



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ports

Question écrite n° 75434

Texte de la question

M. Henri Jibrayel attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation des ports autonomes. Véritable poumon économique, principalement de la région PACA avec plus de 20 000 emplois et 44 millions d'euros de taxes professionnelles versées aux collectivités territoriales, les activités industrielles du port de Marseille, dont la réparation navale lourde en est pour l'heure l'exemple le plus marquant, sont aujourd'hui menacées d'une récession sans précédent. L'absence de réalisations de voies de communications ferroviaires et fluviales ambitieuses sur le modèle des autres ports européens, pour réaliser concrètement les objectifs de report modal des Grenelle et le maillage du port de Marseille avec les zones industrielles et les autres ports nationaux et européens, est un handicap structurel. Mais ce retard n'explique pas tout car il se conjugue avec l'absence des moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et de l'outillage transférés dans le cadre de la réforme, sous le contrôle du conseil de surveillance du GPMM ou l'État, les collectivités territoriales, les employeurs et les salariés sont représentés. Il faut également un plan de modernisation de l'outillage, des superstructures et des infrastructures nécessaires au maintien et au développement des activités existantes, au-delà du seul secteur de la croisière. Enfin, il est nécessaire de mettre en place des partenariats entre nos ports nationaux et notamment entre les ports des régions PACA et Languedoc-Roussillon sur la même façade, afin de développer intelligemment l'ensemble des territoires. Il lui demande des éclaircissements concrets sur la politique que le Gouvernement mène sur le port de Marseille afin que les acteurs locaux puissent enfin travailler tous ensemble à la redynamisation du poumon de Marseille.

Texte de la réponse

Depuis la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et la publication de ses textes d'application, la mise en oeuvre de la réforme portuaire progresse selon les modalités et le calendrier prévus afin de renforcer la compétitivité des sept grands ports maritimes dont celui de Marseille. L'enjeu en termes d'emploi est majeur : cette réforme donne en effet aux ports les outils leur permettant de regagner des parts de marché et de développer des trafics, en particulier de conteneurs, et devrait permettre la création de milliers d'emplois notamment dans le secteur de la logistique. Pour ce qui concerne plus particulièrement le grand port maritime de Marseille, dont le projet stratégique a été adopté le 3 avril 2009, les objectifs prioritaires se déclinent en cinq principaux volets : relever le défi de la massification du conteneur à Fos, se diversifier pour rester le port de toutes les énergies, conforter la position de porte sud-européenne du port pour les vrac solides, constituer un hub roulier euro-méditerranéen et développer le grand port à passagers. En termes de trafic de marchandises, le port se fixe un objectif cible de 92 millions de tonnes en 2010. Ce projet stratégique représente un montant d'investissements pour la réalisation des objectifs estimé à environ 600 M entre 2009 et 2013, tous financeurs confondus, dont un soutien financier de l'État de l'ordre de 100 M sur la durée de ce projet. Désormais propriétaires de leurs réseaux à la suite de la réforme portuaire, tous les grands ports maritimes ont entamé la modernisation et l'électrification de leurs voies ferrées portuaires. À partir de cette année, les ports devraient progressivement accueillir la mise en place des opérateurs ferroviaires de proximité. À l'instar des autres grands ports maritimes, le port de Marseille est mobilisé par l'amélioration des dessertes de son hinterland, facteurs clé

d'un développement qui passe par un usage accru du fer et de la voie d'eau. Cette problématique rejoint l'exigence d'un meilleur report modal, la part des pré et postacheminements à partir et à destination des ports devant doubler, en application de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Cette politique volontariste est confortée par l'engagement national pour le fret ferroviaire lancé par le Gouvernement en septembre 2009, doté d'une enveloppe de 7 Md, dont l'un des axes prioritaires est le développement de la desserte ferroviaire des ports français. L'ensemble des investissements à réaliser dans le domaine ferroviaire est estimé par le grand port maritime de Marseille entre 250 et 300 M sur dix ans. Son objectif dans le domaine des conteneurs est d'atteindre une part modale de 30 % pour le ferroviaire en 2013 contre 13,7 % en 2008. Le port a d'ores et déjà engagé un programme de modernisation de son réseau ferré portuaire pour l'accès à ses bassins ouest (Fos) et est (Mourepiane) pour un coût supérieur à 30 M jusqu'à 2013 inclus. Des projets impliquant Réseau ferré de France sont également à l'étude, dont le raccordement de Mourepiane destiné à optimiser les circulations avec la gare d'Arenc, l'amélioration des performances des terminaux de transport combiné des bassins ouest et est et l'adaptation des infrastructures à une desserte par autoroute ferroviaire. En matière fluviale, le port prévoit de réaliser une liaison fluviale à grand gabarit permettant de relier les terminaux conteneurs de Fos et le canal du Rhône à Fos et de réduire le trajet de 9 kilomètres. Il doit, par ailleurs, créer et rénover des postes d'attente afin d'améliorer l'accueil des barges. Le transfert des outillages à des opérateurs privés porte sur les terminaux à conteneurs minéraliers et céréaliers de Fos ainsi que sur le terminal à conteneurs de Mourepiane. Les négociations engagées entre les opérateurs privés, les salariés et le port sur le processus de cession des outillages et le détachement du personnel sont bien avancées. Trois terminaux ont fait l'objet de cessions en gré à gré en application de la loi portant réforme portuaire. Les dossiers correspondants ont reçu un avis favorable de la commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages, chargée de préserver les intérêts publics. Les premiers transferts d'outillage doivent intervenir à l'automne 2010. Le grand port maritime aura cessé d'exploiter les outillages portuaires au plus tard au printemps 2011. Les salariés concernés bénéficieront de l'ensemble des garanties de l'accord national du 30 octobre 2008 déclinées au niveau local. En matière de partenariat des ports situés sur une même façade, ces coopérations entre établissements portuaires et collectivités territoriales sont de nature à permettre un aménagement du territoire plus cohérent et à mieux structurer la complémentarité des ports pour éviter la redondance des investissements. Les partenariats avec les autres ports situés sur une même façade maritime sont à encourager car ils contribuent à la performance générale du système portuaire. À l'échelle locale, la réforme portuaire fait des relations de l'établissement portuaire avec son territoire l'un des fondements du projet stratégique du port et crée des nouvelles synergies entre les grands ports maritimes et les collectivités territoriales. La présence renforcée des collectivités locales au sein des instances de gouvernance et de concertation des grands ports maritimes procède d'une volonté du Gouvernement de renforcer ce partenariat. Les processus de coordination existants, très récents pour certains, en particulier ceux relevant de la réforme portuaire, sont appelés à jouer un rôle de plus en plus important pour une meilleure articulation des priorités portées par les politiques publiques au niveau national et local. Le rayonnement d'un port est notamment conditionné par la qualité du partenariat noué entre les instances dirigeantes de ce port et les collectivités concernées, qu'il s'agisse de la région, du département, des communes ou groupement de communes concernées, appuyés par les chambres consulaires.

Données clés

Auteur : [M. Henri Jibrayel](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 75434

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 mars 2010, page 3589

Réponse publiée le : 8 juin 2010, page 6390