



15ème législature

Question N° : 16940	De M. Jean-Luc Mélenchon (La France insoumise - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > Port de Marseille	Analyse > Port de Marseille.
Question publiée au JO le : 12/02/2019 Réponse publiée au JO le : 08/03/2022 page : 1631 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de signalement : 26/11/2019		

Texte de la question

M. Jean-Luc Mélenchon attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le contenu de la stratégie portuaire de la France, notamment sur la question de la réparation navale. A l'occasion du comité interministériel de la mer du 15 novembre 2018, M. le Premier Ministre a annoncé une nouvelle réforme des ports et des changements de gouvernance permettant de construire une « véritable stratégie nationale portuaire ». Concernant le Grand Port Maritime de Marseille, celui-ci serait intégré dans un « système portuaire Méditerranée Rhône Saône » avec une meilleure association du port de Lyon. La création d'un groupement d'intérêt économique (GIE) réunissant les ports de Marseille, Sète, Toulon, Port la Nouvelle, Nice et Port-Vendres est également évoquée. Les objectifs cités sont l'innovation, la structuration de la réparation navale, la recherche de nouveaux trafics de marchandises et de conteneurs. Ils laissent de côté les trafics voyageurs, les questions d'emploi, de formation et d'environnement. Pourtant, il y a urgence. Les concurrences, souvent néfastes, entre les ports de la façade méditerranéenne ne manquent pas, notamment sur les ferrys ou les navires rouliers en méditerranée. Concernant la réparation navale, des aberrations se produisent au sein même de la Métropole Aix Marseille Provence. Le Grand Port Maritime de Marseille et le port de la Ciotat, distants de trente-cinq kilomètres seulement, se livrent concurrence dans le secteur du refit et de la réparation de yachts. Ils viennent l'un et l'autre de mettre en place des ascenseurs à bateaux de grande capacité. Ils visent tous deux le même marché, qui ne pourra pas être extensible à la mesure de l'augmentation de l'offre. Il aimerait savoir pourquoi La Ciotat n'est pas citée dans le GIE. Certes ce n'est pas un port de commerce mais un lieu important dans la réparation navale. Il presse Mme la ministre d'intégrer des objectifs sociaux, environnementaux et une logique de spécialité renforcée pour une stratégie portuaire de l'État français digne de ce nom.

Texte de la réponse

La nouvelle stratégie nationale portuaire (SNP) adoptée le 22 janvier 2021 par le comité interministériel de la mer présidé par le Premier ministre, fixe un socle d'ambitions communes pour l'ensemble du système portuaire français en métropole et dans les Outre-mer, qu'il s'agisse des ports sous tutelle de l'État ou des ports décentralisés. Cette stratégie a été conçue pour être évolutive, c'est-à-dire pour s'adapter aux changements économiques, numériques et géopolitiques à venir, parfois rapides. Élaborée avec le concours de l'ensemble des acteurs concernés (230 acteurs publics et privés, 27 ateliers de travail) elle fera l'objet d'un suivi spécifique par un « comité de suivi de la stratégie nationale portuaire » qui réunira des acteurs publics et privés sous l'égide des ministres en charge des transports et de la mer, en lien avec le secrétariat général de la mer. La stratégie nationale portuaire vise ainsi à développer un

réseau de ports, au cœur des chaînes logistiques, permettant de tirer profit au mieux de la diversité et des atouts de la cinquantaine de ports de commerce français. Notre système portuaire représente en effet 350 millions de tonnes de trafics de marchandises, 30 millions de passagers et plus de 300.000 emplois directs et indirects et dispose d'un fort potentiel de croissance. L'ambition de la nouvelle stratégie nationale portuaire consiste ainsi à adopter une démarche globale, coordonnée et offensive de reconquête de parts de marché sur les ports concurrents étrangers. Elle fixe un cap clair : porter de 60 à 80 % la part des conteneurs manutentionnés dans nos ports à destination ou en provenance de France d'ici 2050 ; doubler le nombre d'emplois directs et indirects liés à l'activité portuaire d'ici 2050 ; accroître de 30 % la part des modes ferroviaires et fluviaux dans les acheminements portuaires d'ici 2030. Elle définit également des objectifs ambitieux en matière de transition écologique pour renforcer la contribution des ports aux objectifs de décarbonation de la France et en matière d'innovation et de transition numérique afin de renforcer les actions de fluidification et de simplification du passage portuaire. La stratégie nationale portuaire a vocation à être mise en œuvre à l'échelle territoriale par des actions coordonnées entre les ports et les différents acteurs institutionnels, gestionnaires de réseau et opérateurs économiques. Dans ce contexte, la mission confiée à la présidente de Medlink Ports dans l'objectif de développer les trafics massifiés sur l'axe Rhône-Saône contribuera à renforcer la dynamique collective sur cet axe. À ce stade, si la recherche d'une meilleure coordination et de développement des synergies entre les ports de l'axe Rhône-Saône et ceux de la façade méditerranéenne constituent des objectifs partagés, la meilleure forme de gouvernance doit encore être définie et le projet industriel de cette infrastructure intégrée et précisée. C'est le sens des annonces qui ont été faites par le Président de la République à Marseille le 2 septembre dernier pour faire du port une véritable interface méditerranéenne. Concernant l'axe Seine, la fusion des trois ports au sein du nouvel établissement public portuaire HAROPA illustre concrètement la mise en œuvre de ces orientations stratégiques qui peuvent ainsi se décliner sous des formes d'organisation différenciées selon les territoires.