

N° 2069

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 novembre 2009

RAPPORT D'INFORMATION

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

sur les priorités stratégiques à financer dans le cadre
du grand emprunt national

PAR MM. CHRISTIAN JACOB,
PHILIPPE DURON et ALAIN GEST

Députés.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DANS LES PORTS TRANSFORMERAIT UNE FAIBLESSE FRANÇAISE TRADITIONNELLE EN UN ATOUT DÉCISIF	11
A.— LES PORTS FRANÇAIS RESTENT DÉSARMÉS FACE À L'ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DU TRANSPORT DES CONTENEURS.....	11
1. La forte croissance du trafic mondial exige d'importants investissements ...	11
a) <i>Le volume du trafic des conteneurs et la taille des porte-conteneurs ont connu une croissance sans précédent</i>	11
b) <i>Les infrastructures portuaires françaises doivent s'adapter sans plus attendre aux nouvelles dimensions du trafic de conteneurs</i>	13
2. Des ports français très en retard, qui se lancent néanmoins dans la course à la modernisation	15
a) <i>Un constat récurrent : la part de marché des ports français n'est pas du tout à la hauteur de la façade maritime du pays</i>	15
b) <i>L'effort d'accroissement des capacités des terminaux est incontestable mais il reste insuffisant pour atténuer la domination des ports nord-européens</i>	18
c) <i>Un diagnostic partagé : la faiblesse de l'hinterland portuaire français</i>	20
B.— MODERNISER LES PORTS ET DÉVELOPPER LEUR HINTERLAND PERMETTRA DE MIEUX RÉPONDRE AUX EXIGENCES DU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT » ET D'ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ DE NOTRE ÉCONOMIE	21
1. Sans report modal, les objectifs du Grenelle de l'environnement ne seront pas atteints	21
a) <i>La France est encore très loin d'atteindre des objectifs qu'elle s'est fixés</i>	21
b) <i>Les modes de transport combiné réalisent des performances environnementales nettement supérieures</i>	23
2. L'organisation actuelle de notre système de transport de marchandises à la sortie des ports doit être totalement revue.....	25
a) <i>La mauvaise organisation actuelle du transport combiné à la sortie des ports augmente considérablement le coût d'acheminement des marchandises</i>	25

<i>b) Le recours massif au transport combiné résorberait une part importante des phénomènes de congestion des réseaux de transport français.....</i>	25
II.— LE GRAND EMPRUNT NATIONAL DOIT FINANCER L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DU TRANSPORT DES CONTENEURS	27
A.— IL EST URGENT D'ATTEINDRE LA PLEINE EXPLOITATION DES TERMINAUX À CONTENEURS ET DÉVELOPPER LA LOGISTIQUE PORTUAIRE	27
1. Mettre en service l'ensemble des postes à quai de Port 2000	28
2. Achever Fos 2XL et accélérer le lancement de Fos 3-4 XL.....	30
B.— ORGANISER LA MASSIFICATION DES TRANSPORTS À LA SORTIE DES PORTS	33
1. Corriger l'inadaptation du port du Havre aux modes de transport massifiés.....	33
2. Désenclaver le port de Marseille-Fos.....	37
C.— ÉLARGIR L'HINTERLAND PORTUAIRE DES PORTS FRANÇAIS	41
1. Faire du port du Havre le port du Grand Paris	41
2. Faire du port de Marseille la porte sud de l'Europe	44
D.— COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS FINANCIÈRES SUR LES PORTS DU HAVRE ET DE MARSEILLE	46
1. Le Grand Port Maritime du Havre.....	46
<i>a) Le plan de financement prévu par le projet stratégique du GMPH.....</i>	<i>46</i>
<i>b) Le Contrat de Projets État Région Haute Normandie.....</i>	<i>46</i>
2. Le Grand Port Maritime de Marseille.....	47
<i>a) Le plan de financement prévu par le Projet stratégique du GPMM.....</i>	<i>47</i>
<i>b) Le Contrat de Projets État Région PACA.....</i>	<i>48</i>
EXAMEN EN COMMISSION	51
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	59

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 22 juin 2009, à l'occasion de son premier discours devant le Congrès réuni à Versailles, le Président de la République faisait part de son intention de lancer un grand emprunt national en vue de favoriser la relance économique par un effort massif d'investissement dans des programmes d'avenir. Parallèlement à la nomination à la tête d'une commission chargée de réfléchir aux priorités stratégiques à financer dans ce cadre des anciens premiers ministres MM. Michel Rocard et Alain Juppé, le Premier Ministre a proposé aux commissions parlementaires de recenser, pour chacune dans son champ de compétence, les programmes éligibles les plus pertinents.

L'emprunt devant être lancé au début de l'année 2010, pour un montant qui, selon les dernières annonces, pourrait être compris entre 20 et 30 milliards d'euros⁽¹⁾, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a constitué en son sein une mission d'information sur les projets pouvant être financés par l'emprunt, qui a débuté ses travaux courant septembre et doit les achever avant la fin de l'année.

Assez vite - et cette « intuition » a été confortée au cours des auditions, il a semblé pertinent d'approfondir la réflexion sur les plateformes portuaires multimodales, dont le développement et l'amélioration constituent à l'évidence une priorité d'aménagement durable des infrastructures de transport d'intérêt national, européen et mondial.

Selon ses promoteurs et comme l'ont confirmé les premières communications sur les travaux de la commission Rocard-Juppé, les projets éligibles au grand emprunt national doivent présenter plusieurs caractéristiques.

(1) Plusieurs chiffres ont circulé, de 10 à 100 milliards, en une tranche annuelle ou en plusieurs, pour un emprunt réservé aux marchés ou ouvert aux particuliers... Auditionnés par l'Assemblée nationale fin octobre, MM. Rocard et Juppé ont affirmé que le chiffre de 100 milliards qui avait circulé dans la presse était sans fondement et que l'emprunt devrait plus vraisemblablement atteindre « un peu plus de 30 milliards ». Le Gouvernement devrait faire part de sa proposition finale courant novembre et la soumettre ensuite au Parlement, vraisemblablement dans le cadre d'une loi de finances rectificative. Au préalable, un débat sur le grand emprunt devrait être organisé dans chacune des Assemblées parlementaires.

Il doit s'agir :

- de programmes d'investissements exceptionnels de court, moyen ou long termes à même de susciter un surcroît de croissance ;
- de programmes respectueux des exigences de développement durable posées notamment dans le « Grenelle de l'environnement » ;
- de programmes non financés par ailleurs, l'objectif étant moins, à la différence du plan de relance de décembre 2008, de profiter de cette aubaine pour « boucler » la réalisation de projets en cours que d'explorer de nouvelles voies.

Au regard de ces trois critères, la fluidification des nœuds logistiques d'intérêt majeur que représentent les grands ports nationaux apparaît à vos Rapporteurs comme une ambition éminemment éligible au processus de grand emprunt.

S'agissant du critère « vecteur de croissance », le présent rapport s'attachera principalement à décrire tout le bénéfice économique que la France retirerait d'une accélération du programme de mise à niveau de ses ports. Il existe du reste une très abondante littérature à ce sujet, lequel a fait l'objet d'une multitude d'études et de rapports bien documentés ⁽¹⁾.

Pour différentes que soient les modalités proposées pour y parvenir, les conclusions de ces travaux convergent inmanquablement sur une limite et un objectif. La limite, c'est l'insuffisante valorisation par la France de son atout maritime ; l'objectif, c'est d'y remédier avant que nos ports ne soient engloutis par leurs concurrents dans la compétition européenne et mondiale.

Le label « développement durable », qui est au cœur des préoccupations de notre commission, est également satisfait. Sans doute l'opinion publique n'a-t-elle pas encore pris toute la mesure de l'ambition que constitue l'horizon d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part du fret non acheminé par la route. Pourtant, l'efficacité de la lutte contre le changement climatique *via* la réduction des émissions de gaz à effet de serre en dépend. Tous les investissements participant de cette perspective sont donc éligibles de droit au grand emprunt. Or comment mieux combattre la « préférence française pour la route » qu'en élargissant notre porte d'entrée maritime ?

Le troisième critère, relatif à la dévolution prioritaire du produit du grand emprunt au financement de projets non envisagés par ailleurs, a davantage embarrassé vos Rapporteurs.

(1) *Rapport Smaghe en 2002, étude sur la compétitivité des ports français réalisée par Yves Cousquer en 2003, rapport de la Cour des Comptes en 1999 et 2006, rapport conjoint de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées en 2007 et, très récemment, rapport de la Commission Attali sur la libération de la croissance, en 2008.*

Dès les premières auditions, il est en effet apparu qu'existaient « en stock » une multitude de projets d'aménagements portuaires, situés à des degrés d'ambition et d'avancement extrêmement divers. Le calendrier très contraint de la mission a donc constitué un obstacle, dans la mesure où il a parfois semblé difficile de démêler l'essentiel et l'accessoire, l'urgent et le reportable, le projet déjà quasiment « bouclé » et la « page blanche »...

C'est notamment pour surmonter cette difficulté que vos Rapporteurs ont choisi de concentrer leurs propositions sur deux sites : les ports du Havre et de Marseille.

Marseille et Le Havre, nos deux ports principaux, sont particulièrement bien placés, l'un en première place sur le *range* nord européen, à l'embouchure de la Seine, l'autre au cœur de l'arc méditerranéen, irrigué par le Rhône, vecteur majeur de pénétration dans le territoire. Pourtant, tous deux ne disposent que de faibles capacités d'accueil et ils n'ont pas été conçus pour assurer le transit de volumes massifs de marchandises.

Si l'on décline les trois piliers du développement durable - écologique, économique et social, les conséquences néfastes d'une conception aussi dépassée de l'aménagement logistique sont évidentes. D'abord, l'organisation actuelle des flux de marchandises constitue une aberration écologique. La plus grande part des marchandises provenant ou à destination de l'Île-de-France transite par les pays du Benelux. Quant au trafic résiduel capté par les ports français, il est embarqué sur des norias de camions, à l'origine de l'émission de volumes gigantesques de gaz à effet de serre et de la congestion de presque tous nos axes routiers. Du point de vue économique, ce sont les ports étrangers qui tirent le plus grand profit de cette situation : le revenu français des activités portuaires et de transport est bien inférieur à ce qu'il devrait être. Ce système est d'autant plus préjudiciable que le coût du transport, capté par les ports et les entreprises de transport et de logistique étrangers, se traduit tout à la fois par une hausse de la facture du consommateur et par une altération de la compétitivité des entreprises françaises. Enfin, le développement social des zones portuaires comme de l'ensemble des territoires pouvant leur être raccordés pourrait être sensiblement amélioré.

Ces différents éléments ont fini de convaincre vos Rapporteurs de l'éligibilité au grand emprunt des investissements dans le transport multimodal. L'objectif est de définir un nouveau modèle de développement en engageant des dépenses pour l'avenir. À certains égards, cela peut même apparaître comme aussi essentiel pour l'avenir du pays que le soutien à la recherche et au développement. Innover, c'est aussi adopter des recettes éprouvées, plébiscitées ailleurs et trop longtemps dédaignées chez nous.

Auditionnés à l'Assemblée nationale à la fin du mois d'octobre, MM. Juppé et Rocard ont brossé le portrait d'une France « *pleine d'idées, mais incapable de traduire celles-ci en brevets puis en produits industriels* » et estimé qu'il « *serait*

dommage de ne pas s'inspirer des bonnes idées de nos voisins, dont le mérite est aussi de nous fournir un modèle de référence ». Dans cette perspective, pourquoi ce qui marche à Rotterdam échouerait-il à Fos-sur-Mer ?

Pour l'ensemble de ces raisons, vos Rapporteurs estiment que si, au final, les projets décrits dans ce rapport ne bénéficiaient pas d'un financement « grand emprunt », il revient malgré tout à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de faire en sorte que la réflexion sur ces questions se poursuive bien au-delà. Ils proposent par conséquent que se crée en son sein un comité de suivi des questions portuaires ou, à défaut, que le comité de suivi sur les questions ferroviaires déjà constitué se saisisse largement de ce sujet d'intérêt prioritaire.

L'AFITF : une situation financière préoccupante qui pourrait compromettre la réalisation des objectifs du Grenelle en matière de transport durable

Alors que les orientations issues du Grenelle de l'environnement bénéficient d'un large consensus, il convient de se donner les moyens de répondre financièrement aux engagements tendant à développer prioritairement les modes de transport alternatif à la route. Pour la période 2010-2020, les engagements du Grenelle de l'environnement correspondent à un montant de 97 milliards d'euros. Quant au besoin de financement total des infrastructures de transport à l'horizon 2030, il est évalué à 163 milliards d'euros.

En matière de financement des infrastructures de transport, l'État dispose d'un bras armé, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Privée en 2006 de sa ressource principale, les dividendes des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, à la suite de leur privatisation, l'AFITF demeurait principalement financée par une dotation de 4 milliards d'euros provenant des recettes de la privatisation de ces sociétés. De l'avis de la Cour des comptes (L'AFITF : une agence de financement aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile, 4 février 2009), « compte tenu de l'épuisement de cette dernière dotation, les ressources pérennes de l'AFITF ne lui permettaient plus d'assurer la poursuite des actions déjà engagées, ni de lancer de nouvelles opérations prévues, en particulier, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui réclameraient un financement d'un montant annuel minimum de 2 à 2,5 milliards d'euros ». Les recettes cumulées de l'AFITF sont en effet évaluées à 11 milliards d'euros au 31 décembre 2012, alors que les dépenses s'élèveraient à 21,5 milliards d'euros. Dans ce cadre financier, les ressources propres de l'établissement ne couvriraient donc que la moitié des dépenses annoncées sur la période qui s'achève en 2012, alors qu'entre 2005 et 2008, ses recettes avaient couvert ses dépenses, à hauteur d'environ 7 milliards d'euros.

A l'issue de l'élaboration du budget pluriannuel 2009-2011, de la prise en charge du Grenelle de l'environnement et de divers arbitrages, le ministère chargé du budget a présenté un nouveau tableau, équilibré en dépenses et en recettes, d'un montant total réduit à 16,9 milliards d'euros pour la période 2005-2012. Cet équilibre est conditionné par une réduction des dépenses de l'ordre de 5 milliards d'euros et par le versement d'une subvention du budget général de 1,1 milliard en 2010. La taxe poids lourds, censée compenser sur le long terme l'épuisement des recettes tirées de la privatisation des autoroutes, ne devrait pas atteindre son rendement « de croisière », soit 800 millions d'euros annuels, avant 2012.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire relève la situation extrêmement préoccupante dans laquelle se trouve le financement des infrastructures de transport en France. Il serait illusoire d'envisager une croissance durable par l'innovation technologique sans s'assurer de la mise en œuvre au préalable d'un réseau de transports de qualité.

I.— DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DANS LES PORTS TRANSFORMERAIT UNE FAIBLESSE FRANÇAISE TRADITIONNELLE EN UN ATOUT DÉCISIF

A.— LES PORTS FRANÇAIS RESTENT DÉSARMÉS FACE À L'ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DU TRANSPORT DES CONTENEURS

1. La forte croissance du trafic mondial exige d'importants investissements

a) Le volume du trafic des conteneurs et la taille des porte-conteneurs ont connu une croissance sans précédent

Le trafic de conteneurs est passé de 200 millions de tonnes en 1985 à près de 1 200 millions de tonnes en 2006. La capacité des lignes maritimes sur les principales routes commerciales s'est adaptée à cette demande. Alors que la part en tonnage du trafic maritime conteneurisé n'était que de 8 % du trafic maritime total en 1996, cette part en représentait plus de 16 % en 2006. De plus, les perspectives de trafic établies par les principaux consultants spécialisés tablent sur une poursuite de la croissance du trafic des conteneurs, à un rythme il est vrai plus modéré :

PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ PORTUAIRE À MOYEN TERME DANS LE DOMAINE DES CONTENEURS

En millions d'EVP ⁽¹⁾	2007	2010	2013
Monde	496,6	637,9	824,3
Monde : taux de croissance		+8,7%/an	+8,9%/an
Nord Ouest Europe	55,9	67,5	81,2
Nord Ouest Europe : taux de croissance		+6,5%/an	+6,4%/an

Source : Drewry Shipping Consultants Ltd 2008

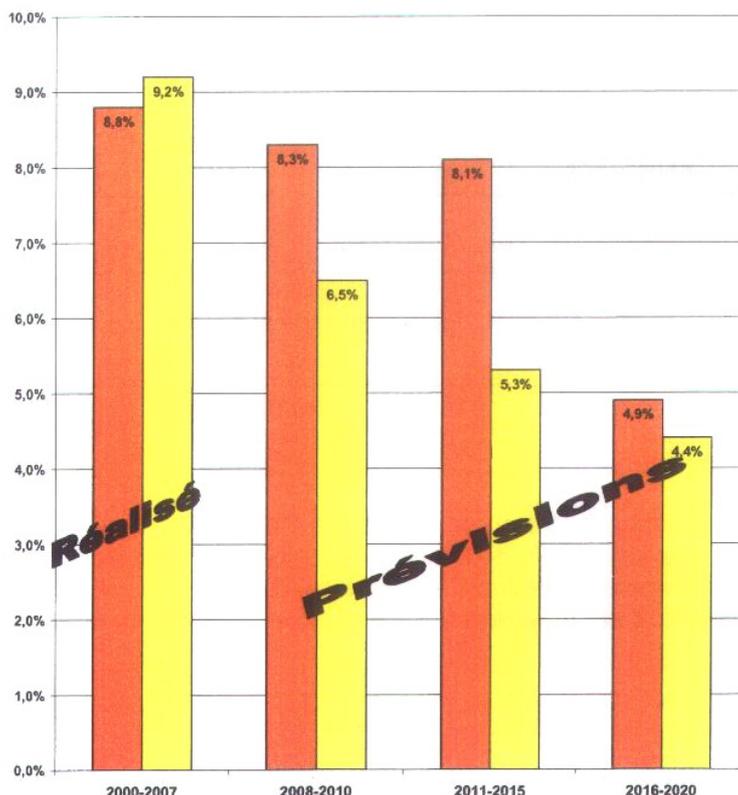
Depuis l'élaboration de ces prévisions, la crise de l'activité économique a limité la croissance du trafic des six principaux ports continentaux du *range* nord européen à 2,4 %, chiffre très inférieur aux taux de croissance annuels supérieurs à 10 % depuis 2003. Conserver des taux de croissance positifs est une preuve du dynamisme du trafic des conteneurs, le secteur du transport étant généralement très touché par les ralentissements de l'activité. De plus, la diversité croissante des

(1) EVP : « Equivalent Vingt Pieds », unité de mesure des conteneurs.

produits transportés en conteneurs, de même que celle des origines et destinations concernées, réduisent les risques face à chacune des incertitudes.

Toutefois, si la tendance confirmée est bien la croissance, et ce malgré la crise actuelle, les prévisionnistes envisageaient dès avant la crise d'octobre 2008 une baisse du taux de croissance pour l'Europe du Nord :

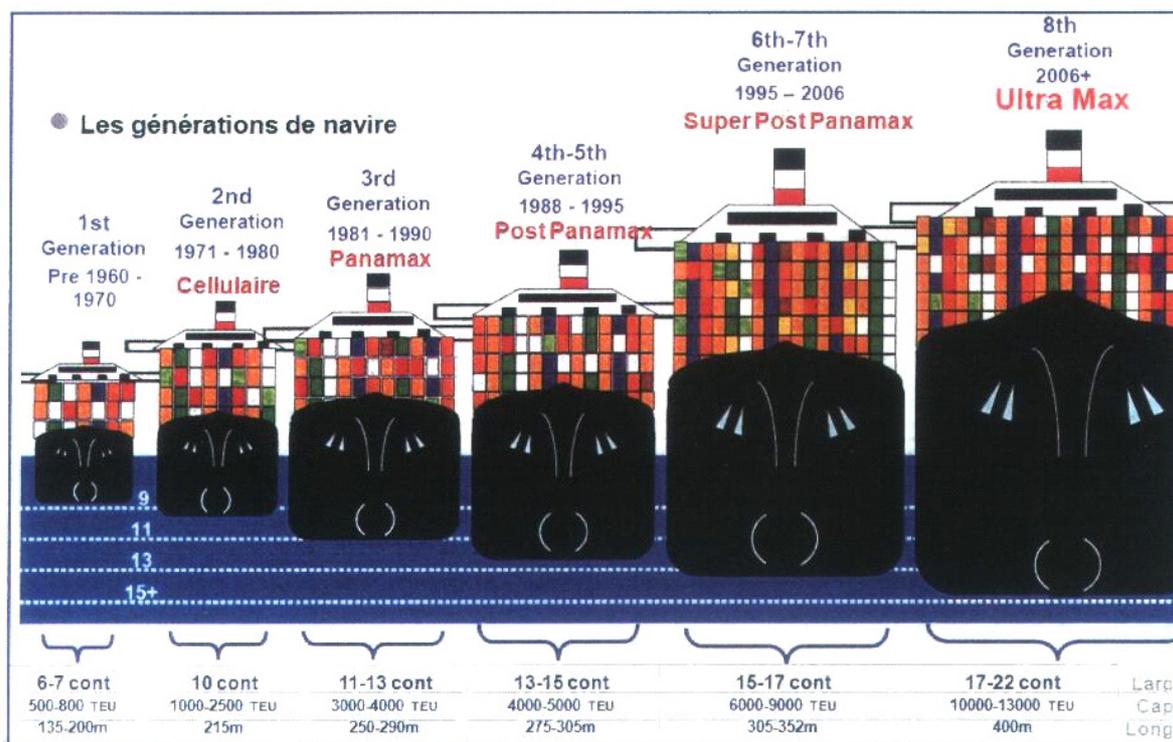
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DES TRAFICS CONTENEURISÉS



Source : Projet stratégique du Grand Port Maritime du Havre (GPMH)

Parallèlement à la croissance sans précédents du trafic, une course à la massification et à la taille critique a généré d'importantes économies d'échelle. Lors de la dernière décennie, la part des porte-conteneurs de plus de 4 000 EVP est passée de 35 % en 1995 à 55 % en 2001 et atteindra près de 75 % de la flotte en 2009. Le seuil des 10 000 EVP a été largement dépassé avec la construction de l'Emma Maersk en 2006, l'un des plus grands navires à ce jour, permettant de transporter plus de 12 000 EVP. À l'été 2007, plus de 100 navires d'au moins 10 000 EVP ont été commandés, marquant l'avènement de cette catégorie.

ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ UNITAIRE DES PORTE-CONTENEURS ENTRE 1960 ET 2008



Source : Projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)

b) Les infrastructures portuaires françaises doivent s'adapter sans plus attendre aux nouvelles dimensions du trafic de conteneurs

De la faculté d'adaptation des ports aux nouvelles données du trafic des conteneurs répondent leur compétitivité future et leur part de marché future :

- Une présélection des ports s'opère entre ceux qui peuvent accueillir les grands services Est-Ouest et capteront l'ensemble du trafic futur des conteneurs, et ceux dont la capacité d'accueil reste limité. Face à des navires de plus en plus grands, qui effectuent de moins en moins d'escales, le nombre de conteneurs à traiter est devenu très élevé, avec plusieurs milliers de mouvements de chargement et de déchargement. Les ports, en lien avec les manutentionnaires, doivent mettre en œuvre les interfaces qui peuvent faire transiter ces volumes dans un délai très court, afin d'éviter la saturation du terminal. Les ports modernes se dotent de terminaux, mais aussi de liaisons avec leur hinterland, capables d'absorber des volumes très importants de marchandises.

De plus, la croissance de la taille des navires et l'organisation des escales limitent le nombre de ports touchés systématiquement, ce qui

entraîne le fort développement du *feederling*⁽¹⁾. La capacité d'un port à attirer les trafics de transbordement apparaît comme une condition de la fixation et du développement des grandes lignes conteneurisées. Un armement établissant son *hub* dans un port induit des effets positifs pour la place portuaire, à la fois par le volume de conteneurs transbordés mais aussi par le fait que l'armement y concentre les conteneurs en provenance ou à destination de l'hinterland afin de bénéficier de la massification des escales. La qualité des interfaces avec les modes terrestres et la performance de desserte des territoires sont devenues pour les ports des questions cruciales : les ports doivent être en mesure de garantir un acheminement terrestre à moindre coût dans les meilleures conditions de capacité, de fréquence, de rapidité et de fiabilité.

- Un processus de fusions acquisitions a réduit le nombre d'armements de conteneurs, la part des dix premiers armements passant de 48 % en 2000 à plus de 63 % en 2008. Cinq types d'armements peuvent être distingués :
 - les armements globaux de plus de 200 navires, présents sur les trois routes est-ouest ainsi que sur les routes nord-sud, possèdent des terminaux dédiés ;
 - les armements en alliance utilisent des terminaux *multi-users* et investissent aussi ensemble dans des terminaux dédiés ;
 - les armements indépendants coopèrent ponctuellement grâce à des accords de capacité et concentrent leur activité sur les nœuds stratégiques de leur desserte ;
 - les armements régionaux couvrent une zone géographique restreinte ;
 - les armements *feeders* ne commercialisent pas du transport auprès des chargeurs mais des espaces à bord de leurs navires de TMCD (Transport Maritime de Courte Distance). Ils constituent pour les armements majeurs une offre de transport de pré et post acheminement.

Les ports, pour rester compétitifs, doivent répondre aux attentes de tous les armements et développer les terminaux adaptés.

- Enfin, la logistique terrestre peut s'avérer prépondérante dans la chaîne de transport continentale. Elle fixe les trafics en confortant les ports bien

(1) Les trafics de *feederling* permettent, au niveau d'un port dit "hub", d'acheminer les marchandises conteneurisées récupérées auprès d'un navire "mère" vers des ports secondaires ou, à l'inverse, d'alimenter en conteneurs ces mêmes navires "mères" qui ne peuvent pas se rendre dans des ports secondaires.

organisés dans leur vocation d'escale et participe à la structuration de l'hinterland.

Depuis longtemps, les ports mondiaux cherchent à attirer le trafic mondial des conteneurs. Dans cette compétition, les ports français ont plusieurs longueurs de retard.

2. Des ports français très en retard, qui se lancent néanmoins dans la course à la modernisation

a) Un constat récurrent : la part de marché des ports français n'est pas du tout à la hauteur de la façade maritime du pays

Le déclin des ports français est un phénomène connu et identifié dans plusieurs rapports successifs : rapport Smagghe en 2002, étude sur la compétitivité des ports français réalisée par Yves Cousquer en 2003, rapport de la Cour des Comptes en 1999 et 2006, rapport conjoint de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées en 2007 et, très récemment, rapport de la Commission Attali sur la libération de la croissance, en 2008. Une brève analyse de la performance des ports français montre que ce constat est plus que jamais d'actualité.

La part de marché des ports maritimes français en Europe pour le trafic des conteneurs est passée de 9,0 % en 1997 à 7,5 % en 2007. Alors que le trafic de conteneurs a été multiplié par 2,4 depuis 1997 dans l'ensemble de la zone, il n'a été multiplié que de 2 en France.

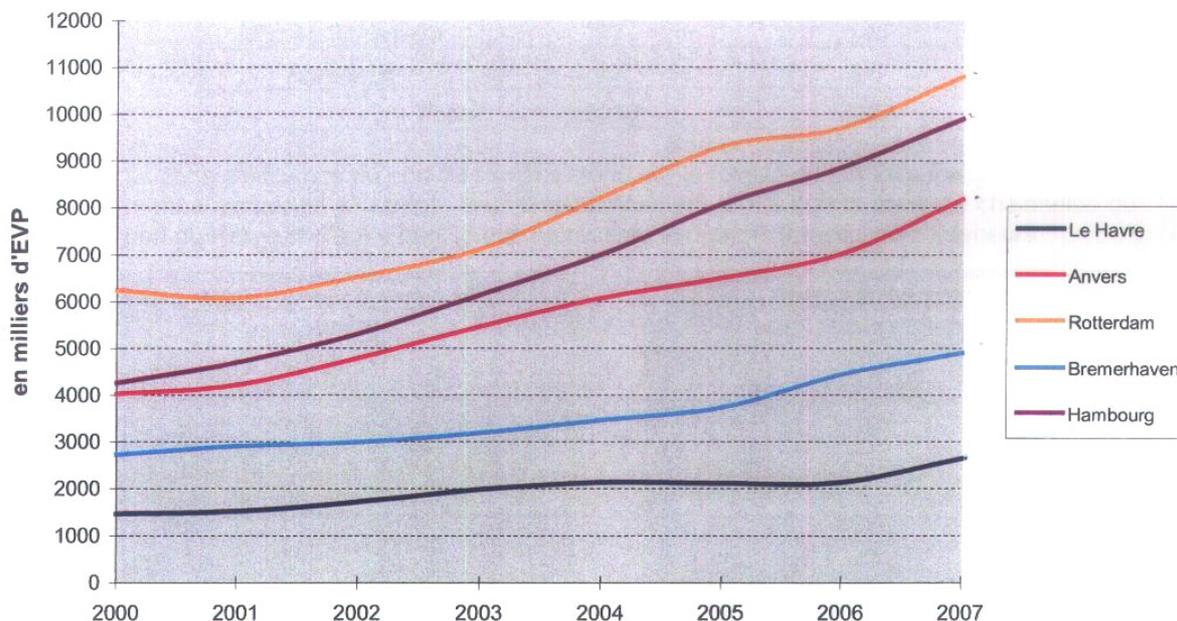
PLACE DES PORTS FRANÇAIS DANS LE TRAFIC DE CONTENEURS EUROPÉEN

En milliers d'EVP	1997	2007	Part de marché Europe
Rotterdam		10 790	19,3%
Anvers		8 176	14,6%
Zeerbrugge		1 653	3,0%
Total Nord Ouest Europe	23 000	55 900	
Le Havre	1 185	2 638	4,7%
Marseille	622	1 002	1,8%
Dunkerque	66	198	0,8%
Rouen	99	159	< 0,1%
Nantes St Nazaire	77	145	< 0,1%
Bordeaux	41	65	< 0,1%
Total France	2 090	4 207	7,5%

Source : Projet stratégique du Grand Port Maritime du Havre

Premier port français, Le Havre rivalise difficilement avec les géants belges et hollandais :

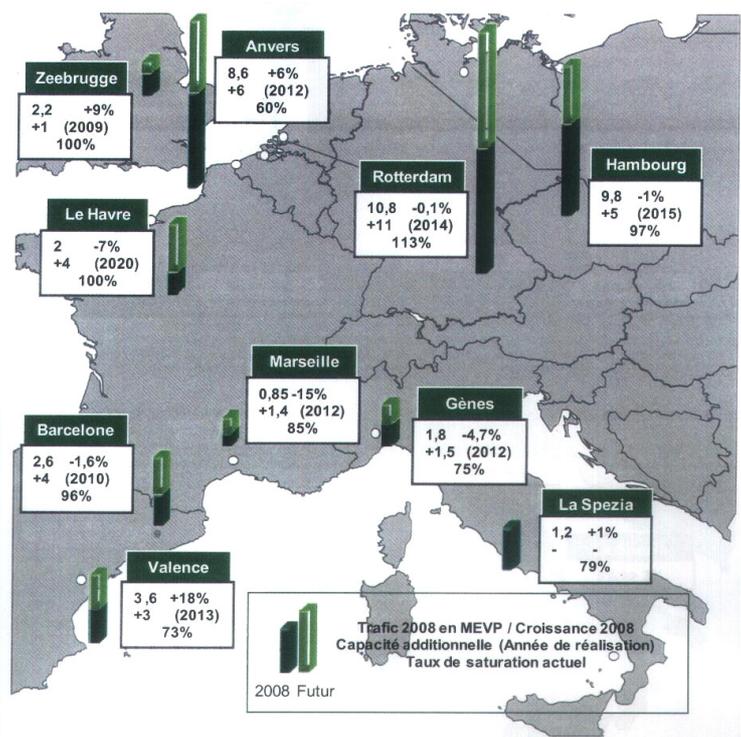
TRAFIC CONTENEURISÉ DES PRINCIPAUX PORTS DU RANGE NORD EUROPÉEN



Source : Projet stratégique du GPMH

Quant au port de Marseille, il est concurrencé sur la façade méditerranéenne par les ports de Barcelone, de Valence et de Gènes :

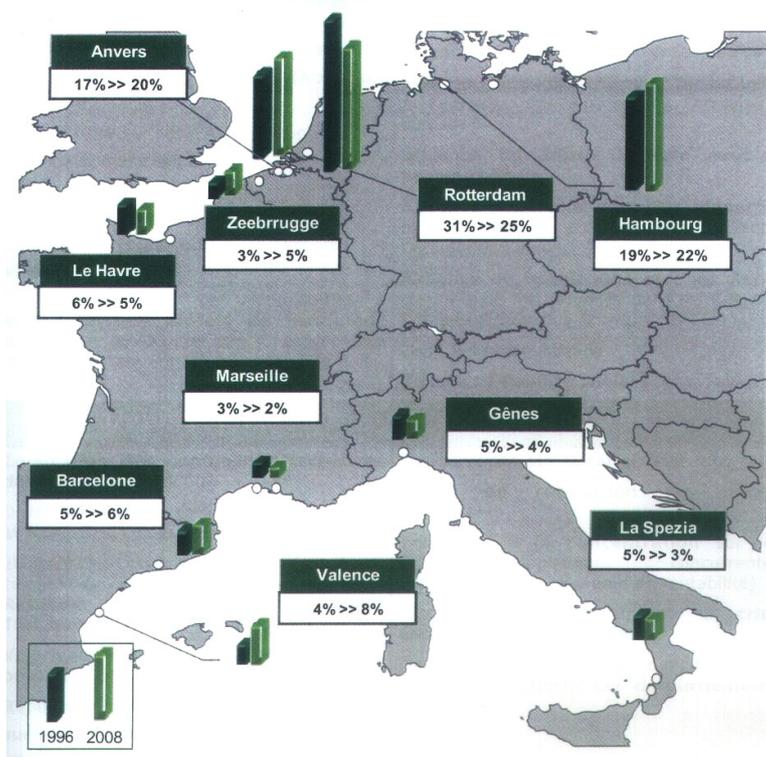
CAPACITÉ DES PRINCIPAUX CONCURRENTS DU PORT DE MARSEILLE



Source : Projet stratégique du GPMH

Sa part de marché a diminué entre 1996 et 2008 :

ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ CONTENEURS DES PRINCIPAUX CONCURRENTS DU PORT DE MARSEILLE



Source : Projet stratégique du GPM

Pourtant, les ports français bénéficient généralement de situations géographiques très favorables. Le port de Marseille est idéalement placé, à l'intersection du trafic Est-Ouest et du couloir rhodanien. L'accès du port du Havre est très aisé, ce qui permet l'accueil de navires dont les tirants d'eau dépassent les quinze mètres. Le port Ouest de Dunkerque est accessible à des navires pétroliers de 300 000 tonnes de port en lourd (tirant d'eau admissible de 20,50 m) et aux plus grands navires porte-conteneurs en service. Il dispose de 3 000 ha de réserves foncières, grâce à une politique ambitieuse d'acquisition.

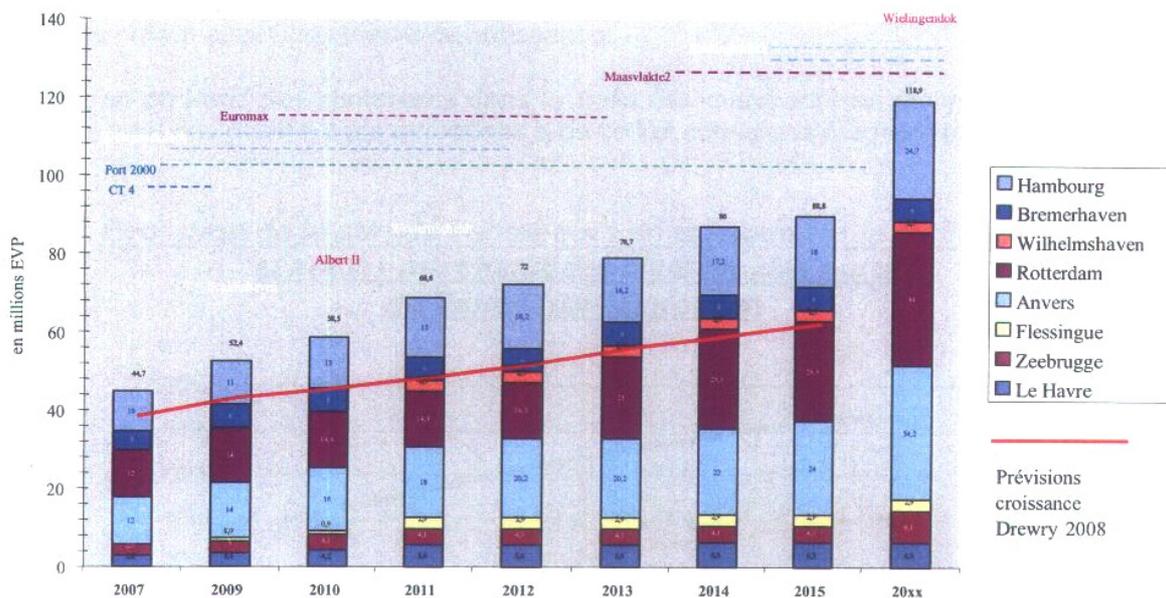
Deux facteurs viennent contrebalancer ces avantages géographiques et sont à l'origine de la mauvaise performance des ports français. D'une part, la capacité d'accueil des terminaux est très inférieure à celle des ports du *range* nord européen leaders en la matière. D'autre part, et c'est sans doute la raison principale, les ports français sont très mal connectés à leur hinterland.

b) L'effort d'accroissement des capacités des terminaux est incontestable mais il reste insuffisant pour atténuer la domination des ports nord-européens

Vis-à-vis des ports concurrents, les parts de marché des ports du Havre et de Marseille ont baissé au cours des dernières années. Cette régression s'explique par la conjonction de deux phénomènes.

Les ports concurrents ont augmenté leur capacité d'accueil grâce à la réalisation de projets d'envergure. Le port d'Anvers bénéficiera, à l'ouverture des terminaux Deurgandock et Saeftinghedock, en 2015, d'une capacité supplémentaire de 15 millions d'EVP. La capacité du port de Rotterdam sera successivement accrue de 3 millions d'EVP et 4,5 millions d'EVP avec l'ouverture des terminaux Euromax et Maasvlakte II. Sur la façade méditerranéenne, la capacité additionnelle des ports de Barcelone est estimée, respectivement, à 4 millions d'EVP en 2010 et 3 millions d'EVP en 2013, pour un trafic de 2,6 millions d'EVP et 3,6 millions d'EVP en 2008. Le secteur du conteneur est ultra concurrentiel, ce qui oblige les ports français à offrir des rapidement des capacités supplémentaires.

CAPACITÉ DES TERMINAUX À CONTENEURS DES PRINCIPAUX PORTS DU RANGE NORD EUROPÉEN



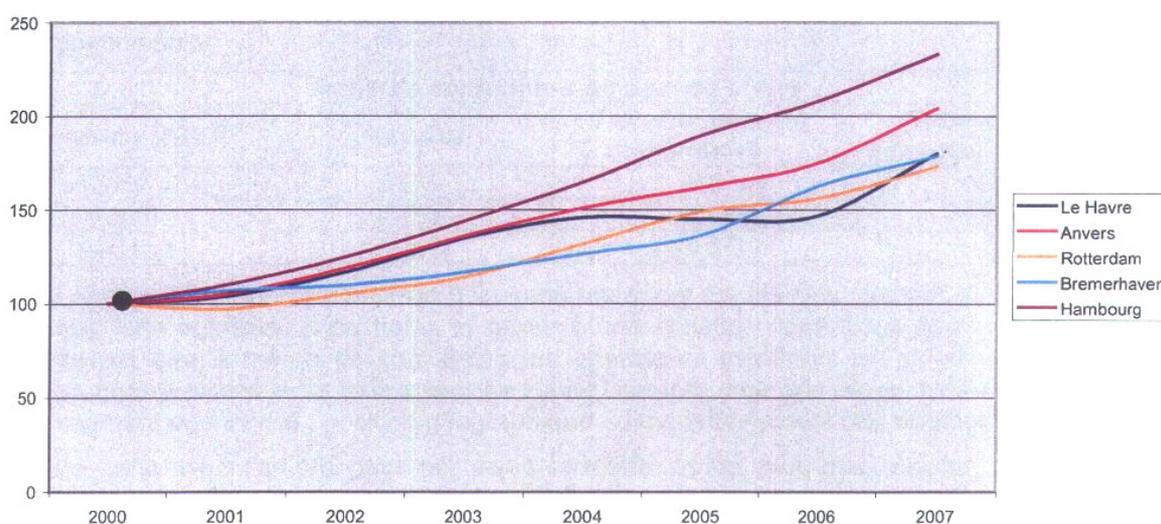
Source : Projet stratégique du GPMH

Parallèlement, le trafic de conteneurs de Marseille et Le Havre n'a que très peu évolué ces dernières années. La croissance du trafic du port de Marseille progresse, en tendance, de 6,5%/an entre 2000 et 2007. Ce chiffre masque toutefois une réalité importante : les années 2005 et 2008 ont été marquées par une

décroissance de l'activité, particulièrement marquée en 2008 (-15 %). La croissance moyenne sur la période 2000-2008 n'est en fait que de 2 % par an, résultat très inférieur à la moyenne européenne. À titre de comparaison, la croissance annuelle du trafic conteneurisé des six principaux ports du *range* nord européen a certes beaucoup diminué, mais elle est restée positive (+2,4 %) en 2008. Depuis 2003, elle était supérieure à 10 %, hormis 2006 (+8,6 %).

Le port du Havre connaît une croissance significative, mais là encore inférieure aux autres ports européens :

TRAFIC CONTENEURISÉ DES PRINCIPAUX PORTS DU RANGE NORD EUROPÉEN - BASE 100 EN 2000



Source : Projet stratégique du GPMH

Cette contre-performance s'explique notamment par la saturation des terminaux en 2005 et 2006.

TRAFIC CONTENEURISÉ DU PORT du HAVRE ENTRE 2000 et 2007

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/ 2000
Trafic (en M EVP)	1,464	1,523	1,720	1,984	2,131	2,118	2,137	2,638	2,450	6,6%
Croissance	6,3%	4,0%	12,9%	15,3%	7,4%	-0,6%	0,9%	23,4%	-5,2%	

Source : Projet stratégique du GPMH

La mise en service des premiers postes à quai de Port 2000 en 2006 a relancé le port du Havre : l'année 2007, première année de pleine exploitation du Terminal de France, sur Port 2000, a été la plus élevée du *range* nord européen avec 23,4 %, rattrapant ainsi les mauvais résultats des deux années précédentes. La croissance future des deux ports français leaders dépend donc grandement de la

croissance de leur capacité. La mise en service complète des terminaux Port 2000 au Havre, et Fos 2XL et Fos 3-4XL, est un élément essentiel de la stratégie de reconquête des parts de marché.

c) Un diagnostic partagé : la faiblesse de l'hinterland portuaire français

Les nombreux rapports sur la question portuaire mettent en évidence la mauvaise insertion des ports français dans les réseaux de desserte continentale, la faiblesse des liaisons des ports français avec leur « hinterland », c'est-à-dire leur arrière-pays. Or, s'agissant du trafic des conteneurs, l'attrait d'une escale dépend du pré et du post acheminement, soit du nombre de conteneurs qui peuvent être déchargés et acheminés vers le lieu de consommation, et, en sens inverse, du nombre de conteneurs qui peuvent arriver jusqu'au port en vue de leur chargement. L'insuffisant développement de l'hinterland portuaire handicape donc les ports français, incapables d'offrir aux armateurs la possibilité de transporter leurs marchandises sur de longues distances, et les prive de nombreux marchés.

La principale explication de cette faiblesse réside dans la quasi-inexistence des modes de transport massifié (*short sea shipping*⁽¹⁾, fluvial et ferroviaire) à la sortie des ports, royaume du tout routier :

**RÉPARTITION MODALE DES TRAFICS TERRESTRES DE CONTENEURS
(EN % DU NOMBRE DE CONTENEURS EVP- 2007)**

	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille
Fluvial	2 %	30 %	32 %	9 %	4,7 %
Ferroviaire	34 %	11 %	8 %	5 %	13,7 %
Routier	64 %	59 %	60 %	86 %	81,6 %

Sources : Projets stratégiques du GPMH et du GPMM

Les modes ferroviaires et fluviaux ne sont pas aujourd'hui suffisamment compétitifs par rapport à la route pour engendrer un basculement important des trafics. Depuis le « miracle automobile » des années 1960, le transport français est confronté à une quasi-perte de la culture fluviale. Ce n'est que depuis peu que les opérateurs de transport maritime envisagent de nouveau l'acheminement des marchandises par ce mode comme une alternative à la route. La réalisation de Port2000, au Havre, sans écluse pour relier le nouveau port à son fleuve, est à ce titre une marque flagrante d'archaïsme. Quant au fer, la pression des populations pour faire gagner une demi-heure de temps de parcours aux voyageurs entre deux villes a trop longtemps primé sur le développement du transport du fret. Le très récent engagement national pour le fret ferroviaire, que la SNCF présente comme

(1) Cabotage.

un revirement de stratégie assumé au profit du fret, montre que les priorités sont sans doute en train d'évoluer.

L'inadaptation des ports français au transport multimodal contraste avec la qualité du modèle adopté par les pays du Nord. Aux Pays-Bas, pour les colis lourds ou encombrants, le transport routier ne peut être envisagé que si l'opérateur apporte lui-même la preuve que le transport ne peut pas être effectué par fer ou voie d'eau...

Ce volontarisme produit des effets considérables : l'axe rhénan est demeuré un axe majeur du transport de marchandises. Son aménagement profite d'ailleurs aux départements français que le Rhin traverse : le transport fluvial y représente 32 % du trafic de marchandises, contre 18 % dans les départements traversés par la Seine et 3 % dans l'ensemble de la France. Le Rhin est navigable sans écluses et sans contrainte constante sur 570 kilomètres de Rotterdam à Iffezheim. L'interface entre transports fluvial et maritime s'effectue grâce à neuf terminaux fluviaux de Strasbourg à Bâle, permettant aux convois de descendre à Rotterdam en 48 heures et à Anvers en 60 heures. L'ensemble de ces caractéristiques explique que plus de 30 % du trafic de conteneurs transitant par les ports de Rotterdam et Anvers empruntent la voie fluviale.

Dans un contexte très concurrentiel et en pleine mutation, les ports français accusent un retard conséquent. Il apparaît à vos Rapporteurs que le rattrapage des deux ports français leaders, Marseille et Le Havre, et de leur hinterland constitue un objectif stratégique que se doit de soutenir la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

B.— MODERNISER LES PORTS ET DÉVELOPPER LEUR HINTERLAND PERMETTRA DE MIEUX RÉPONDRE AUX EXIGENCES DU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT » ET D'ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ DE NOTRE ÉCONOMIE

1. Sans report modal, les objectifs du Grenelle de l'environnement ne seront pas atteints

a) La France est encore très loin d'atteindre des objectifs qu'elle s'est fixés

Le Grenelle de l'environnement a permis de définir de nombreux objectifs et engagements partagés. Les actions retenues doivent engendrer une réduction de 20 %, d'ici à 2020, des émissions de gaz à effet de serre au plan communautaire. Dans ce processus déjà largement engagé, les transports, responsables de 34 % des

émissions de dioxyde de carbone de notre pays, doivent impérativement évoluer. Le législateur a clairement défini les objectifs que la France doit atteindre ⁽¹⁾ :

« Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006 ».

POIDS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

	Routier	dont poids lourds	Aérien	Maritime	Ferroviaire	Autres (dont fluvial)	Total
Émissions de CO ₂ (MteqCO ₂)	129	35	5	3	0,6	0,6	138
Part des émissions de CO ₂ (transports)	94 %	25 %	3 %	2%	0,40 %	0,40 %	100 %
Part des émissions (total France)	32 %	8,50 %	1 %	0,70 %	0,10 %	0,10 %	34,10 %

Source : MEEDAT – Chiffres du transport 2009

Le seul transport routier de marchandises représente 8,5 % des émissions totales de dioxyde de carbone en France, contre 0,1 % pour le fret ferroviaire et fluvial.

Il n'est pas possible d'organiser un report du trafic de marchandises systématique : une part du trafic routier est « incompressible ». La part de la route dans le transport de marchandises est majoritaire en Union européenne (44 %), contre 39 % pour le trafic maritime, 10 % pour le ferroviaire et 3 % pour le fluvial. De plus, la part des modes propres diminue.

(1) Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

PART ET CROISSANCE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'UNION EUROPÉENNE À 27



Source : Eurostat – Transport in the EU-27

Toutefois, la France est bien loin d’être le meilleur élève en termes de transport multimodal : le fret routier représente 86 % du fret total. Cette part a fortement augmenté depuis 1984, date à laquelle seulement 58 % du transport de marchandises était assuré par le camion. Il est urgent d’inverser cette tendance qui réduit à néant les efforts effectués par ailleurs pour améliorer le bilan écologique du pays.

b) Les modes de transport combiné réalisent des performances environnementales nettement supérieures

La mise en œuvre effective d’un report modal, même limité, est susceptible d’entraîner des bénéfices écologiques rapides. Comme le montre le tableau suivant, la performance énergétique de la route est très inférieure à celle des autres transports.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES TERRESTRES

	Routier	Ferroviaire	Autres (dont fluvial)
Nombre de t.km transportées	323	43	7,5
Efficacité énergétique	11 %	1,4 %	8 %

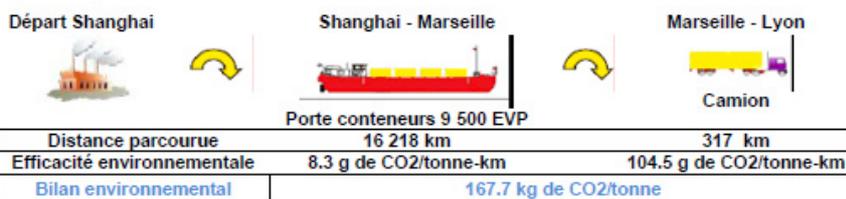
Source : MEEDAT – Chiffres du transport 2009

L’efficacité énergétique est définie comme le ratio des émissions de CO₂ (mesuré en Mteq CO₂) sur le volume transporté (mesuré en t.km).

Ne serait-ce que sur de courtes distances, l’utilisation des transports combinés diminue sensiblement les émissions de dioxyde de carbone.

IMPORTATION DE PRODUITS MANUFACTURÉS EN CONTENEURS

CAS 1 :



CAS 2 :

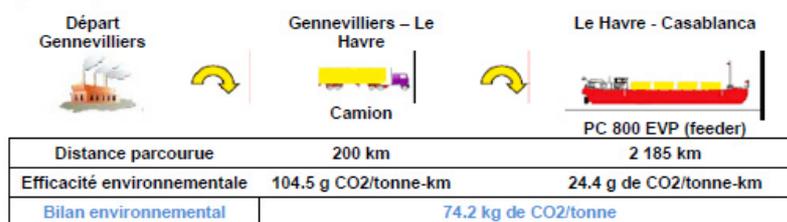


Source : Efficacité énergétique du transport maritime, janvier 2009, MEEDAT et ADEME

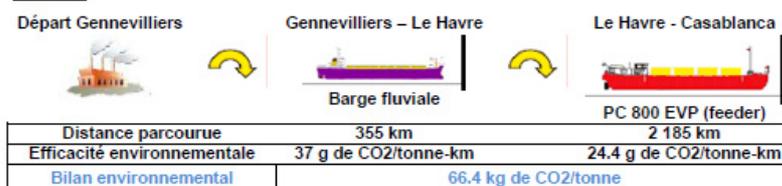
Portant sur moins de 2 % du trajet total, l'utilisation de la voie d'eau permet de réduire les émissions de CO₂ par tonne de 15 % sur l'ensemble du trajet.

TRANSPORT DE CONTENEURS DE/VERS L'EUROPE DU NORD/DU SUD

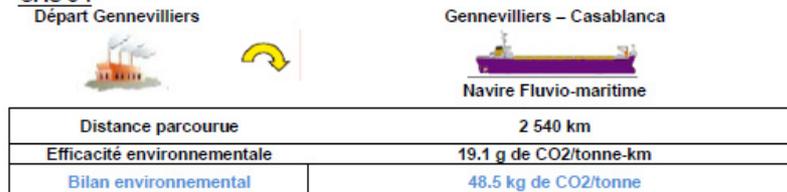
CAS 1 :



CAS 2 :



CAS 3 :



Source : Efficacité énergétique du transport maritime, janvier 2009, MEEDAT et ADEME

L'accélération du report modal générera donc d'importants gains écologiques. La domination actuelle du mode routier est telle que le gain écologique marginal de l'augmentation de la part des autres modes sera très important.

2. L'organisation actuelle de notre système de transport de marchandises à la sortie des ports doit être totalement revue

a) La mauvaise organisation actuelle du transport combiné à la sortie des ports augmente considérablement le coût d'acheminement des marchandises

Dans le prix *door to door* de l'acheminement d'un conteneur, l'élément déterminant est le pré/post acheminement en Europe, dès lors que les armateurs pratiquent le même taux de fret dans l'ensemble du *range* nord européen. Dans l'optique des chargeurs, ce sont des chaînes globales de transport qui sont en concurrence, et non plus des ports, d'où la nécessité d'optimiser la desserte de l'hinterland portuaire. Or, la situation actuelle est loin d'être à l'avantage des ports français.

Le port du Havre est l'un des ports les plus en difficulté au niveau de l'interface portuaire, et celui pour lequel la réorganisation de celle-ci présente le plus d'enjeux. Le transport d'un conteneur entre Le Havre et Gennevilliers coûte aujourd'hui 350 euros, répartis pour moitié entre transport fluvial et traitement de la marchandise aux deux extrémités du trajet. D'importants gains de productivité peuvent être effectués dans la réorganisation du traitement de la marchandise dans les ports, notamment au Havre, le port de Gennevilliers étant assez performant. Ainsi, le transport d'un conteneur entre l'arrière quai de Port 2000 et le quai fluvial, soit un trajet de 3,5 km, revient à 54 euros. La mobilisation d'une organisation très lourde, en lieu et place d'une conception adaptée de l'interface portuaire, accroît de façon importante le coût total du transport de marchandise. Ce surcoût se répercute sur le consommateur, pour les produits importés, et diminue la compétitivité des entreprises exportatrices françaises. Le transbordement entre Port 2000 et la voie fluviale est actuellement très mal traité. Seuls des investissements importants, à travers la création d'une plateforme multimodale, seraient à même de corriger un système aujourd'hui inefficace.

Ce phénomène explique pourquoi la plupart des marchandises en provenance ou à destination de la région parisienne transitent par des ports non français, handicapés par une offre de transport massifié peu compétitive et par la résilience de la stratégie du tout camion.

b) Le recours massif au transport combiné résorberait une part importante des phénomènes de congestion des réseaux de transport français

Réduire la congestion des routes constitue un enjeu majeur pour l'économie et l'environnement. La Commission européenne a en effet chiffré le coût de cette congestion à 1 % du PIB de l'Union à 27 ⁽¹⁾.

(1) Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent : mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper, 2001, 2006.

Le report modal est susceptible de traiter efficacement ce problème. Pour la traversée des agglomérations, par exemple, le combiné fleuve-fer offrirait un large panel de solutions. Une première ligne de transport combiné de conteneurs entre Le Havre et Chalindrey a été mise en service en 2007, avec rupture de charge à Genevilliers, c'est-à-dire dans la proche couronne de Paris, là où les sillons ferroviaires sont rares et chers. Le chargement des marchandises sur la Seine permet de traverser toute l'agglomération parisienne, avant d'emprunter de nouveau les lignes ferroviaires le plus à l'est possible de Paris, à l'écart des lignes de banlieue et des nœuds ferroviaires saturés. En ce qui concerne l'axe rhodanien, lui aussi saturé, le débat public « VRAL ⁽¹⁾ » sur le transport de marchandises a montré qu'un report modal important était, sinon probable, du moins nécessaire.

Afin de mettre en œuvre un report modal efficace, il convient de répondre aux problèmes essentiels du transport combiné : la qualité des équipements de transbordement et le coût de la rupture de charge. Les zones multimodales doivent être suffisamment importantes pour amortir le coût d'équipements de transbordement dimensionnés de façon adéquate.

(1) Vallée du Rhône et Arc languedocien.

II.— LE GRAND EMPRUNT NATIONAL DOIT FINANCER L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DU TRANSPORT DES CONTENEURS

A.— IL EST URGENT D'ATTEINDRE LA PLEINE EXPLOITATION DES TERMINAUX À CONTENEURS ET DÉVELOPPER LA LOGISTIQUE PORTUAIRE

Aujourd'hui, 70 % des trafics Asie-Europe traversent la Méditerranée sans s'y arrêter, à destination des ports du Nord de l'Europe. De ce fait, les volumes manutentionnés y sont de plus en plus importants. Ce processus n'est pas tenable à long terme et l'on assiste à une congestion croissante des ports du *range* nord européen :

CONGESTION DES PRINCIPAUX PORTS DU RANGE NORD EUROPÉEN

	Taux d'utilisation 2008	Taux d'utilisation 2012
Hambourg	96 %	118 %
Bremerhaven	85 %	110 %
Rotterdam	90 %	100 %
Anvers	79 %	79 %
Felixstowe	93 %	86 %
Amsterdam	33 %	69 %
Le Havre	61 %	57 %
Zeebrugge	58 %	53 %

Source : PSA-HNN, toc Europe2008

Il est admis qu'un terminal est congestionné lorsque le taux d'utilisation, c'est-à-dire le ratio du trafic réalisé sur la capacité nominale des terminaux, dépasse les 75 %. Aujourd'hui, tous les grands ports du nord dépassent ce seuil, les gains de productivité réalisés sur les terminaux et la mise en service de nouveaux terminaux ne permettant plus de compenser l'augmentation des volumes traités. La congestion entraîne à la fois des surcoûts de manutention, des délais de traitement de la marchandise à quai et des allongements de temps de transit.

Les projets de ports respectueux de l'environnement sont devenus presque inenvisageables aujourd'hui du fait de l'absence d'espace disponible et des contraintes environnementales lourdes posées par l'utilisation d'espaces sur la mer. Il est permis de penser que les réalisations récentes sont les dernières opérations d'envergure ayant pris place dans les ports du *range* nord européen. Ainsi, sur un marché certes très concurrentiel, les ports français peuvent faire valoir des arguments forts : l'accroissement de leurs capacités permettra de traiter des volumes importants de marchandises dans des délais réduits. Les projets de développement des nouveaux terminaux n'y seront pas plus aisés, les mêmes

réglementations environnementales s'appliquant à la construction des ports respectueux de l'environnement partout en Europe. Il demeure qu'ils bénéficient d'un environnement bien moins dense et saturé que le Benelux ou l'Allemagne.

1. Mettre en service l'ensemble des postes à quai de Port 2000

a) Objectifs

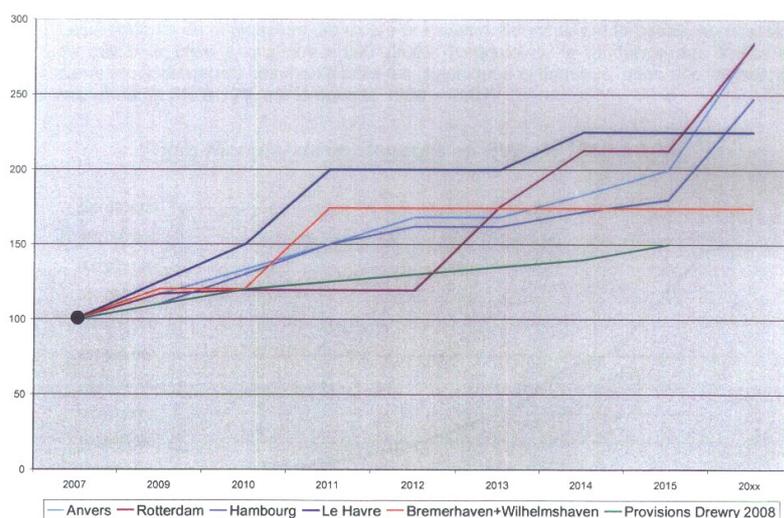
L'ambition du port du Havre est de devenir un *hub* incontournable du *range* nord européen et d'attirer les plus gros armateurs. À défaut d'une bonne réactivité, le port pourrait devenir un port « feeder ⁽¹⁾ » à l'horizon 2013-2014, date à laquelle les terminaux des autres ports européens seront mis en exploitation (Massvlakte II à Rotterdam, Deurgangdock et Saeftinghedock à Anvers).

Acquérir cette position de *hub* dans le trafic de conteneurs impose trois programmes d'actions :

1. Augmenter la capacité du port en termes d'accueil de conteneurs.

Les années 2005 et 2006 ont été marquées par la saturation des terminaux. La mise en exploitation et l'achèvement des derniers postes à quai de Port 2000 augmenteront durablement l'activité du GPMH : jusqu'en 2015, la croissance de la capacité des terminaux à conteneurs havrais sera la plus forte de tout le range nord européen.

CAPACITÉ DES TERMINAUX À CONTENEURS DES PORTS DU RANGE NORD EUROPÉEN - EN EVP BASE 100 EN 2007



Source : Projet stratégique du GPMH

(1) Les trafics de feederings sont récupérés auprès d'un navire mère ayant accosté dans un port de taille importante ("hub") et acheminés vers des ports secondaires par des navires de plus petite taille, et inversement.

PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ DU PORT DU HAVRE

	2007	2010	2015	2020
Trafic (M EVP)	2,638	3,350	4,950	6,300
Objectif de part de marché	7,0 %	7,9 %	9,0 %	9,3 %

Source : Projet stratégique du GPMH

2. Être en mesure de prendre en charge les plus gros porte-conteneurs.

À l'horizon 2010-2012, plus de 100 navires de 9 000 à 11 000 EVP feront escale au Havre. Les terminaux du port rapide aval (40 % du trafic total du port) ne sont pas en mesure de les accueillir, à l'heure actuelle.

3. Offrir des capacités de traitement logistique, afin de conforter la position du Havre comme escale incontournable et de structurer l'hinterland portuaire.

La logistique augmente considérablement la plus value du trafic des conteneurs et génère de nombreux emplois « de bac – 5 à bac + 5 »⁽¹⁾. En 2007, on estime l'activité de la plate-forme logistique havraise liée au trafic des conteneurs à environ 180 000 EVP, soit près de 10 % des EVP hinterland. La place logistique représente une activité de 110 M€ et 2 400 emplois directs sur une surface d'un million de m².

Si les investissements ont été importants durant la période 2000-2006, ils doivent se prolonger pour accompagner la mise en exploitation de l'ensemble des postes à quai de Port 2000.

Les perspectives de croissance de la place logistique havraise à l'horizon 2015 sont les suivantes : 600 000 m² d'entrepôts neufs, 1 800 emplois supplémentaires (soit 45 % des emplois liés à la croissance de l'activité conteneurs). Avec un niveau estimé des coûts de construction des entrepôts logistiques de 450 €/m² en moyenne, les investissements immobiliers associés peuvent être estimés à 270 M€ d'ici à 2015. L'effort financier sera en grande partie supporté par les entreprises privées, mais le GPMH doit permettre et accompagner le développement du trafic de conteneurs en aménageant les surfaces logistiques.

(1) Cette expression a été utilisée par M. Christian GARIN, Président d'Armateurs de France, lors de son audition par vos Rapporteurs.

b) Investissements

1. Dans le port rapide aval, l'aménagement des terminaux nord et sud permettra d'accueillir les plus gros porte-conteneurs et de traiter un volume supplémentaire d'un million d'EVP.

2. La mise en exploitation des postes à quai de la deuxième phase et l'achèvement des postes à quai de la troisième phase offriront une capacité additionnelle de 4 millions d'EVP d'ici à 2013.

3. Les travaux de préparation de la zone logistique porteront sur 80 000 m² d'entrepôts sur 25 hectares de terrain, parfaitement aménagés et desservis.

c) Financement

	Coût (en M€)	Mode de financement prévu
Port rapide aval	130	PR
Port 2000	190	CPER : 120
Développements logistiques	40	PR
Total	360	

PR : plan de relance portuaire CPER : Contrat de Projets État Région

2. Achever Fos 2XL et accélérer le lancement de Fos 3-4 XL

a) Objectifs

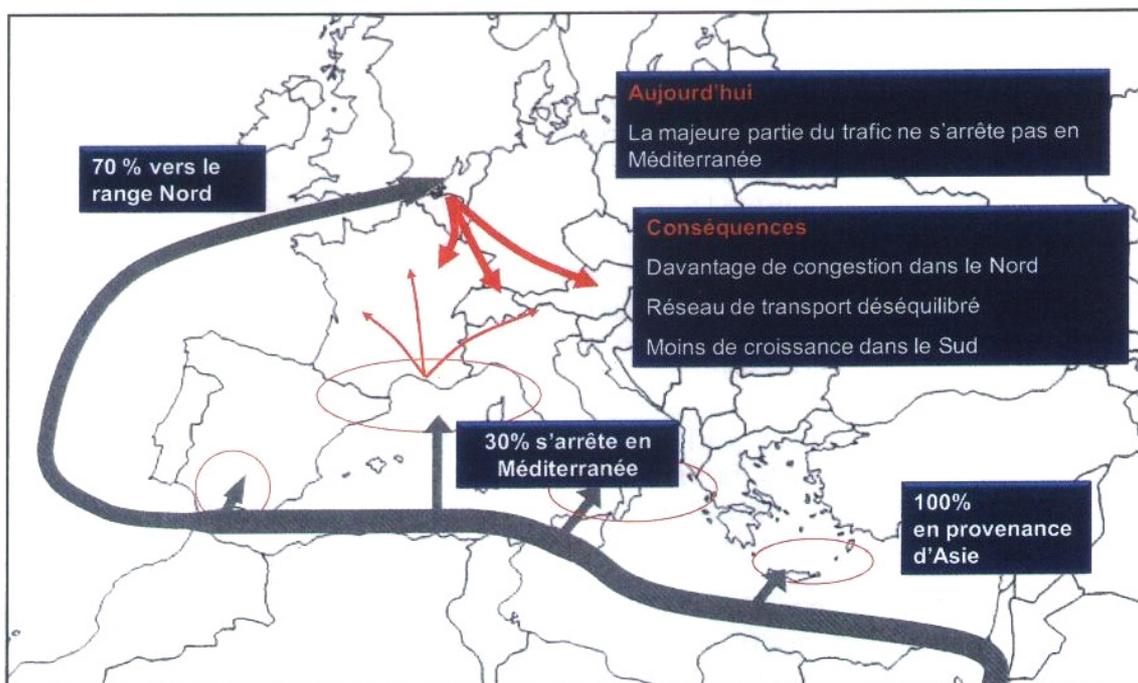
La congestion des ports nord européens constitue une opportunité particulièrement intéressante pour les ports de la façade méditerranéenne, et ce pour plusieurs raisons aux effets immédiats :

– les terminaux non congestionnés du Sud assurent un traitement plus rapide et moins coûteux de la marchandise, d'autant que demeure une réserve conséquente de gains de productivité ;

– une escale au port de Marseille-Fos permet une économie de temps de transit de cinq jours par rapport à une escale à Rotterdam.

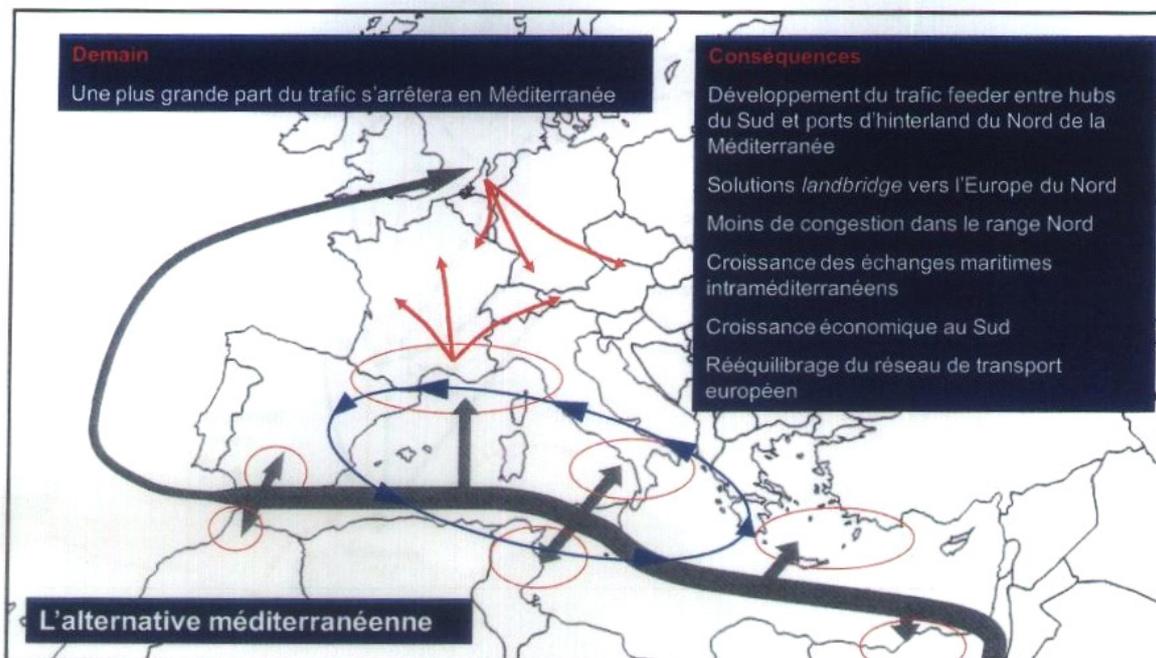
Les ports de l'Europe du sud ont entrepris d'augmenter considérablement leurs capacités dans les prochaines années : les *hubs* méditerranéens disposeront d'une capacité additionnelle de 23 millions d'EVP d'ici à 2020, dont la plus grande partie sera destinée au marché européen. Il est probable que l'on assiste dans les prochaines années à une redistribution des trafics entre le *range* nord européen et la façade méditerranéenne.

STRATÉGIES ARMATORIALES ACTUELLES



Source : Projet stratégique du GPMM

ÉVOLUTION POSSIBLE DES STRATÉGIES ARMATORIALES FACE À LA CONGESTION DES TERMINAUX DES PORTS DU RANGE NORD EUROPÉENS



Source : Projet stratégique du GPMM

Afin d'accompagner ce phénomène, le port de Marseille doit lui aussi se doter de terminaux de grande capacité. Les futurs terminaux Fos 2XL et Fos 3XL en feront un port de dimension européenne dans le trafic de conteneurs.

PRÉVISIONS D'ACTIVITÉ DU PORT DE MARSEILLE

	2008	2013	2020
Trafic (M EVP)	2,638	2,0	5,0
Objectif de part de marché	1,7%	3,0%	6,0%
Rang européen	20 ^{ème}	15 ^{ème}	Top 10

Source : Projet stratégique du GPMM

Complément logique au trafic de conteneurs, la zone logistique de Fos-Distriport offrira à terme environ 550 000 m² de surface d'entrepôts dédiés au stockage et à la distribution, contre 200 000 m² actuellement. Le nombre d'emplois induits devrait s'élever à 1 500.

b) Investissements

1. Mise en service de Fos 2XL

Les terminaux Fos 2XL seront livrés par le port de Marseille-Fos début 2010 à leurs concessionnaires, PortSynergy et MSC. La fin des travaux porte sur l'achèvement du quai de 1 400 mètres de long et l'approfondissement de la darse.

2. Préparation de Fos 3-4 XL

Plusieurs opérations sont nécessaires :

- implantation du nouveau terminal sur la darse 2 au sein ou au voisinage du « pôle conteneur du môle Graveleau » ;
- construction de 700 mètres de quai, dragage du fond de la darse et aménagement de 40 hectares de terre-pleins ;
- ouvrages de desserte ferroviaire et routière du terminal.

3. Développer la zone logistique Fos-Distriport

Le port de Marseille-Fos mettra à disposition des investisseurs une zone d'activité de 180 ha développée et aménagée au sein de la zone industrialoportuaire. Ces terrains, destinés à l'implantation d'entrepôts logistiques, seront embranchés fer.

c) Financement

	Coût (en M€)	Mode de financement retenu
Fos 2XL	115	CPER
Fos 3-4XL	106	CPER
Logistique	35	Aucun
Total	256	

PR : plan de relance portuaire CPER : Contrat de Projets État Région

B.— ORGANISER LA MASSIFICATION DES TRANSPORTS À LA SORTIE DES PORTS

1. Corriger l'inadaptation du port du Havre aux modes de transport massifiés

a) Objectifs

L'organisation actuelle de l'acheminement des conteneurs vers le fleuve et les lignes ferroviaires est sous optimale. Le brouettage⁽¹⁾ des conteneurs à l'intérieur du port, par l'intermédiaire des lignes ferroviaires exploitées par la SAITH, jusqu'à la darse fluviale et vers la gare ferroviaire, entraîne des coûts et donc des subventions importantes qui auraient pu être évitées. De plus, le système actuel de transfert atteindra ses limites à l'occasion de la mise en service des prochains postes à quai, en 2010-2011, même en tenant compte des différents aménagements en cours. Cette situation profite directement au transport routier, dont l'extrême malléabilité contraste avec la rigidité des modes de transport massifié. Il est donc impératif de réorganiser le traitement des marchandises sur le port de Marseille, à travers la réalisation rapide du chantier multimodal.

Le GPMH s'est fixé des objectifs chiffrés précis, correspondant aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Avec la mise en service complète des douze postes à quai de Port 2000, le trafic de conteneurs sera porté à 6,3 millions d'EVP, dont 3,6 millions d'EVP à destination ou en provenance de l'hinterland terrestre, soit plus du double de la situation actuelle. Porter à 25 %, contre 14 % actuellement, la part des transports massifiés suppose de transférer un million d'EVP de la route vers le fluvial et le ferroviaire, soit quatre fois le trafic actuel. La majeure partie de ce trafic concernerait Port 2000.

(1) Transport de la marchandise.

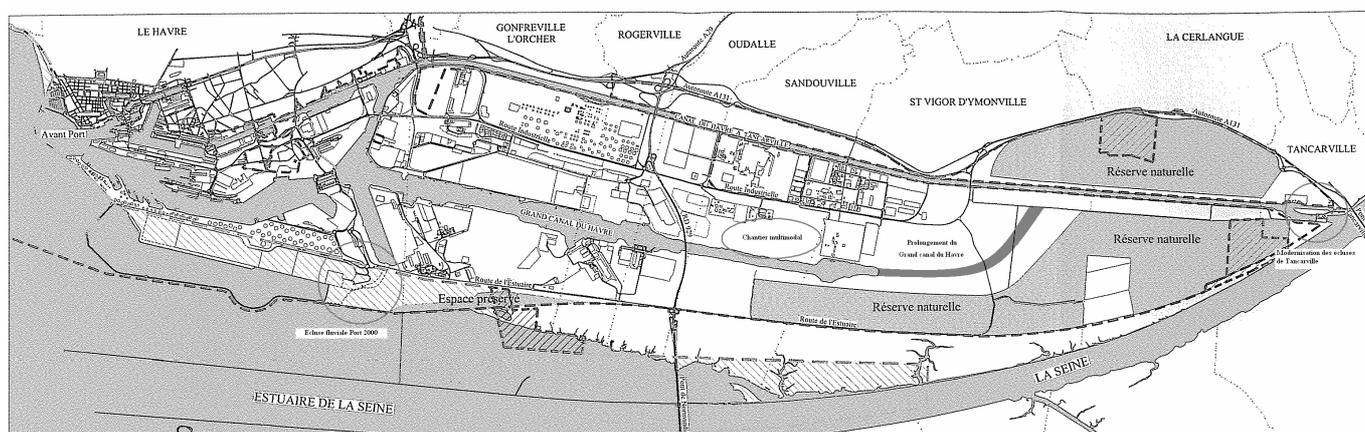
HYPOTHÈSES DE REPORT MODAL DU GPMH

	2013		2015		2020	
Fer	260	10,3 %	310	10,9 %	480	13,3 %
Fluvial	265	10,4 %	320	11,2 %	420	11,7 %
Route	2 015	79,3 %	2 220	77,9 %	2 700	75,0 %
Total	2 540		2 850		3 600	

Source : Projet stratégique du GPMH

b) Investissements

Figure 1: Impact géographique des projets d'investissement proposés par la Mission d'information



Source : Projet stratégique du GPMH

1. Le projet de chantier multimodal comprendra deux phases. La première serait en service en 2012, sans aménagement lourd des infrastructures. Il s'agit de relier Port 2000 avec les voies ferroviaires existantes et d'organiser un départ direct des lignes. La seconde interviendrait à l'horizon 2013 et s'appuierait, selon l'avancement des différents projets, sur la réalisation du prolongement du Grand canal du Havre et sur un raccordement ferroviaire direct du chantier multimodal vers Port 2000.

2. Pour le ferroviaire, les éléments du système industriel de massification sont :

- la participation à l'aménagement des futurs terminaux ferroviaires pour les postes à quai 6 à 12 ;
- l'aménagement des dessertes de Port 2000, pour limiter au maximum les interactions entre flux routiers et transfert ferroviaire ;

– amélioration du réseau, de son exploitation et de ses conditions d’usage.

3. Enfin, en ce qui concerne le fluvial, en plus du chantier multimodal, les principaux éléments spécifiques sont :

- la modernisation de l’écluse de Tancarville ;
- le raccordement direct au canal de Tancarville avec le Grand canal du Havre et la poursuite des études concernant l’écluse fluviale de Port 2000.

Ces deux derniers projets traduisent à l’évidence des programmes d’aménagement de très grande envergure.

Le Grand Canal du Havre

Le raccordement du Grand Canal actuel au canal de Tancarville offrira aux convois poussés et aux barges d’une longueur pouvant aller jusqu’à 180 m un nouvel accès sans contraintes de franchissements multiples. Il permettra également un accès rapide au futur chantier multimodal depuis la Seine. Compte tenu de son importance, ce projet fait à ce jour l’objet d’une décision de la CNDP⁽¹⁾ de réalisation d’un débat public piloté par une commission particulière du débat public. Il n’est pas possible d’anticiper les évolutions qui seront apportées au projet. Néanmoins, cet aménagement devra organiser l’évacuation de 500 000 EVP par voie fluviale d’ici à 2020 sans perturber le fonctionnement de la zone portuaire ni le système hydraulique de la réserve naturelle.

Le rôle du financement public est important pour un projet dont la rentabilité financière du projet pour le GPMH est fragile et la rentabilité économique très importante :

	Rentabilité économique	Rentabilité financière
Taux de rendement interne	14%	3,7%
Valeur actuelle nette	760 M€	- 8,7 M€

L’écluse fluviale de Port 2000

Définie par la décision ministérielle du 9 octobre 2006 et estimée à 166 M€, elle est d’ores et déjà inscrite dans les plans d’aménagement et de desserte de Port 2000. Elle devra être conçue de façon à bien s’articuler avec la plateforme multimodale et le Grand Canal, ce qui engendre de nombreuses difficultés techniques :

(1) Commission Nationale du Débat Public.

– le transbordement direct navire-bateau n'est pas une solution : faire attendre les gros porte-conteneurs pour charger des petits bateaux est inefficace ;

– charger les petits bateaux avec le matériel utilisé pour les gros porte-conteneurs est également inefficace : le coût du chargement serait trop élevé, et le chargement des gros porte-conteneurs, là encore, ralenti.

La meilleure solution consiste sans doute à construire un quai fluvial, vers lequel seraient acheminées les marchandises. L'enjeu est de gérer le plus efficacement possible les ruptures de charge.

c) Financement

	Coût (en M€)	Mode de financement prévu
Amélioration des modes de transport massifié existant	44	CPER : 34 PR : 10
Chantier multimodal	42	PR
Grand canal du Havre	200	CPER
Écluse fluviale de Port 2000	166	Aucun
Total	452	

PR : plan de relance portuaire CPER : Contrat de Projets État Région

Selon le Secrétariat d'État aux Transports, le financement du projet de prolongement du Grand Canal du Havre n'est pas bouclé : il est inscrit au contrat de Projets État Région 2007-2013 pour un montant de 200 millions d'euros, mais 50 millions d'euros ne sont pas encore attribués. De plus, le projet a depuis été réévalué à 250 millions d'euros compte tenu des contraintes techniques rencontrées.

Le projet d'écluse fluviale, d'un montant de 166 millions d'euros, n'est pas à ce stade financé dans le cadre des contrats de projets. Les études complémentaires seront disponibles au premier trimestre 2010, permettant d'asseoir une révision du contrat de projet. Pour assurer le financement de cette infrastructure il est envisagé un financement de l'Europe et des collectivités à hauteur de 40 %. Il resterait donc à financer 100 millions d'euros soit 60 % du projet. Toutefois, Il convient de noter que les premiers scénarios de péage rapportent entre 33 et 80 % de l'investissement. Aussi, sur les 100 millions d'euros restants à financer, après apport de l'Europe et des Collectivités 50 millions d'euros pourraient bénéficier du grand emprunt, permettant ainsi d'asseoir le risque trafic au-delà des 33 % de l'hypothèse basse.

2. Désenclaver le port de Marseille-Fos

a) Objectifs

Les perspectives de développement des bassins ouest combinées à l'objectif d'accroissement de la part modale du fluvial et du ferroviaire rendent indispensable des opérations de grande envergure. Le port de Marseille-Fos n'est pas à même de traiter l'augmentation des volumes engendrée par la capacité additionnelle des nouveaux terminaux. À très court terme, avec la mise en service de Fos 2XL, le trafic de conteneurs passera de 750 000 à 2 millions de conteneurs. La diminution de la part modale de la route de 80 % à 60 %, loin de résoudre tous les problèmes, commande au contraire de les traiter de front :

– 1,2 million de camions passera par la route à partir de 2011. Or, la voie actuelle est déjà saturée ;

– le report modal appelle une évolution en profondeur de l'organisation du port.

En ce qui concerne le fluvial, la prolongation du canal jusqu'au fond de la darse et l'équipement de portiques dédiés permettront de résoudre un problème jusqu'ici insoluble à Marseille : celui de la priorité donnée au stationnement et aux opérations de manutention sur les navires maritimes.

Aujourd'hui, un navire maritime arrivant pour décharger à une heure prévue pour l'escale fluviale est obligé d'attendre la fin de l'opération, ce qui perturbe la régularité de la ligne fluviale des conteneurs et rend son équilibre économique aléatoire.

Les objectifs de fret ferroviaire, assurer 30 % du trafic en 2013, sont très élevés. En sus de l'augmentation de la capacité de la desserte ferroviaire de la zone, la construction d'un terminal combiné est indispensable pour assurer le regroupement des flux diffus de la zone industrialo-portuaire.

L'État doit donc intervenir pour favoriser le développement d'infrastructures correctement dimensionnées et assurer ainsi la fluidité des trafics.

L'effort du GPMM ne porte pas uniquement sur les bassins Ouest, où sont situés les futurs terminaux à conteneurs. Les bassins Est doivent également être modernisés.

OBJECTIFS DE REPORT MODAL DU PORT DE MARSEILLE POUR LA PÉRIODE 2009-2013

	Fluvial	Ferroviaire	Routier
2009	4,7%	13,7%	81,6%
Volumes 2009 (EVP)	38 000	113 000	673 000
2013	10%	30%	60%
Volumes 2013 (EVP)	180 000	530 000	1 080 000

Source : projet stratégique du GPMM

b) Investissements

1. Désenclavement routier des bassins Ouest

Dans le cadre de l'objectif stratégique de développement du pôle conteneurs et logistique, l'action de désenclavement routier des bassins Ouest est prioritaire. À court terme, elle passe par le réaménagement des carrefours et la restructuration des accès et, à moyen terme, par la réalisation de deux déviations ainsi qu'un doublement de voie.

2. Bassins Ouest (Fos)

– Chantier terminal combiné de Fos

Les possibilités d'implantation de ce chantier sont multiples. Non finalisées, elles doivent faire l'objet d'une étude approfondie.

– Accès aux bassins Ouest

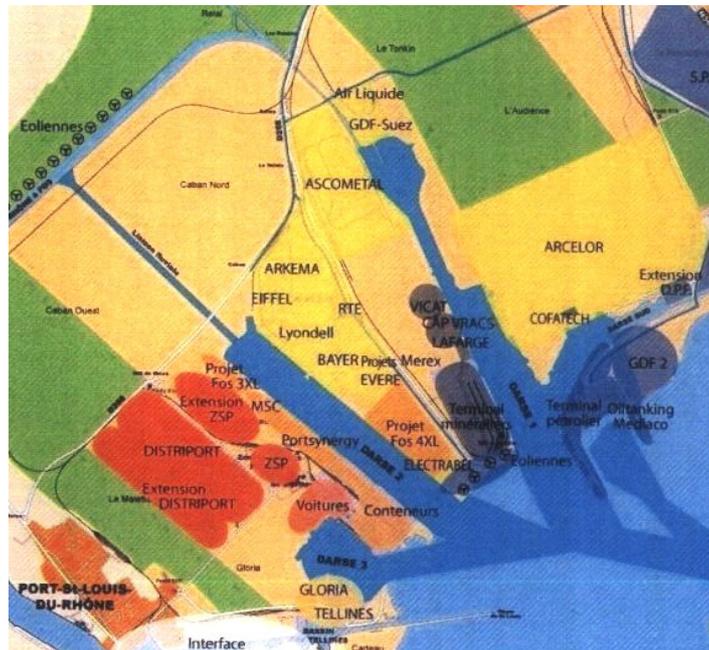
L'accès ferroviaire aux bassins nécessite dans un premier temps d'automatiser la signalisation ferroviaire pour permettre des gains capacitaires. Dans un second temps, les infrastructures devront être doublées par une zone supplémentaire de croisement sur la ligne de Graveleau.

L'accès fluvial sera assuré par le creusement d'un chenal de 3,5 kilomètres de long permettant le transit et le croisement de convois fluviaux au gabarit européen. Cette nouvelle liaison fluviale assurera la connexion directe entre les terminaux à conteneurs et le Rhône et réduira de 9 km le trajet d'accès des barges fluviales aux conteneurs. Le gain de temps est estimé à 1 h 30, compte non tenu de l'amélioration du service obtenue grâce à un accès direct aux quais et au désengorgement routier.

BASSINS OUEST - 2009



BASSINS OUEST - 2013



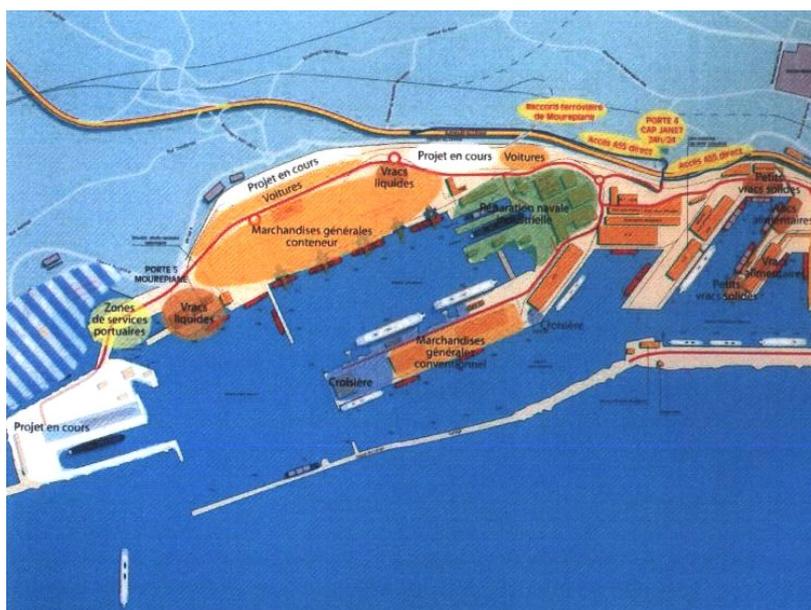
Source : Projet stratégique du GPM

3. Bassins Est (Marseille)

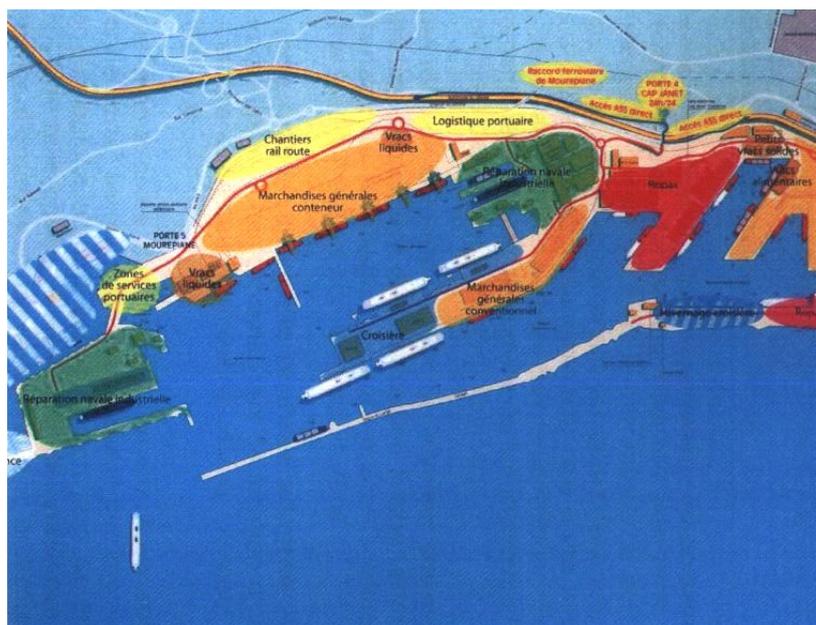
- Chantier terminal combiné de Marseille-Mourepiane
- Accès aux bassins Est

Le GPMM projette de rouvrir le raccordement de Mourepiane, qui offre un accès direct du port au réseau ferré national, et de mettre au gabarit l'itinéraire Avignon-Mourepiane.

BASSINS EST -2009



BASSINS OUEST - 2013



Source : Projet stratégique du GPMM

c) Financement

	(en M€)	Mode de financement prévu
Désenclavement routier	51	Aucun
Bassins ouest	156	
Chantier multimodal	60	Aucun
Accès ferroviaire aux bassins	60	CPER : 28 (partagé)
Liaison fluviale	36	CPER : 36
Bassins est	124	
Chantier multimodal de Mourepiane	100	Aucun
Accès ferroviaire aux bassins	24	CPER : 28 (partagé)
Total	331	

PR : plan de relance portuaire CPER : Contrat de Projets État Région

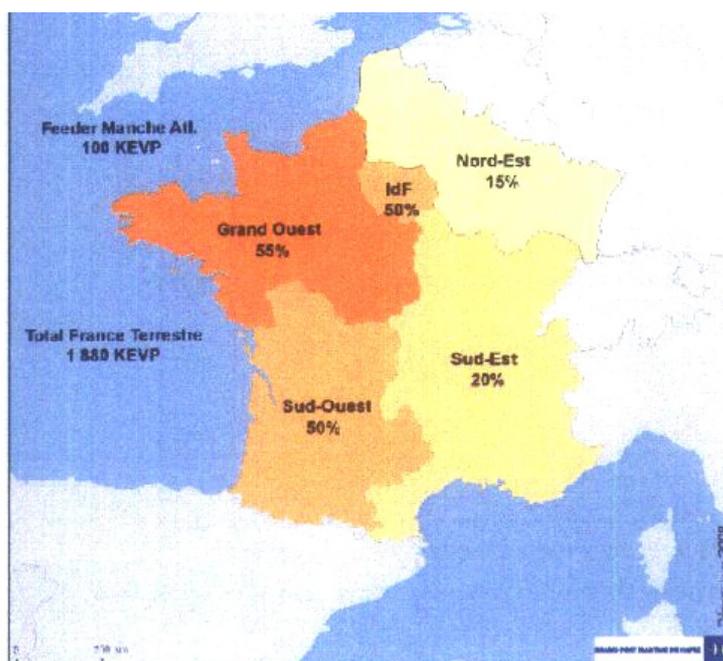
C.— ÉLARGIR L’HINTERLAND PORTUAIRE DES PORTS FRANÇAIS

1. Faire du port du Havre le port du Grand Paris

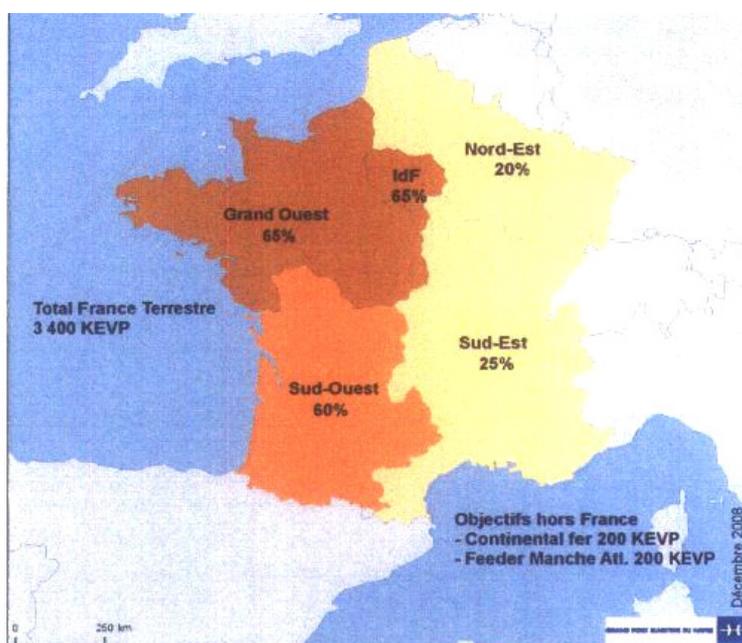
a) Objectifs

L’ambition du port du Havre est d’accroître sa part de marché sur le territoire de 5 % à 15 % selon les secteurs en 2020. Les cartes suivantes illustrent les objectifs de part de marché du port du Havre sur son hinterland :

**PART DE MARCHÉ DU TRAFIC DU PORT DU HAVRE
À DESTINATION DE L’HINTERLAND EN 2007**



PART DE MARCHÉ DU TRAFIC DU PORT DU HAVRE À DESTINATION DE L'HINTERLAND EN 2020



Source : Projet stratégique du GPMH

L'une des principales difficultés du transport fluvial sur la Seine tient au fait qu'il s'agit actuellement d'un bassin fermé : un chaland de Seine, de 1 000 à 2 500 tonnes, est prisonnier d'un bassin dont il ne peut s'échapper. Le bassin étant très court jusqu'à Paris et même jusqu'à Nogent, la gestion de la flotte est délicate : lorsque la conjoncture est favorable, le nombre de bateaux devient très vite insuffisant, et inversement.

Le futur canal Seine-Nord Europe constitue un saut quantitatif et qualitatif. En raccordant la Seine à l'ensemble du réseau européen, il améliorera considérablement le transport fluvial. Le volume circulant sur l'axe Le Havre-Paris devrait considérablement augmenter et le prix du transport fluvial sur la Seine diminuer et se rapprocher du prix rhénan, actuellement deux à trois fois inférieur.

L'évolution du transport fluvial devrait donc être considérable. Développer l'interface fluvio-maritime du port du Havre est un impératif, car sinon les principaux bénéficiaires du canal Seine-Nord Europe seront les ports et les transporteurs du Benelux.

S'agissant du transport ferroviaire, la création d'un itinéraire *bis* vers la région parisienne pour le fret ferroviaire est reconnue comme une priorité absolue par l'ensemble des parties (GMPH, RFF, Secrétariat d'État aux transports). La ligne Serqueux-Gisors doublera l'axe à grand gabarit pour le fret entre Le Havre et la grande ceinture parisienne Nord, la capacité de cet axe alternatif devant aussi être augmentée dans sa partie francilienne. Par ailleurs, les infrastructures

nécessaires au fret en Île-de-France (lignes de l'ouest, Juvisy-Grigny, Juvisy-Brétigny et Conflans-Argenteuil) seront modernisées.

b) Investissements

Deux projets sont à même d'élargir considérablement l'hinterland du port du Havre et d'abaisser les coûts de transport.

1. La ligne Serqueux-Gisors

Celle-ci s'effectuera en plusieurs étapes :

- rénovation de la ligne Serqueux-Gisors ;
- électrification ;
- rénovation de la ligne Conflans-Argenteuil.

2. Le Canal Seine-Nord Europe

Le projet est composé :

- de la réalisation du canal lui-même ;
- du raccordement et de l'aménagement de quatre plateformes d'activités trimodales, prévues en bordure du canal et desservant les territoires traversés par celui-ci.

c) Financement

	Coût (en M€)	Mode de financement retenu
Serqueux-Gisors	300	Aucun
Canal Seine-Nord	1 000	Aucun
Total	1 300	

La ligne Serqueux-Gisors fait partie des projets retenus dans l'engagement national pour le fret ferroviaire.

Le montant de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes est estimé à quatre milliards d'euros, auxquels s'ajoutent cinq cents millions d'euros pour la réalisation et l'aménagement des plateformes

trimodales. Les coûts de réalisation du seul canal ont été répartis de la manière suivante :

- un financement initial de l'État de 900 M€
- un financement initial des collectivités territoriales de 696 M€
- une subvention européenne de 333 M€
- un préfinancement du partenaire privé de 2 071 M€

Pour la rémunération du partenaire privé, les recettes du Canal et de ses aménagements annexes sur la période 2015-2060 rapporteront 1 070 M€. Le complément de financement de l'investissement, soit 1 001 M€, sera apporté par l'État qui assume ainsi le risque de trafic.

Compte tenu de sa contribution initiale et des compléments financiers apportés pendant la durée d'exécution du contrat de partenariat, l'État participera au financement du projet hors plateformes à hauteur de 1 901 M€, soit 48 % du coût.

2. Faire du port de Marseille la porte sud de l'Europe

a) Objectifs

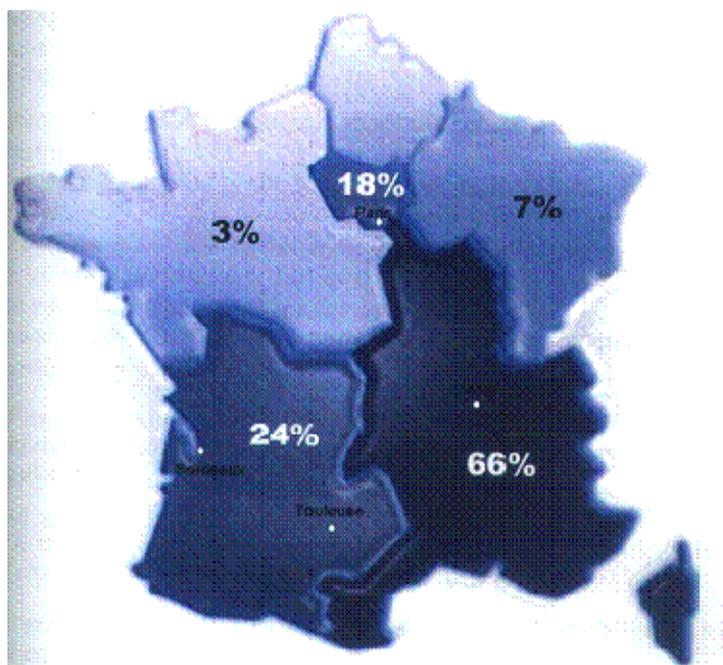
Le scénario de captation des parts de marché décrit dans le présent rapport n'est envisageable que si les flux peuvent atteindre le cœur économique de l'Europe, grâce à des services ferroviaires et fluviaux compétitifs. À ce titre, le port de Marseille-Fos dispose d'avantages certains par rapport à ses voisins méditerranéens :

- l'absence de barrières physiques sur le parcours vers la « Banane bleue »⁽¹⁾ ;
- l'existence d'un axe fluvial pouvant supporter un trafic important ;
- le positionnement privilégié par rapport à la région lyonnaise.

Par la mise en œuvre d'une réelle politique d'hinterland, le port de Marseille-Fos deviendra la porte sud de la France, mais aussi de l'Europe tout entière. Sans même faire valoir l'objectif écologique de diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'inadéquation des axes routiers à la capacité future du port et l'ambition de desserte d'un hinterland éloigné plaident pour un report modal important et pour la valorisation du fer et du fleuve.

(1) Appellation utilisée en France pour nommer la mégapole européenne s'étendant de Londres à Milan, en passant par la vallée du Rhin.

PARTS DE MARCHÉ DU PORT DE MARSEILLE-FOS PAR BLOC DE RÉGIONS



Source : Commerce Extérieure Maritime Français (2005)

L'objectif du GPMM est de gagner 5 % de parts de marché à l'horizon 2013, soit de 25 % à 30 % pour la France entière.

b) Investissements

L'agglomération lyonnaise bénéficie d'un positionnement géographique stratégique au coeur des échanges européens et la saturation du réseau ferroviaire lyonnais est aujourd'hui devenue une réalité. Dans ce contexte, la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) permettra notamment de desserrer les contraintes qui pèsent dès à présent sur le noeud ferroviaire lyonnais et qui limitent le développement du TER et du fret en libérant des sillons sur les parties les plus chargées du réseau. Ce projet participera au succès du report modal en améliorant la circulation des trains de fret en transit Nord-Sud ou vers l'Italie et en contribuant à la desserte du hub de Sibelin et des zones logistiques de l'aire métropolitaine lyonnaise.

c) Financement

	Coût (en M€)
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	2 900

PR : plan de relance portuaire CPER : Contrat de Projets État Région

Le CFAL est l'un des projets présentés par le Secrétariat d'État aux transports dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire.

L'avant-projet sommaire de la partie Nord du CFAL, représentant un montant d'investissement de 1,5 Md€ (valeur 2007), sera approuvé d'ici la fin de l'année 2009, dans la perspective de lancer une enquête publique en 2010. S'agissant de la partie Sud du CFAL, d'un coût prévisionnel de 1,4 Md€ (valeur 2007), le fuseau de passage de cette nouvelle infrastructure a été arrêté au mois d'avril 2009 et une nouvelle étape sera franchie d'ici la fin de l'année avec l'approbation par l'État des études préliminaires conduites par RFF.

D.— COMPLÉMENTS D'INFORMATIONS FINANCIÈRES SUR LES PORTS DU HAVRE ET DE MARSEILLE

1. Le Grand Port Maritime du Havre

a) Le plan de financement prévu par le projet stratégique du GPMH

La plupart des investissements sont inscrits comme entrant dans le cadre du plan de relance portuaire :

- 222 M€ sont à la seule charge du GPMH ;
- 40 M€ sont inscrits dans le Plan de relance au titre du financement de la logistique mais non pris en compte dans le plan de financement ;
- le GPMH table sur un montant de subvention attribué par l'État de 65 M€.

Le port du Havre dégage une marge brute d'autofinancement de 35 M€ en 2009. Le montant total des investissements susceptibles d'être autofinancés sur la période 2009-2013 est de 315 M€, ce qui correspond au montant inscrit dans le CPER à la charge du GPMH. Toutefois, malgré une marge brute d'autofinancement conséquente, le port recourt à l'emprunt de façon importante. Le rythme élevé des investissements en 2008 s'est notamment traduit par un endettement de 123 M€. Le GPMH projette d'emprunter environ 330 M€ sur l'ensemble de la période 2009-2013.

b) Le Contrat de Projets État Région Haute Normandie

Sur les 549 M€ prévus initialement par le CPER pour moderniser le port du Havre, 114 M€ ont été engagés en 2009, soit 21 % du montant total. Le rythme des investissements a donc été élevé durant les deux premières années du contrat. La charge financière reposant sur le port du Havre est importante : 319 M€, soit 58% du total des investissements inscrits dans le CPER. La part de l'État est bien plus faible : 16 %.

Projets inscrits au CPER (montants en M€ pour l'ensemble de la période 2007-2013)	Coût total	État	CT et FEDER	Maître d'ouvrage	Inscription dans le projet stratégique
Réseau ferroviaire	20	1	15	4	20
Écluse fluviale Port 2000 (études)	8	2	5	1	7
Port 2000+4 postes à quai	200	62		138	121
Modernisation des équipements et accès	52	15	2	35	46
Optimisation – Réhabilitation du port ancien	65	6	14	45	37
Grand canal du Havre	200	0	104	96	200
Modernisation des écluses de Tancarville	4	0	4	0	4
Total	549	86	144	319	435

2. Le Grand Port Maritime de Marseille

a) Le plan de financement prévu par le Projet stratégique du GPMM

Le plan de financement du GPMM présenté dans le projet stratégique porte sur un montant de 600 M€. Il est présenté ainsi :

- 251 M€ d'autofinancement ;
- 100 M€ de financement d'État ;
- 65 M€ de subventions des collectivités territoriales et d'autres partenaires ;
- 184 M€ d'emprunt.

Le port, malgré une part importante d'autofinancement, porte moins de la moitié des investissements : celui-ci dépend donc à la fois des subventions (28%) et de l'endettement (31 %).

Le recours à l'emprunt est une « nouveauté » pour le port de Marseille, dont le niveau d'endettement actuel est très faible. L'endettement a considérablement augmenté en 2008 : la capacité de remboursement (temps nécessaire au port pour rembourser les dette contractées) est passée de quelques mois à plus de 4 ans.

L'ensemble des opérations recensées par la Mission d'information pour le port de Marseille-Fos représente un montant de 587 M€. Sur ce total, 358 M€ ont été intégrés au plan d'investissement du GPMM présenté dans le projet stratégique. Le reste des investissements (242 M€) ne rentre pas dans le cadre de la mission d'information.

Les 229 M€ de différence entre le plan de financement du projet stratégique et les montants recensés par la Mission se décomposent ainsi :

- 80 M€ supplémentaires pour la plateforme de Mourepiane (100 M€ au lieu des 20 M€ prévus dans le projet stratégique) ;
- la liaison fluviale (36 M€), non prévue dans le plan d'investissement car portée intégralement par le CPER ;
- 25 M€ supplémentaires pour la plateforme de Mourepiane (60 M€ au lieu des 35 M€ prévus par dans le projet stratégique) ;
- 56 M€ supplémentaires pour les liaisons ferroviaires (84 M€ au lieu des 28 M€ prévus par dans le projet stratégique) ;
- Une différence minime de montants pour les investissements dans les terminaux et dans la zone logistique ;

En conclusion de cette analyse, vos Rapporteurs voudraient mettre en valeur les points suivants :

- une partie importante (41 %) des projets recensés par la Mission ne rentre pas du tout dans le plan d'investissement dressé par le GPMM. Le financement de l'autre partie est planifié, mais repose en grande majorité sur le GPMM ;
- le GPMM doit par ailleurs financer des investissements importants, mais qui ne rentrent pas dans le domaine de compétence de la Mission, ce qui alourdit encore la charge pesant sur le GPMM.

b) Le Contrat de Projets État Région PACA

Les subventions accordées sont prévues par le CPER, auquel ont été inscrits 463 M€ d'investissements pour la période 2007-2013. Sur ces 463 M€, 178 M€ ont déjà été réalisés, soit 38 % du CPER. La part des subventions, comme on l'a vu précédemment, n'est donc pas majoritaire, ce qui rend nécessaire le recours à l'emprunt.

Projets inscrits au CPER (montants en M€ pour l'ensemble de la période 2007-2013)	Coût total	État	CT et autres partenaires	Maître d'ouvrage	Inscription dans le projet stratégique (2009-2013)
Fos 2XL	210		14		115
Nouveau terminal	199	21	28	150	106
Liaison fluviale	22	6	12	4	36
Accès ferroviaires aux installations portuaires	32	10	20	2	28
Total	463	37	74	156	285

Tableau récapitulatif des investissements proposé par la Mission d'information sur les priorités stratégiques à financer dans le cadre du grand emprunt national

(en millions d'euros)

	Le Havre		Marseille		Total	
Conteneurs et logistique	Port 2000 et port aval	220	Fos 2XL et Fos	221	Terminaux conteneurs	441
	Logistique	40	3XL		Logistique	75
	Total	360	Logistique	35	Total	616
Systèmes de massification des flux	Chantier multimodal	44	Désenclavement routier	51	Chantiers multimodaux	204
	Amélioration du transport multimodal existant	42	Bassins Ouest	156	Amélioration transport existant	177
	Grand Canal du Havre	200	Bassins Est	124	Grands ouvrages	402
	Écluse fluviale Port 2000	166	Total	331	Total	783
Élargissement de l'hinterland portuaire	Canal Seine –Nord Europe	1000				
	Ligne Serqueux-Gisors	300				
	Total	1300			Total	1300
Total		2112		587		2 699

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 10 novembre 2009, la commission du développement durable a examiné, sur le rapport de MM. Philippe Duron et Alain Gest, le projet de rapport d'information sur les priorités stratégiques à financer dans le cadre du grand emprunt national.

M. le président Christian Jacob. Permettez-moi tout d'abord de remercier nos deux co-rapporteurs, l'un de l'opposition et l'autre de la majorité, Philippe Duron et Alain Gest – qui aura ce matin quelques minutes de retard – pour l'excellent travail qu'ils ont accompli ensemble dans un délai très court. Le projet de rapport d'information qu'ils nous présentent aujourd'hui sur les plateformes portuaires multimodales me semble contenir des propositions tout à fait pertinentes d'investissements durables éligibles au grand emprunt national.

Je rappelle que notre Commission a constitué cette mission d'information en septembre dernier, ses propositions devant être transmises au Président de l'Assemblée nationale et au Premier ministre dans les prochains jours.

M. Philippe Duron, rapporteur. Je tiens à rappeler d'emblée que, dans le cadre de cette mission, il ne nous appartenait pas de nous prononcer sur l'opportunité d'un grand emprunt, mais de voir s'il était possible de mobiliser des moyens nouveaux pour améliorer la chaîne logistique portuaire.

Avec Alain Gest et les administrateurs de la commission, nous avons travaillé dans un délai très court et cela nous a conduits à décider de focaliser notre réflexion sur les deux grands ports maritimes français que sont Le Havre et Marseille. Pourquoi ce choix ? Les débats de l'année dernière sur la réforme portuaire ont mis en évidence certaines fragilités des ports français, ainsi que la nécessité d'en moderniser le fonctionnement, les infrastructures, et, en particulier, les processus de pré et post acheminements. La nécessité d'agir sur l'ensemble de la chaîne logistique – les professionnels diraient la *supply chain* - ne fait donc aucun doute.

Le constat, quel est-il ? Depuis une vingtaine d'années, le trafic maritime international a considérablement évolué. D'abord en volume, puisqu'il s'est développé au même rythme que la mondialisation de l'économie. Les échanges entre l'Est et l'Ouest ont notamment crû dans des proportions inimaginables jusqu'alors. Ensuite, ce trafic a fortement évolué dans ses méthodes, avec l'avènement de la « conteneurisation » comme forme la plus rationnelle d'acheminement, ce qui n'a pas manqué de transformer les navires, passés du modèle *Panamax* à l'*Ultramax*, lequel peut transporter plus de dix mille boîtes.

Dès lors, il a bien fallu que les ports s'adaptent à ces nouveaux trafics, à ces volumes inédits et à ces matériels de dernière génération. Et il faut bien admettre que nombre de ports de la mer du Nord se sont adaptés plus vite que les

nôtres, depuis Zeebrugge jusqu'à Rotterdam et Hambourg, ainsi que certaines places en Méditerranée, comme Barcelone ou Gênes. Les ports ont agrandi et modernisé leurs terminaux, gagné en efficacité de pré et post acheminement, et, au final, se sont constitués des systèmes d'acheminement à terre des marchandises d'une très grande fiabilité.

Bien entendu, la France n'est pas restée inactive et je rappelle les deux grands projets initiés au cours des dernières années : Port 2000 au Havre et Fos 2XL à Marseille. Pour autant, ces opérations de modernisation n'ont pas été aussi amples ni aussi rapides qu'ailleurs. Moralité, les grands armateurs ne les ont pas trouvées suffisantes et ont souvent préféré des ports étrangers. Une part importante de l'acheminement des grandes métropoles françaises se fait même aujourd'hui à partir de ports étrangers : cela est devenu un lieu commun de dire qu'Anvers est désormais le port de Paris !

Comment améliorer la situation ? De plusieurs façons, selon les intervenants que nous avons pu auditionner, qu'il s'agisse du Port de Marseille, des grands opérateurs, des syndicats professionnels ou des grands organismes de l'État (VNF, RFF, SNCF...).

Il convient d'abord d'améliorer la manutention sur le port et de développer des chantiers de transport combiné pour rendre plus efficace le transbordement du bateau vers le rail. Ensuite, il faut améliorer la liaison fluviale entre les ports et leur arrière-pays - le fameux *hinterland*. Dans la dernière décennie, le transport fluvial s'est nettement intensifié, tant sur la Seine que sur le Rhône. Les croissances à plusieurs chiffres constatées jusqu'au début de la crise économique ont démontré toute la pertinence de ce mode d'acheminement, non seulement pour les pondéreux mais aussi, aujourd'hui, pour les boîtes, jusqu'au cœur des grandes agglomérations. Or je n'ai pas besoin de rappeler que le Grenelle de l'environnement fait du report modal, notamment de la route vers le fleuve, une urgente obligation, pour combattre la congestion des axes et la pollution atmosphérique.

Que peut-on faire hors des cadres classiques de financement des infrastructures de transport que sont les grands projets d'État, les CPER ou les mannes de l'AFITF - dont on connaît du reste les difficultés, puisque M. du Mesnil nous a rappelé au cours de sa dernière audition en commission qu'elle n'était pas en capacité d'assurer à RFF le financement de la LGV Est, 1,5 milliard de crédits lui faisant défaut jusqu'à 2012 ?

Nous nous sommes attachés à identifier les travaux réalisables dans un délai rapide, afin qu'ils participent de la relance économique dont le pays a besoin tout en nous permettant de remplir nos objectifs de transfert modal.

A la fin de notre projet de rapport d'information figure un tableau qui dresse la liste et le chiffrage des différentes catégories d'opérations qui pourraient être réalisées rapidement et produire un effet de système sur l'ensemble de la

chaîne logistique de nos deux principales places portuaires, en Manche et en Méditerranée.

S'agissant du Havre, 360 millions d'euros – soit une somme relativement raisonnable – pourraient être mobilisés au profit de l'amélioration de la logistique, dont 220 millions d'euros pour l'achèvement de Port 2000 et du port aval. La massification des flux est tout aussi nécessaire : il est impératif, d'une part, de pouvoir décharger et recharger dans un délai très bref des navires de grande capacité, et, d'autre part, de composer rapidement les trains de sortie des cargaisons hors des ports. A ce titre, il convient de mobiliser 86 millions au profit de l'amélioration de la performance multimodale du port et d'améliorer la liaison entre le port du Havre et la Seine *via* le Grand Canal et l'écluse filiale. Il s'agit d'améliorer notablement le système – aujourd'hui trop faible - de déchargement des navires de bord à bord par barges fluviales. Il convient aussi de ne pas négliger toutes les opérations liées au brouettage, très insuffisantes au Havre comme le savent ceux qui connaissent le site. L'évolution est facilitée par le fait que le port détient désormais en pleine propriété ses infrastructures et qu'il peut donc investir directement dans des mesures d'amélioration logistique.

Enfin, il faut s'attaquer à un sujet majeur : comment sort-on du port du Havre ? Aujourd'hui, l'essentiel du pré et post acheminement est réalisé par la voie routière, du fait de sa souplesse et de sa rapidité. Et il est bien compréhensible que les chargeurs aient recours au mode le plus efficace. Les moyens d'élargir l'arrière-port sont bien connus : accélérer la réalisation – bien engagée – du canal Seine Nord Europe et réhabiliter la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors pour en renforcer la fiabilité.

Au total, les investissements au profit du port du Havre représentent un montant estimatif d'un peu plus de 2 milliards d'euros.

J'en viens au port de Marseille, dont on a beaucoup parlé en 2008 au moment de l'examen de la réforme portuaire. Si le port de Marseille a connu d'importantes difficultés, il n'en est pas de même du port de Fos, où la gouvernance et l'évolution du service rendu sont meilleures. Le port de Marseille a voté son projet stratégique mois d'un an après la promulgation de la loi et il présente aujourd'hui toute une panoplie de propositions, valables tant pour son site propre que pour celui de Fos.

Ces projets, quels sont-ils ? Il faut accélérer la préparation de Fos 3XL de manière à anticiper l'augmentation des volumes. Comme vous le lirez dans le rapport, l'un des enjeux majeurs est de capter une part plus importante du trafic vers l'Europe occidentale par les ports méditerranéens. Marseille doit être mise en situation de jouer à cartes égales avec Barcelone, Valence ou Gênes, et cela ne sera possible qu'en améliorant l'efficacité de l'acheminement. Traditionnellement, Marseille regardait plus volontiers vers la mer que du côté de son *hinterland*. Si la situation a évolué, elle demeure encore très perfectible.

Il convient donc d'améliorer la logistique portuaire et d'obtenir un véritable désenclavement, tant routier que ferroviaire et fluvio-maritime. L'axe de dégagement routier est à saturation et il ne permettra pas - à très court terme - de faire face à l'augmentation des volumes attendue dans le port de Fos. S'agissant du ferroviaire, il est urgent d'améliorer les lignes qui desservent tant le port de Marseille que celui de Fos. Là encore, si l'on veut augmenter le trafic, il faut pouvoir pré et post acheminer dans de meilleures conditions. Désenclavement fluvio-maritime, enfin, avec le doublement des entrepôts et la création de 1800 emplois en trois ans. Cela passe par une meilleure liaison entre le Rhône et les darses du port de Marseille. Pour ce faire, il convient de réaliser un ouvrage d'environ trois kilomètres pour un coût qui ne semble pas inaccessible.

Au total, les investissements proposés en faveur de l'amélioration du port de Marseille atteignent un montant - certes très inférieur à celui du Havre mais tout de même conséquent - de près de 600 millions.

Si l'on cumule les efforts à consentir pour les deux sites, tant pour l'amélioration de la logistique que pour la massification des flux et l'élargissement de l'hinterland portuaire, on arrive à un montant de 2,7 milliards, ce qui, compte tenu de l'enveloppe annoncée pour le grand emprunt, n'est pas prohibitif.

Cet effort renforcerait considérablement l'ensemble de la chaîne logistique française et lui permettrait d'atteindre un degré de performance sans précédent. Il est impératif d'accélérer la mise à niveau de nos grands ports pour les aider à affronter la concurrence internationale tout en renforçant la cohérence entre nos différents modes de transport. Inutile de se cacher que la route restera pour longtemps très largement majoritaire si l'on n'opère pas sans délai ces indispensables mutations !

S'agissant des chiffres précis et des analyses plus complètes, je renvoie évidemment à notre projet de rapport écrit.

M. le président Christian Jacob. Merci beaucoup, cher Philippe Duron, pour cet exposé rapide et néanmoins complet de vos conclusions. Nous en venons aux questions.

M. François-Michel Gonnot. Nous découvrons cet intéressant rapport et nous remercions les rapporteurs d'avoir travaillé sous la contrainte d'un calendrier très serré. Cependant, j'exprime un regret, à propos de votre choix de départ de ne retenir que le domaine portuaire comme source possible de progrès dans les transports. Il ne serait pas inutile de consacrer un développement aux graves inquiétudes que l'on peut avoir quant au financement de la politique des infrastructures dans notre pays. De même, je suis surpris de ne pas trouver ne fût-ce qu'une allusion à l'avion vert, proposé par le monde aérien dans le cadre, précisément, du grand emprunt. Il y a matière à appeler de nouveau l'attention du Premier ministre et du Président de l'Assemblée nationale sur les difficultés de financement des investissements comme sur le sujet essentiel de l'avion du futur -

lequel s'inscrit dans les critères d'éligibilité au grand emprunt tels qu'ils semblent se confirmer. Je conçois bien que vous n'ayez pu ouvrir « trente-six chantiers » dans ce rapport mais il est important d'apporter des réponses aux attentes du monde aérien dans cette période de crise.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je remercie les deux rapporteurs pour la qualité de leurs travaux. Je constate qu'ils mettent en avant des projets chiffrés avec exactitude ; est-ce à dire qu'ils sont prêts à être réalisés et n'attendent que leurs financements pour être lancés ? Il me semble en effet important que les projets retenus dans le cadre du grand emprunt soient immédiatement réalisables.

M. Michel Havard. Le port de Marseille présente une grande importance pour tout le quart sud-est de la France et pour la ville de Lyon à travers l'artère fluviale rhodanienne, qui ne demande qu'à se développer. Les rapporteurs ont-ils eu le temps de se pencher sur le dossier de tunnel du Rove et sur les investissements programmés en vue d'améliorer la liaison fluvio-maritime ?

M. Yanick Paternotte. Par delà le grand emprunt et le volume des investissements nécessaires, chacun sait que le problème marseillais tient avant tout à la gouvernance du port et aux grèves incessantes. Avant d'envisager des investissements lourds, ne faudrait-il pas régler le problème social une bonne fois pour toutes ? Si Gênes et Barcelone se sont autant développées, c'est d'abord parce que les mouvements syndicaux ont « flanqué par terre » le port de Marseille !

M. André Vézinhét. Je m'étonne que les rapporteurs se soient limités à Marseille pour traiter de la façade méditerranéenne. Le port de Sète n'est notamment pas mentionné alors qu'il dispose de bonnes capacités de desserte fluviale avec le canal du Rhône à Sète et ses possibles complémentarités avec les autoroutes de la mer.

M. Jean-Claude Bouchet. Nous savons tous que le problème de Marseille a davantage trait à ses mouvements sociaux qu'à la concurrence de la route. Le port de Marseille a cependant accompli d'énormes progrès. Je constate que nous n'avons plus aucun port compétitif à l'échelle européenne, alors que l'*hinterland* de certains ports hollandais se prolonge jusqu'au sud de Lyon. Il existe également un problème de compétitivité du transport routier, qu'il faudra certainement relier au développement durable dès lors que nos sillons seront fiables. Je rappelle enfin que le transport de longue distance pour lequel on peut privilégier des solutions multimodales en transport combiné ne représente que le cinquième du total français. Quatre-vingts pour cent de la circulation convoient en effet sur de courtes distances pour lesquelles la route restera la seule option.

M. Pierre Lang. L'*hinterland* de Marseille ne devrait-il pas courir jusqu'à la Moselle et prendre en compte la canalisation de la Saône, de façon à se placer au cœur des échanges européens à l'instar des grands ports hollandais ?

M. Philippe Duron, rapporteur. Le champ de ce rapport a été pour partie induit par le temps limité dont nous avons disposé. Nous avons donc ciblé ce qui pouvait avoir une forte incidence internationale. Bien entendu, nous aurions pu parler d'autres ports d'intérêt national comme Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire ou Bordeaux, d'anciens ports d'intérêt national désormais transférés aux collectivités locales comme Sète, Caen, Cherbourg ou d'autres... Au final, nous avons préféré concentrer nos investigations sur une cible restreinte.

Comme l'a évoqué François-Michel Gonnot, nous eussions pu aussi bien aborder d'autres sujets d'intérêt majeur comme l'avion vert, dont nous nous sommes du reste entretenus avec Dominique Bussereau lorsque nous l'avons auditionné. Le ministre est venu nous voir avec une « liste de commissions » qui couvrirait toute la palette des modes de transport et le grand emprunt tout entier eût à peine suffi pour l'honorer !

Je suis tout à fait d'accord pour ajouter une page à ce rapport sur la question du financement des infrastructures, pour relever la situation extrêmement préoccupante que l'administrateur de l'AFITF que je suis ne peut ignorer.

Quelles bornes fixer aux *hinterlands* ? Il peut être tentant de remonter très loin mais, compte tenu de la feuille de route qui était la nôtre, nous nous sommes efforcés d'aller au plus utile. C'est pourquoi nous avons souhaité que Marseille puisse devenir le port de Lyon et de la Saône, cependant que Le Havre se mettrait au niveau d'Anvers pour la desserte de l'Île-de-France et du très grand Bassin parisien.

Jean-Paul Chanteguet s'est interrogé sur la fiabilité des chiffres que nous présentons. Nous les avons collectés dans les projets stratégiques que les deux grands ports maritimes ont d'ores et déjà adoptés et qui réalisent une prospective à quinze ans de plusieurs pré-projets déjà évalués. Nous avons également bénéficié de l'aide de Réseau ferré de France et du Gouvernement. Les montants présentés ne sont donc pas estimés « au doigt mouillé » : ils résultent d'une approche rigoureuse et cohérente du sujet, même si chacun sait que, comme toujours, ils ne seront pas forcément tenus au stade de la réalisation.

M. le président Christian Jacob. Je vous remercie pour cette présentation. Je salue l'arrivée d'Alain Gest mais la suite de l'ordre du jour de nos travaux m'empêche de lui donner la parole, compte tenu de l'heure.

Je propose à la Commission d'autoriser la publication du rapport, sous réserve que nos deux rapporteurs complètent la version provisoire à partir des différentes remarques faites ce matin. Nous transmettrons ensuite dans les meilleurs délais la version définitive au Président de l'Assemblée nationale et au Premier ministre.

M. Philippe Duron, rapporteur. L'introduction et la problématique seront développées pour préciser encore le champ nécessairement restreint de nos

investigations. Nous resituerons aussi notre réflexion dans le contexte plus général du financement des infrastructures en mettant en avant quelques constantes : respecter les prescriptions du Grenelle de l'environnement, favoriser la relance de l'économie nationale, valoriser la logistique et exploiter le gisement d'emplois considérable qu'elle recèle.

*La Commission **autorise** le dépôt du rapport d'information en vue de sa publication.*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

SECRETARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

- M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État
- M. Marc Hamy, directeur de cabinet
- M. Benoît Mélonio, conseiller budgétaire
- M. Fabrice Alvès, conseiller technique
- M. Nicolas Gauthier, conseiller transports
- Mme Anne-Gaëlle Simon, conseillère parlementaire

SNCF

- M. David Azéma, directeur général délégué « Stratégie et finances »
- Mme Karine Grossetête, conseillère parlementaire

RESEAU FERRÉ DE FRANCE

- M. Hervé de Tréglodé, directeur général adjoint chargé du pôle commercial

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

- M. Thierry Duclaux, directeur général

ARMATEURS DE FRANCE

- M. Christian Garin, président
- Mmes Cécile Bellord et Maud Tarnot, conseillères du président

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS

- M. Patrick Bernasconi, président

PORT AUTONOME DE PARIS

- M. Hervé Martel, directeur général

TRANSPORT DÉVELOPPEMENT INTERMODALITÉ ENVIRONNEMENT

- M. Olivier Deleu, délégué général