qui équipent déjà les parcs de Fécamp et de Saint-Brieuc. À Montoir-de-Bretagne, dans l'estuaire de la Loire, General Electric Vernova a produit les nacelles des turbines de 6 MW du parc de Saint-Nazaire et sort désormais des nacelles d'Haliade-X de 13 MW. Les pales de ces éoliennes géantes sont produites à Cherbourg, dans l'usine de LM Wind Power. Le port normand sert aussi de site de hub de stockage et de pré-assemblage. Enfin, les Chantiers de Saint-Nazaire sont devenus l'un des leaders européens de la construction de sous-stations électriques et viennent de se lancer sur le marché des postes électriques haute-tension à courant continu en décrochant un contrat à 4,5 milliards d'euros avec RTE. Des équipements huit fois plus volumineux et trois fois plus lourds que les sous-stations classiques.

Enfin, au-delà des grands ports, l'éolien permet aussi de dynamiser des pôles plus modestes. Dieppe, Fécamp, Ouistreham, Saint-Quay-Portrieux, La Turballe ou encore Port Joinville accueillent, ou accueilleront très prochainement, les bases de maintenance de parcs éoliens. Des quais y sont aménagés pour accueillir les navires de transferts de personnels (CTV). À la clé, une centaine d'emplois pérennes pour chaque port.



© FABRIEN MONTREUIL

Marseille Fos, accélérateur d'innovation

AU CŒUR DES INVESTISSEMENTS

1,7 milliards
d'euros sur 10 ans
au service de la
réindustrialisation

FER DE LANCE DE LA DÉCARBONATION

Giga-usine de
panneaux solaires,
éolien flottant,
hydrogène

AU SERVICE DU REPORT MODAL

Construction de
voies sans ballast sur
le réseau ferré du
Port, une première
mondiale

PÔLE MULTI-ÉNERGIES

Électrification à quai,
avitaillement en GNL

CROISIÈRE

L'INDUSTRIE TOURNE LA PAGE DU COVID ET DÉPASSE SES CHIFFRES RECORDS DE 2019

Après avoir vu son essor brutalement interrompu par la pandémie de Covid-19 il y a quatre ans, l'industrie des croisières maritimes a signé en 2023 un record historique avec près de 32 millions de passagers.

Avec 31,7 millions de clients accueillis en 2023, l'industrie de la croisière a dépassé le cap historique de 29,7 millions de passagers atteint en 2019, dernière année de référence avant la pandémie. Celle-ci avait entraîné à partir de mars 2020 un arrêt mondial du tourisme et donc de la croisière. L'année 2021 avait été chaotique, plombée par des confinements régionaux, des protocoles sanitaires très stricts à bord des navires, le manque de lignes aériennes et certaines zones, comme l'Asie, toujours fermées. Les navires de croisière n'avaient accueilli que 4,8 millions de passagers, soit une baisse de 84% par rapport à 2019. C'est finalement en 2022 que la reprise s'est réellement amorcée (20,4 millions de passagers), portée par le développement de certains marchés régionaux, en particulier les États-Unis. Avec la fin de la pandémie, le retour à la normale dans l'aérien et l'envie de la clientèle de renouer avec les voyages, 2023 a remis cette industrie sur le chemin de la croissance, avec une augmentation de 6,8% du nombre de passagers par rapport à 2019.

Le détail par zones géographiques montre que la croissance demeure tirée par le marché nord-américain (18,1 millions de passagers en 2023) qui a repris très tôt et fait un bond de 17,5% par rapport à 2019 (15,4 millions de passagers), gagnant 43,8% par rapport à 2022 (12,6 millions de passagers). Les seuls États-Unis totalisent 16,9 millions de passagers, en hausse de 19% par rapport à 2019 (14,2 millions).

Le deuxième marché en volume est l'Europe, qui a elle-aussi dépassé l'année dernière son niveau d'avant la pandémie (8,2 millions de passagers contre 7,7 millions en 2019, +6,5%) même si l'augmentation est moins importante qu'outre-Atlantique. En revanche, la croissance entre

2022 et 2023 est sur la même ligne que celle de l'Amérique du Nord (+42,1% par rapport aux 5,4 millions de passagers européens en 2022). Presque tous les grands marchés européens ont dépassé 2019, à l'image du Royaume-Uni qui avec 2,2 millions de passagers en 2023 fait un bond de 15% par rapport à 2019 (1,9 million), de l'Italie qui s'envole de 24% (1,2 million de passagers contre 949 800), de l'Espagne (586 800 passagers contre 553 400, +6%) et même de la France (575 500 passagers contre 545 000, +6%). Seule l'Allemagne n'avait toujours pas retrouvé en 2023 son niveau de 2019 (2,5 millions de passagers contre 2,6 millions, - 3%).

En revanche, l'Asie, l'un des grands moteurs de la croissance de l'industrie de la croisière jusqu'en 2019, est encore un marché en convalescence. En effet, les activités touristiques y ont été à l'arrêt beaucoup plus longtemps que dans les autres régions du monde, en particulier en Chine, où les croisières n'ont repris qu'en 2023. Résultat, le marché asiatique, bien qu'en forte hausse l'an dernier (2,33 millions de passagers, +194% par rapport à 2022) avec la remontée en puissance des croisières au Japon, en Corée du Sud ou encore à Taïwan, ainsi que le retour des touristes asiatiques aux États-Unis et en Europe, n'atteint toujours pas son record de 2019 (3,74 millions de passagers). Mais cela devrait intervenir assez rapidement, sous l'impulsion de la Chine qui construit ses premiers paquebots.

Quatrième marché mondial, l'Océanie revient presque à son niveau pré-pandémique, avec 1,4 million de passagers (dont 1,2 million d'Australiens) en 2023, contre 1,35 million en 2019 (-1%). Le marché sud-américain a quant à lui retrouvé de belles couleurs, dépassant en 2023 (997 000 passagers) son niveau de 2019

(935 000 passagers), soit une hausse de 6,6%.

Pour les années qui viennent, l'association internationale des compagnies de croisière (CLIA) table sur une poursuite de la croissance du marché, l'objectif étant de dépasser les 34 millions de passagers dès 2024 et les 40 millions en 2028, à comparer aux 13 millions de 2004 et aux 24,7 millions de 2016. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'en 2016, alors que la croisière était déjà en plein boom et que la crise du Covid était inimaginable, l'industrie, dont les prévisions étaient pourtant perçues comme optimistes, ne pensait pas atteindre les 34 millions de passagers avant 2026...

Pour le moment, la dégradation de la situation internationale n'impacte pas la tendance. Certes, certaines régions ne sont plus exploitées, comme la mer Noire depuis la guerre en Ukraine, alors que le conflit entre Israël et le Hamas, les attaques en mer Rouge et les tensions au Moyen-Orient touchent aussi l'activité dans ces zones. Mais, contrairement aux installations touristiques terrestres, les paquebots ont l'énorme avantage d'être mobiles et peuvent donc être repositionnés rapidement si la situation sécuritaire se détériore dans telle ou telle région, et y revenir facilement si elle s'améliore.

Les questions environnementales, pour lesquelles la croisière est souvent ciblée, demeurent quant à elles un phénomène essentiellement européen. Malgré l'activisme de certaines associations et politiques, les attaques régulières dont le secteur fait l'objet sont manifestement sans effet sur la croissance du marché. Il faut dire aussi que les armateurs investissent énormément, et le font savoir, pour réduire l'impact environnemental de leurs navires. Cela, sous la pression de l'opinion publique comme du durcissement de la réglementation et des objectifs de décarbonation. L'optimisation énergétique des navires, l'obligation à venir du branchement à quai lors des escales et le développement de nouvelles technologies (piles à combustible, propulsion vélique, carburants nouveaux) vont dans ce sens.

Un impératif alors que les armateurs, pour soutenir leur développement, doivent continuer à investir massivement pour accroître la flotte et renouveler les navires les plus anciens. À ce titre, la capacité des membres de CLIA, qui a atteint 656 000 lits en 2023 (582 000 en 2019, 483 000 en 2016) devrait s'établir à 745 000 lits en 2028. À ce stade, le carnet de commandes mondial comprend 54 navires livrables entre 2024 et 2028 pour une capacité totale de 122 000 lits et un investissement de 36,6 milliards de dollars.



© FABRIEN MONTREUIL

LE GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE, S'ENGAGE POUR LE TERRITOIRE ET LA CARAÏBE DE DEMAIN

Un hub maritime bientôt incontournable, grâce à des investissements stratégiques :

- **DÉVELOPPEMENT D'UNE ZONE LOGISTIQUE EN ARRIÈRE PORT**
Création de capacités pour la transformation des matières premières réceptionnées, favorisant le développement à l'export.
- **ALLONGEMENT DES QUAIS**
Adaptation des infrastructures pour l'accueil de navires de plus grande taille, augmentant notre capacité opérationnelle.
- **INSTALLATION DE DEUX NOUVEAUX PORTIQUES**
Renforcement de nos capacités de déchargement pour améliorer l'efficacité et réduire les temps d'attente.
- **AGRANDISSEMENT DES ZONES DE STOCKAGE**
Extension des terre-pleins pour augmenter la capacité de stockage, optimisant la gestion des flux de marchandises.
- **AUGMENTATION DU PARC REEFER**
Extension de notre parc de conteneurs réfrigérés pour répondre aux exigences des marchés spécialisés.
- **INSTALLATION D'OMBRIÈRES PHOTOVOLTAÏQUES**
Mise en place de solutions énergétiques durables pour réduire notre empreinte carbone et tendre vers l'autoconsommation.

TRANSITION NUMÉRIQUE

LES PROPOSITIONS DE FRANCE PCS POUR SIMPLIFIER LE PASSAGE PORTUAIRE

Avec la future plateforme ClearFrance, France PCS va plus loin pour répondre aux attentes de simplification des opérateurs économiques et proposer de nouveaux services multi-ports. Les premiers services seront opérationnels au second semestre 2024.

France PCS continue à déployer sa feuille de route autour de la simplification et de la sécurisation des échanges de données pour les opérateurs du passage portuaire de la marchandise. Depuis sa création en 2020, le dialogue avec les autorités administratives, la douane, les autorités portuaires et les professionnels de la logistique, a permis au GIE de se positionner dans l'écosystème logistique et portuaire français comme un acteur de premier plan qui s'inscrit dans la logique de co-construction public-privé souhaitée par l'Etat.

En effet, si le GIE a pour ambition de développer des services numériques sécurisés permettant de simplifier et d'accélérer les échanges d'informations entre les acteurs du commerce international, ceux-ci ne peuvent s'envisager que dans le cadre d'un alignement, d'une complémentarité et d'une interopérabilité avec des projets tels que le Guichet Unique Maritime et Portuaire ou le déploiement de France Sésame, la plateforme numérique de suivi et de gestion des formalités et des contrôles administratifs liés au passage aux frontières des marchandises sanitaires et phytosanitaires.

D'ailleurs, le GIE attend beaucoup du processus de concertation initié avec la DGDDI (Direction

générale des douanes et des droits indirects) depuis 2022. En particulier, France PCS appelle de ses vœux la signature, en 2024, d'une convention de partenariat avec l'administration des douanes qui permettra de franchir une nouvelle étape dans la digitalisation des procédures portuaires en France et de déployer une collaboration plus étroite avec les services douaniers au niveau local, dans un contexte d'évolution rapide des réglementations.

Fort de ces liens créés avec l'administration, France PCS regarde désormais vers l'avenir. Et demain se fera avec la nouvelle plateforme ClearFrance. Dans le cadre de l'enquête de recueil des besoins auprès des clients, France PCS a consulté les 18 professions connectées aux PCS avec l'appui des organisations et associations professionnelles, fédérant ainsi les opérateurs portuaires autour de ce projet lauréat du PIA 4 Logistique 4.0. Les résultats de cette enquête ont permis d'identifier les attentes des utilisateurs et les services qui seront proposés par ClearFrance, une plateforme souveraine, neutre et tiers de confiance.

Concrètement, ClearFrance proposera aux utilisateurs de PCS un point d'entrée unique pour le pilotage du transport de marchandises

Overseas. Ils pourront se connecter à partir d'un seul point d'entrée pour l'ensemble des ports français grâce à une identification unique. France PCS s'est pour cela appuyé sur des partenariats de premier plan pour proposer un service d'authentification forte basé sur la certification de l'identité numérique de la personne.

L'interopérabilité entre les différents systèmes d'information dont S)One et Ci5, s'appuiera quant à elle sur un important travail de standardisation mené en parallèle : formats de données, protocoles de communication et mise en place d'un référentiel commun qui permettra d'aller plus loin dans l'interopérabilité entre ClearFrance et les systèmes des clients.

« ClearFrance intégrera le statut de la marchandise en jouant un rôle d'interface de restitution, les process du passage portuaire de la marchandise restant du ressort des PCS », précise France PCS. Des périmètres distincts avec un objectif commun : la digitalisation doit participer à la fluidification du passage portuaire.

Au-delà de la sécurisation de l'accès à la plateforme et aux PCS français, ClearFrance proposera de nouveaux services comme un tracking-tracing commun apportant une visibilité sur tous les ports français et une aide à la décision pour accompagner la décarbonation des opérations de transport. « Cet outil favorisera l'hinterland français et le report modal vers les modes massifiés », nous confient les responsables de France PCS. Et le GIE se défend de sortir un énième calculateur d'empreinte carbone ! ClearFrance proposera avant tout un outil de prédiction avec un ranking des trajets les moins carbo-émissifs pour un transport international de marchandises porte à porte.

Avec ces services, France PCS disposera de données qui permettront d'évaluer les améliorations apportées. Le premier lot de KPI attendu vise à mesurer la performance de la décarbonation et de la logistique du passage portuaire. Un « baromètre portuaire national » serait à l'étude...

Avec plus de 70 terminaux maritimes et intérieurs connectés, 95% du fret national traité par les PCS et la couverture des grands axes multimodaux, ClearFrance servira aussi bien aux opérations en import qu'à l'export et vise à renforcer l'attractivité et la compétitivité des ports français.



→ TRAFICS ET INVESTISSEMENTS DES PORTS

TERRITOIRES D'OUTRE-MER

GUADELOUPE

LA BAISSÉ DU MARCHÉ LOCAL IMPACTE LE TRAFIC CONTENEURS

Avec 3,49 millions de tonnes (Mt), le GPM de Guadeloupe (Guadeloupe Port Caraïbes) a enregistré en 2023 une baisse de 9,5% de son trafic. Une diminution qui se décline sur tous les courants.

L'année 2023 a vu le GPM de Guadeloupe poursuivre sur la tendance baissière observée en 2022. Sur les deux dernières années, il a perdu environ 700 000 t.

HYDROCARBURES : L'IMPACT DES TRAVAUX DE LA SARA

La baisse de trafics de 2023 n'a épargné aucun courant. Cependant, les vracs liquides et les conteneurs ont enregistré les plus fortes diminutions. Les vracs liquides ont perdu 11,8% à 739 977 t. Ce recul s'explique par la maintenance de la raffinerie de la Sara en Martinique. En Guadeloupe, les opérateurs ont anticipé ces travaux en stockant massivement. La consommation s'est réalisée en grande partie sur les stocks existants, impactant du même coup les flux imports et exports. Cependant, la reprise de l'activité de la raffinerie martiniquaise devrait entraîner une reprise de ces trafics avec la Guadeloupe.

CONTENEURS : LE MARCHÉ DOMESTIQUE A PERDU 4%

L'autre pilier qui a le plus souffert en 2023 est celui des conteneurs. Avec 216 006 EVP traités au cours de l'année, ce courant s'est contracté de 8,4%. Par ailleurs, au sein de cette filière, les conteneurs destinés au marché local et les transbordements ont subi les principales baisses. Pour la direction du GPM de la Guadeloupe, la baisse du trafic conteneurisé destiné à la consommation locale est une première. Elle est liée au contexte économique et à l'inflation, qui réduit en partie le pouvoir d'achat des habitants du département. « Après une reprise en 2022, la conjoncture économique est marquée par un essoufflement de la dynamique », note l'IEDOM (Institut d'Émission des départements d'Outre-Mer).

Ce recul constitue peut-être aussi, en partie, un premier signe en lien avec la baisse de la démographie enregistrée sur l'île depuis plusieurs années. « Nous n'avons jamais noté de baisse de ce courant », confie en tous cas Jean-Pierre Chalus, président du Directoire de Guadeloupe Port Caraïbes. Selon les estimations, le trafic domestique a reculé de 4%, soit 8 000 EVP en moins entre 2022 et 2023.

TRANSBORDEMENT : L'ESPOIR DANS LE MANAUS SHUTTLE

Pour ce qui est des transbordements de conteneurs, ils sont en recul de 23%, ce qui représente 11 000 EVP. Cependant, note la direction du port, l'arrivée du nouveau service

Manaus Shuttle de CMA CGM entre le Brésil et la Guadeloupe, démarré le 28 septembre 2023, a permis de limiter la chute. Ce service transbordant à Guadeloupe Port Caraïbes apportera de précieux volumes en 2024, le Manaus Shuttle allant notamment permettre de compenser une partie des baisses de transbordements enregistrées depuis le début de l'année.

AUTOMOBILE : LA DYNAMIQUE CONCERNE

LES VÉHICULES THERMIQUES

Le trafic de véhicules neufs s'inscrit pour sa part sur une bonne dynamique, indique le port. Les taux de progression s'améliorent chaque année. Une tendance qui ne prend pas en compte la mutation globale du parc automobile. Les voitures traitées à Guadeloupe Port Caraïbes restent encore majoritairement dotées d'un moteur thermique. Une évolution en faveur de l'électrique et de l'hybride ne se fait pas encore sentir mais est attendue pour les prochaines années par la direction du port qui, à l'image d'un certain nombre d'entreprises, fait déjà ce choix : « Nous avons commandé des véhicules électriques ou hybrides pour notre flotte interne », indique Jean-Pierre Chalus, alors que des panneaux photovoltaïques sont installés dans le port pour recharger les batteries notamment. Reste que dans l'île, le nombre de bornes de recharge n'est pas encore suffisant pour susciter un changement d'habitude chez les habitants.

VRACS SOLIDES : LE RETOUR DU GYPSE

En 2023, les vracs solides traités en Guadeloupe ont globalement un peu mieux

mieux résisté aux baisses. Ils ont reculé de 2,2% à 805 970 t. Alors que le trafic de sucre en vrac a reculé de 5% à 13 192 t, les baisses ont concerné principalement les agrégats, le charbon et les céréales. La diminution des agrégats a surtout visé la filière du BTP, dont les volumes dépendent de deux facteurs : la santé des grands chantiers dans le département et le choix par les promoteurs, pour s'approvisionner, des carrières locales ou de matériaux importés.

Au chapitre des progressions, le clinker s'est bien comporté. Avec une augmentation de 4,2% à 166 092 t, ces flux ont profité du dynamisme de la filière BTP. De plus, les engrais ont participé à compenser les baisses des vracs solides en gagnant 7,9% à 7 650 t. A noter aussi le retour d'un trafic de gypse avec un premier navire de 12 000 t, une première depuis septembre 2021.

FORTE HAUSSE DE L'ACTIVITÉ PASSAGERS

Quant aux trafics de passagers transitant par les installations du Grand Port Maritime de la Guadeloupe, ils ont dépassé le million de personnes (1,15 million). Alors que le trafic inter-îles a bondi de 40,6% à 139 445 passagers, le nombre de personnes ayant emprunté les liaisons avec les autres îles de l'archipel guadeloupéen a augmenté de 4,5% à 708 620. Des progressions qui portent ces trafics à des niveaux qui tangentent les performances de 2019, c'est-à-dire avant la pandémie. Celle-ci avait aussi, pendant deux ans, entraîné l'arrêt de la croisière, qui s'est depuis redressée. Ainsi, le redémarrage de 2022 s'est confirmé en 2023. L'an passé, le nombre de croisiéristes accueillis en Guadeloupe s'est élevé à 300 732, soit une hausse de 512%.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	740 000	-11,8 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	806 000	-2,2 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	1 945 000	-11,3 %
CONTENEURS (EVP)	216 006	-8,4 %
TOTAL (tonnes)	3 491 000	-9,5 %

Source : autorité portuaire



© GUADELOUPE PORT CARAÏBES

LE PORT INVESTIT POUR LE HUB ANTILLES

Avec une enveloppe d'environ 20 M€ consacrée aux investissements, le GPM de la Guadeloupe s'engage dans un programme de travaux lourds.

Le futur Hub Antilles est déjà sur les rails. Ce projet est en gestation depuis plusieurs années. Sa concrétisation en décembre 2023 par la signature de l'accord entre le gouvernement, les ports antillais et le groupe CMA CGM n'a pas empêché la direction du GPM de la Guadeloupe de commencer en amont d'importants travaux. Pour 2024, le port envisage une enveloppe d'environ 20 M€ d'investissements.

Ainsi, l'extension du quai 12 a commencé. Les travaux sont prévus de s'achever à l'été 2025. De plus, les nouveaux portiques, commandés chez Liebherr, sont attendus mi-2025. Pour le port et les opérateurs, ces travaux constituent un véritable jeu de Tetris. Il faut entreprendre les travaux sans pour autant porter atteinte aux opérations quotidiennes.

L'EXTENSION DU QUAI 12

Les travaux du quai 12 prévoient un allongement de 120 m sur une largeur de 45 m. Le montant global de ce chantier est estimé à 45 M€. À date, en mai 2024, le calendrier est respecté. Les approvisionnements pour l'extension du quai 12 sont terminés. Ils sont stockés sur une partie du

quai de Jarry Sud en vue d'un démarrage rapide des travaux. Quand ceux-ci seront terminés, le chantier pourra se faire sur Jarry Sud. À terme, le terminal à conteneurs de Guadeloupe Port Caraïbes va s'étendre sur 7 hectares.

Parallèlement à ces travaux, CMA CGM a commandé de nouveaux navires pour son service sur les Antilles. Avec un tirant d'eau plus fort et une largeur plus grande, les futurs porte-conteneurs de la ligne vont amener le port à entreprendre des travaux de dragage de la souille devant les quais à 15 m. Ces navires sont attendus pour le mois d'août 2025. Or, à cette date, les travaux ne seront pas finis. Néanmoins, « nous pourrions opérer ces navires dans les conditions attendues par le client », assure Jean-Pierre Chalus, président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes. Pour y parvenir, il faudra temporairement « jongler » entre les escales des navires et la mise en œuvre de la drague.

L'AUGMENTATION DE CAPACITÉ DU PARC REEFER

Outre ces travaux, Guadeloupe Port Caraïbes améliore son parc pour les conteneurs reefer.

Actuellement doté de 310 prises, l'objectif vise à atteindre 630 prises à échéance de cette année. Des travaux qui s'élèvent à 5,6 M€, dont 2 M€ financés par le Plan de relance. De plus, l'accès au terminal est revu. Ainsi, le port a aménagé deux voies à sens unique, une chaussée à double sens et trois places de stationnement provisoires pour les semi-remorques. Réceptionnés en octobre 2023, ces nouveaux accès permettent de fluidifier l'accès au terminal conteneurs.

En résumé, Guadeloupe Port Caraïbes est aujourd'hui mobilisé sur les travaux d'infrastructure. « Cela ne nous empêche pas de réfléchir à la transition écologique », souligne Jean-Pierre Chalus. La période actuelle est celle de la préparation du futur projet stratégique du port. Le soutage et la décarbonation des activités portuaires seront étudiées, continue le directeur. Il y sera aussi question du chenal d'accès au port. Plus que la question de la profondeur, ce chenal présente des inconvénients compte tenu des virages. « Le chenal d'accès n'est pas inscrit dans le projet du Hub Antilles. Nous réalisons actuellement des études sur les différentes solutions disponibles. Ce sujet sera abordé dans le projet stratégique ». Sans certitude pour le moment sur la concrétisation d'un projet.

MARTINIQUE

UN TRAFIC 2023 EN CROISSANCE DE 11%

Le Grand Port Maritime de la Martinique (Martinique Hub Caraïbe) a terminé l'année 2023 sur une note positive avec une croissance de 11% de son trafic à 3,3 million de tonnes (Mt). Un score qui conforte la position du port martiniquais dans le concept de Hub Antilles.

Les difficultés liées au contexte international de 2023 n'ont pas touché la Martinique, dont le trafic portuaire a progressé de 11% par rapport à l'année précédente, pour un total de 3,3 Mt. La direction du GPM se félicite des « performances robustes » du port, où les vracs liquides et marchandises diverses ont tiré les résultats vers le haut.

VRACS LIQUIDES : TOUS LES SIGNAUX AU VERT

Du côté des vracs liquides, Martinique Hub Caraïbe affiche pour 2023 une hausse de 31% à 1,2 Mt. Tous les courants de cette catégorie sont en progression. Ainsi, les importations de pétrole brut ont augmenté de 57% à 582 051 t. La reprise des importations de brut pour la Sara (Société anonyme de la raffinerie des Antilles) a tiré vers le haut les volumes de vracs liquides. Au total, au cours de l'année 2023, un pétrolier a escalé tous les deux mois au terminal de la raffinerie, au Lamentin. La performance des flux pétroliers doit cependant être relativisée. En 2022, la raffinerie de la Sara avait réduit ses opérations en raison de travaux sur les bacs de stockage. Outre la réception de pétrole brut, la Sara exporte des produits raffinés vers la Guadeloupe et la Guyane. Un courant qui a gagné 47,5% en 2023. De plus, souligne la direction du port, la reprise d'activité de la Sara a limité les importations de produits raffinés pour préférer une « production locale ». Les importations de produits pétroliers pour EDF, tant pour le site de Bellefontaine que celui de Fort-de-France, ont progressé de 13% à 233 515 t.

CONTENEURS : UNE HAUSSE EN TONNAGE

Autre courant en progression en Martinique, les marchandises diverses ont gagné 1% en 2023. Un score particulièrement important compte tenu du contexte politique et économique mondial. Le port a fini l'année à 1,6 Mt. Le trafic conteneurisé a affiché une progression en tonnage en raison de « l'optimisation du chargement des conteneurs par les chargeurs. En effet, le tonnage de marchandises par conteneurs pleins s'améliore et atteint les 9,66 t/EVP contre 9,27t/EVP en 2022 », indique la direction.

LA BAISSÉ DU TRAFIC CONTENEURISÉ DOMESTIQUE

Néanmoins, cette progression du tonnage ne se décline pas en nombre. En effet, Martinique Hub Caraïbe a vu son trafic conteneurisé perdre 3% en 2023 à 187 252 EVP. Une diminution qui tient à la baisse du nombre de conteneurs pour le marché local. Effectivement, avec 4 883 EVP de moins, le trafic domestique a perdu 3%. De plus, le trafic de bananes a connu un recul significatif, la tempête tropicale de juin 2023 et les maladies

fongiques sur les bananeraies impactant les flux. Par conséquent, ils ont reculé de 8% à 13 061 EVP, soit 1 153 EVP de moins qu'en 2022.

CONTENEURS : LE TRANSBORDEMENT AUGMENTE DE 25%

D'un autre côté, le trafic de transbordement a enregistré une croissance de 25% d'une année sur l'autre. Il s'est établi à 27 773 EVP. Une performance qui ne permet pas de compenser les diminutions du trafic domestique. Toujours dans cette catégorie des marchandises diverses, le trafic roulier a pour sa part enregistré une hausse de 7%, portée par l'import de véhicules automobiles. La progression est de 12% en tonnage et 9% en nombre, plusieurs éléments expliquant cette reprise. D'abord, la légère hausse des ventes de véhicules particuliers s'est traduite par une augmentation de 5% des immatriculations dans le département. Pour ce qui est du tonnage, la hausse du trafic roulier s'explique, d'une part, par la progression des importations de tracteurs agricoles (+48%). D'autre part, l'arrivée de véhicules électriques et hybrides, plus lourds, pourrait justifier cette tendance. Quant aux marchandises diverses qui transitent entre la Guadeloupe et la Martinique, elles ont progressé de 3%, à 97 249 t, un résultat d'autant plus remarquable que le navire assurant la liaison entre les deux îles a subi une panne en décembre.

LES CÉRÉALES PARTIELLEMENT CONTENEURISÉES

Pour leur part, les trafics de vracs solides se sont globalement stabilisés, totalisant 352 097 t, soit une petite perte de 1 040 t par rapport à 2022. D'un côté, les céréales et les engrais ont accusé le coup en 2023 avec des baisses de, respectivement, 11% et 2%. Le recul des céréales s'explique par la diminution du blé importé en vrac

par le Blé Moulin à la SCIC. En effet, cet opérateur a vu l'arrivée d'un concurrent, le Meunier des Antilles, qui s'approvisionne en blé en conteneurs. Ainsi, ce trafic sort des vracs pour entrer dans les marchandises diverses. La biomasse, de son côté, s'est contractée de 5% à 154 198 t, les usines de traitement s'étant approvisionnées en local plus qu'en importation.

L'APPOINTEMENT REYNOIRD ET SES TRAFICS COMPTABILISÉS

Ces différentes diminutions ont été partiellement compensées par les importations de ferrailles, ainsi qu'un nouveau trafic d'exportation de gravillons qui s'est réalisé à l'appontement Reynoird, situé au Robert. En effet, depuis 2023, ce quai destiné à recevoir du vrac consommé sur place ou réexporté, est intégré dans la circonscription portuaire du GPM. Sur ce site, le gypse et le clinker ont enregistré une hausse de 4%. Le secteur de la construction reste dynamique sur l'île mais, selon l'IEDOM (Institut d'émission des départements d'outre-mer), la hausse des trafics liés au BTP est appelée à s'atténuer dans les prochaines années. La Martinique est davantage tournée vers la rénovation de son habitat que les constructions neuves. Enfin, les autres vracs traités par le port en 2023 ont augmenté de 89% à 18 313 t. Une progression liée aux nouveaux trafics sur l'appontement Reynoird.

PASSAGERS : UNE REPRISE PROMETTEUSE

Qu'il s'agisse du secteur de la croisière ou des liaisons inter-îles, le trafic passagers a, pour sa part, montré en 2023 une reprise que le GPM qualifie de « prometteuse » après deux années quasiment blanches liées à la crise sanitaire. Ainsi, l'an dernier, le nombre de passagers accueillis au port de la Martinique a augmenté de 209%. Les croisiéristes ont totalisé 681 824 passagers, soit un triplement par rapport à 2022 avec 309% d'augmentation. Pour leur part, les passagers inter-îles ont été 160 813, en progression de 54%.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	1 288 000	31,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	352 000	-0,3 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	1 672 000	1,0 %
CONTENEURS (EVP)	187 252	-2,5 %
TOTAL (tonnes)	3 313 000	10,5 %

Source : autorité portuaire



© MARTINIQUE HUB CARAÏBE

EN ATTENDANT LE HUB ANTILLES

Le GPM de la Martinique (Martinique Hub Caraïbe) se prépare pour son rôle dans le Hub Antilles et maintient son programme d'investissements dans le cadre de la transition écologique.

Dans un contexte de croissance des trafics, et avec « ces résultats qui, bien que positifs, reflètent également les défis du marché et soulignent la nécessité de rester attentif aux évolutions futures », la direction du port poursuit ses efforts d'investissements. Martinique Hub Caraïbe se projette dans le futur pour devenir un des deux piliers du Hub Antilles. Avant que ce projet ne concrétise sa réalisation, le GPM investit dès cette année. Ainsi, il est prévu d'allouer une enveloppe de 40 M€ en 2024 pour l'ensemble du projet. Le Hub Antilles doit être opérationnel à une échéance de trois ans, à savoir en 2027.

LE HUB ANTILLES S'INSÈRE DANS UN SCHÉMA DE RÉORGANISATION LOGISTIQUE

Plus concrètement, ce projet vise à réorganiser la logistique entre les Antilles et la Guyane. Pour le port martiniquais, cela signifie un doublement de l'activité en passant de 180 000 EVP à 370 000 EVP. Ainsi, les sommes engagées dès 2024 ont vocation à augmenter la capacité en termes d'infrastructures et d'outillage. Outre l'allongement des quais, de 450 m à 600 m, la construction d'un terre-plein de 12,5 hectares est prévue. Une zone qui sera gagnée sur la mer.

ÉLECTRIFICATION DES QAIS

En outre, le projet du Hub Antilles intègre

l'électrification des quais. « Ce projet avance bien. Nous prévoyons de réaliser les premiers essais de branchement de navires en fin d'année 2025 », confie la direction du GPM. Outre la mise à disposition du courant de quai, le port prévoit la production d'électricité renouvelable. Un enjeu important dans un contexte où l'électricité de l'île dépend en partie d'énergies fossiles. Cela se fera par la pose de panneaux photovoltaïques sur les toits d'un parking que le port construit à la Pointe des Grives (terminal à conteneurs). Le projet nécessite une enveloppe de 10M€. Cette électricité renouvelable produite par le port sera stockée grâce à un système reposant sur un smart grid.

ADAPTER LE PORT AU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Martinique Hub Caraïbe s'attache aussi à se projeter dans un avenir à moyen terme. La direction du port a pris conscience des conséquences du dérèglement climatique pour ses installations. La montée des eaux peut affecter les opérations si rien n'est entrepris. Pour analyser la situation, une étude est en cours avec le Cerema et Artelia sur l'adaptation du GPM de la Martinique à ces changements climatiques. Les propositions issues de cette étude seront intégrées au prochain projet stratégique couvrant la période 2025-2030.

BIENTÔT QUATRE PORTIQUES POUR LE TERMINAL À CONTENEURS

Avant de voir le futur hub entrer en opération, le GPM de la Martinique adapte ses installations, notamment à la suite de la refonte du service Antilles de CMA CGM doté de navires plus grands. Cette nouvelle flotte ne signifie pas, dans un proche avenir, d'allonger les quais. Néanmoins, le port accroît ses capacités de manutention. Ainsi, il a commandé deux nouveaux portiques, sachant que sur les trois portiques existants, deux seront conservés. À terme, le terminal de la Pointe des Grives disposera de quatre portiques : les deux anciens et les deux nouveaux. Des outils adaptés à la flotte que CMA CGM met en place sur son service.

L'HYDROBASE : UN TERMINAL POUR LES VRACS

Parallèlement au projet de Hub Antilles et d'adaptation du port, les quais de l'Hydrobase, proches du centre-ville, sont convoités par des projets immobiliers. Cependant, le port tient à conserver ces espaces. « L'Hydrobase a une fonction portuaire », souligne la direction du Grand Port Maritime. Pour appuyer ses dires, celle-ci rappelle que, jusqu'en 2003, les quais de cet espace ont été utilisés pour le trafic conteneurisé. Avec la création du nouveau terminal de la Pointe des Grives, l'Hydrobase s'est muée en terminal pour les vrac. Le site « continuera à se développer dans cette voie », assure la direction.

GUYANE EN 2023, LE TRAFIC A PROGRESSÉ

L'année 2023 s'est terminée sur une note positive pour le port de Dégrad-des-Cannes. Avec 932 370 t, il a réalisé une progression de 0,4%.

Globalement, le Grand Port Maritime de la Guyane a réalisé en 2023 une année en progression, « avec des disparités selon les courants », note Stéphane Tant, président du directoire du GPM. En effet, si les vracs solides et les marchandises diverses ont reculé, les vracs liquides ont compensé ces pertes. Cependant, la progression du port de commerce guyanais reste faible, soit 0,4%, pour 3 976 t de plus qu'en 2022.

PLUS DE VRACS LIQUIDES EN RAISON DE L'ARIDITÉ

Les vracs liquides ont augmenté de 10,3% à 259 502 t, cette hausse étant liée à la demande en électricité. Avec une saison sèche qui a duré plus longtemps qu'à l'accoutumée, la Guyane n'a pas pu entièrement compter sur son grand barrage hydroélectrique, qui fournit habituellement le gros de l'électricité consommée dans le département. De ce fait, EDF a dû trouver d'autres sources d'énergie, ce qui a conduit à importer des hydrocarbures.

LES VRACS SOLIDES LIMITENT LES PERTES

La bonne tenue des vracs liquides a permis de compenser les diminutions des autres courants. Ainsi, les vracs solides ont perdu 2% à 113 937 t. Composés de clinker alimentant la cimenterie, et de gypse, ces trafics ont, malgré tout, limité la casse. En effet, la cimenterie a été mise à contribution avec les travaux du pont du Larivot et d'autres constructions publiques. Quant aux marchandises diverses non conteneurisées, elles ont triplé leur volume, passant de 5 000 t à 15 000 t entre 2022 et 2023. Ce trafic comprenait principalement des pieux pour les fondations du pont du Larivot, une grue mobile et d'autres éléments.

L'AUTOMOBILE EN PROGRESSION

Le fret roulier a, de son côté, vu ses flux se contracter de 15,9% à 13 701 t. Ce trafic comprend, outre les véhicules, le matériel pour le Centre spatial guyanais. Or, en 2023, le site de Kourou n'a enregistré que trois tirs, dont le tout dernier du lanceur Ariane 5 en juillet. Cela, alors que la mise en service de son successeur, Ariane 6, a été reporté à 2024. Ainsi, la baisse de trafic roulier relève principalement de cette situation. Du point de vue automobile, le nombre de véhicules déchargés sur le GPM de la Guyane a en revanche progressé de 2,9% à 8 228 unités. « Le trafic automobile continue sa progression même si la hausse tend à se tasser ces dernières années », indique Stéphane Tant.

UNE PROGRESSION DE 4,4% DU TRAFIC CONTENEURISÉ

Enfin, le trafic conteneurisé a augmenté de

4,4% à 75 777 EVP. Une tendance qui concerne principalement les conteneurs vides. En effet, le nombre de conteneurs pleins a reculé de 4,1% à 39 663 EVP. Les vides ont, eux, progressé de 13,8% à 36 114 EVP. Cette structure de trafic reste exceptionnelle, explique la direction du port. « En 2022, le port a accumulé les conteneurs vides. Nous avons plus d'arrivées de conteneurs pleins que de départs de vides. Notre terminal a frôlé la saturation », détaille Stéphane Tant. L'année 2023 a donc servi à résorber la situation pour revenir à la normale aujourd'hui.

UN SEPTIÈME NAVIRE SUR LA ROTATION DE CMA CGM ET MARFRET

Depuis le début de l'année 2024, le port est confronté à des annulations d'escales en raison

de grèves au port de Trinidad et Tobago. Les escales se décalent. « Nous ne perdons pas de trafic, rassure le président du directoire. Les navires effectuent leurs rotations sur une plus longue période en raison de ce mouvement. » L'arrivée d'un septième navire sur la rotation de CMA CGM et de Marfret a permis de désengorger le port.

KOUROU : LA REPRISE EST ATTENDUE POUR CETTE ANNÉE

Pour les prochains mois, les perspectives restent optimistes. La direction attend un trafic équivalent, voire en légère progression. Le site de Kourou doit reprendre une activité plus soutenue avec le premier lancement d'Ariane 6 espéré d'ici juillet et ensuite la montée en puissance du programme. Le port mise aussi sur la stratégie du Centre spatial guyanais qui a l'ambition, au-delà d'Ariane 6, de devenir un port multi-lanceurs.



© GPM DE LA GUYANE

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	259 000	10,4 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	113 000	-2,0 %
MARCHANDISES DIVERSES* (tonnes)	559 000	-3,1 %
CONTENEURS (EVP)	75 777	4,4 %
TOTAL (tonnes)	932 370	0,4 %

Source : autorité portuaire

* Y compris roulier

2024, UNE ANNÉE CHARNIÈRE ENTRE DEUX PROJETS STRATÉGIQUES

Côté investissements, le port achève son plan stratégique et se prépare pour le prochain.

En 2023, le GPM de la Guyane a achevé son précédent plan stratégique, débuté en 2019. « Nous sommes, en 2024, dans une année charnière. Nous terminons le précédent plan stratégique et allons entamer notre plan pour les années 2024 à 2028 », indique Stéphane Tant, président du directoire du GPM de la Guyane. Le nouveau plan stratégique suit la procédure. Il est prévu qu'il soit adopté au cours de l'été. Un projet qui prévoit une enveloppe de 70M€ consacrée aux investissements sur les cinq ans à venir. « Sur le précédent plan, nous avons investi 68M€. Le nouveau projet stratégique s'inscrit donc dans la même lignée. »

POURUIVRE LA MODERNISATION PORTUAIRE

Ainsi, l'heure du bilan du plan stratégique 2019-2023 est arrivée. Pour la direction du port, malgré la pandémie, « le GPM a déployé une grande partie des projets prévus. » Parmi ces réalisations, la poursuite de la modernisation de l'offre portuaire, l'amélioration des rendements avec la réduction des temps et coûts des escales, la diminution des impacts sur l'environnement et la mise en place de la digitalisation des opérations.

DE NOUVEAUX ESPACES POUR LE ROULIER ET LE CONTENEUR

Le GPM de la Guyane va maintenant poursuivre sur sa lancée dans le cadre de son nouveau projet stratégique. « Nous continuons nos investissements en organisant le port pour répondre à la croissance de la demande », confie Stéphane Tant. Ainsi, après la reconstruction du quai 3 pour faire face à la demande croissante du roulier, l'espace situé à l'arrière de ce poste s'agrandit. La surface va être doublée pour passer à 2 hectares. « Outre les nouvelles capacités pour le trafic roulier, l'agrandissement permet aussi d'allouer de nouveaux espaces pour le trafic conteneurisé. » De plus, le déplacement des conduites pour les vrac liquides permet de gagner aussi de l'espace. Celui-ci sera aussi alloué aux conteneurs. Au total, le port se dote de capacités pour accueillir 130 000 EVP. « Nous aurons ainsi des réserves de capacité pour l'accroissement des trafics jusqu'en 2040. »

L'AUGMENTATION DE L'OFFRE POUR LES REEFERS

Outre cette réorganisation, le GPM augmente la capacité de stockage des conteneurs reefers. Désormais, le port dispose de plus de 120 prises pour les conteneurs sous température dirigée. « Nous pouvons augmenter ces disponibilités en fonction de la demande », souligne Stéphane Tant. Dans l'esprit de la direction du port, cet outil s'inscrit dans le projet de développement de lignes de cabotage

avec le nord du Brésil et les États du plateau guyanais. C'est aussi dans cette optique que le projet stratégique 2019-2023 a consacré une enveloppe pour la construction du Poste de contrôle frontalier. S'appuyant sur un PIF pour les inspections vétérinaires et d'un PEC pour les inspections phytosanitaires, le contrôle aux frontières devrait être opérationnel au printemps 2024. Les contrôles seront réalisés par le Sivep, le GPM étant chargé de l'exploitation de ces postes.

LA GRUE OPÉRATIONNELLE À L'AUTOMNE

Par ailleurs, l'outillage se modernise. Le GPM a réceptionné une nouvelle grue en novembre 2023. Après la fin des travaux de finition, puis une période de formation des grutiers et dockers, ce nouvel outil devrait être opérationnel à l'automne.

DES ÉTUDES DE FAISABILITÉ POUR LA PLATEFORME DE

SAINT-GEORGES DE L'OYAPOC

En dehors de l'enceinte portuaire, le GPM travaille sur le projet d'une plateforme logistique à Saint-Georges de l'Oyapoc, commune située à la frontière avec le Brésil, à environ 200 km de Cayenne. Le terrain sur lequel est prévue cette installation appartient à l'État, la procédure de cession étant en cours. Au cours de cette année, le GPM prévoit des études de faisabilité avec les premières démarches pour la promotion et la commercialisation de la future plateforme, dont la mise en service n'interviendrait pas avant 2027 ou 2028. « Le portage de l'investissement dépendra des subventions qui nous seront attribuées. Nous avons besoin d'un taux de subvention important pour engager ce projet », indique Stéphane Tant.

UN PROJET D'ENTRÊPÔT LOGISTIQUE

Le projet stratégique à venir prévoit aussi l'acquisition de trois hectares de terrain

supplémentaires, en arrière de la circonscription actuelle. Un espace qui permettra d'installer les ateliers de maintenance et de soutien du port. En outre, la direction du GPM envisage la construction d'un entrepôt logistique pour y réaliser du groupage et du dégroupage. Une activité qui peut prendre un essor avec le développement de lignes de cabotage avec le Brésil et les États du plateau guyanais.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Enfin, pour entrer dans la stratégie nationale de verdissement des activités, le GPM s'engage dans la transition écologique. Déjà, en 2023, le port a modernisé l'éclairage en le dotant d'ampoules LED pour une consommation plus réduite. De plus, sur le Poste de contrôle frontalier, l'installation de panneaux photovoltaïques permet de produire de l'énergie. Ensuite, dans le cadre des travaux du nouveau bâtiment du GPM, la direction mène des études pour une « meilleure maîtrise de l'énergie ».

UN PROJET DE MÉTHANISATION DES SARGASSES

Encore, sur le secteur en amont de l'ancienne zone de plaisance, un terrain d'une vingtaine d'hectares à l'état naturel demeure disponible. Le GPM souhaite y développer des activités en lien avec l'écologie, à l'image d'un projet de récupération et de méthanisation des sargasses. Ces algues présentes en quantité peuvent faire l'objet de valorisation, permettant de créer de l'énergie mais aussi de servir comme amendement des sols.

DES PROJETS CONFORMES À LA LOI ZAN

En 2024, le Grand Port Maritime de la Guyane vit donc un moment charnière, rempli de projets pour les prochaines années. Pour se conformer à la loi ZAN (Zéro artificialisation nette), le port a présenté au gouvernement ses différents axes de développement qui, souligne la direction du GPM, « ne viendront pas impacter l'indexation des espaces naturels ».



© FABRIEN MONTREUIL

LA RÉUNION EN 2023, LE PORT A SOUFFERT D'UNE ÉCONOMIE AU RALENTI

Le trafic du Grand Port Maritime de La Réunion a affiché une baisse de 8% à 5,2 Mt. La conjoncture économique a pesé sur ce résultat.

La conjoncture économique à La Réunion n'a pas été bonne en 2023, même si des signes d'une reprise sont apparus en fin d'année. L'institut d'émission des départements d'outre-mer (IEODM) a notamment indiqué que les paiements par CB ont reculé de 6,3% sur les neuf premiers mois de 2023, signe d'une consommation en berne sur l'île.

LA BAISSÉ DES VRACS SECS

Une situation qui a pesé sur le bilan du GPM de La Réunion (Port Réunion), qui a terminé 2023 sur une baisse de 8% de son trafic à 5,2 Mt. Cette diminution est surtout tirée par les vracs solides et les conteneurs. S'agissant des premiers, la baisse de 3% à 974 778 t trouve son origine dans un recul conséquent des exportations de sucre. En effet, les événements climatiques de l'année passée et la baisse de la surface cultivée ont entraîné un repli de la production. De plus, avec un cours du sucre bas, les exportateurs réunionnais ont conservé une partie de leur production dans les silos en attendant des jours meilleurs.

LE CHARBON REMPLACÉ PAR LES PELLETS DE BOIS

L'autre flux qui a impacté ces vracs est le charbon avec une perte de 31% à 230 685 t. Destiné aux centrales thermiques de l'île, le charbon fait les frais de la transition énergétique. Il est remplacé par des pellets de bois en provenance d'Europe. Ces produits ont enregistré en 2023 une progression de 306% à 262 629 t. L'addition de ces deux flux, pellets de bois et charbon, sur les dernières années, montre que La Réunion importe plus de produits énergétiques, ces flux illustrant la transition entre produits fossiles et renouvelables.

LA HAUSSE DES VRACS LIQUIDES

Du côté des vracs liquides, le trafic a été l'an dernier en progression de 2% à 1,04 Mt. Le gazole s'est maintenu et l'essence a progressé de 3,8% à 126 090 t. Les Réunionnais profitent depuis deux ans de la fin des confinements pour se déplacer plus souvent. Ce chiffre indique aussi que la mutation de la voiture thermique à l'électrique est peu engagée sur l'île. Ensuite, il est à relever que le trafic de kérosène enregistre une progression de 3,8% à 207 954 t. La principale raison de cette hausse est liée à la volonté des Réunionnais de voyager plus intensément depuis la fin des confinements, ainsi qu'à la reprise de l'activité touristique. « Les économies réalisées pendant ces dernières années de restriction

sont utilisées pour partir à l'étranger. De plus, le tourisme reprend dans l'île », explique Gilles Ham Chou Chong, directeur général adjoint de Port Réunion. Enfin, le port a démarré un trafic de biomasse liquide, constituée principalement d'huile de colza en provenance de Sète. Les 143 622 t réceptionnées en 2023 ont alimenté les centrales thermiques de l'île.

UNE PROGRESSION DES MARCHANDISES DIVERSES

Les marchandises diverses ont, elles, bondi de 49% à 169 008 t. Des trafics composés de véhicules et de marchandises conventionnelles. Le nombre de véhicules reçus a augmenté de 4% à 34 070 unités en 2023. Du côté des conteneurs, la tendance est à la baisse. En effet, Port Réunion a réceptionné 3,01 Mt de trafic conteneurisé, soit un repli de 14% comparativement à 2022. Cette baisse est liée à la diminution des trafics en transbordement. Avec un peu plus de 1 Mt, ce courant a perdu 21% d'une année sur l'autre.

CONTENEURS : LES TRANSBORDEMENTS BAISSENT

Les conteneurs exprimés en nombre suivent ce mouvement. Le port a traité 323 841 EVP en 2023, soit 13% de moins que l'année précédente. Si les pleins et les vides pour le marché domestique ont baissé, ceux pour le transbordement ont diminué encore plus fortement. Le recul des pleins et des vides pour le marché domestique s'explique par la conjoncture économique. Les Réunionnais ne consomment plus autant, préférant peut-être utiliser leur épargne à des services. Quant aux conteneurs en transbordement, ils ont affiché un repli de 21% à 69 942 EVP. Pour Gilles Ham Chou Chong, la baisse tient à la conjoncture

économique difficile dans toute la zone de l'océan Indien.

L'IMPACT DE LA CRISE DE LA MER ROUGE

La situation actuelle avec le déroutement de navires depuis la mer Rouge vers le sud de l'Afrique, en raison des attaques des rebelles yéménites Houthis à partir de novembre 2023, modifie les chaînes logistiques maritimes. Pour La Réunion, ces modifications ont eu un impact lourd. « Les centrales d'achat des groupes de la grande distribution ont été prises de cours en raison de la soudaineté de cette crise. Ainsi, elles ont décidé de suspendre des expéditions de produits frais de la métropole vers notre île », explique le directeur général adjoint.

DU MARITIME À L'AÉRIEN

Pour faire face à la demande, une partie de ces trafics emprunte désormais la voie aérienne. Cependant, note Gilles Ham Chou Chong, les taux de fret ne sont pas les mêmes, ce qui se ressent dans le panier de la ménagère. De plus, la hausse de ces prix entraîne une augmentation de l'inflation sur l'île. Cependant, à tout malheur, quelque chose est bon. Face à cette crise, plusieurs armements regardent avec attention les quais de La Réunion. Alors que les ports de Maurice et de Durban sont actuellement congestionnés, la solution de Port Réunion paraît intéressante pour de nouveaux opérateurs. « Nous avons réalisé, en 2023, un trafic de 69 942 EVP. Notre capacité maximale pour le transbordement est estimée à 100 000 EVP. Or, nous souhaitons trouver un équilibre entre les flux pour le marché local et le transbordement. Nous aurons aussi besoin d'espaces. » Déjà, en janvier 2024, ce trafic avait doublé, avec 10 000 EVP traités.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	1 041 000	2,3 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	975 000	-3,2 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	3 187 000	-12,1 %
CONTENEURS (EVP)	323 841	-12,9 %
TOTAL (tonnes)	5 203 000	-7,9 %
Source : autorité portuaire		



© VINCENT GROIZELEAU

L'ACQUISITION D'UN DOCK FLOTTANT

Port Réunion se dote des outils nécessaires à son développement. Sont prévues l'acquisition d'un dock flottant, l'extension de la zone arrière et la relance de l'économie bleue.

Pour une gestion optimale de l'espace du port, la direction s'engage dans une réflexion sur l'avenir. La première démarche vise à reconfigurer des terres-pleins au Port Est, l'objectif étant de gagner de la place sur le terminal. Par ailleurs, le port reconstruit la partie du terminal à conteneurs dédiée aux reefers. Une passerelle pour le branchement de ces boîtes réfrigérées a été installée. Elle a également permis de stocker les conteneurs sur deux hauteurs et de passer d'une capacité de 280 à 500 conteneurs.

UN DOCK FLOTTANT POUR LA RÉPARATION NAVALE

L'autre investissement du port concerne le dock flottant, indispensable pour développer les activités de réparation navale. Le port l'a acheté au Nigéria. Long de 120 mètres pour une largeur de 32 mètres (26 utiles), sa capacité de levage est de 4600 tonnes, ce qui lui permettra notamment de mettre au sec tous les navires civils et militaires basés à La Réunion, à l'exception du Marion Dufresne. Il doit arriver en fin d'année 2024, après un important arrêt technique en Afrique du Sud. « Nous répondons à une demande pour des navires de pêche, comme les palangriers, et les unités de la Marine nationale. Ce dock est dimensionné pour recevoir des navires comme l'Astrolabe, plus importante unité de la Marine nationale à La Réunion », explique Gilles Ham Chou Chong, directeur général adjoint de Port Réunion.

ZONE ARRIÈRE : UNE ANNÉE DÉDIÉE AUX ASPECTS JURIDIQUES

Enfin, dans le cadre de son expansion foncière, le port travaille toujours sur la zone arrière. Cet espace, situé de l'autre côté de la route,

permettra une extension des terrains portuaires. « Nous travaillons actuellement sur la finalisation d'actes juridiques. Cette étape doit s'étaler sur toute l'année », confie le directeur général adjoint. Les travaux de réhabilitation sont prévus pour 2025. L'espace servira notamment pour l'entreposage de conteneurs vides.

DEMAIN, UNE EXPANSION DU PORT SUR LA MER ?

Cet espace reste la dernière extension possible du port. Dans sa réflexion sur son projet stratégique, Port Réunion doit regarder vers la mer pour ses prochains agrandissements. Cependant, la direction du port tempère. « Nous disposons de suffisamment d'espaces pour voir notre trafic

progresser. » Il reste qu'en 2050, voire 2060, le port devra disposer de nouveaux espaces. « Nous avons commencé à réfléchir pour nous projeter vers cette échéance. Il faut prévoir de nombreuses études avant de se lancer dans un tel projet », confie Gilles Ham Chou Chong.

RELANCER LA FILIÈRE DE L'ÉCONOMIE BLEUE

En outre, en diversifiant son activité, le GPM de La Réunion répond à la volonté du Conseil régional de relancer la filière de l'économie bleue dans l'île. La collectivité locale souhaite donner à toute la filière maritime un nouvel élan. Cela, par le biais notamment d'écoles et de formations permettant de soutenir le développement économique, avec à la clé des capacités d'embauche pour les jeunes comme pour les personnes en reconversion professionnelle.



© PIRIOU

NOUMÉA (NOUVELLE-CALÉDONIE) LE TRAFIC A AUGMENTÉ DE 11,7%

Avec 4,4 millions de tonnes (Mt) en 2023, le Port autonome de Nouvelle Calédonie conforte sa position de deuxième port ultramarin. Les vracs ont été poussés par les trafics intérieurs de minerais, alors que les marchandises diverses ont perdu 4,3%.

Après une année 2022 de croissance, la Nouvelle-Calédonie a présenté, en 2023, des signes d'essoufflement. Une situation économique qui tient à la crise du nickel. En effet, l'économie de l'île du Pacifique est essentiellement tournée vers la production, la transformation et l'exportation de ce minerai et de ses dérivés. Or, en 2023, les deux principaux actionnaires des mines de nickel, Eramet et Glencore, ont annoncé ne plus souhaiter financer leurs usines métallurgiques respectives. Ces désengagements s'inscrivent dans un contexte de baisse continue des cours du nickel, qui a perdu 45% sur l'année 2023.

LES EXPORTATIONS DE NICKEL ONT PERDU 6%

Malgré ce contexte économique tendu, le Port autonome de Nouméa a tout de même réussi à tirer son épingle du jeu. Il a achevé l'année avec un trafic de 4,4 Mt, en progression de 11,7%. Des volumes qui se sont réalisés à plus de 62% par le minerai depuis l'usine de Doniambo. Par ailleurs, les chiffres du port ne prennent pas en compte les exportations de nickel assurées directement depuis les sites des mines de l'île. Ces volumes ont pesé 7,1 Mt. Un trafic en baisse de 6% par rapport à 2022.

LA BAISSÉ DE 45% DES IMPORTATIONS DE CHARBON

Le Port autonome de Nouvelle-Calédonie est principalement un port de vrac. Les vracs solides ont pesé l'an dernier 3,2 Mt, en progression de 16,6% par rapport à 2022. Ils se composent pour une grande partie des flux « intérieurs », à savoir entre les sites miniers et les lieux de traitement. Ces trafics ont totalisé 2,9 Mt en 2023, en hausse de 22,7%. Le solde, soit 256 390 t, s'est réparti entre les importations, qui ont totalisé 216 441 t, en baisse de 30%. Cette diminution des arrivées tient à la baisse importante, en 2023, des entrées de charbon, qui ont perdu 45,4% à 139 491 t. Le charbon est progressivement remplacé par des produits de substitution dans le cadre

de la transition énergétique. L'autre grande composante des importations est le clinker, produit destiné à la fabrication du ciment. Ce flux a augmenté de 49% en 2023 à 57 707 t, mais n'a pas été suffisant pour compenser la diminution du charbon.

Du côté des exportations, le port calédonien expédie des scories de minerai. En 2023, ce trafic s'est stabilisé à 40 198 t. Enfin, pour compléter le tableau des vracs, Nouméa réceptionne des vracs liquides. Ils se composent de produits pétroliers pour la consommation des entreprises et des particuliers de l'île. En 2023, ces volumes ont enregistré une progression de 32,8%.

LES DIVERSES SONT CONTENEURISÉES À 93%

Le trafic de marchandises diverses a connu quant à lui une baisse de 12,7% à 728 635 t. Un trafic déséquilibré puisqu'il entre à hauteur de 70% pour les importations et 30% pour les exportations. Tant les entrées que les sorties ont baissé en 2023. Du côté des importations,

les diverses conteneurisées ont représenté 93%. Les autres marchandises diverses arrivent en conventionnel. En volume de conteneurs, les importations ont représenté 44 970 EVP pleins et 10 453 EVP vides. Ces deux chiffres ont accusé une baisse globale de 2,1%. Sur les trafics d'entrée destinés au marché local, la direction du port note une baisse significative en 2023 de 10,5% à 449 756 t. La situation économique de l'île a pesé sur les volumes reçus.

UN TRAFIC CONTENEURS DE 65 621 EVP

Du côté des exportations de marchandises générales, le recul de trafic a été tout aussi important, avec un total de 206 220 t, soit une diminution de 13,8%. Parmi les exportations, le ferronickel, produit issu du traitement du nickel, a diminué de 8,8% pour s'établir à 5 412 EVP. Enfin, les conteneurs en transbordement ont progressé de 68% à 4 786 EVP. Au global, le trafic conteneurisé de Nouméa s'élève à 65 621 EVP, en progression de 0,4%.

Enfin, les entrées de véhicules neufs ont également perdu du volume, avec une baisse de 25,5% à 7 974 unités. Un flux qui démontre l'effet de la conjoncture économique sur la consommation des ménages.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	448 000	32,8 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	3 250 000	16,6 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	728 000	-6,7 %
CONTENEURS (EVP)	65 621	0,4 %
TOTAL (tonnes)	4 453 000	11,7 %

Source : autorité portuaire





© NOÉMIE DEROT - DUCLOVER

RÉALISER LE POSTE 8

Le nouveau directeur du Port autonome de Nouvelle-Calédonie, Brice Kiener, a dressé sa feuille de route pour les prochaines années. Il souhaite réaliser le « serpent de mer » du port, le quai 8, tout en adaptant la place portuaire à la transition écologique.

Arrivé en avril 2023 à Nouméa, Brice Kiener a pris la direction du second port ultramarin français, le premier étant celui de La Réunion. Après avoir enregistré un pic des trafics de fret et de croisière en 2017, l'activité commerciale s'est tassée en raison d'une économie ralentie sur l'île et des effets de la crise sanitaire entre 2020 et 2022. Cependant, le port dispose d'un outil logistique « moderne et fiable », a déclaré Brice Kiener au journal Kaori Media. Il n'en reste pas moins, ajoute-t-il, que « des efforts supplémentaires sont nécessaires pour optimiser ses ressources et renforcer son attractivité. »

CONFORTER LE RÔLE DE HUB RÉGIONAL

Parmi les projets structurants du port, le directeur souhaite voir aboutir le « serpent de mer » du poste 8 du quai du commerce. Le projet est sorti des bureaux d'études en 2017 mais a dû s'arrêter brusquement en raison de problèmes techniques. Le temps est venu de le

remettre sur les rails. L'objectif est de passer le quai du commerce d'un linéaire de 750 m à 1000 m. Le directeur considère ce projet comme « crucial » pour recevoir des navires de plus grande taille.

Derrière le poste 8 se dessine aussi l'ambition de voir le Port autonome de Nouvelle-Calédonie conforter son rôle de hub dans la région. Pour cela, outre l'allongement du linéaire de quai, la direction prévoit de draguer le chenal d'accès au port pour augmenter le tirant d'eau admissible et, ainsi, accueillir des navires de plus fort gabarit. Brice Kiener rappelle qu'en 2021, lors de la saturation de nombreux terminaux, les armateurs ont dérivé des flux vers la Nouvelle-Calédonie pour réaliser des opérations de transbordement, « en raison de la sécurité et des infrastructures » du port.

Du côté de la croisière, le port reste attentif aux évolutions du marché. Le nombre

de croisiéristes, hors crise sanitaire, a globalement augmenté ces dernières années. Dans le même temps, le nombre d'escales de navires de croisière baisse, ce qui signifie que chaque navire amène en moyenne un plus grand nombre de passagers. Une évolution nécessitant des investissements dans des infrastructures adaptées pour ce trafic.

DES RÉFLEXIONS SUR LA MODERNISATION DU PORT

De plus, indique Brice Kiener à Kaori Media, « des réflexions ont été menées sur la modernisation du port, avec la création de nouveaux postes et une nouvelle organisation, y compris la mise en place de services d'exploitation et de sécurité ». En effet, la sécurité est un élément crucial pour les compagnies de croisière. Or, les événements ayant secoué l'île en mai 2024 pourraient inciter des armateurs à retirer leurs escales à Nouméa, dans l'hypothèse où les tensions ne s'apaiseraient pas. Ces troubles créent un risque, notamment pour les croisières de luxe. « Il est crucial d'assurer la stabilité sociale et politique pour garantir le succès de telles escales », rappelle le directeur du port.

PAPEETE (POLYNÉSIE FRANÇAISE) LE TRAFIC COMMERCIAL A PERDU PLUS DE 5%

Les chiffres provisoires des trafics du Port autonome de Papeete pour 2023 montrent une baisse de 5,3%, flux commerciaux et de pêche compris. Le commerce international a reculé quand le cabotage local a progressé.

Dans son analyse annuelle, l'IEOM (Institut d'émission de l'outre-mer) place l'économie de la Polynésie française dans une trajectoire de croissance en 2023. L'inflation s'est réduite au cours de l'année pour se limiter à 0,6 point en décembre 2023. La baisse des cours mondiaux des produits de base, notamment des hydrocarbures, explique cette tendance. Cependant, dans le détail, la santé de l'économie polynésienne tient principalement au développement du tourisme.

LE RETOUR AU NIVEAU DE 2019

Des signaux au vert pour l'économie générale de l'archipel qui ne se sont pas traduits dans les chiffres provisoires du Port autonome de Papeete. Effectivement, en 2023, les trafics provisoires publiés par l'autorité portuaire laissent apparaître une baisse de 5,3%, flux commerciaux et de pêche compris, à 1,416 Mt. À prendre uniquement les flux commerciaux, qui représentent l'essentiel des volumes, le trafic 2023 du Port autonome de Papeete s'est élevé à 1,406 Mt, en repli de 5,5%. Après la forte progression du trafic en 2022, le port polynésien revient à ses niveaux de 2019, la baisse enregistrée à la suite de la pandémie ayant été gommée.

LE TRAFIC INTERNATIONAL A PERDU 7,2%

Ce trafic commercial se répartit entre les flux internationaux et le cabotage. Les premiers entrent pour 67% des volumes quand le cabotage (qui intègre aussi les trafics avec Moorea) représente 33%. En 2023, Les marchandises provenant de l'international ont pesé 945 605 t. Un chiffre en baisse de 7,2%. Les vracs liquides et les conteneurs s'approprient la majorité des trafics. En effet, avec 408 761 t, les liquides sont entrés pour 43,2% du trafic international l'an dernier. Une part qui reste stable d'une année sur l'autre. L'autre pilier du trafic est constitué des marchandises conteneurisées. Elles ont représenté 45,2% du global. Enfin, les vracs solides ont pesé 10,4% et le roulier 1,1%.

HYDROCARBURES : UN TRAFIC AU-DESSUS DES NIVEAUX DE 2021

Les hydrocarbures ont enregistré une baisse de 7,9% en 2023 à 408 760 t. Les principales composantes de ce trafic, notamment l'essence, le kérosène et le gazole, ont reculé l'an dernier. Ce qui reflète une baisse de la consommation des ménages, pour l'essence et le gazole. S'agissant du kérosène, il résulte d'une baisse du nombre d'escales d'avions. Cette contraction

par rapport à 2022 place malgré tout ce trafic à des niveaux supérieurs aux années 2019 à 2021. Par conséquent, il démontre le retour du tourisme dans l'archipel.

CONTENEURS : UNE BAISSSE DE 3,5% À 81 803 EVP

L'autre trafic important du port est le conteneur. Avec 81 803 EVP, il a baissé de 3,5% en nombre et de 6% en tonnage. Or, les conteneurs pleins ont progressé en 2023. La baisse, tant pour le tonnage que pour le nombre, est liée aux conteneurs vides. En effet, l'an dernier, Papeete a perdu plus de 3000 conteneurs vides. Sur les 41 301 EVP déchargés pleins, 3293 EVP ont été chargés avec des produits de première nécessité. D'une année sur l'autre, ce trafic a perdu 5%. Enfin, les chiffres provisoires indiquent que le nombre moyen d'EVP déchargés par escale s'est établi à 266 EVP, soit une baisse de 14% par rapport à 2022.

VRACS SOLIDES : LE RECU DES TRAFICS DE BOIS

Le trafic des vracs solides, qui a pesé 97 941 t, a reculé de 9%, par rapport à 2022. Il s'agit de la seconde baisse consécutive depuis 2021. Les flux de ciments en vrac, qui représentent 95% de cette catégorie avec 93 366 tonnes, sont

demeurés stables. La baisse de ce courant tient au recul des bois qui ont subi une chute de 51%.

CABOTAGE : UN RECU DE 2%

Parallèlement au trafic international, le cabotage représente 22% des volumes de Papeete. Réalisé au port d'Uturoa, il a atteint 313 349 t en 2023, en recul de 2%. Les marchandises diverses ont baissé de 2% à 61 852 tonnes. Quant aux hydrocarbures, ils ont augmenté de 4%. Les liaisons avec Moorea, que le port appelle le "bornage", ont été marquées, en 2023, par une hausse de 5% du nombre de passagers à environ 2 millions. Le tonnage de marchandises s'est contracté de 1% à 147 856 tonnes. Quant au trafic roulier, il a progressé de 10%.

LA CROISIÈRE A SIGNÉ UN RECORD

Enfin, la croisière représente une composante importante du port tahitien. En 2023, les chiffres provisoires du port montrent une croissance de 20% du nombre de visites de navires de croisière avec 194 escales. A contrario, la durée moyenne de séjour par escale est en baisse de 15% à 1,6 jour en 2023, contre 2 jours l'année précédente. Le nombre de passagers (100 000) a quant à lui enregistré une progression de 36%. Et le port de noter que ce nombre constitue une nouvelle performance lorsque l'on remonte dans les annales de la croisière au port de Papeete.



© BENOÎT FLOCH

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	408 000	-7,9 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	97 000	-9,0 %
MARCHANDISES DIVERSES* (tonnes)	900 000	-4,0 %
CONTENEURS (EVP)	81 803	-3,5 %
TOTAL (tonnes)	1 406 809	-5,5 %

Source : autorité portuaire

* Intègre les conteneurs, le roulier et le trafic en cabotage et bornage

— TRAFICS ET INVESTISSEMENTS DES PORTS

MANCHE ET MER DU NORD

DUNKERQUE

UNE BAISSSE DE 10% DES TRAFICS EN 2023



© DUNKERQUE LNG

En 2023, le Grand Port Maritime de Dunkerque a affiché une baisse de 10% de son trafic, à 44 millions de tonnes (Mt). Une tendance qui se décline dans les différentes catégories de trafic.

Après une année 2022 qui a frôlé les sommets, 2023 n'a pas réussi à confirmer l'essai. En effet, le GPM de Dunkerque affiche une diminution globale de 10%, pour 44 millions de tonnes traitées. Deux éléments expliquent cette situation. D'une part, la conjoncture économique participe à cette baisse. D'autre part, des perturbations ont limité l'exploitation de certains sites industriels.

HYDROCARBURES ET GNL DIMINUENT

Pour aller plus en détail, les vracs liquides perdent 16% de leur activité à 11,7 Mt. Une diminution qui tient principalement à la baisse des trafics d'hydrocarbures. Ceux-ci perdent 21% à 2,7 Mt. Un recul qui concerne aussi le terminal méthanier qui, avec 8,3 Mt, perd 15,3% au cours de l'année. Cependant, en 2022, le terminal méthanier de Dunkerque avait bénéficié de la demande importante en France pour la reconstitution des stocks nationaux, dans le contexte de la guerre en Ukraine. Il avait alors vu son trafic bondir de 133%.

LE RECU DES MINÉRAIS DE FER ET DU CHARBON

Du côté des vracs solides, la situation est sensiblement identique à celle des vracs liquides. En 2023, ils se sont affichés en recul de 12% à 14,3 Mt. Ce courant représente un tiers de l'activité portuaire du GPM de Dunkerque. Les minerais de fer, le charbon et les céréales représentent 75% de ce secteur. S'agissant des premiers, ils ont reculé de 25% à 6,4 Mt en raison d'une activité sidérurgique ralentie d'ArcelorMittal. Le charbon s'est aussi contracté (-4% à 2,8 Mt), le port de Dunkerque subissant de plein fouet le plan charbon qui prévoit la réduction du recours à cette matière première dans le cadre de la transition énergétique.

CÉRÉALES : UN TRAFIC DIVISÉ PAR TROIS

Pour le trafic de céréales, l'année calendaire prend en compte deux campagnes céréalières. Sur le premier semestre, le trafic de céréales a enregistré une bonne performance avec une progression. La récolte 2022 a donné des blés de qualité. Nord Céréales, propriétaire du silo, a ainsi pu diversifier ses destinations. Cependant, la première partie de la campagne céréalière 2023/2024, qui a démarré le 1^{er} juillet, ne donne pas les mêmes résultats. Ainsi, à fin novembre, Nord Céréales traitait 550 000 t à l'export, soit trois fois moins qu'au cours de la même période de 2022. La compétitivité des blés provenant des pays de la région de la mer Noire a laissé une partie de la récolte 2023 dans les silos portuaires. Si les trois composantes majeures des vracs solides se tassent, les autres produits, comme le clinker et les matériaux de construction, se sont bien comportés l'an dernier, avec une progression de 34% à 3,4 Mt.

UN PALIER DE BAISSSE DANS LES CONTENEURS

Enfin, du côté des marchandises diverses, la baisse de trafic s'est limitée à 5%. Au total, en 2023, Dunkerque a traité 18 Mt de marchandises diverses. Un recul imputable aux conteneurs et au fret roulier. Pour le premier, le port septentrional voit sa croissance continue depuis 10 ans atteindre un palier. Le trafic conteneurisé perd 10%, pour s'établir à 670 000 EVP. Une baisse qui tient principalement à l'activité de transbordement. On notera que le trafic destiné à l'hinterland dunkerquois affiche une croissance de 11%, qui ne suffit cependant pas pour compenser le manque de boîtes transbordées.

LE ROULIER RECULE DE 4%

Quant au fret roulier, il enregistre une diminution de 4% à 450 000 ensembles routiers. Ce trafic destiné à la Grande-Bretagne et à l'Irlande dépend en grande partie de la santé économique des deux îles. Or, en 2023, les économies britannique et irlandaise ont souffert. Enfin, les autres trafics de marchandises conventionnelles, comme l'acier, progressent de 9% à 1,5 Mt.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	11 700 000	-16,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	14 300 000	-12,0 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	18 000 000	-5,0 %
DONT CONTENEURS (EVP)	670 000	-10,0 %
TOTAL (tonnes)	44 000 000	-10,0 %

Source : autorité portuaire



© DUNKERQUE PORT

UNE TRANSFORMATION DU PORT

En 2023, le GPM a continué d'investir dans la transformation vers la transition écologique et la réindustrialisation verte, se préparant notamment à alimenter la « vallée de la batterie ».

Les résultats du GPM de Dunkerque sont aussi le reflet d'un important changement. Après avoir été un port tourné vers l'industrie lourde, il s'oriente désormais vers de nouvelles activités. L'annonce de l'implantation, notamment par Vekor et Prologium, de giga-usines pour la construction de batteries destinées à des véhicules électriques, témoigne de cette mutation. Dunkerque veut s'affirmer comme un centre majeur de construction de batteries. En effet, outre ces deux sociétés, Orano & XTC New Energy ainsi qu'Eramet et Suez s'installent sur le port. La première produira des matériaux de cathodes alors que la seconde va créer une usine de recyclage de batteries.

UNE ENVELOPPE DE 160 M€

Pour accompagner ces développements, le GPM de Dunkerque investit dans de nouveaux aménagements. Il prévoit un budget de 160 M€ en 2024. En premier lieu, le port aménage la desserte routière du port ouest. Cela permettra un accès plus facile sur le site des futures usines de batteries tout en fluidifiant la circulation dans le port. Il s'agit de réaliser 7 km de voiries.

UN TERMINAL DE FERROUTAGE POUR 2025

En second lieu, le port confie au groupe Charles André la gestion d'un nouveau terminal de feroutage. Le début des travaux est prévu cette année sur une surface de 9 hectares le long du faisceau de Loon-Plage. La mise en service est attendue pour 2025. Cet investissement s'intègre dans la stratégie de décarbonation du port pour proposer une offre rail-route aux industriels de la place dunkerquoise et aux utilisateurs des lignes conteneurs et ferries.

CAP 2020 : LE PROJET AVANCE

Le Grand Port Maritime de Dunkerque s'est également engagé dans un projet pour agrandir son terminal à conteneurs, le projet Cap 2020. Il s'agit d'étendre le bassin actuel du terminal pour disposer d'un linéaire de quai de 1 000 m. Cap 2020 est passé à deux reprises devant l'Autorité environnementale. Elle a apporté des réserves sur certains points, sans que cela soit bloquant. 2024 devrait être l'année de la consolidation de cet investissement dans le cadre du nouveau projet stratégique 2025-2029 du port nordiste.

RÉORGANISER LE QPO

Dans le cadre de sa métamorphose, le GPM travaille par ailleurs à donner une nouvelle destination au QPO (Quai à Pondéreux Ouest). Ce terminal, qui s'étend sur 120 hectares, a servi pendant de nombreuses années à la réception de charbon et de minerais. Face aux changements liés à la transition énergétique, l'espace dédié aux vrac secs est réduit puisqu'en 2023, le QPO n'a réceptionné que 1,2 Mt. À l'avenir, le site doit accueillir l'usine d'Orano & XTC New Energy.

L'EXTENSION SUR LA LOGISTIQUE AUTOMOBILE

Enfin, le site de la SRD, qui accueillait la raffinerie des Flandres, a été rendu au GPM après sa dépollution. Dans les prochaines années, il est prévu d'y installer, sur 17 hectares, une unité d'Engie Thermique France dédiée à la capture et la conversion de CO₂ en carburant de synthèse. Une autre partie, sur 9 hectares, va voir l'implantation d'un terminal automobile. La gestion de cet espace est confiée à Ceva Logistics, filiale du groupe CMA CGM qui, en 2022, a intégré Gefco, commissionnaire spécialisé dans l'automobile. Face à la saturation de nombreux terminaux portuaires en Europe du Nord, l'ouverture d'un espace pour les véhicules neufs prend tout son intérêt.

BOULOGNE-CALAIS LE TRANSMANCHE A REBONDI EN 2023

Avec un peu plus de 44 millions de tonnes (Mt) traitées, le trafic du port de Boulogne-Calais a progressé de 15,9% en 2023. Une augmentation tirée par le trafic transmanche.

Les trafics du port de Boulogne-Calais ont enregistré une progression de plus de 15% en 2023, grâce à l'activité transmanche. En effet, les liaisons fret entre la France et le Royaume-Uni ont fait un bond de 16,5% et, selon le port, retrouvent leur vigueur d'avant Brexit.

LE TRAFIC DU DÉTROIT PERD 2%

Et cette progression est d'autant plus une performance que le trafic global sur le détroit du Pas-de-Calais a affiché une baisse d'environ 2% en 2023, précise l'autorité portuaire. Alors, avec 1,8 millions d'unités de fret, le port de Calais a retrouvé son niveau d'avant la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. Ce trafic comprend les poids-lourds mais aussi les remorques non accompagnées. Au total, le port de Calais pèse pour 50% du trafic transmanche du Détroit.

LE REcul DU FRET NON ACCOMPAGNÉ

Si, du côté des poids-lourds, le nombre d'unités a progressé en 2023, les remorques non accompagnées ont en revanche reculé. En effet, 55 010 remorques ont emprunté les installations de Calais, en baisse de 12% par rapport à 2022. Cette diminution tient, selon la direction du Port, à la disponibilité plus importante de chauffeurs en provenance des pays d'Europe orientale. Les opérateurs ont préféré utiliser des ensembles routiers plutôt que de conserver une logistique du non accompagné.

DFDS ARRÊTE LE SERVICE NON ACCOMPAGNÉ

De plus, le service assuré par DFDS sur Sheerness a été réorganisé. Au cours de l'été 2023, il a quitté ce port pour être dirigé vers Tilbury. Or, ce changement n'a pas été

suivi par les opérateurs. « Cette nouvelle destination a demandé aux transporteurs un temps d'adaptation pour réorganiser leur logistique. DFDS a finalement mis un terme à ce service en fin d'année », indique le port de Boulogne-Calais.

AUTOROUTE FERROVIAIRE : EN HAUSSE DE 1,2%

Quant au service d'autoroute ferroviaire, il garde le cap. Le nombre d'unités (41 641) chargées sur les trains, qu'il s'agisse de poids-lourds et de conteneurs, a augmenté de 1,2%. Pour la direction du Port, il s'agit d'une véritable performance compte tenu du marché. En effet, le contexte national montre une forte diminution de ces trafics. Alors, pour VILIA, la progression de 1,2% est d'autant plus à souligner.

UNE BAISSSE DE 0,9% DE L'ACTIVITÉ COMMERCE

D'un autre côté, l'activité des ports de commerce de Boulogne et Calais perd 0,9% en 2023 à 1,2 Mt. Les quais de Boulogne, qui ont traité

642 501 t, affichent une légère baisse (-1,4%). Ce trafic est dominé par les exportations qui entrent pour 486 042 t. Il s'agit principalement de pierre à chaux et de chaux vive destinées au marché suédois.

Du côté des importations, le port de commerce de Boulogne réceptionne principalement des matériaux pour la construction et du sel de déneigement. De plus, ajoute la direction du Port, un trafic de pellets de bois a fait son entrée sur le site boulonnais à hauteur de 21 000 t.

L'ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE DE CALAIS PERD 2%

Pour sa part, le port de commerce de Calais a enregistré une baisse de 2% à 590 876 t sur l'année 2023. Un trafic essentiellement tourné vers l'exportation de pierre à chaux et de sable, produits à destination des pays scandinaves et du Royaume-Uni. Calais, de son côté, a vu le retour des véhicules neufs, qui avaient disparu depuis 2015. Les premiers navires rouliers ont touché le port au cours de l'été 2023 et, sur les six derniers mois de l'année, 10 400 véhicules y ont transité.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS SOLIDES (tonnes)	1 899 000	-0,9 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	42 797 000	-5,0 %
DONT TRANSMANCHE (poids lourds)	1 809 813	10,0 %
TOTAL (tonnes)	44 727 000	10,0 %

Source : autorité portuaire





© PORT DE CALAIS-BOULOGNE

S'ENGAGER POUR CRÉER UN CORRIDOR VERT

Le port septentrional s'engage dans une démarche environnementale. Ses investissements visent à adapter ses infrastructures aux navires de demain.

Le programme d'investissements va se poursuivre en 2024 pour un montant d'un peu plus de 18 M€. À Boulogne-sur-Mer, une ligne budgétaire d'un montant de 7,2 M€ a été définie. Les projets concerneront la sécurisation de la zone de Capécure avec la mise en place d'un système de vidéo-surveillance, la création d'un nouvel accès au port de commerce et le programme de démantèlement de friches industrielles permettant la libération de 2 300 m² de terrains constructibles.

CALAIS : 11 M€ INVESTIS DANS L'INFRASTRUCTURE

Concernant le port de Calais, près de 11 M€ seront investis dans l'infrastructure dont 6 M€ concerneront des travaux d'aménagement,

d'amélioration d'accueil des clients et de maintenance du site et un peu plus de 5 M€ pour les travaux nécessaires dans le cadre de la mise en place du dispositif EES (Entry Exit Scheme). Plus particulièrement, le port de Boulogne-Calais s'engage dans une démarche environnementale. Depuis le mois de mars, le Port a signé un accord avec celui de Dunkerque et l'armement DFDS pour la transition vers un l'électrification du trafic maritime. L'ambition de ce programme vise à proposer un « corridor maritime vert » d'ici à 2030.

INVESTIR DANS DES NAVIRES ET DES INFRASTRUCTURES ÉLECTRIQUES

Pour parvenir à cet objectif, il est nécessaire de

passer par la construction de nouveaux navires avec des propulsions revisitées. De son côté, le port de Boulogne-Calais travaille actuellement à accueillir des infrastructures pour des navires électriques. Pour sa part, DFDS a confirmé la commande de quatre navires propulsés par batteries destinés à sa ligne entre Calais et Douvres pour 2030.

P&O FERRIES ALIGNE LES PREMIERS NAVIRES HYBRIDES SUR LE DÉTROIT

D'autre part, une première étape a été franchie avec P&O Ferries qui a mis en service en 2023 et 2024 deux nouveaux navires, les P&O Pioneer et P&O Liberté, dotés d'une propulsion hybride, avec du gasoil pour les transits et un parc de batteries leur permettant de réaliser leurs opérations portuaires en mode électrique, donc sans émissions polluantes.

HAROPA PORT (LE HAVRE, ROUEN, PARIS) UN TRAFIC EN BAISSSE DE 4,5% EN 2023



© FABIE MONTREUIL

Avec un trafic global de 81,3 millions de tonnes (Mt), les ports de l'axe Seine ont perdu 4,5% en 2023, du fait notamment des mauvais résultats des céréales et des conteneurs.

Le trafic a connu « une baisse relativement faible », commente Stéphane Raison, le président du directoire d'Haropa Port. Le contexte économique impacte directement les flux. Cette diminution est à mettre au passif des vracs solides et des conteneurs.

LA BAISSSE DES TRAFICS CÉRÉALIERS

Ainsi, les vracs solides ont perdu 11% à 12,7 Mt. Principale composante de cette catégorie, les céréales accusent le coup. Les exportations de ces produits ont diminué de 14% à 7,3 Mt. Cependant, il convient de rappeler qu'en 2022, le trafic s'établissait à un niveau proche des records. En 2023, les céréales françaises ont subi la concurrence des productions de la mer Noire, Russie et Ukraine, plus compétitives sur les marchés internationaux. Dans ce contexte, Stéphane Raison rappelle que les orges progressent néanmoins, sans compenser les baisses des autres produits. De plus, la filière du BTP a enregistré une baisse en raison du ralentissement de cette filière dans la région.

LA FIN DES TRAVAUX DE MAINTENANCE DES RAFFINERIES

Du côté des vracs liquides, la situation est meilleure. En effet, ils ont augmenté de 5% à 41,2 Mt. Un score encourageant puisque les chiffres de la consommation nationale de produits pétroliers s'est affichée en baisse. L'Ufip (Union française des industries pétrolières) avait de son côté annoncé un recul de 2,4% à fin novembre. Pour Stéphane Raison, la croissance de ce courant tient principalement à l'entrée en opération au mois d'octobre du FSRU Cap Ann. Cette unité flottante de stockage

et de regazéification sert de terminal méthanier flottant dans le port du Havre afin d'augmenter les capacités françaises de réception de GNL. Enfin, après plusieurs années de travaux de maintenance, les raffineries normandes ont repris leur rythme de croisière.

UN RECUIL DE 15% DES CONTENEURS À 2,6 MEVP

Quant aux marchandises diverses, elles participent à la baisse générale. Deux flux réalisent la plus grande partie de ces trafics : les conteneurs et le roulier. Les premiers ont perdu 15% à 2,6 millions d'EVP. Une baisse qui concerne principalement les trafics en transbordement. Ils ont reculé de 31%. Les conteneurs destinés au marché local se sont pour leur part contractés de 10%, reflétant la baisse de la consommation en France. De plus, le port normand a subi les

conséquences des mouvements sociaux du deuxième trimestre 2023 contre le projet de réforme des retraites. Les armateurs ont dérivé leurs navires vers d'autres ports européens. « Nous enregistrons la perte d'une centaine d'escales en 2023 du fait de ces mouvements sociaux », précise Stéphane Raison.

AUTOMOBILE : UNE ZONE DE 20 HECTARES POUR LA CAT

Enfin, le trafic roulier a perdu 9% à 249 000 véhicules traités sur les terminaux. Ce courant suit les perturbations des chaînes de production. Après la crise des semi-conducteurs, les acheteurs ont reporté les décisions d'achat en raison de l'inflation. Cependant, la demande en espace de stockage demeure importante en Europe. Pour y répondre, Haropa a mis à disposition un espace de 20 hectares pour le groupe CAT sur le site de Rouen. Les voitures arrivent par navire au Havre et sont acheminées sur l'aire de stockage par voie routière.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	41 200 000	5,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	12 700 000	-11,0 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	27 400 000	-5,0 %
DONT CONTENEURS (EVP)	2 630 000	-15,0 %
TOTAL (tonnes)	81 300 000	-4,5 %

Source : autorité portuaire

PLUS DE 200 M€ POUR LES INVESTISSEMENTS

En consacrant une enveloppe de 201 M€ à divers travaux en 2024, Haropa Port maintient sa stratégie vers la décarbonation.

Dans ce contexte de baisse des trafics, les ports de l'axe Seine adaptent leur modèle économique. « Nous avons réalisé en 2023 un chiffre d'affaires de 416 M€, en progression de 9,8% par rapport à l'année précédente. En adaptant notre port, nous pouvons maintenir notre stratégie d'investissement vers la décarbonation tout en assurant une part d'auto-financement », souligne Stéphane Raison, président du directoire d'Haropa Port. Ainsi, une enveloppe de 201 M€ a été budgétée pour les différents travaux.

LA SEINE, UNE VALLÉE DES NOUVEAUX CARBURANTS

Haropa Port s'insère dans le projet national de développement des nouveaux carburants. Ainsi, Engie a remporté en mars 2022 l'appel à projets pour développer une plateforme de production de carburants renouvelables. Pour se faire, deux usines vont être construites. L'une sera dédiée au biométhane et l'autre au e-kérosène et à l'hydrogène. Les deux unités vont produire plus de 80 000 t de carburants décarbonés pour les secteurs maritime et aérien. Parallèlement, une unité de production d'hydrogène bas-carbone et de carburants de synthèse verra le jour à Grand-Quevilly. Développée par Verso Energy, cette unité produira, à partir de 2029, plus de 50 000 t d'hydrogène obtenu par électrolyse de l'eau. Une usine qui nécessite un investissement de 500 M€. Elle s'accompagnera d'une unité de production de carburants de synthèse à partir de CO2 capté et valorisé. Le projet contribuera ainsi à la décarbonation des sites industriels de la zone portuaire rouennaise. De plus, il répondra à la forte demande de carburant durable des secteurs du transport aérien et maritime.

LES TRAVAUX DE LA CHÂTIÈRE DÉMARRENT EN 2024

Ces investissements concernent plusieurs chantiers. Prévus pour débiter courant 2024, les travaux pour la châtière de Port 2000 engloberont 70 M€, en vue d'une mise en service en 2026. « Cet ouvrage est destiné à développer l'offre multimodale de Port 2000 en permettant l'accès fluvial directement depuis le port historique vers ces quais. » Toujours sur Port 2000, Haropa reconfigure les infrastructures routières et ferroviaires des postes 11 et 12.

UN RÉÉQUILIBRAGE DES PLATEFORMES FLUVIALES

Par ailleurs, le budget pour les investissements s'étend jusqu'en région parisienne. Les travaux du Port Seine-Métropole Ouest, sur la ville d'Achères, démarrent cette année. Ce site doit recevoir des produits de la filière BTP. Haropa Port souhaite « rééquilibrer les plateformes

portuaires à l'ouest de Paris », explique le président du directoire. Le coût total de ce nouveau port s'élève à 122 M€, dont 40 M€ pour 2024. Enfin, à Rouen, des travaux sont entrepris à Petit-Couronne pour prolonger et rempiéter les quais. Ces opérations permettront de recevoir des navires de 230 m de long, notamment pour le silo de la société Beuzelin.

AMÉLIORER LES DESSERTES FERROVIAIRES DE PORT 2000

Enfin, pour conforter les investissements

entrepris par les sociétés de manutention de Port 2000, TIL et la GMP, Haropa Port s'engage dans l'amélioration des dessertes des terminaux à conteneurs. Pour mémoire, en juillet 2023, TIL-MSA a annoncé un investissement de 1Md€ et l'objectif d'un triplement de son trafic de conteneurs à 4,5 MEVP. Ainsi, les travaux de reconfiguration des infrastructures routières et ferroviaires, pour la desserte des postes 11 et 12 de Port 2000, seront lancés cette année. Ces travaux visent notamment au développement du mode ferroviaire pour les conteneurs et la redistribution des dessertes entre les terminaux de Port 2000.



LES JEUX OLYMPIQUES : UN CASSE-TÊTE AUX EFFETS BÉNÉFIQUES

Les Jeux Olympiques de Paris apparaissent avec deux effets opposés. D'une part, Haropa Port, la préfecture de Paris et les JOP 2024 doivent prendre en considération les impératifs économiques. Les opérateurs céréaliers s'inquiètent de la fermeture de la Seine pendant la durée des JO et des Jeux paralympiques. En effet, les approvisionnements dans les ports se réalisent dès la moisson. De plus, toute la logistique urbaine risque des perturbations en raison de la fermeture de la Seine pour certaines épreuves. D'un autre côté, l'installation du village olympique le long de la Seine, la cérémonie d'ouverture sur le fleuve (une première puisque ces cérémonies se déroulent généralement dans un stade), et l'acheminement par voie fluviale des sportifs, seront une publicité unique pour le fluvial à Paris.

Pour réduire les inconvénients, Haropa Port a décidé avec la Préfecture de fermer la Seine huit jours avant la cérémonie d'ouverture. Ainsi, le transport fluvial dans Paris sera arrêté entre le 19 juillet et le 27 juillet à 12h. Quant aux épreuves de triathlon, qui se dérouleront en partie en Seine, elles interrompront la navigation de 2h à 11h le jour des épreuves. Pour les opérateurs, la solution consiste à faire stationner les barges à l'amont et l'aval de Paris. Le port a créé une cinquantaine de places pour le stationnement des barges.

« Pour réussir ces JO, nous avons besoin de tout le monde », a déclaré Marc Guillaume, préfet de la Région Île-de-France. Le partenariat s'est concrétisé par la signature d'une convention entre le Comité olympique, la Préfecture et Haropa. Un document qui prévoit aussi l'engagement vers la décarbonation, avec notamment l'électrification des unités fluviales. Ainsi, à l'occasion des JO, entre 20 et 30 bateaux vont bénéficier d'une propulsion électrique, « avec un objectif de 100% des bateaux de croisière en Seine électrifiés avant 2050 », souligne Stéphane Raison.

PORTS DE NORMANDIE UNE ANNÉE 2023 EN DEMI-TEINTE

Ports de Normandie a achevé l'année 2023 sur un bilan mitigé. Le trafic de passagers et les activités liées aux énergies marines renouvelables ont progressé alors que le trafic de marchandises a baissé.

Regroupant les places portuaires de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, Ports de Normandie a terminé l'année 2023 sur un bilan en demi-teinte. Les trois ports normands ont connu une hausse importante du trafic de passagers, notamment des ferries vers l'Irlande et de la croisière, une montée en puissance des activités liées aux énergies marines mais aussi une baisse importante des flux de marchandises.

Du côté des bonnes nouvelles donc, le rebond de l'activité passagers, porté par le développement du trafic transmanche. Les trois ports normands ont ainsi accueilli 1 901 517 passagers en 2023, soit une hausse de 9%. Les lignes vers le Royaume-Uni ont progressé de 6% en moyenne. Les trois ports ont affiché des hausses. Seules les liaisons vers les îles anglo-normandes (Guernesey) ont reculé, de 23,4%, à 13 985 passagers. Dans le même temps, l'essor du trafic avec l'Irlande depuis Cherbourg s'est confirmé. Ce flux a enregistré, en 2023, une hausse de quasiment 20% à 325 566 passagers, dépassant ainsi son record de 2019. « L'Irlande représente désormais 60% du trafic ferry à Cherbourg », souligne la direction de Ports de Normandie.

LE FRET TRANSMANCHE EN BAISSÉ

Concernant les marchandises, les chiffres sont moins bons, le tonnage total réalisé par les trois ports ayant atteint 6,3 millions de tonnes, en recul de 9,7%. L'année a été en particulier difficile pour le fret transmanche, qui s'est contracté de 7,3%, avec 194 325 poids lourds. Une diminution qui se décline dans les trois ports. Ouistreham a reculé de 7% à 78 385 poids lourds, Dieppe a perdu 11,5% (26 916 ensembles routiers) et Cherbourg s'est contracté de 4,5% (6 792 unités). « Ports de Normandie subit à la fois les conséquences du Brexit avec la baisse structurelle des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne et une offre surabondante sur le Déroit, entraînant une concurrence acharnée au détriment des lignes de l'Ouest ». En effet, le marché dans son ensemble a enregistré un recul de l'ordre de 2% en 2023, rappelle Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie.

IRLANDE : UN REPLI DE 6,5%

De leur côté, les lignes avec l'Irlande ont affiché un repli de 6,5% en 2023, totalisant 82 232 poids lourds. Un recul que l'autorité portuaire normande attribue au développement d'autres lignes entre l'Irlande et l'Europe continentale qui ont renforcé la concurrence, à l'image de celles au départ de Dunkerque et de Calais. De plus, la

contraction des échanges intra-européens limite les échanges avec l'île.

CONVENTIONNEL : UNE BAISSÉ EN TONNAGE MASQUE LA HAUSSE DU NOMBRE D'ESCALES

Pour ce qui est du fret conventionnel, qui s'appuie désormais beaucoup sur les énergies marines renouvelables, il a enregistré un fort repli en tonnage mais ces chiffres sont trompeurs, souligne Ports de Normandie : « Le développement des activités EMR et surtout la variation du poids des éléments liés à cette activité et transitant par nos ports, démontre à quel point l'indice « tonnage » est à relativiser ». En effet, si l'on s'en tient strictement à cet indice, le trafic conventionnel est en repli sensible de presque 25% (- 350 000 t environ) alors que, à Cherbourg par exemple, le port enregistre un nombre record d'escales (215 navires conventionnels).

LA FIN DES TRAVAUX ANTI-AFFOUILLEMENT DES FONDATIONS DU PARC DE FÉCAMP

La baisse s'explique essentiellement par l'effet « fin de chantier » du dispositif de protection des fondations du parc de Fécamp quand le

record d'escales est en très grande majorité lié à la logistique des champs de Courseulles et de Fécamp. En tout, la baisse de l'activité construction a représenté une perte de 380 000 t dans les importations et exportations de granulats marins et terrestres, dont 310 000 pour Cherbourg. Une chute qui est donc essentiellement liée à l'achèvement, fin 2022, des travaux anti-affouillement des fondations du parc éolien de Fécamp, qui avaient engendré un important trafic. S'y ajoute la forte diminution de l'activité « graves de mer » à Dieppe, qui s'est contractée de 18,5% (- 70 000 t environ) en 2023. Les voyants sont en revanche restés au vert pour les autres secteurs de la construction, les laitiers (+ 0,8%) et le bois (+ 41%) qui ont gagné 10 000 t à Caen-Ouistreham.

LE DYNAMISME DE LA FILIÈRE EMR

Comme le souligne l'autorité portuaire, à côté d'un tonnage global en berne, l'activité a pourtant été globalement très bonne, soutenue par le dynamisme de la filière des EMR, générant de nombreuses escales. Non seulement parce que Cherbourg sert de hub logistique pour l'assemblage des machines de parcs éoliens français, mais aussi en raison de l'implantation de l'usine LM Windpower de production de pales d'éoliennes marines sur le port de la pointe du Cotentin. Ainsi, le secteur de l'éolien a explosé



© VINCENT GROIZELEAU

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS SOLIDES (tonnes)	828 000	-0,2 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	93 000	191,1 %
DONT TRANSMANCHE (poids lourds)	194 325 000	-7,3 %
TOTAL (tonnes)	6 348 000	-9,7 %

Source : autorité portuaire

en 2023, atteignant un trafic de 122 144 t (+ 690%). Dans le même temps, le trafic de colis a connu une augmentation encore plus significative (14 504 tonnes, + 1 760%).

LES MARCHANDISES DIVERSES EN FORTE AUGMENTATION

Concernant les autres marchandises diverses, le trafic de ferraille a bondi de 1 350% à 50 576 t. En revanche, souligne Ports de Normandie, les autres trafics se sont réduits. Ainsi, l'attapulгите a marqué un repli à 35 101 t (- 24 %), comme la biomasse (absence de trafic), le broyat de pneus (13 870 t, - 22 %) et le clinker (8 842 t, - 80 %) à Caen-Ouistreham, ainsi que le trafic d'éoliennes à Dieppe, également en repli de 38,7 % à 16 088 tonnes. Des diminutions qui limitent la progression générale des marchandises diverses, qui ont quand même terminé l'année sur une très forte progression de 46%, à 291 621 t.

LES PRODUITS AGROALIMENTAIRES PLOMBÉS

PAR LES CÉRÉALES

Enfin, les flux liés à l'agro-alimentaire, soit 396 057 t, se sont affichés en baisse de 13 %. La diminution de 85 000 t des exportations de

céréales depuis Caen-Ouistreham fait basculer ce flux dans le rouge. Tous les autres courants de ce secteur sont en revanche en progression. Il en est ainsi des importations d'engrais qui ont gagné 47,3%, de la nourriture animale à Caen-Ouistreham qui a progressé de 40%,

de la mélasse avec une hausse de 2,2% et d'une augmentation de 16% des importations de protéagineux pour Olatein à Dieppe. Quant au trafic de produits dangereux à Cherbourg (explosifs et nucléaire), il a reculé de 47,4 % à 3 014 tonnes.

LA CROISIÈRE SE REDRESSE

Pour la croisière également, l'année 2023 a été excellente. Si le nombre d'escales (54) a été moins important que l'année précédente (-16), les passagers venus avec les paquebots ont augmenté de 13,5% pour atteindre 215 633 passagers. Ce qui reflète notamment, comme dans d'autres ports, un meilleur remplissage des navires après la longue remontée de l'après-Covid pour l'industrie de la croisière. Les résultats 2023 constituent en tous cas un record pour Ports de Normandie, qui concentre le gros de cette activité à Cherbourg (212 328 passagers), alors que Caen, qui sert régulièrement, depuis plusieurs années, de port d'attente à de petits paquebots, a connu une hausse de 72% (3305 passagers). « Le retour à des taux de remplissage élevés des paquebots est le facteur principal de cette croissance auquel s'ajoute le travail de fond engagé depuis quelques années sur une offre touristique renouvelée et un soin particulier apporté à la qualité de l'accueil, tant à Cherbourg qu'à Caen. 2024 s'annonce donc sous de bons auspices, d'autant que plus de 70 paquebots sont attendus entre Caen et Cherbourg », souligne la direction de Ports de Normandie.

DES INVESTISSEMENTS POUR CONFORTER LA PLACE DE HUB LOGISTIQUE DE LA FILIÈRE EMR

Ports de Normandie concentre ses investissements pour conforter ses trafics, notamment en s'adaptant aux réglementations européennes, mais aussi en soutenant le développement des énergies marines renouvelables.

En 2024, Ports de Normandie garde le cap. Pour s'adapter aux réglementations européennes, l'établissement entreprend des travaux. En effet, en octobre, le système EES (Entry Exit System) doit entrer en vigueur. Il prévoit la prise d'empreinte et de photo pour tous les ressortissants d'un pays tiers qui entrent sur le territoire de l'UE. « En moyenne, cette procédure prend entre trois et quatre minutes par véhicule, qu'il s'agisse de véhicules de particuliers ou de camions. Pour le port, cela signifie qu'il faut agrandir les espaces pour l'arrivée de ferries », confie Philippe Deiss, directeur général de Ports de Normandie. Ainsi, à Caen-Ouistreham, Ports de Normandie étudie la possible extension du terminal transmanche. « Le calendrier de ce projet dépend de celui de la mise en place de la directive EES. Il pourrait entraîner le déménagement de nos ateliers, ainsi que celui des Phares et balises ».

DIEPPE : EXTENSION DU TERMINAL TRANSMANCHE

Dans le même temps, 2 M€ sont consacrés à l'amélioration de l'accueil des ferries au poste 4 de Cherbourg. Ils vont s'achever avec un pieu d'amarrage supplémentaire.

À Dieppe, les études sur le projet d'extension du terminal transmanche continuent en 2024. Elles

concernent l'évaluation environnementale, la consolidation de sa viabilité économique et les premières études techniques). « Selon la vitesse d'avancement du projet, la concertation publique pourrait débuter cette année, lorsque nous serons en mesure de présenter un projet abouti sur lequel le public pourra se prononcer. En 2024 se dérouleront les études de sol, les études juridiques et économiques ». Le budget de ce projet, dont les études sont financées pour moitié par le MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), est de 1,5 M€.

À Dieppe encore, des travaux d'agrandissement de la gare maritime vont être effectués pour 2,3 M€ afin de relocaliser les bureaux de DFDS, l'exploitant de la ligne Dieppe-Newhaven.

NOUVEAU TERMINAL DE FERROUTAGE

À Cherbourg, c'est le projet de nouveau terminal de ferroutage qui va marquer l'année 2024. Le chantier a débuté fin 2023 et s'achèvera autour de l'été. La construction de ce terminal représente un investissement de 12 M€, un budget financé par la région Normandie, le département de la Manche et la communauté d'agglomération du Cotentin, ainsi que l'Europe au titre du MIE.

UNE BASE DE MAINTENANCE POUR L'ÉOLIEN À DIEPPE

Du côté des nouvelles activités liées au développement de l'éolien en mer, 2024 voit la fin de la construction du parc de Fécamp et le démarrage des chantiers des futurs champs de Courseulles-sur-Mer et Dieppe-Le Tréport. Ce dernier doit également apporter de premiers trafics à Dieppe. Le port du pays de Caux accueillera en effet la base de maintenance du futur parc éolien. De plus, Dieppe doit bénéficier, cette année, du début des travaux du prochain EPR, qui sera édifié à Penly. Pour sa part, Caen-Ouistreham pourrait diversifier ses activités avec le démarrage possible d'un trafic pétrolier à l'automne 2024.

COURANT DE QUAI : ÉTUDES EN COURS, TRAVAUX EN 2025

En ce qui concerne le branchement au courant électrique terrestre des navires pour leur permettre d'éteindre leurs moteurs lors des escales, les études techniques d'électrification des postes accueillant ferries et paquebots ont commencé. « Ce sont plus précisément les raccordements du terminal croisière de Cherbourg et du terminal transmanche de Ouistreham qui seront réalisés. Parallèlement, les échanges avec nos exploitants et les compagnies de ferries vont se poursuivre afin de fixer le modèle économique de cette transition. L'objectif est de débuter les travaux d'aménagement en 2025. Le budget global de l'opération sur les trois ports est de 36 M€, détaille Ports de Normandie.

SAINT-MALO ET CANCALE

TRANSMANCHE EN HAUSSE, COMMERCE EN BAISSÉ

Les ports de Saint-Malo et Cancale ont enregistré, en 2023, une progression du trafic transmanche, alors que l'activité conventionnelle recule du fait des conséquences de la guerre en Ukraine. Au global, les volumes ont baissé de 16,8% à 918 000 t.

Les trafics des ports de Saint-Malo et Cancale connaissent des évolutions diverses. Le transmanche, après avoir été fortement impacté par le Covid, retrouve des couleurs. En 2023, cette activité a gagné 27,3%, même si le trafic ne retrouve pas son niveau pré-pandémie. Ainsi, Brittany Ferries a retrouvé 93% de son niveau d'avant la crise sanitaire. De son côté, Condor Ferries n'a atteint que 73% de celui de 2019, les liaisons avec les îles anglo-normandes ayant été plus impactées par le Brexit. Les liaisons subissent l'effet de l'obligation de disposer d'un passeport pour entrer sur ces îles, malgré les formalités allégées pour les excursions à la journée, où la carte d'identité est autorisée.

LE FRET PROGRESSE SUR LES ÎLES ANGLO-NORMANDES

Le fret a progressé globalement de 10,2% en 2023. Contrairement au trafic des passagers, les flux de fret vers les îles anglo-normandes « sont dans une dynamique de croissance en comparaison des volumes 2019 », indique la direction des ports de Saint-Malo et Cancale. En revanche, le fret sur les liaisons avec l'Angleterre est resté en deçà des années avant Covid/Brexit. Ce trafic a enregistré une baisse de l'ordre de 30% sur un marché global transmanche qui s'est rétracté de 15%.

BAISSE DE 26% DU TRAFIC DE CONVENTIONNELLES

L'activité du port de commerce est pour sa part perturbé par le conflit en Ukraine alors que ce pan des ports de Saint-Malo et Cancale avait été peu impacté par la crise du Covid. En 2023, le trafic s'est contracté de 26% à 918 006 t. La guerre en Ukraine a pesé sur le prix des matières premières en raison de l'inflation qu'il a généré. De ce fait, certaines matières premières ont atteint des coûts d'achat si importants que bon

nombre d'entreprises ont dû temporiser leur renouvellement de stock, entraînant ainsi une baisse significative des importations. La baisse des tonnages a été en partie compensée par l'activité des navires intervenant sur le champ éolien de Saint-Brieuc, générant notamment des recettes de linéaires de quai.

En 2023, le port de Saint-Malo a par ailleurs accueilli le deuxième cargo à voile de la compagnie bretonne Grain de Sail. Une perspective de développement pour 2024, puisqu'avec Grain de Sail I et Grain de Sail II, 50 escales à l'année sont prévues.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	113 000	-21,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	474 000	-25,6 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	329 000	-6,2 %
DONT TRANSMANCHE (tonnes)	310 000	10,2 %
TOTAL (tonnes)	918 000	-16,8 %

Source : autorité portuaire

MODERNISATION DE L'OUTILLAGE

En 2024, les ports de Saint-Malo et Cancale s'engagent dans un programme de modernisation de leur outillage, notamment la mise à niveau de la rampe n°2, l'acquisition d'une nouvelle trémie et de deux remorqueurs.

La direction des Ports de Saint-Malo et Cancale investit pour maintenir ses trafics à niveau. Plusieurs travaux sont prévus en 2024. Ainsi, la rampe n°2 du terminal ferry du Naye va connaître des travaux de maintenance. Utilisée pour l'amarrage des navires, elle a été en maintenance pendant 6 semaines en début d'année. Le port a procédé au remplacement d'un vérin, à la reprise des ancrages et des berceaux. Des travaux qui ont nécessité un investissement de 1 M€.

MISE EN SERVICE DE LA TRÉMIE DÉPOUSSIÉRÉE

Du côté des trafics de marchandises conventionnelles, le port de Saint-Malo réalise des opérations avec des matières pulvérulentes en vrac. Or, ces produits peuvent générer des envols de poussières. Pour répondre à cette

problématique, Edeis, concessionnaire des Ports de Saint-Malo et Cancale, a conçu un outillage qui permet de réduire les émissions de poussières dans l'atmosphère lors des opérations de manutention. De plus, cet outil permet de recycler les poussières collectées et de recycler les eaux de lavage. Les derniers tests sont en cours avant une mise en opération dans le courant de l'année. L'investissement pour cette trémie est de 1,2 M€.

DEUX NOUVEAUX REMORQUEURS

Outre cette trémie, Edeis s'était engagé dans son programme de modernisation des outillages portuaires à porter des investissements sur deux remorqueurs. L'objectif est de renouveler une partie de la flotte en remplacement du Grand Bé et de répondre à l'ensemble des besoins de service

du pôle remorquage du port de Saint-Malo. En effet, le développement de la croisière, avec la contrainte particulière de la mise sur coffre des paquebots et l'amélioration des conditions d'accueil des navires de marchandises, nécessitent des moyens accrus pour les services portuaires. Des remorqueurs construits dans les chantiers de Piriou. La livraison est attendue pour cet été. La construction de ces deux unités représente un investissement de 12 M€.

LA RÉNOVATION DE L'ÉCLAIRAGE

Enfin, dans le cadre de la pérennisation des activités, les ports de Saint-Malo et Cancale rénovent la passerelle de la Bourse. Les travaux consistent en la dépose des convoyeurs, la mise en place d'une grille et l'automatisation des autorisations d'accès. Des travaux qui coûtent 450 000 €. De plus, un nouvel éclairage sera installé pour réduire la pollution lumineuse. Edeis va remplacer les éclairages actuels par un éclairage intelligent, pour un coût de 1,2 M€.

— TRAFICS ET INVESTISSEMENTS DES PORTS

FAÇADE ATLANTIQUE

BREST

LE TRAFIC EN PROGRESSION DE 4%



© MICHEL FLOCH

En 2023, le trafic du port de Brest a progressé de 4% à 2,6 millions de tonnes (Mt). Les marchandises diverses ont tiré les volumes vers le haut.

Après une année 2022 stable, le port de Brest a repris sa croissance en 2023. Alors que le trafic a enregistré une hausse de 4% à 2,6 Mt, le chiffre d'affaires a progressé de 5%, le nombre d'escales augmentant de 10%. Tous les professionnels du port ont profité de ces augmentations.

UNE HAUSSE DE 5% DES PRODUITS AGRICOLES

Les produits agricoles, qui constituent l'un des piliers du port finistérien, ont enregistré une bonne année 2023, avec une hausse de 5% à 712 408 t. Les matières premières agricoles sont principalement destinées à l'usine de trituration de Bunge, qui a accru en 2023 ses expéditions d'huiles alimentaires : 136 547 t d'huiles de colza et de soja ont été exportées (+ 17%).

AUGMENTATION DES HYDROCARBURES

Les autres trafics de vracs solides sont restés stables en 2023 avec un volume de 606 104 t. Quant aux vracs liquides, ils suivent la même tendance. Les entrées de carburant ont augmenté de 2% à 821 839 t. Une hausse qui contredit la tendance nationale de baisse de la consommation de carburant, selon les derniers chiffres de l'Ufip (Union française des industries pétrolières).

DEUX PILIERS SOLIDES

Pour le président du directoire de la Société Portuaire de Brest-Bretagne, Christophe Chabert, « nous avons l'opportunité de nous appuyer sur ces deux trafics traditionnels que sont les produits agricoles et les hydrocarbures. » De plus, les mouvements sociaux du printemps 2023 contre la réforme des retraites n'ont pas affecté ces

courants. Et pour l'avenir, Christophe Chabert estime que ces flux sont appelés à se stabiliser.

LA RÉPARATION NAVALE SE DÉVELOPPE

Outre ces deux trafics, Brest dispose d'une activité importante dans le domaine de la réparation navale. Le chantier Damen assure principalement des arrêts techniques de méthaniers et de paquebots. En 2023, le port a reçu 61 navires dont 39 dans ses formes de radoub et 22 aux quais de réparation navale. Cette activité se renforce et constitue un pôle industriel solide.

5% DE MIEUX POUR LES CONTENEURS

Du côté des marchandises diverses, les trafics de 2023 se sont bien comportés, avec une hausse de 21% à 250 381 t. Les exportations de volailles sont

restées dynamiques (+ 11%), alors que la poudre de lait a enregistré une hausse de 2%. Dans ce contexte, le trafic de conteneurs a terminé 2023 en augmentation de 5% à 28 382 EVP. Après les 5% de progression en 2022, le port breton a continué sur sa lancée. Dans ce secteur des marchandises diverses, Brest a aussi commencé à traiter des éléments d'éoliennes, avec un trafic naissant de colis lourds destinés à cette filière, que les acteurs locaux veulent développer.

CONCILIER INDUSTRIE ET LOGISTIQUE

Ces différentes activités démontrent la synergie entre industrie et logistique. « Un port se doit d'avoir une activité industrielle pour conforter son pôle logistique », explique le président du directoire. De la réparation navale aux premiers éléments pour les champs éoliens, en passant par le traitement des produits agricoles, le port de Brest concilie industrie et logistique.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	958 000	3,9 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	1 318 000	2,6 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	250 000	21,0 %
DONT CONTENEURS (EVP)	28 382	2,0 %
TOTAL (tonnes)	2 650 000	4,0 %

Source : autorité portuaire

UNE SOCIÉTÉ PORTUAIRE POUR PLUS D'AGILITÉ

En créant la Société Portuaire Brest Bretagne, la Région Bretagne montre le chemin vers une nouvelle gouvernance des ports régionaux.

En janvier 2021, la concession du port de Brest est confiée à la Société Portuaire Brest Bretagne (SPBB). Cette première étape montre le chemin vers une nouvelle façon de gérer le système portuaire. En janvier 2024, le président de la Région Bretagne, Loïc Chesnais-Girard, a présenté le plan d'entreprise de cette structure. Il prévoit une enveloppe de 900 M€ pour les 40 prochaines années. Cet objectif correspond à la fin de la concession que la Région a attribuée à la SPBB.

UNE ENVELOPPE DE 900 M€ SUR QUATRE DÉCENNIES

« En créant cette société privée dont l'actionnariat se répartit entre la Région à hauteur de 51%, la CCIMBO à 39% et la Métropole de Brest à 10%, nous disposons d'un outil qui nous permet de nous projeter dans le futur. Elle est plus agile et nous permet de regarder à une échéance plus longue », indique Christophe Chabert. Bien plus, le président du directoire de la SPBB souligne que cette enveloppe de 900 M€ sera consommée à plus de la moitié sur la prochaine décennie.

CONSOLIDER L'EXISTANT

Un choix qui tient à d'importantes évolutions, le port de Brest allant changer au cours des prochaines années. « Nous allons voir une baisse des trafics d'hydrocarbures, une stagnation des matières premières agricoles et l'arrivée de trafics nouveaux comme ceux qui démarrent pour les énergies marines renouvelables. » L'objectif de ces investissements vise en premier lieu à consolider les activités historiques. « Nous devons entreprendre cette tâche pour conforter notre position. » Dans le même temps, le port doit se préparer pour les trafics de demain que sont les EMR et les flux liés à la décarbonation.

UNE NOUVELLE APPROCHE POUR LE RENOUVELLEMENT DE L'OUTILLAGE

Alors, pour respecter ce cap, Christophe Chabert répartit l'enveloppe en trois tiers. Le premier sera dédié aux outillages. Le renouvellement des équipements datant des années 1960 à 1980 devient nécessaire. Mais, avec la création de la SPBB, l'approche est différente. « Notre structure de type privé apporte une notion de business plan avec une rentabilité sur la durée du contrat. Nous le faisons en collaboration étroite avec les clients pour répondre aux besoins ». Ainsi, le renouvellement des grues sur rails et des grues mobiles doit se faire dans un « esprit de parc pour la polyvalence de la maintenance et la disponibilité des engins. »

DOUBLER LE TRAFIC CONTENEURS

Le deuxième tiers des investissements doit se

consacrer aux infrastructures des trafics piliers. Si les filières historiques, comme les produits agricoles, les conteneurs et la réparation navale restent dynamiques, leur consolidation nécessite une mise à niveau des équipements et infrastructures existantes. Il s'agit de regagner des espaces entre les lignes SNCF et les terrains du port. La direction souhaite investir les 10 à 15 hectares qui séparent ces lignes de la plateforme multimodale pour créer un lien direct avec le terminal à conteneurs. En étant intégré dans le réseau européen RTE-T, Brest peut gagner de nouveaux trafics. Le port finistérien y croit. « Nous réalisons un trafic de 30 000 EVP actuellement. Notre outil nous permet de le doubler sans investissement. » Pour le président du directoire de la SPBB, il s'agit de consolider les trafics actuels et d'attirer des trafics régionaux vers leur port naturel.

LE POLDER OPÉRATIONNEL EN 2026

À cheval entre les trafics historiques et ceux de demain, l'éolien a commencé ses opérations sur le port de Brest. Pour accueillir ce trafic, la SPBB achève les travaux sur le site du Polder. Il est prévu d'être livré en 2026. « Nous serons prêts pour répondre aux besoins des parcs éoliens offshore, en France, mais aussi pour le sud de l'Angleterre et le Pays de Galles. »

LA DÉCARBONATION NE DOIT PAS SE FAIRE

DANS LA PRÉCIPITATION

Le dernier tiers doit permettre l'émergence de

nouveaux trafics. Déjà, pour Christophe Chabert, les EMR sont à ranger dans les nouvelles industries. Il est encore trop tôt pour savoir l'impact de cette filière sur la structure des trafics. Déjà, les premières plates-formes spécialisées dans les éoliennes viennent se faire réparer à Brest. Les trafics de demain sont aussi ceux liés à la décarbonation. Il est encore prématuré de savoir si ces flux seront dirigés vers l'exportation ou l'importation. Le port réfléchit à disposer de bioGNL. Les méthaniers en réparation dans la forme ont besoin de petites quantités de GNL pour réfrigérer leurs cuves avant leur premier chargement. Pour le port, c'est un service à proposer avec la production locale de bioGNL.

De plus, la décarbonation signifie aussi un changement de paradigme dans la consommation d'énergie. « Nous regardons les nouveaux carburants avec attention », indique Christophe Chabert, qui souhaite y aller pas à pas, sans précipitation mais, convient-il, « il faut plonger maintenant ».

DU PORT GESTIONNAIRE AU PORT ENTREPRENEUR

La création de la SPBB permet une nouvelle approche pour passer du port gestionnaire au port entrepreneur. En disposant de l'outil de la réparation navale et l'usine de Bunge, le port de Brest se donne en outre des ambitions raisonnables. « Cela permet d'avoir des trafics solides et de développer de nouveaux flux. » Pour Christophe Chabert, l'attitude des armateurs face aux ports de taille moyenne pourrait changer dans les prochaines années, surtout s'ils passent le cap en devenant des sociétés portuaires.



© VINCENT GROIZELLEAU

LORIENT LA BAISSSE SE GÉNÉRALISE EN 2023



© VINCENT GROIZELEAU

Le port de Lorient a enregistré une année 2023 compliquée. Le trafic a perdu 14,5% de son volume. Tous les voyants clignotent en rouge.

Avec 2,3 millions de tonnes (Mt), Lorient a accusé le coup en 2023, voyant son trafic global perdre 14,48% par rapport à l'année précédente. Au total, ce sont 393 665 t de moins qu'en 2022. Le port du Morbihan voit ainsi ses échanges revenir à des niveaux d'avant la pandémie (2 546 727 t en 2020). Parmi les éléments qui expliquent cette baisse, l'impact de la tempête en fin d'année 2023 qui a empêché un certain nombre de navires de décharger sur l'exercice fiscal.

LES HYDROCARBURES DIMINUENT DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

Le principal trafic lorientais, les hydrocarbures, a souffert, perdant 14% en 2023 à 784 483 t. Cette diminution devient une tendance sur les dernières années. En effet, depuis 2021, année au cours de laquelle le port a réalisé un trafic de 973 263 t, les flux d'hydrocarbures ne cessent de décroître. D'un côté, cette baisse peut être interprétée comme s'inscrivant dans la transition énergétique. D'un autre côté, si la consommation d'hydrocarbures se contracte, les énergies alternatives sont relativement peu nombreuses. Malgré cette baisse, les hydrocarbures demeurent un des piliers des trafics lorientais avec 34% du total.

LE BTP A ÉGALEMENT SOUFFERT

L'autre pilier du port de Lorient se compose des sables marins. Des flux qui pèsent 730 403 t en 2023, en baisse de 6,1%. Une diminution miroir de la santé du secteur du BTP. Ainsi, le recul de la filière des matériaux de construction se

décline aussi dans le secteur du ciment qui, avec 83 953 t, s'effondre, perdant 23,6% d'une année sur l'autre.

VRACS AGROALIMENTAIRES :

LES TOURTEAUX MANQUENT À L'APPEL

Le dernier pilier de ce trépied est composé des vracs agroalimentaires. Le port de Lorient est devenu, avec celui de Nantes Saint-Nazaire, un pôle de l'alimentation animale. Après une année 2022 marquée par une reprise des trafics, l'année 2023 a vu tomber les flux de vracs agroalimentaires à un niveau antérieur à celui de 2020. Ainsi, le port de Lorient a traité 657 984 t de vracs agroalimentaires à l'export. Cela représente une baisse de 19,1% comparé à 2022. Ces trafics se composent de

tourteaux de soja et de tournesol en grande partie. La caractéristique de 2023 tient à la forte progression des importations de tourteaux de colza et de luzerne. En effet, au cours des trois précédentes années, ce courant s'évaluait aux environs de 6000 t. En 2023, il a grimpé vertigineusement pour atteindre 120 866 t.

LES PRODUITS DE RECYCLAGE PÈSENT 2%

Enfin, dernière composante du trafic du port de Lorient, les marchandises diverses représentent 2% du total. Elles ont cumulé 67 664 t en 2023, en baisse de 35,3%. Elles sont principalement composées de produits de recyclage. Cependant, ces flux connaîtront en 2024 un développement. En effet, le port de Lorient a annoncé avoir signé un contrat pour l'exportation de bois broyé à destination de l'Europe du Nord. De plus, il va expédier des ferrailles vers la Turquie pour l'industrie sidérurgique.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	784 000	-14,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	1 472 000	2,6 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	67 000	-35,3 %
TOTAL (tonnes)	2 324 000	-14,5 %

Source : autorité portuaire

PRÉVOIR LES INSTALLATIONS POUR PASSER AU BIO

Le port de Lorient s'inscrit dans la transition écologique. Avec sa demande pour accueillir des produits bio, ses ambitions sur l'éolien et le développement des produits de recyclage, le port du Morbihan se verdit.

L'avenir à Lorient se joue sur le vert. Le port a déjà entamé les premières démarches pour entrer dans le secteur des énergies marines renouvelables (EMR). Déjà, en 2022, l'autorité portuaire visait à doter le port d'un quai de 300 m. La direction ne souhaite pas se placer en concurrence directe avec ses voisins de Brest, Nantes Saint-Nazaire et La Rochelle. Son ambition est plutôt d'être présent sur les opérations de maintenance de cette filière, qui verra notamment l'implantation d'un premier champ d'éoliennes flottantes en Bretagne, au large

de Groix, à la fin de la décennie. Dans ce contexte, les procédures et les études se poursuivent pour la réhabilitation du quai du Rohu.

DES INVESTISSEMENTS POUR LES PRODUITS BIO

Dans le Morbihan, le port se destine aussi à recevoir des produits bio. Après une année pour constituer le dossier, l'autorité portuaire l'a déposé sur le bureau de la Commission européenne. Il s'agit de pouvoir réceptionner des produits bio sans les dénaturer. En mars 2024, Bruno Le Maire,

ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, a informé la direction du port que la direction des douanes et des droits indirects allait engager les travaux nécessaires à l'ouverture de ces points de contrôle d'ici au 1er janvier 2025. Des investissements qui permettront de réceptionner ces produits. Une décision qui concerne aussi les ports de Brest et Saint-Malo.

LA REFONTE DE L'INFORMATIQUE

Enfin, des investissements sont prévus sur l'informatique : les systèmes du silo, de la station de transit et de l'exploitation sont modernisés à partir de 2024.

NAVAL GROUP : LE TEMPLE LORIENTAIS DES BATEAUX GRIS

En dehors du commerce et de la pêche, Lorient est aussi un important port militaire. La rade et le Scorff abritent en effet la base de la Force des fusiliers marins et commandos (Forfusco) de la Marine nationale, ainsi que le chantier de Naval Group dédié aux bâtiments de surface. Ce dernier s'appuie sur 2 200 collaborateurs, dont 800 ingénieurs et cadres ainsi que 1 200 ouvriers et techniciens, auxquels s'ajoute un millier de sous-traitants. C'est là que sont conçues et réalisées les frégates et corvettes destinées à la flotte française et à des marines étrangères. Actuellement, Naval Group Lorient tourne à plein régime avec l'achèvement en juin 2024 de la seconde corvette du type Gowind commandée par les Emirats Arabes Unis et, surtout, le programme des

nouvelles frégates de défense et d'intervention (FDI) dont la tête de série débute ses essais en vue d'une livraison début 2025. Cinq bâtiments de ce type ont été commandés pour la Marine nationale et trois autres par la Grèce, avec un rythme de production devant atteindre deux frégates par an à partir de 2025. Et d'autres contrats à l'export sont espérés pour les FDI. Une activité industrielle très dense qui bénéficie au port de commerce du fait des approvisionnements en tôles et équipements nécessaires à la réalisation de ces navires. De plus, les nombreux mouvements effectués par le chantier (mises à l'eau, passages en cale sèche, transferts vers les quais d'armement, essais) mobilisent à chaque fois les services portuaires civils (remorquage, lamanage, pilotage).



© VINCENT GROIZELEAU

NANTES SAINT-NAZAIRE LE TRAFIC S'EST REPLIÉ DE 4% EN 2023

En 2023, les trafics du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire ont atteint 28,4 millions de tonnes (Mt), soit une baisse de 4% par rapport à l'année précédente. Une baisse notamment liée aux trafics de GNL et de céréales. Le port ligérien a malgré tout consolidé ses flux d'alimentation animale et de véhicules neufs.

L'année 2023 s'est terminée sur un repli pour le GPM de Nantes Saint-Nazaire. Pour la direction du port, cette baisse tient à l'impact des mouvements sociaux contre le projet de réforme des retraites du début d'année. Ensuite, « le trafic ligérien a retrouvé une belle dynamique, comme en témoignent la croissance du roulier, des produits dédiés à l'alimentation animale et les importations de gaz naturel liquéfié », indique-t-elle.

UNE ÉCONOMIE PORTUAIRE RÉDUITE

Pour la direction, le contexte géopolitique a entraîné des répercussions sur l'économie internationale. En effet, le conflit en Ukraine et la situation au Proche-Orient ont eu pour effet une croissance des prix de l'énergie et des matières premières. Dans ce contexte, l'activité portuaire mondiale et plus particulièrement en Europe s'est contractée.

LE RETOUR DES FLUX DE PÉTROLE BRUT

L'analyse des flux du GPM de Nantes Saint-Nazaire montre malgré tout de bonnes performances pour certains courants. Ainsi, les importations de pétrole brut ont retrouvé des couleurs l'an dernier, progressant de 33% à 6,8 Mt. Cette belle performance doit être cependant nuancée. En effet, en 2021, l'arrêt de raffinerie de Donges avait plombé les trafics, cette activité ne reprenant que sur six mois en 2022. Ainsi, 2023 marque le retour à une année de plein exercice pour le trafic de pétrole brut après trois ans de perturbations.

HAUSSE DES RAFFINÉS, BAISSSE DU GNL

Du côté des produits raffinés, la progression continue. Ils ont augmenté de 6% à 4,6 Mt. L'équilibre entre importations et exportations penche en faveur des secondes, qui se sont élevées à 3,3 Mt, contre 1,2 Mt pour les premières. Quant au trafic de gaz naturel liquéfié, il s'est tassé en 2023. Avec 8,1 Mt, le GNL s'est replié de 18% par rapport à 2022, qui avait été marquée par les craintes d'une pénurie en raison de la guerre entre l'Ukraine et la Russie, poussant les opérateurs à reconstituer les réserves. Or, comme l'hiver 2022/2023 a été doux, l'entièreté de ces stocks n'a pas été consommée, réduisant de fait les besoins d'importation.

LE CHARBON ET LES CÉRÉALES S'ESOUFFLENT

Du côté des vracs solides, le flux de charbon pour la centrale thermique de Cordemais, en

bord de Loire, continue sa décroissance. Pour la direction du port, cette centrale exploitée par EDF « a été peu mise à contribution en 2023 », du fait notamment d'un hiver peu rigoureux. Voilà qui explique la baisse de 64% des approvisionnements de charbon, à 400 000 t. Autre courant malmené, celui des céréales : avec 700 000 t, les produits de l'Ouest français n'arrivent pas à concurrencer ceux des pays de la mer Noire. Les céréales ukrainiennes et russes ont, ainsi, pris des parts de marché dans les destinations traditionnelles du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, comme l'Afrique du Nord et de l'Ouest, ainsi que le Proche-Orient. Ces deux principaux flux du port ligérien ne sont pas les seuls à décroître. Les sables, le clinker et le ciment ont aussi accusé le coup en 2023, reflétant les difficultés de la filière du BTP.

L'ALIMENTATION ANIMALE A GAGNÉ 5%

Seul courant des vracs solides à s'afficher en progression l'année dernière, l'alimentation animale a gagné 5% à 2,2 Mt. La bonne tenue de ce trafic s'accompagne d'une progression des huiles alimentaires en vrac, une demande soutenue permettant le maintien d'un bon niveau de production des usines de trituration Cargill de Saint-Nazaire et de Montoir-de-Bretagne.

Enfin, parmi les autres trafics, celui des ferrailles de recyclage, à destination principalement des aciéries espagnoles et turques, a progressé de 11%. Une belle performance puisque les exportations ne se sont réalisées, en 2023, que sur une partie de l'année seulement. En effet,

le site de Cheviré, à Nantes, n'a pas exporté au cours des trois premiers mois de l'année.

DES NOUVEAUX ARMATEURS ROULIERS ESCALENT À NANTES SAINT-NAZAIRE

Quant aux marchandises diverses, elles ont connu des sorts contrastés. Du côté des points positifs, les activités du terminal roulier ont progressé de 13%, avec un total de 118 000 véhicules. Nantes Saint-Nazaire a su tirer profit de la saturation de nombreux terminaux en Europe du Nord pour proposer une solution de repli. Ainsi, outre LD Seaplane et Suardiaz, armateurs historiques de ce trafic, de nouveaux venus ont réalisé des escales : les navires de Grimaldi, Neptunes Lines, Transfennica, Erkport et Polaris ont ainsi déchargé au terminal roulier. De plus, si le port bénéficie de sa position pour réceptionner des véhicules depuis le Maroc et l'Espagne, il a été choisi par le groupe Stellantis pour exporter la production de Rennes.

CONTENEURS : UNE BAISSSE DE 1,1%

Le trafic conteneurisé du GPM de Nantes Saint-Nazaire a, en revanche, été plus à la peine en 2023. Avec 148 000 EVP traités, le port a souffert du ralentissement mondial des flux conteneurisés. Cependant, avec un repli de seulement 1,1%, cette diminution est restée marginale comparativement à ses concurrents. Cette filière des conteneurs est en tous cas sur une dynamique pour placer le port ligérien en bonne position pour accueillir de nouveaux services. Ainsi, CMA CGM a ouvert une ligne vers Algésiras. De plus, WEC Lines fait escale désormais dans l'estuaire de la Loire, dans le cadre d'une ligne entre la Grande-Bretagne, l'Espagne et le Portugal. Une opportunité pour Nantes Saint-Nazaire de s'ouvrir vers d'autres destinations par transbordement et de développer les flux intracontinentaux.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	19 500 000	1,6 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	5 000 000	-20,6 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	2 100 000	-4,5 %
CONTENEURS (EVP)	148 000	-1,1 %
TOTAL (tonnes)	28 400 000	-4,0 %

Source : autorité portuaire



© GPM DE NANTES SAINT-NAZAIRE

CONSOLIDER LA TRANSFORMATION ÉNERGÉTIQUE

Le GPM de Nantes Saint-Nazaire prévoit d'investir 33,5 M€ en 2024, afin de conforter la transformation énergétique du port et consolider sa position dans la filière des EMR.

L'expérience du déploiement du premier parc éolien en mer français, mis en service au large de Saint-Nazaire fin 2022, a conforté la place du GPM ligérien dans le secteur des énergies marines. Le port a ainsi été choisi pour être le hub logistique principal du futur parc éolien implanté entre les îles d'Yeu et de Noirmoutier, dont les travaux en mer se déroulent en 2024 et 2025. Le développement de ces activités nouvelles, qui impliquent aussi les industriels locaux, comme l'usine GE produisant des turbines d'éoliennes à Montoir et les Chantiers de l'Atlantique qui réalisent des sous-stations électriques pour les champs éoliens, a été permis grâce à des investissements massifs dans l'adaptation des infrastructures portuaires.

LE PROJET ÉOLE : REDIMENSIONNER L'INFRASTRUCTURE

Cette ambition se décline maintenant dans le projet Éole, qui vise plus particulièrement à créer un pôle de construction pour les futures éoliennes flottantes de très grandes dimensions. Il verra le jour dans l'estuaire de la Loire, près des Chantiers de l'Atlantique. Le projet vise à proposer 700 m de quai d'une capacité de 15 à 30 tonnes par m², 12 à 14 m de tirant d'eau, susceptible d'accueillir des objets de plus de 300 m de haut. Il accueillera un outillage de type XXL pour traiter des colis de plusieurs milliers de tonnes. En 2024, le projet sera soumis à concertation, à travers la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

LE DÉPLOIEMENT DE LA FILIÈRE HYDROGÈNE

Parallèlement à l'éolien, l'autorité portuaire

regarde du côté de l'hydrogène. « Conscient du potentiel de cette nouvelle énergie, le port a étudié les scénarios de déploiement de la filière dans son écosystème, avec l'ambition de devenir le premier grand port hydrogène de l'Atlantique », indique la direction. Il est prévu de construire une unité de production et de distribution à l'horizon 2028 au nord du terminal multivrac. Lhyfe a remporté l'AMI (appel à manifestation d'intérêt) de ce projet. Dans le même ordre d'idées, Nantes Saint-Nazaire Port poursuit sa coopération avec EDF pour le développement d'une filière de production de carburants durables synthétiques pour l'aviation. Le projet Take Kair, porté par EDF et ses partenaires, représente un investissement de 750 M€.

22 HECTARES POUR LE SOLAIRE

Cette transformation énergétique se décline aussi sur le foncier. Sur le site de Montoir de Bretagne, une zone de 22 hectares a vocation à accueillir deux centrales photovoltaïques. Une première centrale a été mise en service en janvier 2023. Elle dispose de 14 000 panneaux solaires au sol sur une surface de 9 ha. Elle est exploitée par Engie Green pour une capacité de 7,6 MW d'électricité. Un second projet, porté par l'énergéticien Amarenco, sur une surface de 13,9 ha, à l'ouest du terminal méthanier, est en cours d'études administratives.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE VÉLIQUE

Le port ligérien soutient également le développement de filières émergentes, comme

par exemple la propulsion des navires par des systèmes véliques de nouvelle génération. Alors que les Chantiers de l'Atlantique ont déjà développé de tels équipements, qu'ils intègrent sur de premiers navires en cours de construction à Saint-Nazaire, le GPM va accueillir sur le domaine portuaire la société CWS, spécialisée dans la conception d'ailerons rigides. Des contacts sont également avancés avec d'autres entreprises de la filière comme Wisamo, la start-up du groupe Michelin (aile gonflable rétractable) et Farwind Energy, start-up nantaise travaillant sur un concept de navire autonome propulsé par rotors Flettner et doté d'un système hydrolien permettant de produire des énergies vertes, comme de l'hydrogène.

LA MODERNISATION DES OUVRAGES MOBILES

Outre ces projets, le port continue son programme de modernisation des ouvrages mobiles dans les bassins de Saint-Nazaire. Ainsi, des travaux de rénovation ont été menés au niveau de l'écluse sud, notamment sur la partie aval de l'ouvrage et sur le pont tournant. De plus, les formes de radoub du bassin de Penhoët sont rénovées. Des travaux ont par ailleurs été engagés quai de Penhoët pour augmenter la capacité d'amarrage de ce linéaire, utilisé par les Chantiers de l'Atlantique pour l'armement à flot des paquebots. Le remplacement de plusieurs bollards était programmé en deux phases : de juillet à août 2023, puis de novembre 2023 à mars 2024.

Sur le site nantais de Cheviré, le port a par ailleurs procédé à la rénovation des défenses en bois des sept ducs d'Albe du ponton roulier, créé pour les besoins d'Airbus.

LA ROCHELLE UN TRAFIC CONJONCTURELLEMENT EN BAISSSE

Le trafic du Grand Port Maritime de La Rochelle a vu son trafic global se replier en 2023. Une baisse qui tient principalement à la diminution des sorties de céréales.

Il a manqué du blé à moudre au GPM de La Rochelle l'an dernier. En effet, pour la première fois de son histoire, le port de la côte atlantique a vu les trafics pétroliers surpasser ceux des céréales. Finalement, il a affiché un volume global de 8,59 millions de tonnes (Mt), en baisse de 10,6% par rapport à 2022.

UN PREMIER SEMESTRE AU RALENTI

Pour la direction du port, ce changement de structure dans les trafics tient à des facteurs exogènes. L'année a été marquée par un recul de 25,1% des céréales, cette baisse étant considérée comme « un effet structurel ». Alors que les exportations françaises ont commencé la campagne 2022/2023 (de juillet 2022 à juin 2023) sur un rythme élevé, la seconde partie de la campagne, qui correspond au premier semestre 2023, a été plus faible.

LA CONCURRENCE DES BLÉS DE LA MER NOIRE

De plus, la première partie de la campagne actuelle, démarrée en juillet 2023, n'a pas donné son plein potentiel. Les céréales françaises n'ont pas su se montrer compétitives face aux blés de la mer Noire. Finalement, sur l'année 2023, ce courant a faibli par rapport à 2022. « La Russie a offert des céréales aux pays qui lui apportent leur soutien. Cela limite le potentiel d'exportation de nos produits », continue la direction. Avec une perte de 1 Mt en 2023, les céréales sont donc la principale cause de la baisse de trafic total du port charentais. Cependant, après un début hésitant de la nouvelle campagne, la direction du GPM de La Rochelle attend une seconde partie plus active. Déjà, en janvier et février 2024, les prévisions de chargement s'annoncent bonnes.

LES PRODUITS PÉTROLIERS EN POLE POSITION

Les produits pétroliers sont l'autre courant fort du port de La Rochelle. Contrairement aux céréales, ces flux ont été en progression en 2023, augmentant de 17,5% à 3,4 Mt. Cette performance tient à un changement de stratégie de la part des distributeurs, qui réservent des espaces de stockage sur des durées plus longues, alors qu'ils réalisaient jusque-là du stockage au coup par coup. Dans ce contexte, l'activité du GPM de La Rochelle s'est modifiée. Désormais, les trafics de produits pétroliers se font en partie en transbordement de navire à navire. Le port charentais réalise également des exportations de produits pétroliers.

LE NUMÉRIQUE AFFECTE LES PRODUITS FORESTIERS

Les autres trafics du port sont ressortis en baisse l'an dernier. Les produits forestiers ont,

par exemple, perdu 39,5% à 379 029 t. Une diminution qui tient principalement aux pâtes à papier. « Ces trafics sont le reflet du contexte actuel. Avec la digitalisation, les impressions se réduisent et par conséquent les besoins en papier diminuent ». Par ailleurs, la direction rappelle qu'une partie non négligeable de ces trafics de pâte à papier est destinée au groupe Condor, en Dordogne, dont les difficultés économiques ont impacté directement ce courant.

LE RETOUR À LA NORMALE DES ENGRAIS

Les vracs agricoles, qui se composent majoritairement d'engrais, ont terminé l'année en repli de 17,5% à 743 710 t. Pour la direction du port, ce tassement n'est qu'une correction du record de l'année précédente. En effet, en 2022, les vracs agricoles avaient fortement progressé à la suite du début de la guerre en Ukraine. En 2023, les circuits logistiques se sont réorganisés

avec des approvisionnements nationaux. Ainsi, avec 628 170 t, les engrais ont retrouvé un niveau « normal » par rapport aux années précédentes.

TRAFIC LIÉ À L'ÉOLIEN ET CONTENEURS

La catégorie « autres trafics » a elle aussi diminué en 2023, perdant 26,6% à 124 360 t. Cette baisse s'explique principalement par la fin des expéditions d'éléments pour le parc éolien de Saint-Nazaire, dont les fondations des machines ont transité par le port charentais. Une interruption temporaire, cette activité de hub logistique reprenant en 2024 avec l'accueil des fondations monopieux et des pièces de transition des 62 éoliennes du futur parc de Yeu-Noirmoutier. Soit, en tout, 124 éléments progressivement entreposés à l'Anse Saint-Marc avant d'être embarqués sur des navires pour leur installation en mer. Enfin, le trafic conteneurisé a accusé une forte baisse en 2023, seulement 5 022 EVP étant passés par les quais rochelais, soit une chute de 22,7% comparativement à l'année précédente.



© MARC OTTINI

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	3 395 000	17,5 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	4 696 000	-20,8 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	503 000	-36,7 %
CONTENEURS (EVP)	5 022	-22,7 %
TOTAL (tonnes)	8 595 000	-10,6 %

Source : autorité portuaire

INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE L'ÉOLIEN

Le GPM de La Rochelle maintient notamment un programme d'investissements tourné vers l'éolien et s'engage avec l'ensemble des acteurs de la communauté au travers d'une charte sur la transition écologique.

Même si le contexte économique a pesé sur les trafics, La Rochelle continue d'investir dans son développement et sa transformation. Après y avoir consacré une enveloppe de 9 M€ en 2022 et de 22 M€ en 2023, le port table sur un budget de 40M€ en 2024. L'an dernier, plusieurs grandes opérations ont été réalisées. Ainsi, sur le site de La Repentie, le démantèlement du viaduc terrestre a continué. Il a fallu créer une dalle pour permettre le passage des colis lourds au-dessus des pipelines. Sur l'Anse Saint-Marc, le port a investi une enveloppe de 4,6 M€, notamment pour la digue d'enclosure et la plateforme Anse Saint-Marc 3.

LE SITE DE LA REPENTIE POUR LES FLOTTEURS D'ÉOLIENNES

Le GPM poursuit ses investissements afin de développer le trafic lié à l'éolien en mer. Alors que le terminal de l'Anse Saint-Marc continue de servir de hub logistique pour des éléments d'éoliennes offshore, « nous sommes en préparation pour

l'éolien offshore et l'éolien flottant sur le terre-plein de La Repentie. Nous prévoyons un espace sur ce site pour recevoir les flotteurs », explique la direction du port. « Nous avons donc besoin d'aires de stockage importantes pour asseoir notre port dans cette filière. »

L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL D'ACCÈS

Par ailleurs, face à l'augmentation des tirants d'eau des navires, le port a entrepris d'approfondir le chenal d'accès et les souilles. Ces opérations continuent en 2024.

CHEF DE BAIE 4 EN BONNE VOIE

Sur le site de Chef de Baie, la construction du quatrième quai va commencer en fin d'année. Ces travaux vont s'étaler jusqu'en 2026. À ce terminal viendra s'ajouter un espace de 5 ha de stockage. Enfin, dans sa stratégie de décarbonation du transport, le GPM de La Rochelle

s'investit dans le combiné rail-route. Il consacre une enveloppe de 4 M€ pour la création d'une plateforme multimodale civile et militaire. Le projet vise à créer deux voies ferroviaires de 400 m et l'allongement de deux voies existantes. En outre, un quai pour la manutention de matériels roulants verra le jour. Il pourra servir aux opérations logistiques de l'armée française, mais aussi pour les opérateurs privés.

UNE CHARTE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Ces différents projets entrent dans la stratégie nationale de la transition écologique. Dans ce cadre, le GPM a souhaité intégrer l'ensemble de la communauté portuaire avec lui. En février 2024, une Charte de la transition écologique a été signée avec les opérateurs privés et l'Association internationale villes et ports (AIVP). Quinze sociétés de la communauté portuaire charentaise ont signé cette charte dès le premier jour. « Cela démontre clairement l'intérêt que portent les entreprises rochelaises à ce sujet capital », souligne le président de l'Union maritime de La Rochelle, Francis Grimaud.

ROCHEFORT TONNAY-CHARENTE LES TRAFICS ONT PERDU 1,6%

Avec un trafic de 607 896 t, le port charentais a limité la baisse engagée en 2022. Le site de Rochefort progresse sans pouvoir compenser les pertes de Tonnay-Charente.

Le port de Rochefort Tonnay-Charente a terminé l'année 2023 sur une nouvelle note négative. L'an dernier, les deux sites ont totalisé un trafic de 607 896 t. Une nouvelle fois, le port a affiché une baisse de ses volumes de 1,6%. Cette contraction des trafics intervient après une année 2022 qui avait vu une baisse de plus de 15%. Ainsi, après la pandémie qui a lourdement impacté le port avec une chute de 20% de ses flux en 2020, Rochefort Tonnay-Charente ne parvient pas à retrouver son niveau de 2021, qui dépassait les 700 000 t.

LE MARCHÉ EUROPÉEN S'EST TOURNÉ VERS L'UKRAINE

Cette baisse de trafic est à mettre au passif du site de Tonnay-Charente. Il a perdu 6,3% à 218 537 t. Celui de Rochefort a enregistré pour sa part une progression de 1,1% à 389 359 t. Ces différences s'expliquent notamment par les flux. En effet, à Tonnay-Charente, les importations sont composées uniquement de sables. Or, ce courant a connu une année 2023 encourageante avec une progression de 11%, dopée par la demande locale. Du côté des exportations, Tonnay-Charente expédie des

céréales sur le marché européen, principalement du blé. Au cours de la dernière campagne, les exportations de céréales vers les pays de l'UE ont baissé, les céréales ukrainiennes étant venues concurrencer le port de Tonnay-Charente sur ses marchés de prédilection.

LA HAUSSE DES EXPORTATIONS DE FERRAILLES

Quant au site de Rochefort, il a compensé en partie les baisses de Tonnay-Charente. Avec 389 359 t, il affiche une progression de 1,16% en 2023. Une hausse de trafic qui est à mettre au crédit des exportations. Elles ont augmenté de 134%, tirées par les expéditions de ferrailles qui ont triplé sur l'année. De plus, la progression des argiles permet de conforter ce courant. Les importations ont en revanche souffert. Elles ont perdu 31,3% à 212 538 t, avec notamment des baisses pour les engrais et les ammonitrates.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT

Le port a entamé des travaux de grande envergure en 2023. En 2024, il continue sur sa lancée, avec une enveloppe globale de

10 M€ pour les investissements. Sur le site de Tonnay-Charente, les travaux de réhabilitation des appointements céréalier et sablier doivent s'achever dans le courant de l'année. Au total, ces travaux ont engagé une enveloppe de 2,2 M€.

LA RÉHABILITATION DES TERRE-PLEINS SUD

Sur le site de Rochefort, le cap engagé l'an dernier se poursuit. En premier lieu, il s'agit de finir les travaux de réhabilitation des terre-pleins sud. Une opération qui aura coûté 4 M€ au port. Ce projet vise à agrandir la dalle de béton pour la réalisation d'un nouveau trafic de ferrailles. L'objectif est de pouvoir accueillir deux navires simultanément, contre une unité actuellement.

DÉMOLIR ET RECONSTRUIRE UN HANGAR

À noter par ailleurs une opération visant à démolir et reconstruire un hangar qui sera plus moderne et fonctionnel. Il est destiné aux trafics de bois et produits forestiers. Ces différents travaux représentent une enveloppe de 2 M€. Enfin, le port poursuit ses acquisitions foncières aux abords de Rochefort. Des opérations qui sont évaluées à environ 1 M€. Elles sont destinées à fluidifier les liaisons terrestres entre les différents sites.

BORDEAUX LA STRUCTURE DES TRAFICS ÉVOLUE

Le Grand Port Maritime de Bordeaux a réalisé en 2023 un trafic de 6,1 millions de tonnes (Mt), en baisse de 5,6%. La conjoncture explique en grande partie cette diminution.

Les trafics du GPM de Bordeaux suivent la tendance générale des ports européens. Ainsi, en 2023, le port girondin a vu ses trafics se réduire de 5,6% à 6,1 Mt. « Nous sommes à un point bas. La conjoncture a joué contre nous cette année. Nous attendons un rebond pour 2024 », assure Jean-Frédéric Laurent, président du directoire du GPM de Bordeaux.

LA MUTATION VERS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Cette baisse se retrouve principalement sur les trafics dits « Socle » du port. Les trafics « Territoire » perdent globalement, même si certains courants affichent des progressions. Enfin, les trafics « Avenir » s'inscrivent en progression en 2023. Par conséquent, la structure des flux du port girondin tend à démontrer sa mutation souhaitée vers la transition énergétique.

L'ESSENCE ET LE KÉROSÈNE PROGRESSENT

La catégorie des trafics « Socle » se compose de ceux liés à l'énergie, des vrac agro-industriels et des matières premières industrielles. Concernant l'énergie, le GPM de Bordeaux a perdu 4,1% à 3,5 Mt. La baisse tient principalement aux entrées de gasoil qui se sont repliées de plus de 150 000 t. De plus, le charbon et le coke ont vu leurs volumes se contracter de plus de 47 000 t. Ces diminutions sont partiellement compensées par la progression de l'essence et du kérosène. La consommation régionale s'est améliorée après avoir fortement décliné à la suite de la pandémie.

LES CÉRÉALES SE TASSENT

Du côté des vrac industriels, la baisse est plus marquée. En 2023, ils ont perdu 16,4% à 1,04 Mt. Une diminution tirée par les céréales, qui ont affiché un recul de 27,7% à 376 610 t. Pour Jean-Frédéric Laurent, ce trafic bas s'explique par la mauvaise récolte, notamment en maïs. « Nous avons un trafic céréalier de plus de 300 000 t. Cependant, notre rythme de croisière se situe aux environs de 600 000 t. » Si le potentiel est intéressant, encore faut-il que la récolte suive. Enfin, les matières premières industrielles, dernier pied de ce trafic « Socle », ont baissé de 9,5% à 260 402 t. Une diminution qui se remarque surtout sur l'ammoniac et le butadiène.

LA BAISSÉ DES TRAFICS « TERRITOIRE »

Quant aux trafics dits « Territoire », des flux générés localement, ils ont enregistré en 2023 une diminution de 4,5% à 766 036 t. En premier lieu, il s'agit des produits forestiers. Ils régressent de 65%. En effet, le trafic de grumes que le port a développé en 2022 s'est interrompu l'année

dernière. Les autres courants de cette catégorie ont en revanche été en progression mais n'ont pas compensé les perturbations sur les produits forestiers. Ainsi, le clinker et le quartz ont retrouvé des couleurs. Le retour du clinker s'explique en partie par la fin des travaux du hangar dans lequel est entreposé ce produit.

CONTENEURS : UN GAIN DE 3% EN TONNAGE

Toujours dans cette catégorie, le trafic de conteneurs a gagné 3% en tonnage à 285 224 t. Le GPM de Bordeaux gagne grâce à la progression des conteneurs pleins. En effet, le port a traité 19 794 EVP pleins. Sur la même période, les conteneurs vides ont diminué. Au global, le trafic conteneurisé s'est établi à 24 359 EVP, en retrait de 3,2% comparativement à 2022.

LES BIO-CARBURANTS EN CROISSANCE

Enfin, le dernier trépied des trafics du port girondin constitue la catégorie que le GPM appelle

« Avenir ». Avec 612 496 t, ce courant a affiché une croissance de 8,8%. Il s'agit en premier lieu des bio-carburants. Ces flux ont progressé fortement en 2023. Qu'il s'agisse d'EMHV, d'HVO et d'éthanol biosourcé, tous ont été en progression. En second lieu, les matériaux de seconde vie viennent compléter ces flux. Si les ferrailles et le verre ont marqué un palier en 2023, les pneus broyés ont augmenté de plus de 55%. La reprise de l'activité de déconstruction navale, avec huit grands bâtiments désarmés de la Marine nationale à découper entre 2024 et 2026, devrait stimuler les flux de matériaux à recycler.

ACCOMPAGNER L'INDUSTRIALISATION ET LA DÉCARBONATION

Les trafics du GPM de Bordeaux confirment finalement la mutation vers la transition écologique. Pour le président du directoire, le port doit garder sa vocation industrielle pour répondre à la nouvelle demande en produits décarbonés : « Notre travail consiste à créer les conditions pour accueillir les industries de demain. Nous faisons partie des territoires à décarboner et le port doit accompagner ce mouvement ».



© GPM DE BORDEAUX - D. TRENTACOSTA

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	4 543 000	-3,0 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	1 346 000	-14,3 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	291 000	-2,9 %
CONTENEURS (EVP)	24 359	-3,2 %
TOTAL (tonnes)	30 539 000	-5,6 %

Source : autorité portuaire

DÉVELOPPER L'ÉOLIEN AU VERDON

Le port girondin prévoit, en 2024, une enveloppe de 15M€ pour ses investissements. Cette somme est consacrée à la rénovation des infrastructures.

Parmi les travaux, le port rénove les voies ferrées pour améliorer la multimodalité. Sur le terminal de Bassens, après avoir achevé les travaux de réfection du terminal à conteneurs, le port s'attaque désormais à un terre-plein destiné à accueillir les produits de seconde vie.

LE VERDON : UN AVENIR TOUT TRACÉ VERS L'ÉOLIEN

Le port examine également avec attention l'avenir du terminal du Verdon. Alors que ce poste accueille chaque année une vingtaine d'escales de navires de croisière, la direction du GPM souhaite lui attribuer aussi un rôle pour les trafics liés à l'éolien. Les décisions attendues sur de nouveaux champs éoliens offshore en Atlantique sont une opportunité de développement. Le GPM

de Bordeaux a répondu à l'appel d'offres du gouvernement avec les autres ports de la façade.

AUTOMOBILE : BORDEAUX DISPOSE DE L'OUTIL

Le port girondin, qui a traité trois escales de navires rouliers en 2022, scrute les évolutions sur le trafic d'automobiles. Avec la « détente » de ce marché en Europe du Nord, la demande en terminaux se raréfie. « Nous n'avons pas à ce jour de nouveaux trafics prévus. Cependant, nous disposons de l'outil pour répondre à des demandes », rappelle Jean-Frédéric Laurent.

CONTENEURS : BESOIN D'UNE SECONDE ESCALE HEBDOMADAIRE

Outre ces développements, le port continue de travailler sur l'ouverture d'une seconde escale

hebdomadaire pour les conteneurs. Elle s'inscrit dans la continuité des travaux engagés depuis plusieurs années sur le terminal de Bassens. « Nous avons besoin de cette seconde fréquence hebdomadaire pour consolider notre trafic », assure le président du directoire. Aujourd'hui, le port n'annonce aucune arrivée imminente.

Cependant, le travail continue pour une desserte de l'Europe du Nord à l'export ou depuis le sud de l'Europe, voire le Maroc, pour les importations. « Nous devons trouver le bon ajustement entre les importations et les exportations pour compléter la ligne actuelle du groupe CMA CGM. En effet, l'armement permet de positionner notre port sur les flux transatlantiques. » Pour Bordeaux, il faut maintenant disposer de connexions avec les lignes sur l'Asie.

BAYONNE LE TRAFIC PROGRESSE DE 12,2%



© MARC OTTINI

Le port de Bayonne a fini l'année 2023 sur une tendance positive avec une croissance de plus de 12% de son trafic.

Pour le port de Bayonne, l'année 2023 a été placée sous le signe de la croissance. Le trafic total a atteint 2,3 Mt, soit 12,2% de mieux que l'année précédente. Ce bon résultat gomme partiellement la mauvaise année 2022, qui s'était achevée sur une baisse de 15,1%. Ainsi, en gagnant 249 607 t d'une année sur l'autre, le port de Bayonne tangente son niveau de 2021.

LES LAMINOIRS DES LANDES DYNAMISENT LE TRAFIC

Sur les quais de l'Adour, deux courants participent

à la bonne tenue du trafic global. En premier lieu, l'activité des Laminoirs des Landes a presque doublé ses flux. Une progression qui tient aux investissements réalisés tant par le groupe Añon, propriétaire des Laminoirs des Landes, que du port. Ainsi, du côté d'Añon, de nombreux investissements ont été réalisés au cours des dernières années pour améliorer l'outil de production. De son côté, la CCI Bayonne Pays-Basque a acheté, pour un montant de 5 M€, une nouvelle grue. D'une capacité plus grande, elle

permet d'étoffer la productivité du terminal.

UNE HAUSSE DE 86% DES BRAMES ET TÔLES D'ACIER

Les Laminoirs des Landes importent des brames d'acier qu'ils transforment en tôles épaisses. Celles-ci servent dans la construction de ponts, de navires ou encore de mâts d'éoliennes. En 2023, le port de Bayonne a traité 267 730 t de brames d'acier et de tôles, un courant en progression de 86%.

ENGRAIS : L'IMPACT DU CONFLIT EN UKRAÏNE ATTÉNUÉ

L'autre progression importante du trafic du port de Bayonne en 2023 est à mettre au crédit des

TRAFICS ET INVESTISSEMENTS : ATLANTIQUE

engrais. Avec 422 909 t, ce courant a fait un bond de 35,8%. En gagnant 111 536 t d'une année sur l'autre, Bayonne refait son retard sans pour autant rattraper son score de 2020. Cependant, indique l'autorité portuaire, l'impact de la guerre en Ukraine sur la volatilité des prix des engrais semble donc atténué, même si la situation géopolitique très instable rend l'évolution de ce trafic assez imprévisible.

UNE PROGRESSION DES FERRAILLES ET DES HYDROCARBURES

Pour compléter ce tableau des augmentations, il convient de noter la bonne tenue des ferrailles qui ont progressé de 11,8% à 227 322 t. De plus, les hydrocarbures raffinés ont retrouvé une bonne dynamique avec une hausse de 21,2% à 171 758 t. Dans un contexte de baisse des produits pétroliers en France, ce chiffre prend toute sa mesure.

LE MAÏS FAIT SON RETOUR DANS LES HAUSSES

Quant au maïs, principal flux du port de Bayonne, il affiche une augmentation de 2% à 405 358 t. Le port a profité d'une récolte en hausse de 13,5% en 2023, même si elle reste plus faible que la moyenne quinquennale. Dans cette catégorie

des vrac se trouvent aussi des trafics de produits forestiers, notamment des importations de plaquettes de bois destinées aux chaudières industrielles locales. Ce flux engagé depuis deux ans continue sa croissance : il est passé de 27 000 t à 87 000 t entre 2022 et 2023, soit une augmentation de 226%. Dans le sens des exportations, le port de Bayonne expédie des écorces de bois vers l'Europe du Nord. Dépendant de la demande, ce trafic a repris quelques couleurs

avec une progression de 43%. Sans revenir à ses niveaux de 2020 et 2021, il compense en partie la diminution de 2022.

PRODUITS CHIMIQUES : UNE BAISSE DE 9,5%

Enfin, les produits chimiques ont affiché une baisse de 9,5%. En 2023, ils ont perdu 4 296 t. Ces trafics regroupent le bio-éthanol, l'essence de papeterie et les acides phosphorique et sulfurique destinés à la production d'engrais de la Timac.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	418 000	-4,9 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	951 000	14,1 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	932 000	-9,3 %
TOTAL (tonnes)	2 301 000	12,2 %
Source : autorité portuaire		

UNE FUTURE SOCIÉTÉ PORTUAIRE SUR L'ADOUR

La CCI Bayonne Pays-Basque prévoit d'investir 30 M€ dans des projets structurants du port. Elle travaille à la création d'une société portuaire.

Dans un contexte de croissance des trafics, la Région Nouvelle-Aquitaine et la CCI investissent dans la modernisation de l'outillage portuaire de Bayonne. Elles prévoient une enveloppe de 30 M€ à cet effet. Cette somme est notamment destinée à des travaux sur le terminal de Blancpignon. Les deux quais actuels sont en forme de V. Les travaux doivent permettre l'alignement de ces quais pour disposer d'un linéaire de 350 m. Le futur quai permettra de recevoir deux navires simultanément.

L'AGRANDISSEMENT DU STOCKAGE SUR LE QUAI GOMMÈS

Sur ce site de Blancpignon, les vieux hangars sont également démolis. Ils font place à de nouvelles unités de cellules optimisées. Elles sont destinées à recevoir essentiellement des produits en vrac. Elles permettront de stocker sur une hauteur de 6 m contre 3,5 m précédemment. D'autre part, sur le quai Gommès, l'aire de stockage est agrandie avec un hectare supplémentaire et la réalisation de nouvelles voies ferrées. Des ouvrages qui permettent de recevoir des navires plus grands. Leur achèvement est attendu pour le début de 2025.

L'IMPACT DE LA HAUSSE DU PRIX DE L'ÉLECTRICITÉ

Par ailleurs, Bayonne s'engage dans la décarbonation. L'augmentation du prix de l'électricité en 2023 a lourdement impacté

l'activité du port. En effet, le groupe Celsa a suspendu son activité au cours des trois premiers mois de l'année face à cette hausse. De plus, les engins de manutention, notamment les grues, étant électriques, le surcoût lié au prix de l'énergie s'estime à environ 400 000 €. « Malgré cet impact économique, nous assumons et confirmons notre choix de l'électrique afin de réduire l'impact écologique des activités industrialio-portuaires et les nuisances sonores », indique l'autorité portuaire.

PRODUIRE DES ÉNERGIES VERTES

Souhaitant accompagner la décarbonation des activités, le port regarde vers la production d'énergies vertes. Dans ce cadre, un appel à manifestation d'intérêt est en cours auprès des professionnels. La direction du port confie avoir reçu plusieurs dossiers. L'objectif est de décarboner mais aussi d'industrialiser le port. « Nous devons développer l'industrie la plus compatible avec son environnement », dit la direction, qui reconnaît que cette mutation va amener la perte de certains produits. D'un autre côté, de nouveaux trafics vont apparaître. Et après avoir analysé les tendances, le port est confiant : « nous gagnerons plus que nous ne perdrons ».

UNE SOCIÉTÉ PORTUAIRE POUR LE 1^{ER} JUILLET 2024

Face au renouvellement de la concession en

2025, le port réfléchit à sa structure de demain. Il a notamment regardé ce que le port de Brest a réalisé et la manière de le décliner localement. L'idée est de transférer les compétences portuaires de la CCI à une société portuaire qui prendra le relais lors de la prochaine concession, que la Région souhaite étendre sur une période de 40 ans. Le capital de la société portuaire se répartira entre la Région, la CCI de Bayonne et la CCI des Landes (la circonscription du port s'étend sur deux départements). Selon les dernières informations, cette société portuaire serait mise en place au 1^{er} juillet 2024.

LE DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE

Cette nouvelle structure aura comme principale mission, lors de la future concession, de continuer et intensifier le programme de décarbonation déjà engagé au port de Bayonne. Il est notamment prévu de créer un poste dédié à l'écologie industrielle, tandis que les investissements se poursuivront dans le développement du transfert modal vers le ferroviaire. Ainsi, sur le quai de Blancpignon, deux voies ferrées doivent être ajoutées pour améliorer les pré et post acheminements. Sur le site de Saint-Bernard, le port va compléter le réseau pour pouvoir traiter deux trains longs de 750 m. Aujourd'hui la part modale du ferroviaire sur le port de Bayonne est de 12%. « Le groupe Celsa développe son activité ferroviaire avec l'exportation de fils machines. Nous devons l'accompagner », souligne un responsable du port.

— TRAFICS ET INVESTISSEMENTS DES PORTS

FAÇADE **MÉDITERRANÉENNE**

PORT- VENDRES UN PORT FRUITIER TOURNÉ VERS L'AFRIQUE

Repris par une société détenue majoritairement par la Compagnie Fruitière, Port-Vendres a affiché l'an dernier une légère baisse de ses trafics.

Pour la CCI des Pyrénées-Orientales, 2023 a été la dernière année d'exploitation de Port-Vendres. En effet, depuis le 1^{er} janvier de cette année, la concession du port est passée entre les mains de la CPV, Compagnie Port-Vendraise. Son capital se répartit entre la Compagnie Fruitière à hauteur de 75%, la CCI des Pyrénées-Orientales pour 20% et la Safdi (Société d'aide au financement du développement industriel), filiale du groupe EDF, qui est actionnaire pour 5%. La CPV a nommé Transit Fruits, une structure appartenant à 100% à la Compagnie Fruitière, comme gestionnaire du port.

UN TRAFIC EN BAISSÉ DE 4,6%

En 2023, Port-Vendres a réalisé un trafic de 298 750 t, en baisse de 4,6% par rapport à l'année précédente. Une grande partie de ces flux, environ 250 000 t, sont réalisés par la Compagnie Fruitière. Le solde revient à des opérateurs extérieurs à cette structure. Ces flux sont constitués de fruits en provenance d'Afrique pour les importations. À l'export, les trafics se composent de fruits comme des pommes, des poires et des oignons

en provenance de la région de Montauban, ainsi que des engrais et du matériel.

AUGMENTER LE TIRANT D'EAU

Par la nature de ces trafics, Port-Vendres peut recevoir des navires conventionnels frigorifiques qui chargent des conteneurs. Cependant, les caractéristiques techniques du port contraignent le type et la taille des navires. Le tirant d'eau est limité à 8 m aujourd'hui, avec des dérogations pour les navires se présentant avec une plus grande profondeur. Des travaux sont prévus pour améliorer ces capacités nautiques et passer à un tirant d'eau de 8,4 m dans les prochaines années.

UN NOUVEAU QUAI ET UN NOUVEAU HANGAR

Outre cette augmentation en profondeur, le Département prévoit de construire un nouveau quai. Un projet qui doit se concrétiser au cours des premiers mois de 2025. En transférant la concession du port de commerce à une société privée, le département souhaite aussi voir le nouveau concessionnaire s'impliquer. Dans les premières années, les enveloppes prévues

serviront à la réfection des hangars existants. Ensuite, la CPV consacrera 10 M€ à la construction d'un nouveau hangar, avec une capacité de 3 500 palettes supplémentaires. Il est prévu que ce hangar soit livré en 2026. Avec cet outil, la Compagnie Port-Vendraise prévoit une croissance de trafic. Ainsi, les importations de fruits depuis le Maroc doivent passer de 20 000 t à 42 000 t et au-delà. Le Département des Pyrénées-Orientales indique, dans le document de transfert de la concession, que « le candidat travaillera intensément pour arriver à 80 000 t ». Par ailleurs, il prévoit que les entrées de fruits depuis l'Afrique progressent de 50 000 t à 305 000 t.

DÉVELOPPER LE CABOTAGE MÉDITERRANÉEN

Outre le développement de ces flux assurés pour la Compagnie Fruitière, la société en charge de la gestion du port travaille à l'arrivée d'autres activités. Ainsi, la CPV évoque des lignes de cabotage maritime avec des pays méditerranéens comme l'Espagne, l'Italie, l'Algérie, le Maroc et la Turquie. Le futur concessionnaire table sur l'ouverture d'une nouvelle ligne en 2031. Enfin, la CPV espère attirer à Port-Vendres une ligne vèlique. Elle apporterait un volume d'environ 5 Mt supplémentaires par an.

PORT-LA NOUVELLE LE TRAFIC A PERDU 10,9% EN 2023

En 2023, Port-La Nouvelle a affiché un résultat en baisse de 10,9%. Le trafic du port catalan a subi les effets de la conjoncture économique.

Après une année 2022 en légère baisse, le déficit s'est creusé en 2023 pour Port-La Nouvelle. En effet, le port de Narbonne a perdu 10,9% de son trafic, à 1,37 million de tonnes (Mt). Un résultat lié à la conjonction de facteurs extérieurs.

VRACS LIQUIDES : UNE BAISSÉ DES PRODUITS PÉTROLIERS

Ainsi, les vracs liquides ont reculé de 5,1% à 1,03 Mt. Cette baisse, considérée comme inhabituelle par la direction du port, est attribuée aux prix élevés des produits pétroliers dans les stations d'essence et, dans le même temps, à la baisse du pouvoir d'achat liée à l'inflation. « Au total, nous perdons environ 100 000 t de pétrole sur l'année », note la direction de Port-La Nouvelle.

DE NOUVEAUX TRAFICS D'HVO ET D'AD BLUE

Cependant, toujours dans cette catégorie des vracs liquides, Port-La Nouvelle a compensé partiellement cette diminution avec des gains sur les produits non pétroliers. Ainsi, le port

réceptionne désormais des nouveaux trafics d'HVO et d'AD Blue. De plus, les éthanol se sont affichés en hausse en 2023. Des perspectives encourageantes pour Port-La Nouvelle qui doit accueillir son nouveau poste de déchargement de vracs liquides en 2026.

LE CLINKER COMPENSÉ PAR LES ENGRAIS ET LES PRODUITS LIÉS AU RECYCLAGE

Du côté des vracs secs, la situation s'inscrit

dans la même dynamique. En effet, avec 1,3 Mt en 2023, les vracs secs ont perdu 8% de leur volume. Au total, précise la direction de Port-La Nouvelle, « le retrait de 21 067 t s'explique par une baisse importante de clinker ». Un courant qui s'est tassé en raison de l'essoufflement du marché du BTP. Cependant, dans ce secteur, les engrais et les produits liés à la filière du recyclage ont gagné du terrain.

LE MARCHÉ CÉRÉALIER LOCAL SE DÉPLACE PAR CAMIONS

Quant aux céréales, elles ont vu leur volume perdre 36,8% en 2023 à 72 910 t. Une

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	1 033 000	-0,1 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	337 000	-15,8 %
TOTAL (tonnes)	1 371 000	-10,9 %

Source : autorité portuaire

diminution qui tient à de nombreux facteurs, souligne la direction. D'une part, il s'agit de la surface ensemencée du Lauragais. Elles ont été divisées par deux en dix ans. Des terres auparavant cultivées en blé dur. De plus, une partie des récoltes de la région est acheminée par camions vers l'Espagne. Des volumes qui n'utilisent donc plus les installations portuaires. Enfin, les conditions nautiques de Port-La Nouvelle ne permettent pas de recevoir des

navires importants. Ainsi, le port n'est pas inscrit lors des ventes de lots importants.

LES PREMIERS TRAFICS LIÉS À L'ÉOLIEN

Enfin, Port-La Nouvelle s'inscrit résolument dans le développement de l'éolien flottant, nouvelle technologie en plein essor et cruciale en Méditerranée. Les trafics de marchandises conventionnelles liés à cette activité, qui étaient attendus en 2023 ont été décalés à cette année.

« Le port commence son activité sur ce trafic. Les fermes éoliennes pilotes au large de l'Occitanie sont alimentées par des pièces en provenance de Port-La Nouvelle. Nous attendons pour la fin de l'année la mise à l'eau des premiers flotteurs », explique le directeur général du port. Il s'agit des projets Eolmed et EFGL constitués chacun de trois éoliennes de 10 MW supportées par deux types de flotteurs, une partie de ces structures étant assemblée à Port-La Nouvelle.



© CMOP PORT-LA NOUVELLE

DES INVESTISSEMENTS TOURNÉS VERS L'ÉOLIEN ET LA PRODUCTION D'HYDROGÈNE

En 2023, Port-La Nouvelle continue ses investissements dans la transition écologique. Il mise sur l'éolien et la production d'hydrogène. En outre, il prévoit d'accroître son activité sur la logistique.

UNE ZONE DE 40 HECTARES POUR L'ÉOLIEN

Le port mise notamment sur le secteur de l'éolien. Depuis deux ans, il investit pour étendre son domaine portuaire. « Les travaux d'extension sont réalisés au tiers », indique la direction. Des travaux qui doivent s'étaler jusqu'en 2025. Au total, le port disposera d'une zone de 40 hectares pour traiter le trafic lié à l'éolien en mer.

LE TRIPLEMENT DU FONCIER PORTUAIRE

Outre cette zone dédiée, Port-La Nouvelle crée une zone logistique dans son enceinte. Actuellement, le remblaiement de cet espace se réalise avec des terres provenant, notamment, du dragage du port. Des travaux qui doivent s'achever en 2024. Cette zone accueillera une

usine de production d'hydrogène vert dès la fin de l'année. Au total, Port-La Nouvelle va tripler son foncier portuaire. « Nous passerons de 70 hectares actuellement à plus de 200 hectares en 2026 », souligne la direction du port. Un atout pour développer de nouvelles activités.

UN NOUVEAU POSTE POUR LES VRACS LIQUIDES

Parmi les investissements, les travaux de dragage, entamés depuis plus d'un an, se poursuivent. L'objectif visé est de pouvoir atteindre une profondeur de 16 m dans le port et de 14,5 m au droit des quais. « Des qualités nautiques qui nous permettront de gagner de nouveaux trafics. » Dans ce cadre, la mise en place d'un nouveau poste pour les vracs liquides est attendue pour la fin

de l'année 2025, voire début 2026. « Il s'agit d'accompagner le développement de notre port sur l'hydrogène et d'autres vracs liquides », confie la direction. Lors de sa mise en service, ce poste pourra accueillir des navires d'un port en lourd de 80 000 t. Une entrée en activité qui correspondra aussi avec la fin des opérations de dragage.

L'ÉOLIEN OCCUPE UNE PLACE IMPORTANTE

Ces investissements s'inscrivent dans la stratégie nationale de la réindustrialisation des ports. « Notre développement se fera sur toutes les catégories de trafics. Nous ne nous fermons aucune porte. Cependant, compte tenu de la présence soutenue de vents dans la région, l'éolien occupe une place importante. Nous voulons nous inscrire comme le port de la transition énergétique avec l'éolien et l'hydrogène », souligne la direction.

SÈTE

UN TRAFIC EN PROGRESSION DE 6% EN 2023

Le port de Sète a clos l'année 2023 sur une note positive, affichant une progression de 6% de son trafic à 5,6 millions de tonnes (Mt).

L'année 2023 sera à marquer d'une pierre blanche à Sète. Lors de la présentation des résultats, le directeur général du port, Olivier Carmes, a rappelé les tenants de ce cru : « 2023 restera une grande année grâce à une croissance historique de notre chiffre d'affaires consolidé de 15%, et particulièrement pour le port de commerce qui connaît une évolution de son tonnage de 6%. » En effet, avec 5,6 Mt, ce résultat s'impose comme le meilleur des 15 dernières années. Depuis 2008, date de la reprise du port par la Région Occitanie, le trafic du port de Sète a progressé de 93,1%.

PROGRESSION DU TONNAGE, DES ESCALES ET DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Et Olivier Carmes de rappeler que la hausse du trafic s'accompagne d'une augmentation des escales et des revenus. Ainsi, le chiffre d'affaires a augmenté de 20% en 2023. Il est réalisé à 80% par l'activité du port de commerce. Le solde se fait sur le port de pêche et le port de plaisance. Cette croissance illustre un bon alignement des planètes pour le port héraultais. « La progression de ces trois données signifie qu'outre l'autorité portuaire, les professionnels de la communauté gagnent aussi », continue le directeur général.

LE CLINKER CONTINUE SA PROGRESSION

En 2023, plusieurs filières ont affiché des volumes en progression, comme le clinker. Ce trafic, réalisé par Cem'In'Log, enregistre une croissance depuis son démarrage en 2019. Des 35 000 t réalisées la première année, le cimentier a traité 300 000 t en 2023. L'objectif visé est de franchir, à terme, le cap des 350 000 t. Le clinker est acheminé sur le port par voie maritime pour être ensuite dispatché entre les deux unités de broyage de Tonneins et de Portes-lès-Valence par voies ferroviaire et fluviale. Et pour accompagner son développement, Cem'In'Log a investi dans un entrepôt de 12 000 m². Le port a aussi mis la main à la poche en réceptionnant, fin 2023, une nouvelle trémie dépoussiérante pour traiter des navires de 40 000 t contre 20 000 t aujourd'hui.

LE DOUBLEMENT DU TRAFIC ROULIER

Autre secteur avec le vent en poupe, le trafic roulier depuis la Turquie continue sa croissance. Depuis 2020, date d'arrivée des premiers camions sur des navires de DFDS, le trafic ne cesse de croître. Il est passé de 65 000 unités la première année à 130 000 unités en 2023, soit un doublement en trois ans. DFDS escale six fois par semaine dans le port héraultais. Et cette croissance ne devrait pas s'arrêter en si bon chemin. La plateforme ferroviaire développée

sur le port disposera, courant 2024, de la technologie de chargement horizontal. De plus, avec trois allers-retours par semaine vers Calais, une rotation hebdomadaire vers Paris et une sur Poznan, le port de Sète traite 15 000 camions sur ces autoroutes ferroviaires avec un objectif de passer à 40 000 unités par an.

100 000 VÉHICULES NEUFS EN 2023

D'autres courants ont connu de belles performances en 2023. Ainsi, l'activité de Saipol continue de croître. La société a confirmé son implantation dans le port pour l'importation de graines, la trituration et l'exportation de tourteaux, d'huiles et de diester. Au total, Saipol traite 1 Mt par an, soit 18% du trafic total. Des investissements sont attendus cette année pour une augmentation de 25% de ce courant. Par ailleurs, le trafic de véhicules neufs continue sa progression. En 2023, le port a traité 100 000 véhicules et il table sur une croissance supplémentaire de 40 000 voitures avec la mise en exploitation de la Zifmar dès le second semestre 2024.

ÉOLIEN : BASE ARRIÈRE DE PORT-LA NOUVELLE ET MARSEILLE-FOS

Parmi les autres secteurs en hausse se trouvent les colis lourds, notamment ceux destinés à la filière de l'éolien en mer. Au total, le port a reçu 403 colis en provenance d'Allemagne, du Portugal, de Turquie, d'Italie et d'Espagne. Ces opérations logistiques positionnent le port de Sète comme base logistique arrière de Port-La Nouvelle et Marseille-Fos dans l'éolien.

LE TERMINAL FRIGORIFIQUE A REPRIS DU SERVICE

Encore, le terminal frigorifique a repris du service. En effet, le port a concédé au groupe Primever la gestion de cet outil. Il s'agit de faire de cet entrepôt un outil pour l'export et l'import.

La transition énergétique accompagne cette restructuration logistique, impliquant le transfert des flux de marchandises à destination du sud de l'Europe depuis les ports de Rotterdam et d'Anvers. Un premier navire a déchargé, le 11 décembre 2023, 8 000 t de litchis depuis Madagascar.

CORSICA LINEA EN PLUS DE BALEARIA ET GNV

Enfin, pour clore ce chapitre des progressions, il convient de mentionner les lignes de ferries vers Tanger et Nador. Exploitées par GNV et Balearia, ces liaisons ont été complétées par l'arrivée de Corsica Linea avec une rotation sur l'Algérie depuis Sète. Ainsi, ce sont 220 000 passagers qui ont transité par le port de Sète en 2023, soit une progression de 30% par rapport à l'année passée. Et Corsica Linea a confirmé son intention de renouveler sa rotation sur l'Algérie de juin à septembre 2024.

LE BÉTAIL PERD DU VOLUME

Du côté des baisses, deux courants apparaissent : le pétrole et le bétail. S'agissant des produits pétroliers, les travaux de maintenance réalisés par BP sur son site expliquent la baisse depuis trois ans de ces entrées. De plus, cette diminution s'inscrit aussi dans une stratégie de décarbonation des trafics du port. Néanmoins, la reprise du trafic est attendue pour l'été 2025, date de la fin des travaux.

Enfin, le port voit son trafic de bétail vivant s'effondrer. Il a perdu l'an dernier 40% de son volume par rapport à 2022. Une diminution qui s'explique par l'arrêt total des exportations en raison de la fièvre hémorragique touchant les animaux et de la fermeture du marché algérien. Pour la Sepab, en charge de la gestion de ce terminal, l'heure est actuellement au travail sur son projet Exportwell qui vise à améliorer le bien-être des bovins durant les traversées et à donner aux opérateurs les moyens techniques d'évaluer et d'améliorer leurs pratiques.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	1 222 000	4,1 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	1 532 000	7,7 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	2 901 000	6,7 %
TOTAL (tonnes)	5 655 000	6,4 %
Source : autorité portuaire		



© PORT DE SÈTE-SUD DE FRANCE

PRIORITÉ À L'ÉLECTRICITÉ

Le port de Sète consolide ses activités traditionnelles et continue son développement par des investissements massifs.

Les chiffres encourageants obtenus en 2023 confortent la Région, le port et le secteur privé dans la poursuite des investissements sur le site portuaire. Depuis 2008, le port de Sète totalise 570 M€ d'investissements. En 2023, plusieurs projets ont vu le jour. Ainsi, la réalisation des branchements électriques à quai s'est achevée en décembre. Le port dispose désormais de quatre points de connexion. Un ouvrage qui a nécessité un investissement de 7,9 M€. Les premiers tests ont été réalisés par le ferry Jean Nicoli de Corsica Linea. « 2024 sera une année de transition », souligne le directeur général du port de Sète, Olivier Carmes.

PRIORISER LES NAVIRES QUI SE BRANCHENT SUR L'ÉLECTRICITÉ

Ces premiers tests préfigurent le déploiement progressif du courant quai. DFDS et GNV ont confirmé leur intention d'intégrer le branchement au réseau électrique terrestre pendant leurs escales. « Dans le cadre de la décarbonation de la logistique portuaire, nous avons prévu d'inciter les armements à adopter le branchement à quai avec une réduction des droits de ports. » Une baisse qui pourra aller jusqu'à 10%. Le directeur

confirme aussi que les navires qui adopteront le branchement à quai se verront prioriser dans la mise à quai.

ZIFMAR 1 : GCA AMÉNAGERA 8 HECTARES EN SEPTEMBRE

Du côté des espaces à terre, la zone Zifmar avance. La première phase, Zifmar 1, est occupée. Les deux parcelles servent au trafic éolien, d'une part, et à la CAT, d'autre part. En 2024, le groupe Charles André (GCA) est attendu sur ce terrain. Il disposera de 8 hectares pour réaliser des trafics de voitures neuves. Les travaux doivent débuter en septembre pour une fin de chantier prévue en décembre. Ensuite, il doit réaliser la couverture de son parc avec des panneaux photovoltaïques.

ZIFMAR 2 : LE PROJET EST LANCÉ

La seconde phase de cette zone, Zifmar 2, verra le jour à l'horizon 2028/2030. Pour la réaliser, le port attendait l'acceptation du budget pour le canal du Rhône à Sète. Les travaux de dragage de cette voie fluviale vont amener la production de résidus. Pour recevoir ces produits, le port va créer des casiers qu'il remplira. Il pourra ainsi récupérer 15 hectares supplémentaires.

« Ces espaces sont prévus pour les opérations logistiques dans l'éolien offshore ou d'autres marchandises diverses », précise Olivier Carmes. Il ne s'agira pas d'un espace pour le chargement des navires. Aucun quai de manutention n'est prévu sur cette zone. Le quai le plus proche se situe vers le quai H. Pour optimiser la logistique portuaire, le port souhaite alors réaliser le quai 1 en perpendiculaire du quai H.

DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ REEFER

Autre axe de développement du port, les trafics de conteneurs reefer. En 2023, le port a concédé l'entrepôt frigorifique au groupe Primever avec pour objectif de développer ce courant. La prochaine étape vise à créer un parc reefer. Le parc actuel est installé dans la zone exploitée par DFDS. « Nous réfléchissons à créer un véritable parc pour les reefers. Cela nécessite un investissement de 1M€. »

UNE NOUVELLE TRÉMIE POUR LE TRAFIC DE CLINKER

Enfin, le port a fait l'acquisition d'une nouvelle trémie dépoussiérante pour le trafic de clinker, pour un montant de 8 M€. Elle s'ajoute à une première trémie appartenant à Cem' In 'Log, l'objectif étant d'accompagner le développement du cimentier. La nouvelle trémie va permettre de servir un navire de 40 000 t plus rapidement.

PORTS DE LA RADE DE TOULON EN 2023, LE TRAFIC A PROGRESSÉ DE 30,8%

En 2023, les ports toulonnais ont affiché une progression de 30,8% à 571 098 t, la plus importante des places portuaires françaises.

Dans le Var, les Ports de la Rade de Toulon continuent leur croissance. Après une année 2022 en très forte hausse (+131%), l'année 2023 s'est achevée sur un résultat à nouveau positif. En effet, l'ensemble portuaire varois a totalisé 571 098 t. Des volumes en progression de 30,8% par rapport à l'année précédente. Ainsi, en pourcentage, il affiche la plus forte progression des ports français.

UNE PROGRESSION DE 18,8% DU TRAFIC CONVENTIONNEL

Selon la direction du port : « les premiers résultats des efforts de diversification des trafics et d'amélioration de la performance économique ont ouvert la voie de la sécurisation du modèle ». Ainsi, le trafic conventionnel a progressé de 18,8% à 64 172 tonnes. Plusieurs éléments expliquent cette augmentation.

LE DÉVELOPPEMENT DES TRAFICS DE VRACS

Pour la direction du port, la performance de cette année tient en premier lieu au développement des trafics de vracs. Ainsi, à titre d'exemple, les entrées de copeaux de bois destinés à la centrale de Gardanne ont crevé le plafond, ce trafic passant de 14 500 t à plus de 35 300 t entre 2022 et 2023, soit un bond de 143%.

LES VOITURES NEUVES AFFLUENT

Outre ces trafics de vracs, le roulier s'est aussi envolé. En 2023, 79 483 véhicules neufs ont transité dans le port de Brégailhon. D'une année sur l'autre, ce trafic a plus que doublé. Il est le reflet de l'arrivée de nouveaux clients, comme les groupes Stellantis et Tesla. Ce dernier a élu domicile dans le port varois pour acheminer ses voitures depuis Barcelone vers le marché

français par voie maritime. Le constructeur américain y voit une alternative pour le stockage de ses voitures dans le sud de la France.

LA REPRISE DU TRAFIC CONTENEURS

Enfin, le trafic conteneurs retrouve, pour ainsi dire, une existence. Des 59 EVP traités en 2022, les ports de la rade de Toulon affichent une progression de plus de 1 600% à 1 026 EVP en 2023. Certes, ce trafic est encore loin de celui de 2019 (54 017) mais il devrait continuer de croître. Ces flux sont réalisés, en grande partie, pour les services logistiques des armées. Effectivement, la rade de Toulon accueille la plus grande base navale d'Europe et constitue un important pôle logistique pour les armées françaises.

BAISSE DU NOMBRE DE PASSAGERS SUR LES FERRIES

Du côté du trafic passagers, les liaisons avec

la Corse ont connu un affaîssement avec une baisse de 13% du nombre de passagers sur les navires reliant Toulon à l'île de Beauté, un service historiquement exploité par Corsica Ferries. Le port espère cependant une amélioration cette année, alors que la concurrence se met en place avec l'arrivée de La Méditerranée qui a ouvert pour la saison estivale 2024 une ligne entre Toulon, l'île Rousse et Livourne.

LA CROISIÈRE A RETROUVÉ SES NIVEAUX D'AVANT

LA CRISE SANITAIRE

Quant aux croisières, elles ont retrouvé en 2023 leur niveau d'avant la pandémie, avec une petite centaine d'escales et 208 592 passagers (+45,7%) à bord de paquebots bien plus remplis que l'année précédente, illustrant le redressement du secteur. En 2023 également, la rade de Toulon a renoué avec les croisières en tête de ligne, MSC et Costa proposant des départs du terminal de La Seyne-sur-Mer pour un total de 17 000 passagers.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
FRET ROULIER FERRIES (tonnes)	465 160	6,5 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	64 172	18,8 %
VÉHICULES NEUFS (unités)	79 483	257,1 %
CONTENEURS (EVP)	1 026	1 639,0 %
TOTAL (tonnes)	571 098	5,7 %

Source : autorité portuaire





DEVENIR LE PORT PROPRE DE LA MÉDITERRANÉE

La CCI du Var, gestionnaire du port, investit dans les projets de transition énergétique. Deux projets concrétisent cette ambition : Hynomed et StandbHy.

Les Ports de la rade de Toulon s'engagent résolument dans la dynamique de la transition énergétique avec, selon la direction, l'ambition de devenir « le port le plus propre de Méditerranée. » Une politique qui se décline aussi bien sur les trafics passagers que sur le fret.

Pour y parvenir, plusieurs projets sont actuellement en déploiement, comme ceux d'Hynomed et de StandbHy, qui concernent la décarbonation des activités portuaires. Le premier vise à développer des stations de production et de distribution d'hydrogène. Il est porté par la société Hynomed, créée en 2020 et regroupant Engie, la CCIV et la Caisse des dépôts. Il vise à créer une station de distribution d'hydrogène sur le terminal de Brégaillon, dédié au fret. « Cette station aura la même fonction qu'une station-service traditionnelle. Elle fournira de l'hydrogène aux moyens de transport terrestres et maritimes », explique Jean-Christophe Barbagelata, directeur général adjoint des Ports de la Rade de Toulon. Ainsi, elle assurera l'approvisionnement de bus et de poids-lourds, mais aussi des vedettes à passagers assurant les dessertes locales. Ce projet nécessite un investissement de 4 M€ dont 2 M€ subventionnés par la Région Sud et l'ADEME. Le projet doit voir le jour en fin d'année 2025.

StandbHy, de son côté, vise à créer un système de pile à combustible pour permettre le branchement

des navires lors de leurs escales. L'objectif de ce projet est de connecter électriquement des navires à quai par un dispositif d'alimentation mobile. La pile sera alimentée par de l'hydrogène vert. Ce système est appelé à être déployé sur le terminal de Brégaillon, les premiers essais étant prévus fin 2024. Il nécessite un investissement de 1,1 M€ dont 800 000 € financés par la Région.

Ce projet s'inscrit dans la continuité du chantier d'électrification des trois quais du centre-ville de Toulon (Fournel, Minerve et Corse) afin de permettre aux ferries et navires de croisière de se brancher au courant terrestre et, ainsi, d'éteindre leurs moteurs. « L'objectif de ce

projet vise aussi à pouvoir accueillir des navires en centre-ville en proposant de décarboner les escales », souligne le directeur général adjoint du port. Ce système est entré en service en 2024. L'énergie fournie aux ferries et paquebots résulte d'un mix comprenant à la fois de l'électricité du réseau Enedis, qui a spécialement déployé jusqu'au port une ligne d'une puissance de 10 MW, mais aussi du courant provenant de panneaux solaires couplé avec un système de stockage basé sur des batteries lithium. D'un coût de 23,6 M€, cet investissement, porté et piloté par la métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM), avec le soutien de fonds européens et gouvernementaux, de la région Sud et du département du Var, est considéré comme stratégique pour les collectivités locales et la CCI du Var.

LES GRANDS TRAVAUX DE LA BASE NAVALE

La rade de Toulon abrite la plus grande base navale d'Europe. Une trentaine de grands bâtiments de combat de la Marine nationale y sont stationnés, dont le porte-avions Charles de Gaulle, six sous-marins et onze frégates, ainsi qu'une multitude d'unités de soutien et engins portuaires. Pour accueillir et entretenir cette flotte, la base dispose de plusieurs kilomètres de quais, des formes de radoub, des moyens de manutention et autres ateliers. Des installations qui font l'objet d'un colossal programme de rénovation, doublé du renouvellement des outillages. Après la modernisation des zones Castigneau et Missiessy, les appontements Milhaud sont en train d'être reconstruits. Puis, un chantier pharaonique débutera en 2027 pour édifier un nouveau bassin et deux quais permettant d'accueillir à l'horizon 2035 le futur porte-avions. Dans les sept prochaines années, 2,5 milliards d'euros seront investis dans la modernisation de la base navale. Des travaux qui bénéficient aussi au port de commerce pour l'acheminement des matériaux et équipements.

MARSEILLE-FOS LES TRAFICS ONT PERDU 7% EN 2023

En 2023, les trafics du Grand Port Maritime de Marseille ont reculé de 7%. Des baisses qui concernent tous les secteurs, depuis les vracs liquides jusqu'aux marchandises diverses.

Le GPM de Marseille-Fos a réalisé un volume global de 71,8 millions de tonnes (Mt), en baisse de 7% par rapport à 2022. Les contextes économique et géopolitique ont impacté les trafics. Ainsi, si le commerce mondial a progressé de 0,8% en 2023, cette tendance ne s'est pas matérialisée sur les quais du port phocéén. Les différents éléments de trafic se sont contractés au cours de l'année.

LES VRACS LIQUIDES SE STABILISENT

Le secteur des vracs liquides avait fini l'année 2022 en hausse de 5 points. Des flux portés par la demande exacerbée en produits gaziers, GNL notamment, à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine et d'une crainte de pénuries en raison des sanctions prononcées contre la Russie. Les importations de gaz ont terminé 2023 sur une baisse de 15%. Quant aux hydrocarbures, ils ont enregistré un score positif à +10%. Si, début 2023, les mouvements sociaux ont impacté le secteur, le reste de l'année a été bien meilleur grâce au dynamisme des raffineries desservies par le port de Marseille-Fos. Les autres vracs liquides, comprenant les produits chimiques et alimentaires, ont terminé l'année 2023 sur une baisse de 1%. Atteignant 4,03 Mt, ils n'ont perdu que 60 000 t comparativement à 2022, soit l'équivalent d'un navire.

LES VRACS SOLIDES ONT PERDU 2,7 Mt

Du côté des vracs solides, la situation a été plus compliquée. En 2023, ces trafics ont totalisé 8,7 Mt, en baisse de 24%. Tous les courants ont été dans le rouge, les vracs solides perdant 2,7 Mt en un an. Les problématiques liées au coût de l'énergie pour les produits industriels et à la baisse de l'industrie sidérurgique ont joué défavorablement sur l'ensemble du secteur. Avec 5,8 Mt, les imports de matières premières d'ArcelorMittal ont perdu 1,7 Mt, soit 22%. L'arrêt du haut fourneau n°1 pour une opération de maintenance explique cette diminution.

LES CONTENEURS FONT LES FRAIS DE L'ÉVITEMENT DES PORTS MÉDITERRANÉENS

Les marchandises diverses suivent cette tendance. Avec un trafic de 18,05 Mt en 2023, elles ont affiché une diminution de 12%. Qu'il s'agisse des trafics conteneurisés, du roulier ou du conventionnel, toutes les composantes de cette catégorie ont perdu du volume. Du côté des conteneurs, la baisse est de 11% en tonnage et de 12,7% en nombre. Ainsi, le GPM de Marseille-Fos a terminé l'année

avec un trafic de 1,3 MEVP. Entre une baisse significative des taux de fret, un ralentissement du commerce mondial et la surcapacité, les difficultés se sont accumulées pour la filière. Plusieurs routes maritimes peinent à atteindre le seuil de rentabilité, souligne la direction du port, en reprenant les éléments financiers des armateurs. Cette conjoncture difficile a également affecté les trafics de l'ensemble des ports européens. De plus, la situation en mer Rouge et dans le détroit de Bab el Mandeb a pour conséquence un allongement des délais de transport ainsi qu'un « évitement » de certains ports, notamment méditerranéens.

LES MODES MASSIFIÉS PERDENT DU TERRAIN

Le report modal du trafic conteneurisé ne parvient pas à garder le cap. Selon la direction du port, « le contexte économique ainsi que le contexte social des premiers mois de l'année 2023 ont directement impacté ces secteurs dans l'arrière-pays. Ils ont conduit à la non-réalisation de nombreuses escales fluviales, ainsi qu'à l'annulation de circulations ferroviaires. » De ce fait, le trafic fluvial conteneurisé a reculé de 14%. Cependant, le fluvial conserve sa part modale de 4,7%, assure la direction. Quant au ferroviaire, il a accusé un retrait de 22% en 2023, entraînant une baisse de la part modale des trains de 16,9% à 15,2%. Outre les mouvements sociaux en France, le port phocéén a subi les mouvements sociaux en Allemagne avec l'interruption de la liaison ferroviaire.

LE ROULIER ET L'AUTOMOBILE SE SONT TASSÉS

Le trafic roulier s'est inscrit dans la même veine. Avec 217 924 unités, il recule de 9 % par rapport à 2022. En revanche, ce résultat

est en progression par rapport à 2019, où le trafic s'élevait à 209 685 unités. Un signe positif qui démontre que le GPM de Marseille-Fos a retrouvé ses trafics d'avant la pandémie. De son côté, le fret destiné à la Corse ne fait pas exception. Il a diminué de 9% à 2,3 Mt. Des retards pris en début d'année en raison de mouvements sociaux ainsi qu'une saison estivale en Corse en demi-teinte ont affecté cette activité. Le trafic international de remorques avec le Maghreb est ressorti en baisse de 8%. Au même titre que l'activité avec la Corse, le retard pris au premier trimestre n'a pas été rattrapé. Le trafic automobile n'a pas échappé à la baisse généralisée. Le port phocéén a accueilli 209 483 voitures neuves en 2023, soit 13% de moins que l'année précédente.

PASSAGERS : LA BONNE SANTÉ DE LA CROISIÈRE

Dans une année compliquée pour de nombreux secteurs, le trafic de passagers vient mettre un peu de positif dans les résultats du port. En franchissant la barre des 4 millions de passagers en 2023, Marseille a fait un bond de 35%. En cumul, les croisières affichent une augmentation de 76% à 2,5 millions de passagers, bénéficiant du redressement de ce secteur après la crise sanitaire. L'industrie de la croisière a en effet retrouvé en 2023, au niveau mondial et notamment en Europe, le chemin de la croissance, dépassant son niveau historique de 2019. De ce fait, alors que Marseille est le principal port d'embarquement français pour les croisières, les passagers en tête de ligne ont augmenté de 74%, atteignant 646 000 personnes. Les croisiéristes en transit suivent le mouvement avec une hausse de 76% à 1,9 million. Quant aux utilisateurs des lignes régulières de ferries, ils ont diminué de 2%. Une baisse consécutive au recul des lignes internationales.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES (tonnes)	45 134 000	-0,4 %
VRACS SOLIDES (tonnes)	8 699 000	-24,0 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	18 054 000	-12,0 %
CONTENEURS (EVP)	1 336 663	-13,0 %
TOTAL	71 887 000	-7,0 %

Source : autorité portuaire



© EMMANUEL BONICI

UN BUDGET INÉGALÉ EN 2024

Après une année 2023 de croissance dans les investissements, le budget de Marseille-Fos pour 2024 atteindra 118 M€. Il sera consacré à engager la transition écologique et la mutation des industries phocéennes.

En 2023, le GPM de Marseille-Fos a investi 76 M€ dans ses installations. Une enveloppe représentant une augmentation de 27% par rapport à 2022. L'accent a été mis sur la dimension environnementale et la nécessité de mettre en œuvre des projets qui s'inscrivent dans une dynamique de développement durable. En 2024, le port accroît son effort. Il prévoit un budget de 118 M€. Cette somme sera répartie à hauteur de 57 M€ pour le développement de la transition écologique et de la décarbonation, 31 M€ seront consacrés au développement des activités maritimes et à l'aménagement des bassins et des terminaux et, enfin 30 M€ seront dédiés à la modernisation des infrastructures. Ainsi, sur la dernière décennie, le port aura investi 1,7 Md€.

DEVENIR UNE « STATION-SERVICE DÉCARBONÉE »

En mai 2024, lors de la conférence annuelle de l'Espo (European Sea Port Organisation), le ministre en charge des Transports, Patrice Vergriete, a déclaré que les ports auront, demain, une activité de station-service. Une vision que le GPM de Marseille-Fos a déjà intégrée avec le projet H2V. Il prévoit la construction de plusieurs unités de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau. Le GPM projette la construction en deux phases de six unités, pour une capacité totale de 600 MW. Il vise à produire annuellement 84 000 t d'hydrogène bas-carbone. L'hydrogène produit sera destiné aux industries de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (raffinage, chimie, pétrochimie et sidérurgie). De plus, il pourra aussi servir de soute pour le transport maritime et l'aérien. Pour le président du directoire du port, Hervé Martel, « Marseille-Fos doit devenir un hub de l'industrie verte et pour les molécules comme l'hydrogène, le CO₂ et l'ammoniaque. » La première phase du projet comprendra également une unité de production de méthanol de synthèse,

destiné prioritairement au secteur maritime, avec une capacité de 130 000 à 140 000 t/an. La mise en service de la première phase est prévue en 2028, celle de la seconde à l'horizon 2030.

DEOS : DÉVELOPPER LA FILIÈRE DE L'ÉOLIEN OFFSHORE

Parmi les projets, le port a fait le choix de développer l'éolien en mer. Après la mise à l'eau en 2023 des trois éoliennes flottantes du parc pilote Provence Grand Large, le GPM a décidé de se donner les moyens de mettre en œuvre un projet d'aménagement nécessaire au déploiement de la filière, qui nécessite beaucoup d'espace, en particulier pour les énormes fondations des éoliennes flottantes. Ce projet s'appelle DEOS (Développement de l'éolien offshore) et doit positionner Marseille-Fos comme hub de référence en Méditerranée. Il s'agit de construire une plateforme de 80 hectares, avec 1 000 mètres linéaires de quai à forte capacité sur le site de Fos-sur-Mer. Par ailleurs, des zones de stockage à flot sont prévues pour permettre aux développeurs industriels de répondre aux ambitions de déploiement de parcs commerciaux en Méditerranée. Ce projet viendra en complément de ceux développés sur les ports de Sète et de Port-La Nouvelle pour une offre complète des ports méditerranéens français.

CENAQ : PRODUIRE SA PROPRE ÉLECTRICITÉ

Depuis plusieurs années, le port développe une offre d'électricité à quai. Ce projet, appelé CENAQ (Connexion électrique des navires à quai), s'étend sur les différents postes du port. En 2023, les aménagements se sont déroulés sur le nouveau terminal du Cap Janet pour les passagers internationaux, où les cinq postes à quai (N° 5, 6, 7, 11 et 12) ont été équipés. Face à la capacité électrique demandée, CENAQ nécessite une augmentation de la puissance électrique. Dans

cette optique, le GPM a décidé d'y associer sa propre production d'électricité photovoltaïque. Les travaux débuteront en 2024, pour une durée de 25 mois. Du côté du terminal croisière du môle Léon Gourret, les travaux continuent avec le premier poste de raccordement attendu au premier trimestre 2025. Au total, la première phase de CENAQ, en cours jusqu'en 2025, représente un investissement de 81 M€.

AMÉNAGER LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Une partie de l'enveloppe des investissements sera consacrée aux aménagements ferroviaires. Le port a dépensé 18,3 M€ en 2023 pour les projets de Mourepiane et de Graveleau. Ces travaux de grande ampleur se sont concentrés sur le renouvellement des trois voies portées à 850 m sur le faisceau de Saint-André, la modernisation du faisceau de Med Europe, la sécurisation de trois passages à niveaux et la mise en œuvre par l'opérateur du terminal d'un portique ferroviaire. En 2024, le port continue les chantiers démarrés sur Graveleau. Ils doivent s'achever en juillet 2024 et comprennent plusieurs ouvrages, dont des liaisons entre les terminaux, la création d'un faisceau de quatre voies et des travaux routiers.

FLUVIAL : ATTIRER VERS LE SUD LES FLUX BOURGUIGNONS

Ces différents projets consacrent la stratégie du port d'être un point nodal dans un corridor vert. Les aménagements ferroviaires et les investissements en faveur d'une industrie plus verte participent à ce projet. Pour parfaire cette ambition, le port regarde avec attention les liaisons fluviales vers le nord par le Rhône et la Saône. Et parce que ce projet de corridor vert n'est pas limité, l'objectif est de rejoindre le Rhin. Le port de Pagny-sur-Saône prend ainsi toute sa dimension. « Nous devons attirer les flux en provenance de Bourgogne vers le sud », dit Hervé Martel. L'idée est de faire entrer des opérateurs privés dans la gestion de Pagny-sur-Saône. Ces experts du transport fluvial et ferroviaire seraient un atout pour le développement multimodal.

PORTS CORSES

LA BAISSÉ DE TRAFIC RAMÈNE LES PORTS DE L'ÎLE SOUS LA BARRE DES 4 MILLIONS DE TONNES

Les trafics de marchandises des ports de Corse ont accusé une baisse de 9,7% à 3,7 millions de tonnes (Mt). Bastia et Ajaccio englobent 84% des flux.

En Corse, l'inflation a eu un double effet. D'une part, la saison estivale 2023 n'a pas apporté les résultats escomptés, le nombre de visiteurs se contractant. D'autre part, le coût des matières premières a réduit la demande.

DES TRAFICS RÉALISÉS PAR LES LIGNES RÉGULIÈRES

Dans ce contexte économique, les ports corses ont vu en 2023 leur trafic fret se contracter de 9,7% à 3,7 Mt. La progression enregistrée en 2022 est gommée par cette baisse. Le trafic des ports corses se réalise à 82% par camions. Ainsi, 3,07 Mt sont entrées sur l'île en empruntant les lignes régulières de ferries depuis le continent. Des flux qui ont perdu 9%. Le solde, à savoir 659 070 t, se compose d'hydrocarbures et de ciment. Ces deux courants ont enregistré une diminution de 13,09%.

BASTIA A PERDU 8,8% EN 2023

Ajaccio et Bastia regroupent 80% des trafics fret de la Corse. En 2023, le port de Bastia est demeuré le premier port de l'île avec 2,1 Mt. Cela, en perdant 8,8% par rapport à 2022. Le trafic par les lignes régulières a représenté 1,7 Mt, en baisse de 7,8%. Les vracs, hydrocarbures et ciment ont reculé de 12,8% à 395 482 t. Deuxième port corse, Ajaccio a de son côté totalisé l'an dernier 1 Mt, en baisse de 11,9%.

CORSICA LINEA : PREMIER OPÉRATEUR FRET SUR LA CORSE

En 2023, le principal point de contact continental de la Corse a été Marseille. Le port phocéén a traité 2,09 Mt. Un flux en baisse de 12,2%. L'autre port continental qui dessert la Corse est celui de Toulon. Il a expédié 457 892 t en

2023, soit 5,9% de moins qu'en 2022. Pour mémoire, les liaisons avec la Corse depuis le port phocéén sont réalisées par Corsica Linea et La Mériidionale. Or, le trafic cumulé de ces deux compagnies avec la Corse est estimé à 2,09 Mt en 2023. Corsica Linea reste le premier opérateur de fret sur la Corse avec 1,5 Mt. Un courant en baisse de 16,8% en 2023. Néanmoins, Corsica Linea conserve une part de marché majoritaire avec 51,67%. La Mériidionale se place au second rang avec un trafic de 504 323 t et une part de marché de 16,4%. Les deux armements totalisent donc 68% du trafic fret sur la Corse.

CORSICA FERRIES RÉALISE 28% DU MARCHÉ FRET DE CORSE

De son côté, Corsica Ferries a traité 860 997 t. Un trafic en baisse de 1,4%. L'armateur basé à Bastia rassemble 28% de parts de marché sur l'île de beauté en matière de fret. Ce volume

représente les liaisons réalisées par le port de Toulon (457 892 t) et une partie du trafic des ports italiens. En effet, les trois ports liguriens de Gênes, Savone et Livourne, ainsi que celui de Piombino, ont combiné un trafic de 415 636 t en 2023. Pour compléter ce tableau, il convient de rappeler que Moby Lines a réalisé en 2023 un volume de 94 110 t sur la Corse, la compagnie italienne représentant 3% du trafic fret corse.

VRACS :

BASTIA, PREMIER PORT D'HYDROCARBURES EN CORSE

Les trafics de vracs, à savoir le ciment et les hydrocarbures, se répartissent entre les ports de Bastia, Ajaccio et dans une moindre mesure Porto Vecchio, dans le sud-est de l'île. En 2023, les hydrocarbures ont été déchargés à Bastia pour 356 706 t, Ajaccio pour 173 266 t et Propriano à hauteur de 5733 t. Quant au trafic de ciment, il s'équilibre entre les principaux ports. Ajaccio et Bastia ont réceptionné entre 34 000 et 38 000 t quand l'île Rousse et Porto Vecchio ont reçu environ 25 000 t.

PRINCIPAUX TRAFICS	2023	ÉVOLUTION (PAR RAPPORT À 2022)
VRACS LIQUIDES [hydrocarbures] (tonnes)	535 000	-16,0 %
VRACS SOLIDES [Ciment] (tonnes)	123 000	2,3 %
MARCHANDISES DIVERSES (tonnes)	3 076 000	-9,0 %
TOTAL (tonnes)	3 735 000	-9,7 %

Source : autorité portuaire



→ ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

**ROTTERDAM,
ANVERS-ZEEBRUGGE,
BILBAO, BARCELONE, GÊNES**

EUROPE

LES TRAFICS DES PORTS ONT BAISSÉ PLUS FORTEMENT

Les trafics des principaux concurrents européens des ports hexagonaux ont enregistré des baisses plus importantes qu'en France.

Les ports concurrents des places hexagonales, de Hambourg à Gênes, ont enregistré des baisses plus importantes que le trafic global des ports français. Ainsi, avec un recul général limité à 3,5%, les ports français ont finalement plutôt bien résisté en 2023. Une analyse plus fine confirme ce constat.

UNE BAISSÉ PLUS FAIBLE SUR LA FAÇADE NORD

Ainsi, les ports français de la Manche et la mer du Nord, de Calais à Haropa Port, ont enregistré une diminution de 1,2% au global. Dans le même temps, les trois ports concurrents, Hambourg, Rotterdam et Anvers-Bruges ont perdu entre 4,7% et 6,1%. Sur la façade atlantique, Bilbao a contenu les effets de la baisse des marchandises diverses par une progression des vracs liquides et solides. Le port espagnol a terminé 2023 sur une stabilité de son trafic global avec une petite hausse de 0,1%. En France, Bayonne, son plus proche concurrent, ainsi que Brest, gagnent en tonnage. Les autres ports français de cette façade ont perdu des volumes, notamment en raison des produits agricoles.

LA RÉSISTANCE DE SÈTE ET TOULON

En Méditerranée, la concurrence entre Barcelone, Valence et Gênes se réalise principalement sur les trafics des diverses, notamment les conteneurs. Néanmoins, à regarder les trafics de vracs liquides, les trois ports étrangers ont vu leurs volumes se contracter en 2023. Les solides ont mieux résisté. Quant aux diverses, elles se sont inscrites dans la même tendance que Marseille-

Fos avec des baisses. Cependant, les ports de Sète et de Toulon ont enregistré une progression des trafics globaux.

CONTENEURS : LES PORTS FRANÇAIS PLUS À LA PEINE

Du côté des conteneurs, la situation est différente. De Dunkerque à Marseille-Fos en passant par Haropa Port et Nantes Saint-Nazaire, les ports français affichent des baisses plus importantes que leurs grands concurrents. Effectivement, face à Hambourg, Rotterdam et Anvers-Bruges, Haropa Port résiste moins bien avec une diminution de 15,2% de son trafic conteneurisé. Dunkerque Port a perdu 10,1%, Nantes Saint-Nazaire s'en sortant mieux avec un repli limité à 1,1%. En Europe du Nord, les ports ont réduit leurs flux de conteneurs de 7% en moyenne. Cette différence tient, selon les autorités portuaires françaises, aux mouvements sociaux du printemps contre la réforme des retraites.

ATTENDRE À ANVERS ET PASSER OUTRE HAROPA PORT

L'argument des mouvements sociaux reste malgré tout limité. En effet, en fin d'année 2023, le port

d'Anvers-Bruges a connu une grève des pilotes qui a totalement bloqué le port pendant plusieurs jours. La différence vient de ce que les donneurs d'ordres préfèrent attendre devant le port belge alors qu'ils n'hésitent pas à annuler les escales en France dès qu'une grève est annoncée.

L'ÉOLIEN ET LES NOUVEAUX CARBURANTS

Enfin, si le monde portuaire français ne s'inscrit pas comme un champion, il prend des positions sur le futur. Les nouveaux carburants se développent dans de nombreux ports. Le virage de la fin des énergies fossiles est engagé. Si à l'étranger ce tournant se dessine, la France peut jouer un rôle majeur dans ce secteur. Par ailleurs, le secteur portuaire français a su se positionner sur l'éolien offshore et terrestre et refaire son retard sur l'Europe du Nord où cette activité s'est développée bien plus tôt. Aujourd'hui, les investissements sont d'abord destinés à répondre aux projets d'installation de champs éoliens en France. Cependant, des ports commencent à proposer des prestations pour des parcs à l'étranger, notamment au Royaume-Uni. Des trafics qui ne « pèsent » pas toujours beaucoup en tonnage mais qui représentent, en valeur ajoutée, un débouché logistique très intéressant.



© VINCENT GROIZELEAU

PRINCIPAUX PORTS	TRAFIC TOTAL (tonnes)	ÉVOLUTION (par rapport à 2022)	CONTENEURS (EVP)	ÉVOLUTION (par rapport à 2022)
HAMBOURG	114 300 000	-4,7 %	7 700 000	-7,2 %
ROTTERDAM	438 802 000	-6,1 %	13 447 000	-7,0 %
ANVERS-BRUGES	271 300 000	-5,5 %	12 500 000	-7,2 %
BILBAO	32 933 000	0,1 %	492 000	-0,9 %
VALENCE	77 233 000	-2,7 %	4 803 000	-4,9 %
BARCELONE	62 461 000	-9,7 %	3 280 000	-7,0 %
GÊNES	63 739 000	-3,8 %	2 740 000	-2,1 %

Sources : autorités portuaires / Ports et Corridors / Mer et Marine

Mer et Marine

Toute l'actualité maritime



ABONNEMENT CHACUN SON OFFRE

**Le média de référence
du monde maritime. En 2023 :**

- 3.7 millions de personnes ont consulté le site
- 10 millions de sessions
- 2500 articles publiés

Un record depuis la création
de Mer et Marine



**POUR LES
PROFESSIONNELS**

Jusqu'à
70%
de réduction



**POUR LES
PARTICULIERS**

À partir de
15€⁹⁰/mois



**POUR LES
ÉTUDIANTS**

59€/an

Nous contacter :

02 98 62 75 30

abonnement@meretmarine.com

www.meretmarine.com



**DÉCOUVREZ
NOS OFFRES**

L'ALLIANCE NUMÉRIQUE POUR UNE LOGISTIQUE FLUIDE, OPTIMISÉE ET SÉCURISÉE



FRANCE PCS, LE PARTENAIRE DES INSTITUTIONS AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DU PORT FRANCE.

Pour accélérer la digitalisation portuaire et aller plus loin dans l'interopérabilité avec les autorités, les ports et tous les professionnels de la logistique.

Nos propositions :

- **ClearFrance**, une plateforme unique pour simplifier l'accès aux données et accompagner la transition numérique portuaire et logistique,
- Améliorer la **cybersécurité** des infrastructures numériques portuaires et la cyber résilience des chaînes logistiques,
- Accompagner la mise en œuvre du **guichet unique maritime et portuaire** français,
- Contribuer au renforcement de la **performance douanière** nationale,
- Accélérer le **verdissement** des chaînes logistiques portuaires.