

LE PORT : UNE DYNAMIQUE RENAISSANTE POUR UN ATOUT MAJEUR

Jérôme Dubois, Théo Willemsen

LE PORT : UNE DYNAMIQUE RENAISSANTE POUR UN ATOUT MAJEUR

Jérôme Dubois, Théo Willemsen

Malgré la crise de 2008-2009 le transport maritime ne cesse de croître et de se transformer. Entre 1996 et 2013 le volume du transport par containers a été multiplié par trois environ. Les tonnages des bateaux augmentent considérablement et la multiplication des post-panamax¹ et super post-panamax a conduit Panama à agrandir ses écluses. L'Égypte élargit le canal de Suez, le Nicaragua construit un nouveau canal, pendant que le port de Shanghai connaît un trafic spectaculaire et qu'Algésiras et Tanger-med se dotent des installations permettant de traiter les grands porte-containers. L'informatisation généralisée des procédures et les mutations des technologies du chargement et déchargement transforment l'activité portuaire et la logistique liée aux ports évolue aussi bien sur le plan capitalistique que dans son fonctionnement.

Cette croissance ne constitue une rente pour personne et la concurrence est féroce en matière d'innovations diverses (technologiques, organisationnelles etc.), d'installations, d'optimisation des moyens, de coordination des différents acteurs de la communauté portuaire et encore plus de démarches commerciales. L'histoire du port de Marseille peut constituer un handicap, car elle le rattache à des époques révolues ou qui s'achèvent : celle de la vache à lait du trafic colonial, celle de l'industrie lourde et du raffinage pétrolier. Dans la

nouvelle géopolitique et le nouveau marché du transport maritime, le port de Marseille n'en constitue pas moins un atout considérable.

Remarquablement équipé, composé de plusieurs territoires complémentaires pouvant offrir l'ensemble des services aux transporteurs (passagers et frets, boîtes et vrac, solide et liquide, manutention et réparation navale...), le port de Marseille est très bien situé par rapport à toute l'Europe du Sud. Sa localisation, entre l'Espagne et l'Italie, au débouché des axes de transports qui traversent l'Europe à partir du couloir rhodanien, est stratégique. Il dispose du foncier suffisant pour s'étendre si nécessaire. Bien qu'il ne soit pas directement situé sur la grande route mondiale qui traverse la méditerranée et Suez, il pourrait attirer des bateaux venant décharger pour une partie Sud de l'Europe sans avoir à remonter jusqu'aux ports d'Europe du Nord, à condition que ses avantages comparatifs (en coût et en temps) apparaissent clairement. Enfin, il est adossé à la force démographique et économique d'une aire urbaine de plus de deux millions d'habitants (comparable à Hambourg, beaucoup moins que le Randstad).

En dépit de ces avantages, depuis de longues décennies, le port perd des parts de marché. Compte tenu de la croissance mondiale du trafic maritime, les chiffres bruts ne sont pas catastrophiques. Ils démontrent même une légère augmentation chaque année. Mais ses grands concurrents d'Europe du Nord tout comme les ports voisins plutôt modestes comme Toulon ou Nice, sur certains marchés de niche, font mieux.

Deux explications ont été mises en avant pour expliquer cette situation.

La première est interne au port, elle vise à dénoncer un climat social détestable et un nombre de jours de grève plus important qu'ailleurs, d'où un manque de fiabilité qui progressivement aurait chassé même les plus persévérants de ses clients. D'autant que la communauté portuaire – c'est à dire la coopération dans une logique de « gagnant-gagnant » des différents acteurs du port – n'existait pas vraiment. Si la réforme portuaire de 2008 a contribué à faire évoluer les choses, l'image du Port reste encore à améliorer.

La seconde relève de la fragmentation du milieu institutionnel local qui bloque la réalisation des grands équipements nécessaires pour connecter efficacement le port à son hinterland, proche ou lointain. La façade maritime du port apparaît alors déconnectée en matière d'infrastructures. Territoire politique de personne, le port est longtemps resté un impensé total pour les grands élus du territoire provençal.

Dans ce contexte peu favorable, le port s'est progressivement replié sur son domaine public. Prise en tenaille entre ces deux fragilités, la direction du Port a bien souvent fait assaut de modestie en dépit des grands enjeux de ce territoire, peinant tout autant à définir son

1. Panamax définit les dimensions des bateaux qui peuvent passer les écluses de Panama.



projet d'avenir qu'à faire entendre sa voix parmi ceux qui décident.

Si le silence du monde politique tout comme celui de la direction du Port est longtemps resté assourdissant, il faut remarquer que le monde économique local s'est également longtemps désintéressé de la question portuaire. Hier des rives de l'étang de Berre à Cadarache, aujourd'hui des start up du pays aixois à Euromed, cité de commandement économique, le reste du territoire a souvent accaparé réflexions et financements.

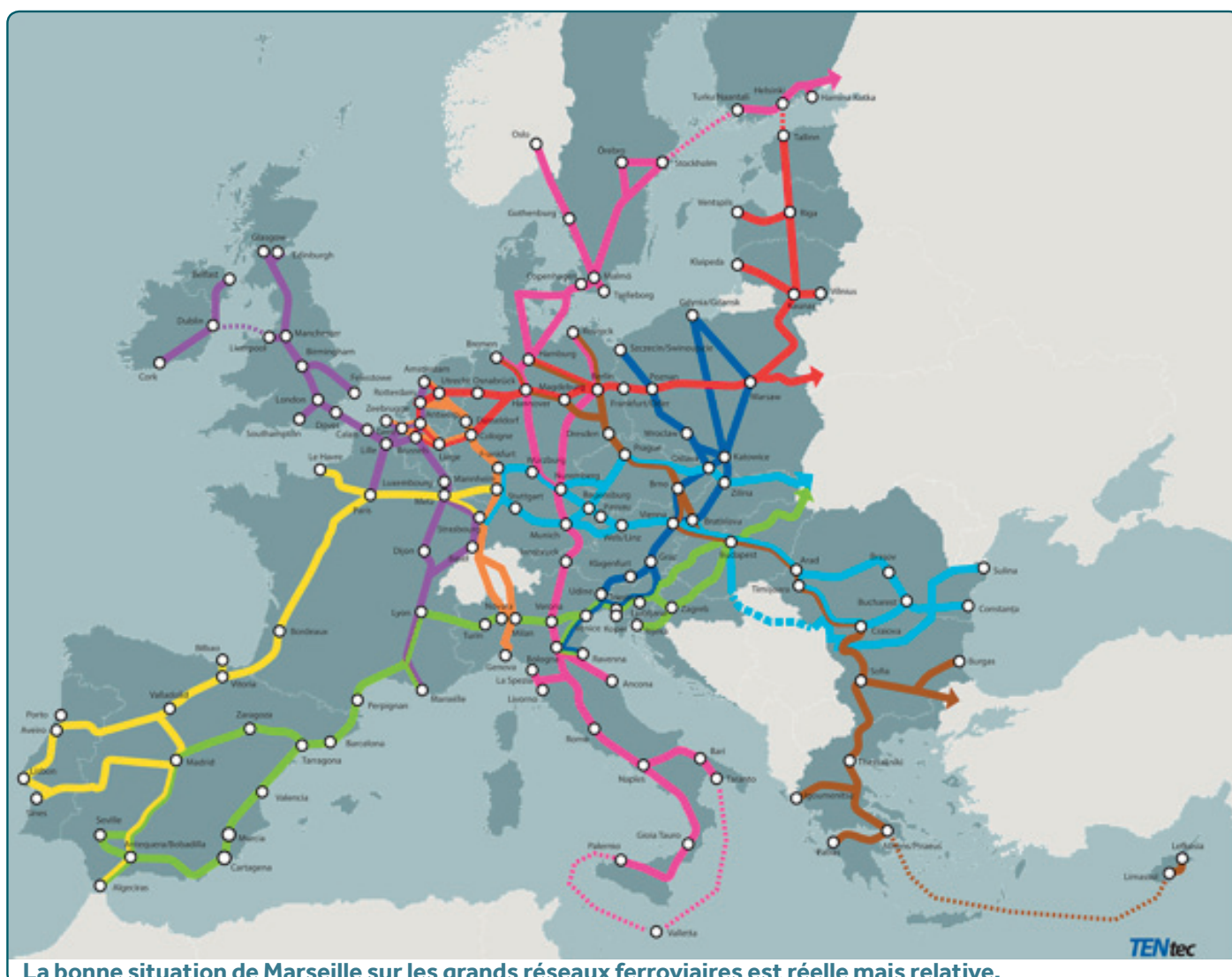
Les choses ont néanmoins commencé à bouger. On assiste depuis quelques années à la multiplication des initiatives, pas toujours reliées entre elles, qui contribuent aujourd'hui à changer l'image du port dans l'imaginaire local, à réveiller ses ambitions et à inscrire la question de l'avenir de cet acteur structurant pour l'économie régionale sur l'agenda politique local.

Les premières impulsions sont venues d'en haut par la loi de 2008 sur la réforme portuaire. Néanmoins, localement, les esprits étaient prêts. Ces dernières années ont vu la multiplication des réflexions et des initiatives visant à sortir le port de cette lente spirale de déclin. Pour le Port la loi de 2008 sur la réforme portuaire a permis certains changements radicaux en matière de gestion, l'obligeant

à privatiser une partie de ses activités pour se recentrer sur ses missions régaliennes.

Depuis la réforme, le modèle du Landlord rend l'autorité portuaire responsable de l'aménagement et de l'exploitation de la zone industrielle-portuaire. Les revenus sont les recettes foncières, payées par les entreprises installées dans la zone industrielle et portuaire, et les droits de ports maritimes, payés par les armateurs qui rentrent dans le port avec leurs navires. Pour un port ces revenus permettent d'investir. Le nouveau projet stratégique 2014-2018 du Grand Port Maritime de Marseille contient un programme d'investissements de 360 millions d'euros pour le soutien économique du territoire. Le port a besoin du soutien, y compris sur le plan financier, de l'État et des collectivités pour réaliser ses ambitions.

Plus fondamentalement la réforme a conduit à son ouverture au monde par la création d'un conseil de surveillance et d'un conseil de développement. Liant l'ensemble des acteurs portuaires, ces conseils sont devenus des lieux de réflexions sur l'avenir du port. Sans doute lassés d'être montré du doigt et de voir le port perdre des parts de marché, les acteurs portuaires ont su se saisir de l'occasion. Il est vrai qu'il y a urgence à agir, dans le contexte des développements actuels du



système de transport maritime et de la forte concurrence. Dans une ville réputée socialement difficile, l'ampleur des bouleversements portuaires a été considérable ces dernières années, sans crise sociale majeure.

La lente érosion du port est aussi devenue un sujet d'inquiétude pour une partie des élites locales. On peut à cet égard citer les travaux du conseil de développement de MPM qui dans ses réflexions sur le Scot s'est emparé de cette question de l'avenir du Port et a rendu plusieurs analyses à ce sujet. D'autres initiatives ont également vu le jour, à l'image du rapport Marseille Top Vingt de la Chambre de Commerce et de l'Industrie ou du Club Nouveau Sud co-organisé par MPM et des chargés de mission du SGAR.

Cette inquiétude partagée est progressivement devenue le moteur d'une ambition nouvelle. Le changement est potentiellement considérable. Sans préjuger de l'avenir, les représentations sur l'intérêt du port ont aujourd'hui changé. L'ensemble de ces initiatives a progressivement réussi à construire un discours global porteur de sens, et, ce qui est assez nouveau, partagé. De ce point de vue tous les récents développements sur la pérennité des bassins Est et les évolutions remarquables de la Charte Ville Port entre le GPMM, la ville de Marseille et Euromed sont assez passionnants.

Le port est aujourd'hui pris en compte dans l'ensemble des dispositifs de planification, à l'image des débats qui se sont déroulés lors de l'élaboration du Scot de MPM par exemple. Si l'on rapproche cela du fait que les ports les plus performants d'Europe sont fortement liés aux pouvoirs locaux (villes notamment, qui souvent possèdent tout ou partie des installations portuaires), l'on est amené à se demander si le dossier portuaire ne devrait pas (ou ne va pas) occuper une place centrale dans la construction des compétences et des stratégies de la future métropole.

Par delà les grandes réflexions stratégiques cette nouvelle reconnaissance permet aujourd'hui au port d'exposer et de défendre ses projets sur ses différents territoires, à l'image de la charte ville port portée par l'ensemble des partenaires sur les bassins Est, après 15 ans de compétition pour l'usage et le partage de l'espace arrière portuaire. A Fos également les projets Picto, de désenclavement, fluvial ou maritime, ou le développement des énergies renouvelables viennent rappeler cette ambition nouvelle. Le projet métropolitain va (pourrait ?) servir à transformer cette nouvelle dynamique en projets concrets.