



CAHIER D'ACTEUR N°8

CONCERTATION PUBLIQUE

Sous l'égide de



DU 19 SEPTEMBRE
AU 21 NOVEMBRE 2022



Présentation du port de Marseille Fos

Au croisement des routes maritimes mondiales, le port de Marseille Fos dispose d'espaces et d'infrastructures pour accueillir tout type de trafic maritime, des activités logistiques et industrielles qui approvisionnent les marchés français et européens. Véritable moteur de l'économie régionale, générant 41 500 emplois, il s'inscrit comme un port vert au service de l'économie bleue.

Port de Marseille Fos
23 place de la Joliette. CS 81 965
13 226 Marseille cedex 02
Tél : 04 91 39 40 00
Courriel : gmmm@marseille-port.fr
www.marseille-port.fr

Atteindre l'excellence environnementale

Le port de Marseille Fos considère que la performance environnementale sera un facteur de différenciation de plus en plus important dans la compétition entre les grands ports du pourtour méditerranéen et en fait une de ses priorités. Depuis plus de dix ans, le port de Marseille Fos a engagé la transition énergétique indispensable pour réduire l'impact des activités portuaires, que ce soit pour le transport maritime, pour la logistique terrestre comme l'industrie. Les investissements consentis par le Port sont d'ores et déjà visibles et le placent en précurseur : connexion électrique des navires à quai, une réalité depuis déjà 5 ans, production d'énergie photovoltaïque d'ici 3 ans, implantation de centrales de production d'hydrogène vert d'ici 5 ans, ...

Le port de Marseille Fos considère que le projet Hynovera participe au développement des carburants renouvelables absolument nécessaire à la décarbonation du transport maritime. En disposant de capacités de soutage en carburants renouvelables, le port de Marseille-Fos bénéficiera d'un atout incontestable face aux autres ports du pourtour méditerranéen.

La transition énergétique du transport maritime est engagée et le port de Marseille y est précurseur

D'une façon générale, l'amélioration de la performance environnementale du transport maritime est un enjeu de première importance pour l'avenir de la planète.

Cette réalité prend une dimension encore bien plus importante en Méditerranée : en effet, la mer Méditerranée est une mer de passage pour un trafic considérable, non seulement de flux entre des pays qu'elle borde, mais aussi pour des navires en transit entre l'Asie et l'Océan Atlantique. Par ailleurs, la fragilité environnementale de la Méditerranée est reconnue comme bien supérieure à celle des océans d'une façon générale. Ainsi, des mesures bien plus drastiques qu'ailleurs dans le Monde sont appelées à être appliquées pour assurer la protection de l'environnement marin en Méditerranée et ceci à court terme. Par exemple, au regard des émissions de soufre, l'OMI a décidé de mettre en place une zone SECA couvrant toute la Méditerranée dès 2025.

Conscient de ces enjeux, le port de Marseille Fos considère que la recherche de performance environnementale sera un facteur de différenciation de plus en plus important dans la compétition entre les grands ports du pourtour méditerranéen et il a fait de cette recherche une de ses priorités.

Par exemple, les pollutions dues au fonctionnement des groupes électrogènes dans les ports sont nocives pour les populations riveraines et le port de Marseille a été précurseur, en déployant des solutions d'approvisionnement électrique des navires depuis le quai en avance sur pratiquement tous les autres ports méditerranéens. De telles dispositions seront obligatoires dans le monde entier à compter de 2030.

Cas de la réduction des émissions de gaz à effet de serre

D'un point de vue plus global, l'enjeu de décarbonation du transport maritime est considérable au regard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités humaines. L'OMI, au plan international, et l'UE plus spécifiquement pour l'Europe (au travers de l'initiative « Fit for 55 »), ont récemment fixé des objectifs ambitieux. Les solutions entièrement décarbonées de propulsion des navires de commerce (pile à hydrogène, propulsion électrique,

voile...) seront loin de suffire pour atteindre ces objectifs dans les vingt à trente prochaines années au moins, en raison de leur degré de maturité technologique encore incertaine. A défaut de pouvoir indéfiniment ralentir les navires, l'emploi des carburants renouvelables est clairement identifié par tous les experts comme une absolue nécessité pour tenter de s'en rapprocher.

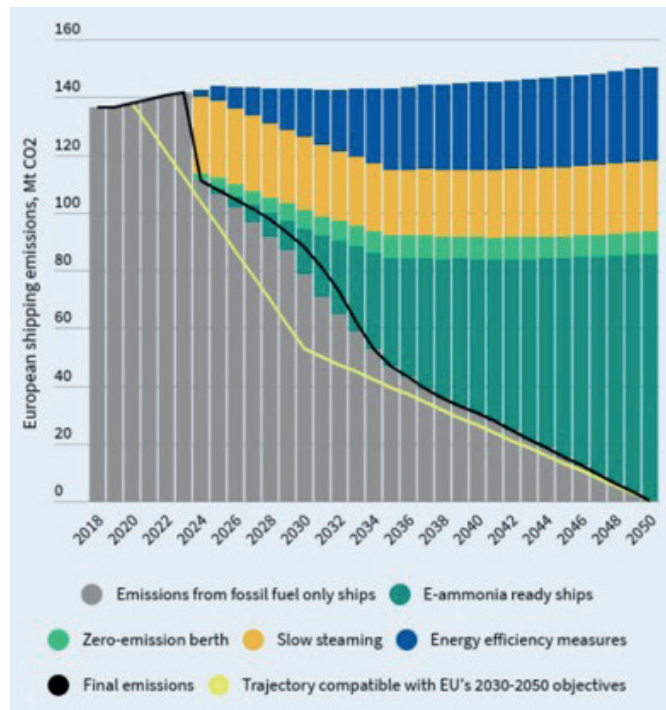
Ainsi, en novembre 2019, un rapport d'information du Sénat exprimait : « *À court terme, il importe d'assumer en France un soutien à la filière des biocarburants produits sur notre territoire* ».

En mars 2021, l'Académie de Marine a publié une communication très claire, mettant en évidence que « 65% de la réduction d'émission de GES attendue du transport maritime ne pourront être obtenus que par l'emploi de carburants alternatifs non fossiles ». Le grand avantage des combustibles de synthèse est de pouvoir être aisément consommés par toute la flotte de navires de commerce existante, alors que la propulsion au GNL, par exemple, n'est pas possible sans une modification très onéreuse de leur motorisation. La même communication de l'Académie de Marine privilégie la piste des carburants renouvelables, car « leur coût baissera fortement après l'amortissement des installations de production. Ce qui en fait de très bons candidats pour une décarbonation massive des carburants fossiles », la propulsion à l'hydrogène n'étant pas une technologie appelée à être complètement au point avant vingt ans ou plus.

Au niveau européen, également, les ambitions affichées sont cohérentes. En avril 2021, l'association indépendante Transport and Environment a publié un rapport intitulé *Decarbonising european shipping – Technological, operational and legislative roadmap*.

Ce rapport conclut explicitement que : « *Pour atteindre zéro carbone en 2050, le transport maritime européen doit impérativement déployer des carburants verts* ».

Le graphique ci-dessous, extrait de ce rapport, montre les contributions relatives des différentes mesures possibles à l'atteinte des objectifs. La partie en vert foncé est celle attendue des carburants renouvelables.



Source : *Transport and Environment*
Decarbonising european shipping

Il est donc normal que la Commission Européenne, dans sa communication au Parlement Européen de juillet 2021, affiche une ambition de développement des carburants renouvelables : « La Commission propose également de promouvoir l'utilisation de carburants durables dans les secteurs aérien et maritime en complément du système d'échange de quotas d'émission pour ces secteurs, qui rend les carburants polluants plus onéreux pour les fournisseurs ».

Ainsi, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre assignés au transport maritime ne pourront être atteints que grâce à un ensemble de mesures, parmi lesquelles le développement des carburants renouvelables tient une place prépondérante.

Dans cette perspective, le port de Marseille Fos considère, non seulement, que le développement des carburants renouvelables est une nécessité pour l'ensemble du transport maritime et que le projet Hynovera participe de cette démarche, mais aussi qu'il sera très important, dans la concurrence avec les autres grands ports du pourtour méditerranéen, de disposer avant les autres de capacités de soutage en carburants renouvelables à Marseille-Fos.

A cet égard, le projet Hynovera contribuera donc à développer, à proximité du port de Marseille, des sources d'approvisionnement en carburants

renouvelables qui pourront servir son ambition d'être un des premiers ports équipés d'une station de soutage pour ces combustibles.

Le projet Hynovera participe donc d'un mouvement général très important pour le nécessaire verdissement du transport maritime, mais il s'inscrit aussi dans une dynamique qui devrait permettre à la région sud, et, en particulier, au port de Marseille, de se donner un temps d'avance et un avantage dans la compétition avec les autres grandes régions portuaires du pourtour méditerranéen.

Conclusion

Le projet HYNOVERA s'inscrit dans une dynamique vertueuse pour la protection de l'environnement et son implantation à proximité de Marseille servira l'ambition du GPMM d'être un des tout premiers ports de Méditerranée équipés d'une station de soutage en carburants renouvelables, ce qui lui confèrera un avantage compétitif envers ses principaux concurrents. Il s'agit donc d'un projet utile au développement économique de la Région Sud.



Concertation sous l'égide de la CNDP



HY2GEN
FRANCE