



FICHE 21

Ports et Transport maritime : état des lieux, interactions et perspectives

Messages clés:

Une façade dynamique sur le plan du transport maritime de marchandises et du transport de passagers

La façade MED représente **27 %** du trafic métropolitain de marchandises (94 millions de tonnes) et **45 %** du trafic métropolitain de passagers (11,8 millions de passagers). Elle se hausse au second rang à l'échelle nationale pour le transit de marchandises par voie maritime.

Les principaux ports de la façade par région ont un palmarès honorable à l'échelle nationale :

- Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) : **1^{er} pour le trafic de marchandises** (78 millions de tonnes soit 84 % de l'activité totale de la façade) et **1^{er} pour le trafic croisiéristes** en 2019 (multiplié par 3 depuis 2008);
- Sète : **9^e pour le trafic de marchandises** (5,3 millions de tonnes) en 2022 (4,3 Mt en 2019);
- Bastia : **4^e pour le trafic de passagers** (2,1 millions de passagers) en 2019;

Outre le GPMM, la façade Méditerranée dispose de **12 ports de commerce décentralisés**. On compte **21366 navires** de commerce ayant transité dans le canal de Corse en 2019.

Le trafic de passagers concerne majoritairement les croisières : en 2019, plus de **80 % du trafic lié aux croisières** s'effectuent dans les ports de Méditerranée. En 2022, la façade a accueilli 1624 escales. Le port de Marseille est leader avec 573 escales en 2021 pour un total de 1,4 million de passagers.

Le secteur du transport maritime (fret et passagers) compte **5749 Équivalent Temps-plein (ETP)** en 2019 (d'après le Panorama des métiers de la mer réalisé par le Carif-Oref).

Des pressions prises en compte dans le plan d'action afin de réduire l'impact écologique

Les principales pressions et principaux impacts exercés sur le milieu marin par le transport maritime sont les suivants :

- Génération d'un bruit de fond permanent;
- Risque de collision de grands cétacés;
- Rejet de déchets;
- Introduction et dissémination d'espèces non-indigènes;
- Pollution des eaux (contaminants chimiques, organiques, hydrocarbures);
- Contribution aux retombées atmosphériques d'azote pouvant favoriser le phénomène d'eutrophisation.

En outre, le transport maritime peut dégrader la qualité de l'air.

Les activités portuaires font face à des enjeux majeurs tels que **la décarbonation du transport maritime** et, plus largement des activités portuaires, au profit d'une meilleure intégration des complexes portuaires à la ville et de bénéfices environnementaux et sanitaires importants. Il faudra développer davantage **la coopération interportuaire** et les synergies de façade. Enfin, dans un contexte de transition écologique, les infrastructures portuaires devront s'adapter au **déploiement de l'éolien en mer** et des autres énergies renouvelables (notamment marines) tout en veillant à **contenir l'artificialisation** et à poursuivre les efforts en matière de **préservation environnementale**.

1. État des lieux des ports et du transport maritime

1.1. Au niveau national

Les ports sont considérés comme des moteurs du développement du territoire. D'après l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), 80 % du transport de marchandises mondial se fait par voie maritime. Malgré sa place centrale sur le continent européen, la France se classait en 2019 5^e des pays de l'Union européenne par volume de marchandises derrière les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni¹. L'activité de transport maritime ne représente que 0,05 % de l'emploi total en France et 0,03 % de la valeur ajoutée brute à l'échelle nationale. Pour autant, elle est un maillon essentiel vers les secteurs industriels et marchands qui représentent à eux deux 69,6 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des secteurs d'activité en 2021.

Chiffres clés du transport maritime de fret et de passagers

Nombre d'entreprises	762
Nombre d'ETP (Équivalent Temps-plein)	12 523
Chiffre d'affaires (milliards d'€)	19,98
Valeur ajoutée brute (millions d'€)	867

1.2. Sur la façade MED

La Méditerranée constitue l'une des principales routes maritimes du commerce international par laquelle transite près d'un tiers des échanges mondiaux. Elle constitue notamment, via le canal de Suez, un axe de passage privilégié pour le fret conteneurisé, entre l'Europe et l'Asie, principal partenaire commercial de l'Union européenne. Néanmoins, la majeure partie du trafic commercial international transite via le détroit de Gibraltar vers les grands ports du Nord de l'Europe. Ainsi, les trafics maritimes en Méditerranée sont largement dominés par les flux internationaux.

Outre le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), la façade Méditerranée dispose de 12 ports de commerce décentralisés : Sète, Toulon, Bastia, Port-La Nouvelle, Ajaccio, L'Île-Rousse, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Bonifacio, Nice, Propriano, et Cannes.

Chiffres clés du transport maritime de fret et de passagers

	Marseille	Sète	Bastia
Rang national (métropole)	1 ^{er} pour le trafic de marchandises 2 ^e pour le trafic conteneurs 2 ^e pour le trafic de passagers 1 ^{er} pour le trafic croisiéristes	9 ^e pour le trafic de marchandises	11 ^e pour le trafic de marchandises 4 ^e pour le trafic de passagers
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	169,6 en 2019	19,25 en 2020	9,3 en 2019
Valeur ajoutée (en millions d'euros)	143,7 en 2019	/	6,7 en 2019
Nombre de passagers	3,1 millions de passagers en 2019	229 000 passagers en 2019	2,1 millions de passagers en 2019
Emplois	41 500 emplois directs et indirects (hors intérimaires ou non-salariés)	2 000 en 2021	/

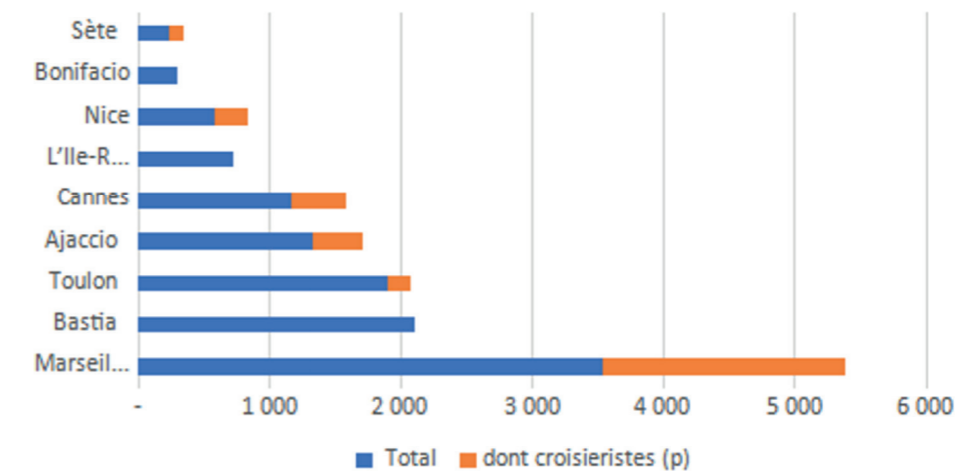
Sources : SDES, DGITM, GPMM, Port de Sète, CEREMA

La façade Méditerranée figure au second rang pour le transit de marchandises par voie maritime. Elle représente en effet 27,3 % du trafic de marchandises métropolitain (94,7 millions de tonnes) en 2019, le GPMM représentant à lui seul 84 % de l'activité totale de la façade. Le nombre de navires de commerce ayant transité dans le canal de Corse s'élève à 21 366 en 2019 contre 17 471 en 2015 (source CROSS Méditerranée).

Le transport de passagers comprend trois activités principales : les liaisons avec la Corse, les liaisons internationales, notamment avec le Maghreb et la croisière. Le trafic de passagers en façade Méditerranée représente 45,2 % du trafic métropolitain (12,1 millions de passagers en 2019) et 80 % du trafic lié aux croisières. La façade Méditerranée a accueilli 3,9 millions de croisiéristes en 2019 (soit 83 % du nombre de croisiéristes en France métropolitaine)². Marseille est le premier port de croisière français et connaît une croissance sensible : le nombre de croisiéristes transitant par ce port a été multiplié par 3 depuis 2008, et compte en 2019 plus de 1,9 million de passagers. La Corse a compté 0,8 million de croisiéristes sur les 4,8 millions de passagers transitant par un port de l'île.

D'autres ports sur la façade tels que Toulon, Cannes, Nice et dans une moindre mesure Sète constituent également des lieux de passage importants. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 1^{re} région française en termes de croisiéristes accueillis.

Trafic maritime de passagers dans les principaux ports de la façade Méditerranée - 2019



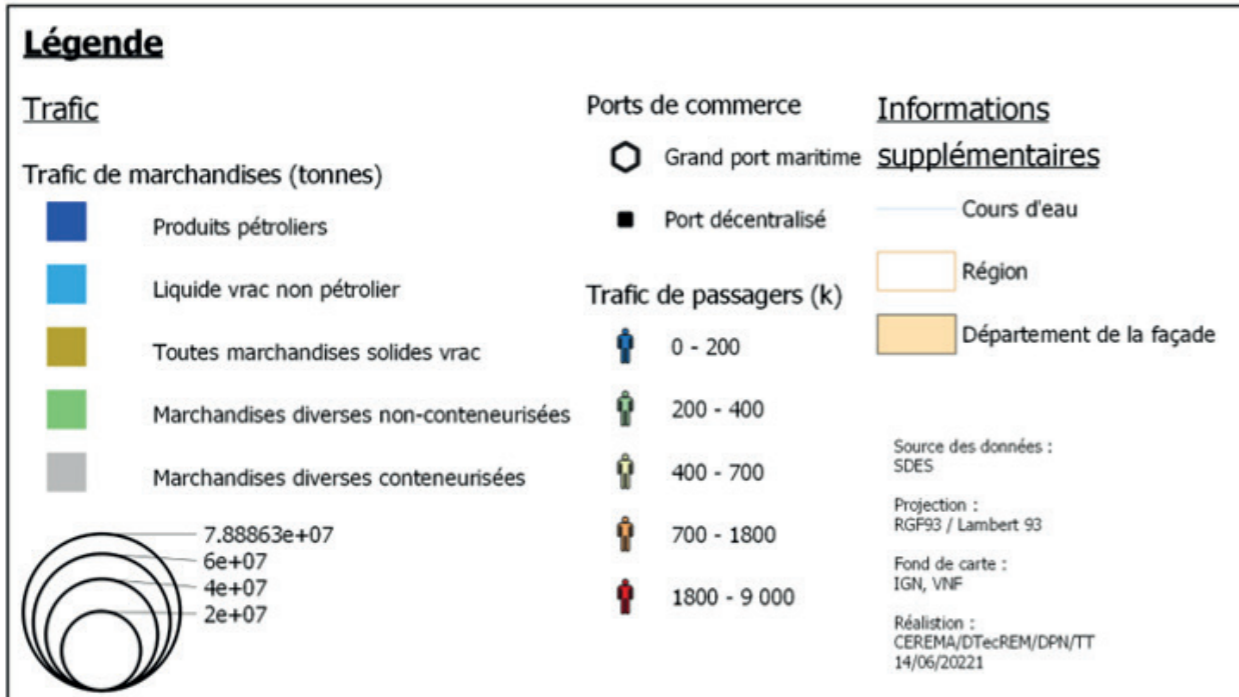
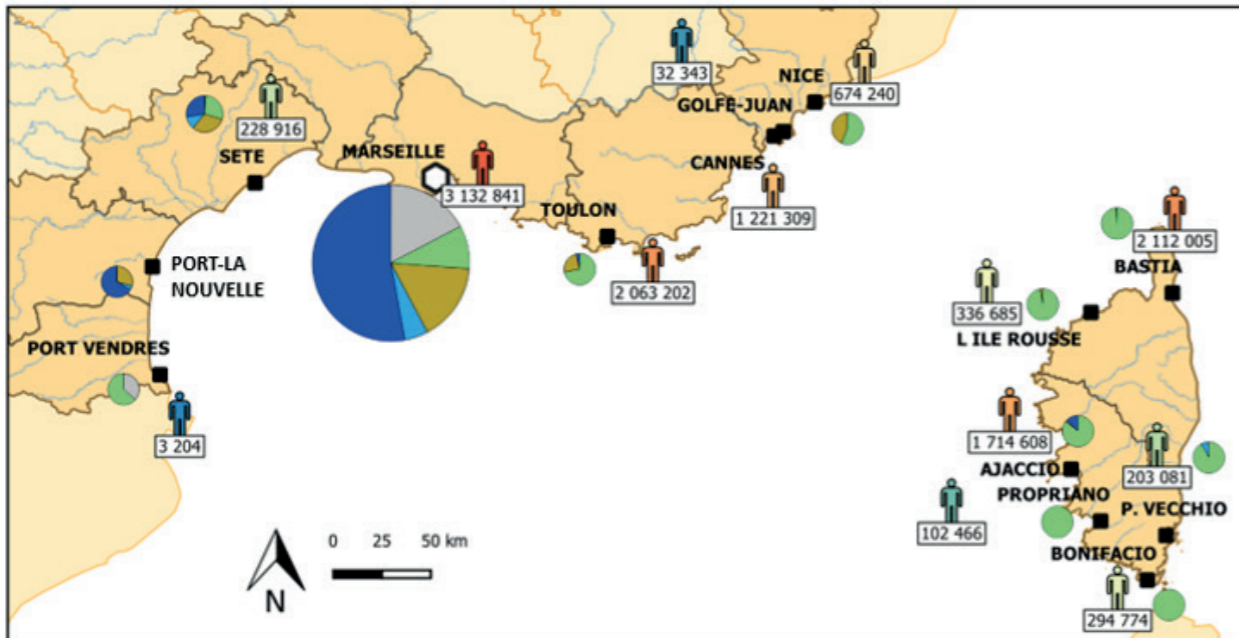
D'après le Panorama des Métiers de la mer réalisé par le Carif-Oref, le secteur du transport maritime de fret et de passagers compte au total 5 749 ETP en 2019 dont 3 159 ETP pour le transport de marchandises et 2 590 ETP pour le transport de passagers.

Ci-dessous est présentée une carte représentant le détail du trafic de marchandises des principaux ports de la façade Méditerranée en tonnes ainsi que le trafic de passagers en nombre :

1 Eurostat 2019

2 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/17-transport-maritime-de-voyageurs>, consulté le 16/12/2022 (ces données ne prennent en compte 9 ports de Méditerranée)

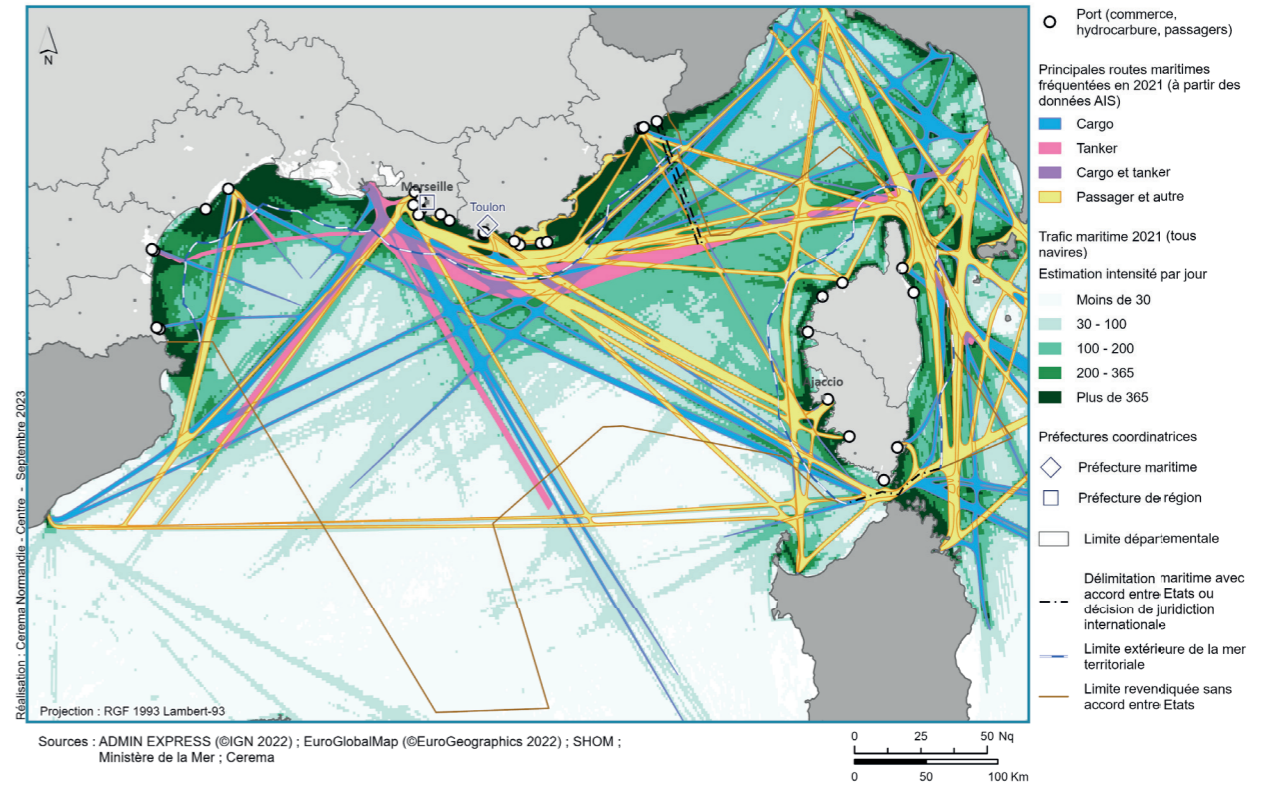
Trafic maritime de marchandises et de passagers en 2019 pour la façade Méditerranée



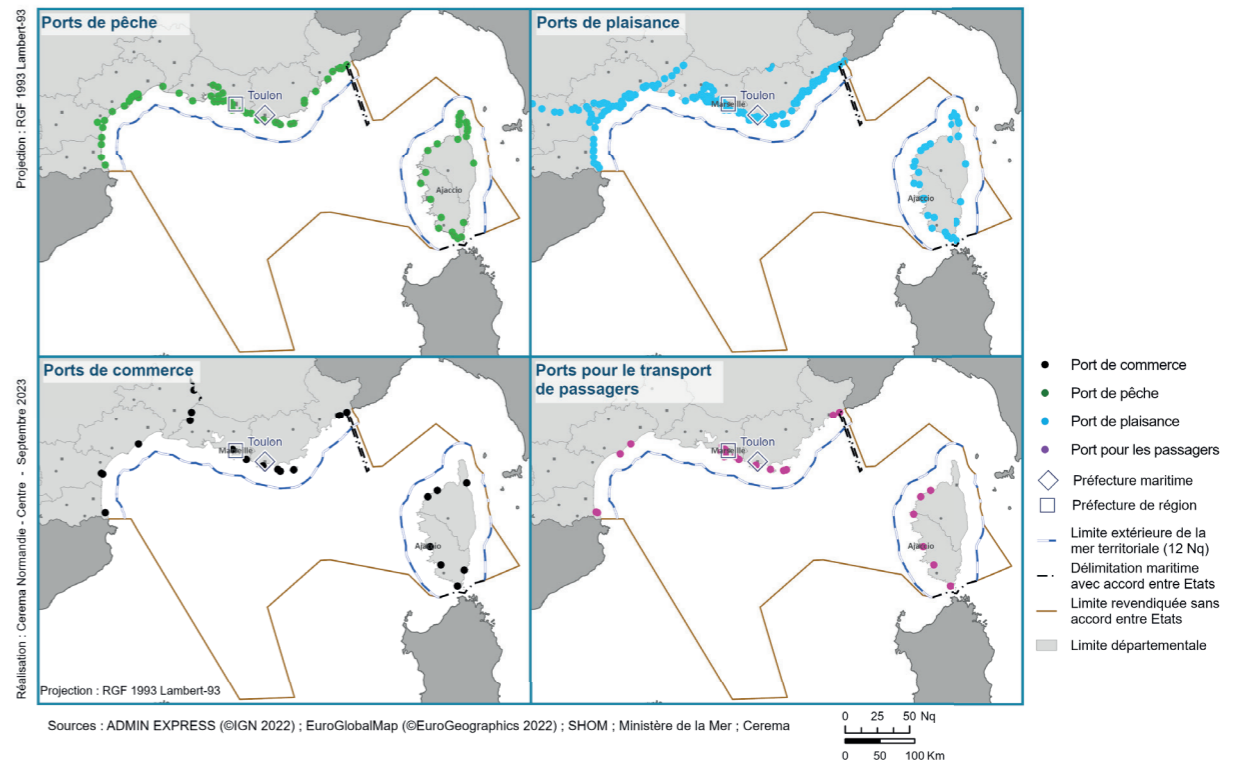
Suite à plusieurs accidents survenus à proximité des côtes corses, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le 20 mai 2016 la mise en place d'un Dispositif de séparation du trafic (DST) dans la partie nord du canal de Corse, entre le Cap corse et l'île italienne de Capraia. Il s'agit d'une zone particulièrement sensible sur le plan écologique. Ce dispositif vise à éloigner les navires de la côte corse et à éloigner les flux montants de ceux qui descendent afin d'éviter les risques d'accidents.

Enfin, la présence de compagnies telles que l'armateur CMA-CGM ou le spécialiste mondial de l'offshore Bourbon contribuent à l'attractivité de la façade.

Façade Méditerranée Ports et trafic maritime



Façade Méditerranée Localisation des ports



2. Les interactions des ports et du transport maritime avec le milieu marin et les autres usages de la mer

2.1. Avec le milieu marin

Pressions et impacts liés au transport maritime

- Génération d'un bruit de fond permanent dans l'océan susceptible de provoquer des altérations de l'audition et des changements de comportement des espèces marines.
- Collision et mortalité par collision de grands cétacés par les navires à grande vitesse (ex. ferry) et les navires de marchandises.
- Rejet de déchets (conteneurs, déchets produits à bord) et conséquences en termes d'ingestion de déchets par les espèces marines (tortues marines, oiseaux et mammifères marins).
- Introduction et dissémination d'espèces non-indigènes par les eaux de ballast (eaux servant de stabilisateur au navire lors de la navigation), par les caissons de prise d'eau de mer, ou par l'accumulation d'organismes indésirables sur les coques de navires, et les effets associés.
- Pollution des eaux (contaminants chimiques, organiques, hydrocarbures) et les effets associés sur les espèces marines et la santé humaine. Les contaminations sont liées aux rejets volontaires ou accidentels et aux peintures antifouling (empêchant la prolifération d'organismes indésirables sur les coques des navires).
- Contribution aux retombées atmosphériques d'azote pouvant favoriser le phénomène d'eutrophisation.

Pressions et impacts liés aux activités portuaires

- Rejet de substances dangereuses liées aux activités de maintenance-exploitation (ruissellement des eaux des aires de manutention et des aires de service comme les sites de carénage, avitaillement en carburants) et les effets associés sur les espèces marines et la santé humaine.
- Rejet de déchets et ses conséquences sur les espèces marines.

Le transport maritime et les activités portuaires ne sont pas considérés comme dépendants au milieu marin.

Avec d'autres activités et milieux

Il existe une possible concurrence foncière entre les activités liées au transport de fret maritime (notamment les activités logistiques ou de stockage) et les besoins en surface industrielle pour le déploiement des énergies marines renouvelables, notamment l'éolien offshore flottant grand consommateur d'espace.

De plus, le transport maritime peut entraîner la dégradation de la qualité de l'air. Les navires participent à la pollution atmosphérique en émettant notamment des oxydes de soufre et des oxydes d'azote et des particules fines. Lorsqu'ils se trouvent dans les ports et continuent à utiliser leurs moteurs à quai, en particulier dans des agglomérations particulièrement peuplées, leurs émissions augmentent parfois significativement les niveaux de pollution urbains. Après un premier accord au niveau Méditerranéen en 2019 à Naples c'est l'ensemble des États réunis au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui a approuvé en 2022 la création d'une zone à faibles émissions de soufre (SECA) au 1^{er} janvier 2025. Elle contraint ainsi les navires voulant naviguer en Méditerranée à utiliser un combustible dont la teneur en soufre ne dépasse pas les 0,1 %. Les bénéfices tirés de cette mesure seront à la fois environnementaux et sanitaires et représentent une avancée considérable sur le plan de l'objectif de neutralité carbone fixé à 2050³. La France espère pouvoir étendre cette réglementation aux oxydes d'azote dans les plus brefs délais.

3 <https://www.ecologie.gouv.fr/creation-dune-zone-faibles-emissions-soufre-en-mediterranee>

3. Perspectives pour les ports et le transport maritime et grands facteurs d'évolution

3.1. Conjoncture

La crise sanitaire a particulièrement impacté le transport de passagers dont le trafic a subi de graves perturbations (suppressions de trafics ferry et arrêt de l'activité croisière). En revanche, le trafic de conteneurs a continué d'augmenter en 2020 et 2021. Les ports français ont, ensuite, pu profiter de la reprise des échanges mondiaux et de la congestion des terminaux étrangers voisins du nord et du sud.

Le conflit en Ukraine a eu plusieurs conséquences. Tout d'abord, le prix du carburant ayant flambé, les transporteurs maritimes doivent aujourd'hui s'adapter pour ajuster les surcharges générées. Puis, les sanctions contre la Russie vont déstabiliser le marché de la ligne régulière et du tramping (navires non affectés à une ligne régulière, se colportant de port en port): suppression d'escales, perturbation de la *supply chain*, baisse de la demande, hausse des taux d'affrètement... Enfin, il risque d'y avoir une interruption des services assurés par les opérateurs maritimes vers, ou, en provenance de l'Ukraine et de la Russie.

Il est important de noter que l'activité de la façade est très concentrée sur le pôle de Marseille-Fos. Le développement plus intégré de la façade pourra redonner du poids aux pôles secondaires.

L'important trafic poids lourd transfrontalier quotidien entre la France et l'Italie et entre la France et l'Espagne constitue un potentiel important de report modal vers du cabotage maritime.

Le dynamisme démographique, la hausse du niveau de vie et le développement de l'industrie attendus en Algérie et en Tunisie pourraient entraîner un surcroît d'activité pour les ports de la façade Méditerranéenne.

Enfin, les ports voient une nouvelle manne potentielle dans les Énergies marines renouvelables (EMR) comme l'éolien en mer flottant, notamment le GPMM et le port de Port-la-Nouvelle qui bénéficient de la proximité de l'installation des premiers parcs éoliens pilotes.

3.2. Enjeux

3.2.1. Décarbonation du transport maritime au service de l'environnement et du développement de l'interface ville-port

Les ports de commerce jouent un rôle pour atteindre les objectifs de décarbonation du transport maritime fixés dans le cadre du plan de l'Union européenne visant la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 (paquet législatif « fit for 55 »). Certains ports de notre façade mettent déjà à disposition des navires, lors de leurs escales, des solutions pour accompagner la transition énergétique.

Le port de Marseille-Fos, à titre d'exemple, s'est déjà fortement engagé dans une démarche de décarbonation par la participation au projet SYRIUS (Synergies Régénératives Industrielles Sud), lauréat de l'appel à projets ZIBaC (Zones Industrielles Bas Carbone). Le projet SYRIUS couvre la zone de Fos, le pourtour de l'Etang-de-Berre et le bassin de Gardanne. Il comprend 30 études d'ingénierie et de faisabilité financées pour un coût de 9 M d'€. À terme, ces études permettront de réaliser des projets structurants tels que la mise en œuvre de réseaux de capture, de séquestration et revalorisation du CO₂.⁴

Les ports ont déjà massivement investi dans la diversification de leurs activités afin de remplacer les énergies carbonées:

- Le GPMM et Port-La Nouvelle portent des projets d'usines de production d'hydrogène;
- Sète développe l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures de ces hangars.

4 https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2023-01/SYRIUS_CP_JANV_2023.pdf

Électrification des quais pour connexion des navires en escale

Cette solution est la plus efficace puisqu'elle élimine toute émission des navires en escales, avec un effet de réduction spectaculaire sur les émissions des principaux polluants atmosphériques.

Les États membres de l'Union européenne se sont accordés pour atteindre 100 % de navires électrifiés à quai en 2030.

Le programme de connexion électrique des navires à quai dans les bassins marseillais a débuté en 2017 et plusieurs phases sont prévues d'ici 2025 (objectif d'au moins 50 % de navires raccordés à quai). Huit postes à quai sont équipés de prises à quai depuis 2017 sur les deux terminaux « fret » et « passagers », huit postes supplémentaires sont prévus d'ici 2025 pour équiper l'ensemble des quais « paquebots – ferries ».

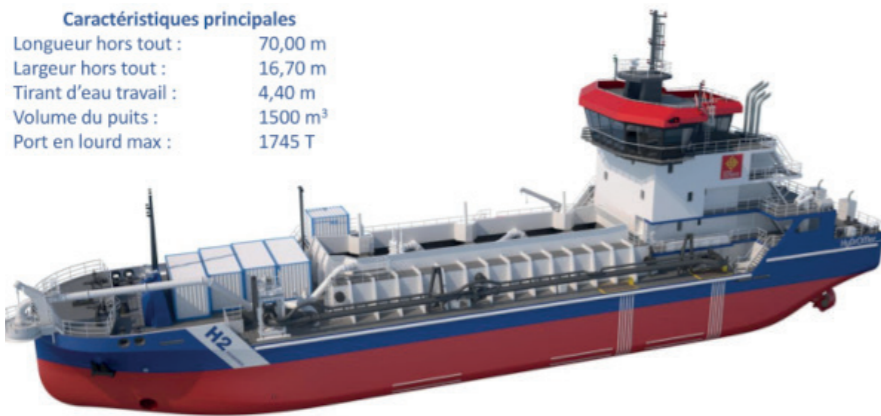
Le plan régional « Escales zéro fumée » en Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit également d'électrifier les quais des ports de Nice et de Toulon pour lutter contre la pollution de l'air des navires de croisière. L'électrification a commencé à Toulon : trois quais dédiés aux ferries et à la croisière sont équipés depuis juin 2023.

À Sète, les études d'électrification ont été menées en 2022 et les travaux en cours seront livrés fin 2023, permettant ainsi la mise en place de 4 points de connexions sur les principaux quais, pour un coût total d'investissement de 7,5 M€. Depuis 2019, le Port de Sète permet déjà aux méga-yachts en hivernage d'être branchés au réseau électrique.

Par ailleurs, la région Occitanie en tant qu'autorité portuaire, cherche à réduire au maximum son impact environnemental dans le cadre du renouvellement de sa flotte. Le projet HYDROMER, lauréat du Trophée Port du futur 2021, a ainsi émergé. Il consiste à construire une drague hybride diesel/hydrogène de 70 m. Deux tonnes d'hydrogène seront embarquées sur la drague, une première mondiale sur un navire de travail portuaire.⁵

Caractéristiques principales

Longueur hors tout :	70,00 m
Largeur hors tout :	16,70 m
Tirant d'eau travail :	4,40 m
Volume du puits :	1500 m ³
Port en lourd max :	1745 T



Source : Région Occitanie

Les armateurs de croisière engagés dans la charte croisière durable

La stratégie de gestion durable de la croisière en Méditerranée s'inscrit dans la volonté de responsabiliser les acteurs de la croisière vis-à-vis des impacts sanitaires et environnementaux. En effet, elle a pour ambition de détailler par grand enjeu les points réglementaires clés, les solutions techniques existantes et en cours de développement, ainsi que les mesures de gestion et les bonnes pratiques à mettre en place, afin d'orienter les compagnies de croisière, mais aussi les ports, les gestionnaires d'aires marines protégées, ou encore les collectivités à réduire les impacts de la croisière en Méditerranée.

Une charte d'engagements volontaires a été signée le jeudi 20 octobre 2022 entre le secrétaire d'État chargé de la mer et les armateurs opérant en Méditerranée française. Composée de 13 engagements qui vont plus loin que la réglementation existante, cette charte est inédite au niveau mondial, non seulement par le champ très large de l'accord couvert, mais aussi par le périmètre géographique que couvrent les engagements : c'est la première fois qu'un accord comprend l'ensemble des ports français de Méditerranée.

L'anticipation du développement des offres en carburants alternatifs et fourniture multi-énergies doit permettre aux ports de rester compétitifs mais aussi d'améliorer l'acceptabilité et l'intégration des activités de transport maritime au cœur des villes grâce à la diminution des nuisances.

Signée le 28 juin 2013, la charte ville-port de Marseille avait justement pour objectif d'intégrer le port à la ville et la ville dans le port. Elle établit un partenariat entre les huit signataires issus des services de l'État, des collectivités territoriales, des acteurs urbains et des acteurs portuaires. Celle-ci permet de travailler de concert sur des projets communs visant à améliorer les relations entre les différents acteurs de l'interface ville-port et avec les riverains en les impliquant davantage dans les projets de développement portuaire.

L'action intitulée « Favoriser les démarches contractuelles de meilleure intégration des ports de plaisance et de commerce dans la ville, avec les usagers et les citoyens, dans un but de réduction des nuisances notamment » a pour objectif de continuer à développer ces initiatives et à les pérenniser afin de permettre d'intégrer au plan d'action du DSF l'activité portuaire au territoire dans une logique gagnant-gagnant.

Globalement, ces démarches s'ancrent dans la logique de l'Écologie Industrielle et Territoriale (EIT). Composante de l'économie circulaire, elle recouvre les démarches collectives volontaires menées en vue d'économiser les ressources ou d'en améliorer la productivité. Elle considère qu'à l'échelle d'une zone portuaire, chacun peut diminuer son impact environnemental en optimisant et en valorisant les flux générés et employés. Il s'agit notamment de développer des synergies industrielles. Le GPMM adhère pleinement à cette logique avec la création de l'association PIICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation « Caban-Tonkin ») regroupant les entités industrielles présentes sur le port et chargée d'identifier les synergies possibles entre elles.

3.2.2. De la concurrence à la coopération interportuaire et à la synergie de façade

Le principal facteur de développement de la façade maritime est son arrière-pays (c'est-à-dire la zone d'influence économique et de chalandise commerciale des ports). Celui-ci est borné à l'est et à l'ouest par des barrières naturelles (les Alpes, le Massif central et les Pyrénées), freinant, à ce stade, la concurrence des ports de Gênes (à l'est) et de Barcelone (à l'ouest).

En dehors du port de Marseille, les autres ports français bénéficient essentiellement de trafics de marchandises de spécialité. Par exemple, le port de Nice se positionne sur la grande plaisance et le yachting quand l'activité principale de Port-Vendres porte essentiellement sur le trafic de fruits en provenance d'Afrique (notamment).

Afin de renforcer la connexion des ports maritimes avec leur hinterland, le Président de la République a annoncé, dans le cadre du plan Marseille en grand, son ambition de constituer un ensemble fluviomaritime plus intégré sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. Les travaux visent un alignement des stratégies des acteurs, la création de logiques de guichet unique, la mobilisation du foncier dans une volonté de réindustrialisation, le développement des modes massifiés et leur fluidification. Ils sont pilotés par la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, coordonnatrice de l'axe, en s'appuyant sur un Conseil de coordination interportuaire et logistique animé par un délégué général.

⁵ <https://www.portdufutur.fr/innovations-portuaires/region-occitanie>



Source : Medlink Ports

Le numérique au service de la coopération interportuaire: l'exemple de Ci5

Le renforcement de la coordination dans les outils numériques au service de la performance portuaire et de la sécurité des chaînes logistiques permettra de préparer les mutations vers le « port du futur ».

Le projet Mers, porté par MGI, en est un bon exemple. Il a pour but d'utiliser la technologie blockchain pour renforcer la chaîne logistique de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône en l'intégrant au logiciel Ci5 Port Community System. Ce programme centralisera toutes les informations relatives aux containers se situant sur l'axe permettant ainsi une meilleure traçabilité et une plus grande fluidité tout en développant sa compétitivité.

Ces travaux impliquent notamment en première ligne les opérateurs de l'axe: les trois ports maritimes de Marseille-Fos, Sète et Toulon, Voies Navigables de France, la Compagnie nationale du Rhône et SNCF Réseau. L'association Medlink Ports participe à développer la coopération des acteurs sur l'axe Rhône-Saône pour promouvoir et développer le report modal et la complémentarité entre le ferroviaire et le fluvial.

Enfin, les nouveaux relais de croissance liés aux EMR devront aussi permettre d'améliorer la coopération interportuaire.

L'action intitulée « Faire progresser la coopération interportuaire sur la base de stratégies communes » s'inscrit dans la volonté d'affirmer au sein du plan d'action du DSF une synergie des zones portuaires sur la façade.

3.2.3. Maîtrise de l'artificialisation et protection de la biodiversité

Les places portuaires de la façade ont engagé des projets vertueux pour assurer une meilleure protection de la biodiversité à leur échelle.

Les efforts engagés doivent se poursuivre pour atteindre le bon état écologique des eaux marines. L'enjeu pour les ports de commerce est d'optimiser l'utilisation du foncier, via une meilleure planification et en visant la sobriété, pour intégrer les différentes exigences environnementales, notamment la réduction de l'artificialisation du milieu marin. Il sera nécessaire pour cela de poursuivre la conciliation entre raréfaction du foncier portuaire, préservation de la biodiversité et accueil de nouvelles activités économiques dans les zones portuaires.

3.2.4. Adaptation des infrastructures au déploiement de l'éolien flottant commercial

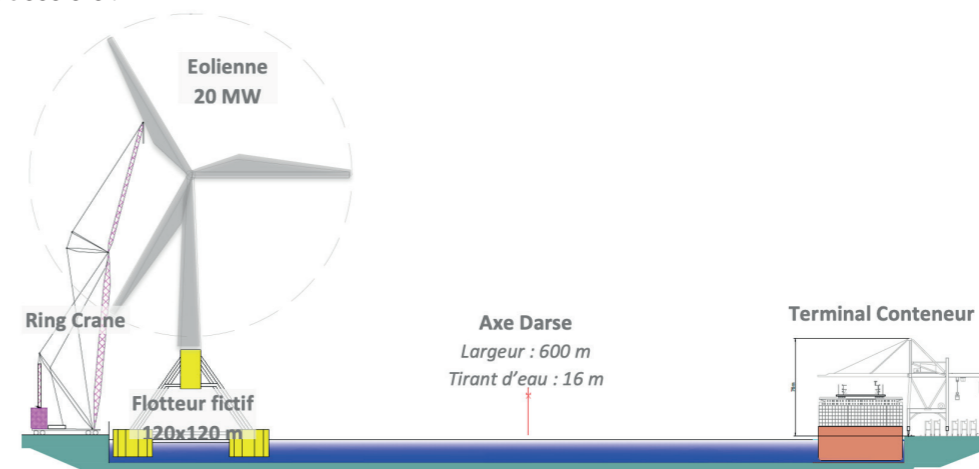
Le potentiel éolien de la façade se concentre majoritairement dans le golfe du Lion à des profondeurs impliquant le recours à l'éolien flottant. Trois projets pilotes sont actés en cours de développement et devraient entrer en service très prochainement.

Tableau résumant les caractéristiques des projets pilotes sur la façade

	État en 2023	Nombre d'éoliennes	Puissance totale	Appel d'offres dont le projet est issu	Date de début des travaux	Date prévisionnelle de mise en service
Faraman Port Saint-Louis du Rhône (Provence Grand Large – PGL)	Composants en construction	3	24 MW	2016 (AP ADEME)	2021	2023
Gruissan (Eolmed)	Composants en construction	3	30 MW	2016 (AP ADEME)	2021	2024
Leucate (Éoliennes flottantes du golfe du Lion – EFGL)	Composants en construction	3	30 MW	2016 (AP ADEME)	2021	2024

Une procédure de mise en concurrence a été lancée en 2022 pour la réalisation des deux premiers parcs commerciaux de la façade. L'éolien flottant, dont la filière est encore naissante, présente des opportunités de positionnement concurrentiel et constitue un nouveau relais de croissance important pour nos ports encore très dépendants des énergies fossiles.

Le développement de l'éolien en mer flottant et de la filière associée nécessite l'adaptation des infrastructures portuaires. Plusieurs ports de la façade ont déjà réalisé des investissements importants pour accueillir cette nouvelle industrie. Port-La Nouvelle et le GPMM ont d'ores et déjà engagé des travaux qui sont amenés à s'accélérer.



Source : GPMM

Cette infographie permet de mettre en évidence le rapport de taille entre les activités portuaires actuelles (trafic de conteneurs par exemple) et les activités portuaires futures (éolien en mer notamment) auxquelles les infrastructures devront s'adapter.

Appel à manifestation d'intérêt (AMI) Ports de France 2030

Cet appel à manifestation d'intérêt a été lancé dans le contexte de l'arrivée prochaine des premiers parcs éoliens flottants en France et donc de l'adaptation des infrastructures portuaires (disponibilité foncière, quais renforcés, zones de stockage en mer, approfondissement des tirants d'eau...). Huit projets portuaires ont été lauréats dont trois sur la façade MED. Les ports de Port-la-Nouvelle et Sète ont construit un projet en complémentarité. Il s'agirait de consolider la position de Port-la-Nouvelle et de faire évoluer le port en hub logistique pour le déploiement de l'éolien flottant et de situer Sète en amont sur la chaîne de la valeur.

Le GPMM quant à lui porte le projet DEOS (Développement de l'éolien offshore). Le port souhaiterait développer les infrastructures nécessaires à la fabrication industrielle de flotteurs et l'intégration des composants à ces derniers.

3.3. Formations pour relever les enjeux de demain

La façade s'est dotée en 2021 d'un observatoire des métiers de la mer qui permet de mieux connaître les structures actuelles de l'emploi et de la formation aux métiers de la mer en Méditerranée et d'aider à la décision pour adapter la formation aux besoins de l'emploi.

Une cartographie précise des formations disponibles en Méditerranée menant aux 111 métiers de la mer est en cours d'élaboration.

Les travaux portent également sur l'impact de la transition écologique dans les métiers emblématiques de la mer. Les secteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi que ceux des ports et du transport maritime font actuellement l'objet d'entretiens visant à mesurer les évolutions des métiers. Les résultats sont attendus pour fin 2023, début 2024.

EFFETS DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Fragilisation des infrastructures portuaires et augmentation des risques au travail

L'exposition des infrastructures portuaires à des fortes chaleurs peut accélérer l'apparition de fissures sur les structures. En outre, la hausse des températures comporte des risques pour le transport maritime : inconfort et risques sanitaires pour les salariés, dysfonctionnement des systèmes électriques et électroniques des rails desservant le port, dégradation de stocks, modification des profondeurs d'eau des chenaux...

Ennoiement des ports

La montée des eaux est un facteur à prendre en considération dans la mesure où les estimations actuelles montrent une amplitude relativement importante d'élévation du niveau de la mer se situant entre 0,43 m à 2,5 m d'ici 2100. Une hausse du niveau de la mer amènerait les ports à devoir repenser leurs infrastructures et les adapter pour éviter qu'elles ne se retrouvent ennoyées.

Submersion et inondation des infrastructures portuaires

La multiplication des tempêtes et leur intensité croissante auront pour conséquence d'augmenter de manière très significative la fréquence des événements de submersion et donc le risque d'inondation.