



## EDITION 2020 : LE PORT DE SETE-FRONTIGNAN LAUREAT

*Retardée par la crise sanitaire due au Covid 19, la première édition du Prix TEM – Transition Énergétique Maritime – c’est tenu le jeudi 3 juin 2021 à Sète.*

Pour cette grande première, le Port de Sète-Frontignan, lauréat 2020, est à l’honneur. Récompensé pour ces nombreuses initiatives en faveur de la décarbonation de ses activités portuaires, Jean-Claude Gayssot Président du Port de Sète-Frontignan pour la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, se verra remettre par Xavier de la Gorce, Président de l’Académie de marine et Jean-Michel Germa, Président de Soper, le premier trophée TEM (créé par le sculpteur Gabriel Diana) ainsi qu’un chèque de 2500€.

La transition énergétique maritime est un enjeu majeur pour les décennies à venir. Le Port de Sète-Frontignan l’a bien compris. Grâce à ses actions entreprises pour certaines dans le cadre du projet stratégique 2015-2020, le Port de Sète-Frontignan a su démontrer son engagement avec la mise en œuvre d’opérations structurantes :

- En 2020, le port est devenu un port à « énergie positive » grâce à la couverture photovoltaïque de 64 000 m<sup>2</sup> de hangars portuaires, produisant l’équivalent de 2.5 la consommation annuelle de l’exploitation Port Sud de France sur l’ensemble de ses 3 ports.
- L’installation de branchements électriques à quai pour accueillir la très grande plaisance dans le port de commerce.
- Le renouvellement de la flotte automobile du port par des véhicules électriques (voitures de service, utilitaires, navettes passagers, vélos ...).
- Une étude et un suivi de la biodiversité marine intra portuaire.
- Une étude et un suivi de la qualité de l’air, avec la signature récente d’un partenariat avec l’ATMO Occitanie.

- Une démarche d'entreprise Zéro plastique et des actions de sensibilisation régulières auprès de la communauté portuaire grâce au partenariat avec l'association le 7<sup>ième</sup> Contient.
- Une politique tarifaire visant à favoriser les navires les plus performants sur le plan environnemental, appliquée en fonction de leur ESI (Environmental Ship Index).

Cet engagement s'intensifie encore avec le lancement du projet stratégique 2021 - 2025, dans le cadre duquel la démarche « Smart and green port » intègre prioritairement les ambitions technologiques et environnementales du port :

- Développement du transport multimodal avec la livraison de la nouvelle plateforme ferroviaire durant l'été 2021 et le lancement de l'autoroute ferroviaire Sète-Calais.
- Développement du transport multimodal avec le projet de modernisation du canal du Rhône à Sète afin d'améliorer le transport fluvial.
- Livraison de nouvelles grues sur rails à moteur électrique couplées à une trémie dépoussiérante pour fin 2021.
- Projet photovoltaïque 'Phase II' : 20 ha d'ombrières photovoltaïques planifiées pour 2022, pour l'alimentation des véhicules électriques à l'import.
- Projet d'électrification des quais à partir de 2023, pour les lignes régulières (ferry et roulier).
- Projet 'Green Harbour', barge énergie 0 émission et multi-services d'apport en hydrogène vert à quai.

## **LA DECARBONATION DES ACTIVITES MARITIMES, UN ENJEU MAJEUR POUR LES ANNEES A VENIR**

Le transport maritime est une activité stratégique : plus de 80% du commerce mondial en volume<sup>1</sup> et 70% en valeur, sont transportés par bateau et transitent par les ports.

Pour transporter ces marchandises, le transport maritime consomme chaque année environ 330 millions de tonnes de carburant. C'est 2,5% de la consommation mondiale d'énergie primaire. Mais le transport maritime est l'un des moins diversifiés sur le plan énergétique (93% de produits pétroliers). En conséquence, ses émissions annuelles représentent 3% de CO2 anthropique mondial<sup>2</sup> soit environ 900 millions de tonnes/an, c'est-à-dire l'équivalent des émissions d'un pays comme l'Allemagne.

Les scénarios économiques les plus optimistes anticipent que la part des émissions de CO2 du transport maritime atteindrait plus de 12% en 2050. Ceci est le résultat d'une forte

---

<sup>1</sup> De l'ordre de 12 milliards de tonnes en 2018 dont 43% sont de l'énergie (pétrole, gaz charbon). Croissance moyenne de 2 à 3% par an pour une valeur de l'ordre de 16 milliards de tonnes en 2030. Environ 60 000 navires cargo.

<sup>2</sup> Estimée à 36,8 milliards de tonnes de CO2 en 2019.

croissance attendue du trafic maritime. C'est aussi dû au fait que d'autres secteurs d'activité ont plus de facilité à faire baisser leurs émissions de gaz à effet de serre à court terme.

Les solutions pour décarboner le transport maritime sont de deux types :

- *Les solutions techniques et opérationnelles.* Elles sont nombreuses et elles dépendent du savoir-faire des ingénieurs. Environ 60% de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de la flotte mondiale proviendront de l'utilisation de carburants non fossiles (carburants de synthèse, carburants électriques, etc.), les 40% restant provenant de la décarbonation des activités portuaires (comme celles entreprises par le port de Sète-Frontignan), de l'optimisation de la conception et de l'exploitation des navires, ainsi que de l'utilisation de la propulsion vélique ou électrique. Ces solutions font généralement appel à des technologies connues mais qui sont pour certaines encore peu industrialisées. Elles sont donc encore peu ou pas compétitives. C'est cet aspect qui est important pour les 30 à 50 années à venir.

- *Les moyens d'accompagnement, non techniques.* La non compétitivité des solutions techniques impose de considérer, dès que possible, les moyens pour accompagner leur développement industriel. Ces moyens n'ont pas vocation à être mobilisés plus de quelques dizaines d'années : c'est la transition énergétique. Ils dépendent tous de la volonté politique et de l'action publique. Les moyens d'accompagnement les plus répandus sont les subventions, la réglementation et la fiscalité. Les trois peuvent être utilisés simultanément... Les subventions sont adaptées aux projets des petites entreprises sous-capitalisées mais leur action est limitée en volume et dans le temps. La réglementation est la mesure la plus rapide à mettre en œuvre mais il peut être difficile d'en contrôler les effets, particulièrement à la mer. La fiscalité (taxe ou quotas carbone) est la plus efficace de ses mesures mais elle peut être longue et difficile à mettre en œuvre s'agissant du transport maritime car elle peut y générer des distorsions de concurrence si la taxe n'a pas une portée universelle.

Il devrait s'écouler moins d'une quinzaine d'années avant que les solutions les plus pertinentes ne se dessinent. Une cinquantaine d'années seront nécessaires pour que l'industrialisation des procédés décarbonés permette la substitution des technologies carbonées actuelles.

L'expérience mondiale et réussie de la décarbonation de la production d'électricité (éolienne, PV) permet de ne pas douter de la réussite, à terme, de la décarbonation du transport maritime.

Mais il va falloir rassembler toutes les bonnes volontés pour avancer sur ce vaste sujet. Il faudra en particulier faire travailler ensemble deux mondes et faire évoluer leurs modes de collaboration : le monde de la mer et celui de l'énergie. Les activités de décarbonation du port de Sète-Frontignan, récompensées par le Prix TEM, sont un exemple réussi de cette convergence.

Le prix TEM, prix de la Transition Energétique Maritime, est un modeste moyen pour découvrir et reconnaître des initiatives, des travaux, qui enjambent la frontière et construisent des ponts entre le monde de l'énergie et celui de la mer.