

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>29972</b>	<b>De M. Jacques Bompard</b> ( Non inscrit - Vaucluse )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Travail, emploi, formation professionnelle et dialogue social		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > ports	<b>Analyse</b> > blocage. lutte et prévention. Marseille.
Question publiée au JO le : <b>18/06/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/10/2014</b> page : <b>8656</b> Date de changement d'attribution : <b>27/08/2014</b> Date de renouvellement : <b>24/09/2013</b> Date de renouvellement : <b>28/01/2014</b> Date de renouvellement : <b>20/05/2014</b>		

### Texte de la question

M. Jacques Bompard attire l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social sur l'impact des actions du syndicat CGT sur le développement économique du port de Marseille. L'exclusivité syndicale qui caractérise le port de Marseille est la cause principale du déclin de ce port qui devrait être l'un des premiers d'Europe, alors qu'il n'est que le quatrième par son volume d'activité. Ce syndicat de branche n'arrête pas de multiplier ses diktats qui contribuent à détruire l'outil de travail. Samedi 4 mai 2013, le syndicat bloquait les croisetiers exigeant la manutention des bagages. La CGT revendique que le port continue à travailler dans le fret alors que les grèves incessantes font que le fret transite de plus en plus par les ports italiens ou espagnols. Il lui demande donc comment il compte empêcher ce syndicat de continuer à ruiner le port de Marseille.

### Texte de la réponse

L'amélioration du trafic au sein des ports français et le développement de leur activité figurent parmi les objectifs prioritaires du Gouvernement. La réforme portuaire adoptée en 2008, qui s'est traduite, notamment, par la privatisation de l'outillage portuaire, doit concourir à dynamiser l'activité des grands ports maritimes, désormais recentrés sur leurs fonctions régaliennes et sur un rôle d'aménageurs, dans le cadre d'une gouvernance modernisée. Néanmoins, le volume d'activité des ports est tributaire de la situation économique globale du secteur du transport maritime. Ainsi, il faut rappeler que les ports français, dans leur ensemble, doivent faire face à une conjoncture difficile depuis l'année 2007, durant laquelle un ralentissement global de l'activité des ports métropolitains français est intervenu. Cette tendance s'est accentuée en 2009 en raison de la crise économique, qui a ralenti les échanges internationaux, ce qui a eu un impact négatif sur le bilan annuel des ports. Après une très légère reprise en 2010 et 2011, tous les types de trafic ont de nouveau cessé de progresser en 2012 au sein des ports français, à l'exception des conteneurs. Pour sa part, le Grand port maritime de Marseille n'a pas échappé à cette évolution et a connu une baisse de son volume de trafic ces dernières années, notamment au profit du port d'Algesiras. Il est désormais le second port de Méditerranée et le cinquième au plan européen, avec un trafic de marchandises de 80 millions de tonnes en 2013, ce qui représente une baisse de 7 % par rapport à 2012. Néanmoins, cette situation tient pour beaucoup au positionnement historique de l'établissement, fortement tourné vers les hydrocarbures, dont le trafic assure plus de la moitié de son activité. Le Grand port maritime de Marseille a donc souffert plus particulièrement de la tendance baissière constatée ces dernières années dans ce domaine en Europe et notamment en France. Ainsi,

le trafic des vrac liquides s'est fortement contracté en 2012, avec un recul de 4,8 Mt pour le pétrole brut et de 2 Mt pour les produits dérivés. Même si les trafics de conteneurs, de gaz naturel liquéfié, et les secteurs de la sidérurgie et de la croisière se sont affirmés en 2013 comme de nouveaux relais de croissance du port de Marseille Fos, ces activités ne parviennent pas encore à équilibrer le recul important de la filière des hydrocarbures. Aussi, la situation du Grand port maritime de Marseille doit être appréciée au regard de ce contexte d'ensemble et non pas seulement en fonction du taux de conflictualité qu'il peut connaître. L'amélioration de la situation du Grand port maritime de Marseille ne dépend donc pas de la seule qualité de son climat social mais essentiellement d'une diversification de ses activités, notamment vers le secteur des conteneurs. A cet égard, la mise en service à Fos des deux terminaux Fos 2XL en 2012 permet au Grand port maritime de Marseille de se mettre au niveau des ports européens en doublant sa capacité de traitement des conteneurs (2 millions de conteneurs contre 1 million en 2010). De plus, ces terminaux à conteneurs sont associés à deux zones logistiques (Fos Distriport et la Feuillane) totalisant près de 400 hectares, pour lesquelles des investissements sont prévus dans le cadre du prochain projet stratégique afin de relancer la réparation navale et de développer le trafic de croisière.