

LES ATTENTES DU SHIPPING À L'HEURE DE LA RELANCE



**JEAN-MARC
LACAVE (75)**
délégué général des Armateurs
de France

Les annonces récentes du Comité interministériel de la mer de janvier 2021, et notamment l'adoption de la stratégie nationale, tracent des perspectives de transitions, d'innovations et de gouvernance pour le port du futur. À cet égard le point de vue des usagers est déterminant : quels sont donc les traits du port du futur, du point de vue d'un armateur ?

La crise actuelle et les bouleversements induits par un événement majeur comme l'est une pandémie mondiale, qui s'est si bien installée dans nos sociétés, nous invitent à questionner l'avenir de nos modèles économiques, leurs acteurs, les flux, les outils, même ceux qui ne sont pas les plus visibles pour la majorité des populations : les navires de commerce et les ports maritimes. Nécessaires, les premiers le sont-ils encore à l'heure des appels toujours plus pressants pour une régionalisation des trafics, pour une modération voire une mise à l'arrêt de la mondialisation ? Adaptés, les seconds le sont-ils à des logiques concurrentielles exacerbées et à un impératif environnemental toujours plus exigeant ? S'il est aisé de répondre par l'affirmative à la première de ces deux interrogations, tant les marins et le *shipping* ont eu un rôle primordial pour l'ensemble de la population mondiale pour assurer les flux logistiques

essentiels en période de pandémie, on ne peut s'empêcher d'esquisser un « mais » en envisageant la seconde. Oui, les ports ont également été essentiels au maintien d'un approvisionnement continu et vital pour nos sociétés. Mais sont-ils suffisamment armés pour les transitions en cours et à venir ? Interroger quant à leur avenir les principaux utilisateurs des ports, les compagnies maritimes, c'est aussi questionner l'ADN profond d'actifs publics sur la ligne de crête, si l'on considère les ports français en particulier.

Outil au service d'un usager pluriel, le port du futur doit se démarquer dans un marché de plus en plus concurrentiel. À ce titre, parmi toutes les priorités qui viennent à l'esprit, l'innovation numérique d'une part et le verdissement des infrastructures d'autre part nous semblent fondamentaux dans les développements portuaires à venir. →

REPÈRES

Armateurs de France regroupe l'ensemble des entreprises françaises de transport et de services maritimes (appelés armateurs). Créée en 1903, l'organisation professionnelle compte 57 membres actifs et 16 membres associés. Son rôle est de représenter les entreprises maritimes françaises auprès des pouvoirs publics nationaux et communautaires, de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT). L'organisation est également chargée de négocier les conventions collectives et les accords sociaux de la branche (transport et services maritimes). Armateurs de France fournit enfin à ses adhérents conseils et informations. Armateurs de France est membre fondateur de l'*International Chamber of Shipping*.



Le *Canopée*, un cargo à voile, transportera les pièces d'*Ariane 6* en Guyane.

Le *Jacques Saadé* est un navire porte-conteneurs fonctionnant au GNL de la compagnie française CMA CGM.



→ L'innovation numérique

Rappelons tout d'abord que la fluidité du passage portuaire est l'essence même de la finalité portuaire. Les acteurs concernés doivent sans cesse penser à l'améliorer par la simplification administrative, des services plus réactifs et innovants, une disponibilité plus grande des agents des services publics comme des services privés des ports. La création d'un système de guichet unique maritime européen constituera un jalon notable pour faciliter les flux de marchandises, auquel il conviendra d'adjoindre une optimisation des transits portuaires pour les trafics de passagers. Considérer une profonde harmonisation des procédures entre ports impliquera, en France par exemple, une nécessaire réduction du nombre de systèmes d'information portuaires (actuellement au nombre de sept !). Ainsi optimisées, les escales devraient autoriser, ou du moins faciliter, le *just in time sailing*, c'est-à-dire un temps d'escale le plus court et le plus optimal, crucial pour tous les navires et pour l'économie intrinsèque du *shipping*. Ces développements devront être accompagnés par les outils garantissant la fiabilité et la sécurisation des processus. À ce titre des investissements significatifs dans la cybersécurité nous paraissent vitaux, si l'on considère les impacts croissants de la cybermalveillance et de la cybercriminalité qui ciblent de plus en plus fréquemment les systèmes d'information maritimes et portuaires.

Le verdissement des infrastructures

Innovant, le port du futur devra également se démarquer par des infrastructures toujours plus vertes, susceptibles de capter les navires, voire même les trafics, les plus vertueux. N'hésitons pas à abuser d'une tautologie : le *shipping* vert ne peut se concevoir sans ports verts ! Les deux secteurs sont indissolublement liés dans la dynamique vertueuse du verdissement et celui qui gagnera sera celui qui aidera mieux l'autre ! Le porte-



Wind of Change, premier navire français de soutien à l'éolien offshore.

conteneur de 23 000 EVP utilisant le GNL comme combustible doit trouver une infrastructure de soutage adaptée dans ses principales escales stratégiques. Le navire ferry ou de croisière doit trouver les prises électriques avec la capacité adéquate, sur les quais qu'il fréquente régulièrement. Plus généralement la participation des ports aux efforts de recherche sur les carburants bio ou de synthèse, aux projets de fabrication, de stockage, de soutage de ces carburants, l'équation économique de leur distribution... sont autant de clés susceptibles de dégager de réels avantages compétitifs pour les ports. La liste est longue des innovations à conduire dans le domaine de l'environnement et de la transition énergétique ; on pourrait aussi citer la question toujours en progrès de la réception et du stockage des déchets, notamment vis-vis des besoins propres des navires à passagers, ou l'accueil et la manutention des navires à voiles, ou encore le développement de projets pouvant bénéficier demain des énergies marines renouvelables (EMR), appelés à se multiplier.

Une porte vers les terres

Depuis la mer, le port se décrit comme une porte vers les terres. Il ne saurait se limiter à un quai et à une infrastructure routière, trop souvent acceptée comme la solution pour les transits de fret. Est-il bien nécessaire, une fois de plus, de prôner une intermodalité, intelligente, diversifiée et performante ? Est-il bien nécessaire de préciser que cette intermodalité ne pourra venir que de la conjonction engagée de tous les acteurs impliqués, et notamment les manutentionnaires, les transitaires, les transporteurs... ? Est-il bien nécessaire enfin de souligner que l'intermodalité franchira un cap décisif pas tant pour de nouvelles infrastructures, mais *via* un niveau de service et un prix qui ne différencient pas un mode par rapport aux autres ? Il va de soi que, à partir de partenariats anciens, ces acteurs devront développer des synergies nouvelles, portées vers un horizon vert et digitalisé.

Le port du futur est-il français ?

Le bilan contrasté des ports français, avant et depuis le début de la crise actuelle, pose la question de l'avenir de ces actifs stratégiques dans un contexte de dépendance marqué aux flux de la mondialisation. Fortement impactés par la crise actuelle, les ports ont vu leurs trafics amputés dans de larges proportions et peinent encore à s'aligner sur leurs moyennes des années antérieures. Les ports français ne font pas exception à ce constat difficile. À l'heure où les États ferment leurs frontières, y compris bien souvent les frontières maritimes, les ports subissent de plein fouet la tempête économique consécutive aux bouleversements sanitaires actuels. Les armateurs français ne se réjouissent pas de ce constat, car là aussi les intérêts des parties se rejoignent intimement. Les armateurs ont certes un projet pour leur propre secteur industriel mais ce projet passe par les ports français, au nom de la solidarité économique et au nom de la souveraineté. Il n'y a aucune ambiguïté sur le fait que les navires français doivent pouvoir compter sur un socle de flux, de performances, de compétences, de développements, de progrès dans les ports français, même si le business est mondialisé et parce que le business est mondialisé et qu'il faut donc faire équipe. C'est le sens de la charte portuaire que nous avons signée l'an passé, fondée sur la confiance que nous avons dans les acteurs portuaires et notamment les acteurs sociaux ; c'est le sens que nous donnons à présent au Fontenoy du maritime lancé par la ministre de la Mer.

La stratégie gouvernementale

La relance impulsée fin 2020 par le gouvernement permet d'envisager une croissance moins incertaine pour les

principaux ports français et un comblement du déficit de compétitivité. À ce titre la stratégie nationale portuaire (SNP) adoptée par le Comité interministériel de la mer en janvier 2021 constitue un jalon vers une reconquête massive de parts de marché, notamment pour le fret conteneurisé. Nécessairement, le port français du futur sera plus compétitif ou ne sera pas. Cela dit, les ambitions de la SNP et de la relance doivent s'inscrire dans un temps à la fois plus court et plus long. En premier lieu, il faut éviter le déclassement des ports français vis-à-vis de leurs concurrents européens. Les ambitions raffermies sur les trajectoires d'investissement annoncées et un souci d'innover en matière fiscale, par exemple, paraissent satisfaisants à un tel objectif. L'émergence d'un grand acteur sur l'axe Seine est également un signal très positif si la compétitivité et la complémentarité sont bien les maîtres mots de sa feuille de route.

D'autre part il paraît vital d'envisager le temps long en mieux considérant l'intérêt des principaux usagers des ports français, quelles que soient leurs tailles. La plupart de nos ports, en particulier les moins importants, conjuguent leur existence avec celle d'opérateurs devenus cruciaux pour le maillage logistique de nos territoires et les exportations de nos productions même en dehors des principaux axes de communication. À l'heure d'un Brexit au contour encore incertain, Cherbourg devenue une nouvelle porte d'entrée majeure pour l'Irlande ne disposerait pas d'une infrastructure adéquate sans les compagnies de ferries qui fréquentent ses quais depuis des décennies. Cela pour souligner la composante fortement territoriale de nombre de nos ports français qui jouent un rôle économique local majeur et qui ont donc vocation à voir les territoires toujours plus impliqués dans leurs orientations stratégiques et leurs opérations concrètes de développement.

La gouvernance et la coopération public-privé

Si la question de la gouvernance des ports est un serpent de mer, la présente contribution du point de vue armatorial veut démontrer que les destins entre le secteur public des ports et le secteur privé du *shipping* ne sont pas dans une simple relation clients-fournisseurs ou pire sur des voies parallèles indifférentes l'une à l'autre : ils sont liés sur les plans fondamentaux de l'économie de notre pays, celui de la transition écologique, celui de l'innovation, celui de la solidarité économique... Partant de là, avec toute la bonne volonté des acteurs, tout système de gouvernance doit viser à favoriser ces synergies et ce potentiel de progrès collectif. C'est en tout cas la partition que comptent jouer les armateurs français. X

“Les navires français doivent pouvoir compter sur les ports français.”