



**MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FEVRIER 2025

Stratégie nationale portuaire

Comité de pilotage du 3 février 2025 - bilan et perspectives

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

INTRODUCTION

Des ports robustes et exemplaires, au service de la décarbonation et de la souveraineté

Depuis l'adoption de la stratégie nationale portuaire en 2021, crises sanitaires, économiques et géopolitiques se sont succédé. Elles ont fortement éprouvé la robustesse des chaînes d'approvisionnement internationales et conduit à réaffirmer les enjeux de souveraineté dans l'ensemble des secteurs de l'économie notamment l'énergie, l'industrie et l'agro-alimentaire. Ces dernières années ont également été marquées par l'accélération de la transition vers une économie bas-carbone et l'adoption d'une stratégie plus affirmée d'adaptation au changement climatique.

Ces transformations rapides et profondes nous confortent dans l'idée que la stratégie portuaire doit être agile et ses évolutions régulièrement partagées avec l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques de l'écosystème portuaire, maritime et logistique. Au-delà, il y a nécessité de mieux faire connaître cette stratégie, au niveau national comme international, pour dépasser certains antagonismes et ainsi améliorer la performance globale du système portuaire français et sa contribution à la transformation et la souveraineté du pays.

Sur le fond, ces transformations mettent particulièrement en lumière le rôle-clef des ports. L'accélération de la décarbonation de tous les secteurs de l'économie s'appuie ainsi sur la capacité des ports à accueillir les nouvelles implantations d'industries vertes et sur le déploiement massif de l'éolien offshore à partir des ports. Côté transports et logistique, les ports ont vocation à accompagner la décarbonation du transport maritime tout comme le développement du report modal vers le fer et le fleuve.

Ce mouvement marque un profond changement de rythme et d'échelle dans le développement des zones industrialo-portuaires qui est probablement d'une intensité comparable à celle qu'elles ont vécue dans les années 1950-1960.

Il place les zones industrialo-portuaires au cœur des politiques publiques dont l'objectif est de limiter les émissions de gaz à effet de serre (stratégie nationale bas-carbone et programmation pluriannuelle de l'énergie, stratégie pour le développement des mobilités propres), adapter la société aux effets du dérèglement climatique (plan national d'adaptation au changement climatique) mais également conforter les ports comme des nœuds des corridors logistiques mondialisés et des acteurs clefs de leurs territoires.

Ces transformations nous donnent progressivement à voir ce à quoi les ports ressembleront dans l'Hexagone et dans les Outre-mer à moyen terme (2035), long terme (2050) voire très long terme.

Ce document vient ainsi enrichir la stratégie nationale portuaire de 2021 conçue comme opérationnelle et évolutive, en précisant les enjeux structurants pour les années à venir et en proposant une méthode de gouvernance adaptée à la prise en compte régulière et partagée de ces évolutions.

Le bilan de la SNP 2021

Elaborée conjointement par l'Etat, les régions littorales et les fédérations professionnelles concernées, la stratégie nationale portuaire adoptée en janvier 2021 définit les orientations de l'ensemble du système portuaire français de commerce (ports d'Etat et décentralisés). **Elle poursuit quatre ambitions** qui se sont traduites par exemple par :

Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques

- la création d'HAROPA en juin 2021 ;
- le renforcement de la structuration de l'axe Méditerranée Rhône Saône ;
- des investissements dans plusieurs places portuaires afin d'améliorer l'offre de solutions intermodales et de capacités logistiques ;
- l'instauration d'autoroutes ferroviaires entre les ports de Sète et de Calais ainsi qu'entre les ports de Bayonne et de Cherbourg.

Les ports outils de développement économique des territoires

- la reconnaissance, via des dispositifs de labellisation, du positionnement des ports aux avant-postes de la réindustrialisation verte et de la transition énergétique : 5 sites industriels « clés en main » identifiés en 2021 auxquels s'ajoutent 17 sites portuaires supplémentaires parmi les 55 nouveaux sites labellisés dans le cadre de France 2030 en avril 2024, 6 projets lauréats de l'appel à projet de l'Ademe « Zones industrielles bas carbone » (ZIBaC) pour financer l'élaboration d'une stratégie globale de décarbonation à l'échelle de la place portuaire et du territoire dans lequel les ports sont implantés ;
- **l'accueil de nouvelles activités en faveur de la réindustrialisation verte et de la transition énergétique.** L'adaptation en cours des infrastructures des ports à la structuration de la filière de l'éolien en mer en témoigne, tout comme la constitution de hubs autour de secteur industriels clés (batteries, carburants alternatifs, décarbonation de l'acier, hydrogène, etc.) ;
- **en outre-mer, le renforcement des capacités logistiques des ports**, à travers le projet de dock flottant à la Réunion et la constitution d'un hub pour augmenter la capacité de traitement de conteneurs à la Guadeloupe et à la Martinique, **participe également au renforcement de la résilience des économies locales** ;
- **depuis 2021 les ports s'impliquent fortement dans la décarbonation de nos modes de transport (maritime, terrestre, aérien), en accord avec les engagements du Pacte Vert de l'Union européenne.** Outre leur rôle dans la production future de carburants alternatifs, les ports sont des contributeurs de premier plan à la baisse des émissions de carbone du transport maritime, notamment à travers le déploiement de plus d'une trentaine de branchements électriques pour les navires à passagers et les porte-conteneurs à quai d'ici 2027.

Les ports, accélérateurs de la transition écologique

Depuis 2021, les ports renforcent aussi leur exemplarité environnementale, avec comme actions-phares le lancement de démarches de planification (ex : schémas directeurs du patrimoine naturel) et de conciliation des enjeux de réindustrialisation verte et de préservation de l'environnement (planification), l'adoption de plans de sobriété énergétique ainsi que la publication (par la DGITM) d'un guide relatif à l'éco-conception des infrastructures portuaires.

Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique

Enfin, la digitalisation et la simplification des procédures liées au passage portuaire a beaucoup progressé, avec des actions emblématiques telles que le déploiement de FRANCE SÉSAME (plateforme numérique d'échanges pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires des marchandises conteneurisées à l'export) dans 17 ports français, le lancement du projet *Clear France* en faveur du renforcement de l'interopérabilité des systèmes d'informations destinés au suivi de la marchandise (*cargo community systems – CCS*) dans l'intégralité de la chaîne logistique. De nouveaux outils sont également disponibles pour assurer la résilience cyber de la chaîne logistique et de l'écosystème portuaire, à l'instar des guides nationaux publiés par la DGITM relatifs aux bonnes pratiques pour la cybersécurité dans le secteur portuaire et à la prévention des risques de brouillage des systèmes de navigation par satellites.

Tableau 1 – Suivi des indicateurs clés de la SNP de 2021

Ambition	Indicateur clé	Valeur 2023
Les ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques	Evolution des trafics : total des trafics dans l'ensemble des ports de commerce français	326 Mt
	Parts de marché des grands ports maritimes métropolitains au niveau européen*	12,4%
	Part des modes massifiés ferroviaire et fluvial dans les trafics de pré et post acheminement maritime*	22,7 %
Les ports, acteurs de développement économique	Valeur ajoutée des clusters industrialo-portuaires (CIP)**	19 Mds€
	Emplois directs salariés des CIP**	150 000
Les ports, accélérateurs de la transition écologique	Empreinte carbone de la place portuaire***	43 MtCO₂eq
Les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique	Taux de digitalisation des procédures déclaratives liées au passage portuaire	>95%

Le suivi détaillé de l'ensemble de ces indicateurs est réalisé par l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques.

Sources : DGITM, SDES, INSEE, DGDDI.

* Indicateur calculé uniquement pour les GPM métropolitains

** Agrégation des études INSEE, sur des millésimes 2017 à 2020, uniquement pour les GPM.

*** Valeur 2022

Les objectifs stratégiques prioritaires de la stratégie nationale portuaire, mis à jour en février 2025

Améliorer la robustesse des ports

- ***Conforter, dans un environnement durablement incertain, leur cœur de métier logistique et en accélérant la diversification de leurs activités.***

Face aux incertitudes économiques et géopolitiques mondiales et à la nécessaire transition vers une économie bas carbone, les ports français doivent transformer leur modèle, en valorisant mieux leur domaine portuaire et en allant chercher de nouveaux relais de croissance (éolien en mer, industries vertes, carburants alternatifs, etc.) tout en améliorant leurs performances opérationnelles sur les trafics traditionnels et la logistique associée. La recherche d'une meilleure robustesse des ports leur garantit une meilleure capacité à accroître leur résilience face à de fortes fluctuations et la viabilité de leur développement sur le long terme.

- ***S'adapter au changement climatique (adaptation des actifs, de l'entretien et de l'exploitation).***

Les récents événements à Mayotte ou à Valence soulignent dès à présent l'augmentation de la fréquence des évènements climatiques extrêmes et l'intensité de leurs impacts, la vulnérabilité des territoires et la nécessité de s'adapter rapidement. Le PNACC (plan national d'adaptation au changement climatique) est en cours de mise à jour et se dote pour la première fois d'une trajectoire de référence pour s'adapter à un réchauffement moyen de + 4°C à l'horizon 2100.

- ***Renforcer la sûreté des ports (cyber, narcotrafic)***

Face aux menaces croissantes sur la cybersécurité des ports français d'une part, et la pression croissante du narcotrafic d'autre part, l'ensemble de la communauté portuaire doit se mobiliser aux côtés des acteurs publics.

Accompagner la décarbonation de l'économie et des transports

- **Développer le report modal pour le pré et post-acheminement, accompagner la décarbonation du transport maritime**

Côté terre, le pré et post-acheminement vers les ports français de métropole via les modes massifiés (fer et fleuve) présente des marges de progression significatives, en particulier sur les grands axes que sont la vallée de la Seine, du Rhône, du Rhin et de la Moselle. Ces objectifs doivent se développer en pleine cohérence avec les stratégies nationales du fret ferroviaire et du fluvial (à venir). Côté mer, la décarbonation du transport maritime est en marche et les ports s'engagent aujourd'hui résolument dans la fourniture d'électricité à quai et de carburants alternatifs.

- **Faciliter la transition des filières économiques des territoires**

Les ports constituent des supports pour les filières économiques de leur territoire, qu'il s'agisse par exemple de l'industrie manufacturière, notamment agro-alimentaire, de la réparation navale ou de la logistique, et ont vocation à accompagner et accélérer les transitions de ces filières, en particulier leur décarbonation. Ils sont également des écosystèmes favorables au développement de l'économie circulaire et des commodités vertes (électricité, réseau de chaleur, réutilisation du CO₂, etc.).

Renforcer l'exemplarité des ports

- **Sur un plan environnemental**

La transition écologique et énergétique est au cœur de la stratégie nationale portuaire. Les ports sont à la fois des lieux d'activités économiques, des espaces naturels de grande qualité en zone littorale et des acteurs clefs de leur territoire. Leur action a donc vocation à être exemplaire et cohérente avec les objectifs de la stratégie nationale sur la biodiversité, en matière de préservation et de reconquête, les objectifs de décarbonation de la stratégie nationale bas-carbone ou les objectifs de sobriété énergétique et foncière de la loi Climat et résilience.

- **Dans l'interface ville-port et plus largement dans le dialogue avec les territoires**

Les ports sont tout autant des acteurs maritimes majeurs que des piliers fondamentaux de l'économie locale et régionale. Leur histoire mais aussi leur avenir sont intimement liés à ceux de leurs territoires. Un renforcement du dialogue avec leur écosystème proche ou plus lointain, sera bénéfique pour tous. Le développement des port centers comme trait d'union entre les ports et leurs territoires en est un exemple concret.

- **Dans le dialogue avec les partenaires économiques et sociaux**

Que ce soit dans leurs instances de gouvernance ou dans les relations quotidiennes avec leurs parties prenantes, l'action des ports se nourrit d'un dialogue continu et franc avec leurs partenaires. Dans un contexte de crises comme celles traversées ces dernières années comme de transformations de long terme, cet engagement est essentiel pour construire des solutions au service du pays.

Contribuer au renfort de la souveraineté nationale

- ***En accompagnant la réindustrialisation***

Les ports sont tout autant des leviers puissants de la décarbonation de l'économie et des transports que de localisation d'activités industrielles et d'emplois en France. L'enjeu est notamment de mobiliser le foncier portuaire pour celles nécessitant un positionnement proche des infrastructures portuaires, tant pour le transport maritime que pour le pré et post-acheminement vers l'hinterland. Cela permet également d'améliorer la robustesse du modèle économique des ports en valorisant davantage leur foncier.

- ***En accueillant les nouvelles énergies***

Les besoins en énergies renouvelables de la France et de l'Europe sont aujourd'hui colossaux pour assurer la décarbonation du pays et sa souveraineté énergétique. Les ports sont et seront des hubs énergétiques stratégiques pour accueillir et accompagner le développement de ces nouvelles filières, en particulier celles de l'éolien en mer (45 GW prévus pour 2050). Les filières de l'hydrogène, de la biomasse ou du photovoltaïque ont également vocation à être accueillies dans les zones industrielles portuaires.

- ***En contribuant à l'amélioration de la performance et de la résilience des chaînes logistiques***

Les ports constituent des plateformes logistiques majeures pour de nombreuses filières, en matière d'énergie ou d'agroalimentaire par exemple. Celles-ci sont particulièrement exposées aux aléas économiques ou géopolitiques et contribuent néanmoins directement à la souveraineté nationale. La performance opérationnelle et numérique des ports participe directement à celles des chaînes logistiques et donc à la souveraineté du pays, particulièrement en temps de crise. Ces objectifs se développent en cohérence avec la stratégie nationale pour la logistique.

La déclinaison de la SNP pour les ports ultramarins

Pleinement intégrés au système portuaire français et au réseau des grands corridors maritimes qui se décarbonent, les ports d'outremer constituent le principal point d'approvisionnement de ces territoires, tant dans un contexte insulaire comme les ports français des Antilles, de La Réunion ou de Mayotte, que dans des régions enclavées d'Amérique Latine pour la Guyane. Ils sont également des lieux privilégiés pour le développement d'activités économiques telles que le transbordement de marchandises ou la croisière. L'excellence opérationnelle des ports français ultramarins et leur niveau de sûreté sont des atouts en matière de compétitivité et d'attractivité. Par ailleurs, la question de l'adaptation au changement climatique prend une dimension particulière dans les ports ultramarins, compte tenu notamment de leur exposition aux événements météorologiques extrêmes dont la fréquence augmente. La biodiversité dans ces territoires est également exceptionnelle et doit faire l'objet d'une attention particulière.

Réinvestir la gouvernance de la stratégie nationale portuaire

Le changement d'échelle et de rythme des transformations du système portuaire et ses impacts sur les territoires nécessite en parallèle d'accentuer le pilotage de la stratégie nationale portuaire. La recherche de complémentarité et de synergies entre les ports est également un facteur de plus grande agilité du système portuaire français.

C'est pourquoi, le pilotage de la SNP prévoit la mise en place d'une gouvernance à plusieurs niveaux :

- un **comité de pilotage animé par la DGITM avec les administrations, les collectivités et les fédérations professionnelles concernées**. Ce COPIL aura vocation, au moins une fois par an, à faire un point d'avancement sur les avancées de la stratégie portuaire afin de s'assurer d'un niveau de partage suffisant des enjeux et des évolutions à mener ;
- un **comité des autorités portuaires réunissant l'Etat et les régions portuaires** au moins deux fois par an dans l'objectif de définir un plan d'actions conjoint afin d'amplifier le portage d'initiatives communes au bénéfice du système portuaire français. L'adaptation au changement climatique, le renforcement de l'influence du secteur portuaire français au niveau européen, le déploiement de l'éolien offshore et des carburants alternatifs sont autant d'exemples possibles.

Les premiers livrables et exemples d'actions

- La feuille de route du système portuaire pour accueillir la filière de l'éolien en mer et la concrétisation de l'appel à projets France 2030 pour l'adaptation des infrastructures ports à l'éolien flottant ;
- La production des études de vulnérabilité au changement climatique des grands ports maritimes ;
- L'édition 2024 de l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques (OPP) ;
- Le club marketing des ports français.