



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14700</b>	De <b>Mme Gisèle Lelouis</b> ( Rassemblement National - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Premier ministre		<b>Ministère attributaire</b> > Armées
<b>Rubrique</b> >mer et littoral	<b>Tête d'analyse</b> >Sur l'impact des tensions en mer Rouge pour le Grand Port de Marseille	<b>Analyse</b> > Sur l'impact des tensions en mer Rouge pour le Grand Port de Marseille.
Question publiée au JO le : <b>30/01/2024</b> Date de changement d'attribution : <b>19/03/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Gisèle Lelouis attire l'attention de M. le Premier ministre sur l'impact des tensions en mer Rouge pour le port de Marseille. Ce sujet concerne à la fois l'emploi, le développement économique, les forces armées et les affaires étrangères. En effet, les attaques en mer Rouge entraînent un retard de plusieurs semaines dans les arrivées des porte-conteneurs dans le GPMM, le Grand Port Maritime de Marseille. Ces navires de commerces en provenance d'Asie ou du Moyen-Orient traversent traditionnellement le canal de Suez et la mer Rouge, par laquelle transite 12 % du commerce mondial. Or, suite à ces attaques, nombre de ces porte-conteneurs sont contraints depuis peu de passer au large de l'Afrique du Sud, par le cap de Bonne-Espérance, provoquant un rallongement du temps de transport, un impact environnemental et des coûts financiers supplémentaires. Ainsi, le 18 janvier 2024, le GPMM à travers son conseil de surveillance indiquait qu'une baisse du trafic global du port était envisageable « si cela perdurait ». Et il est du devoir du Gouvernement de proposer des options face à ce scénario. Car ces détours imposés risquent de pousser les armateurs à décharger leur cargaison dans les ports du nord de l'Europe et dans une moindre mesure, dans d'autres ports de la Méditerranée. Le port de Marseille se verrait alors privé du volume de conteneurs quotidiens, créant une menace pour les métiers du GPMM, notamment en ce qui concerne les pilotes qui guident les navires ou les dockers qui déchargent ceux-ci. Les retards dans les escales risquent de provoquer de nombreux effets sur les emplois mais aussi sur les entreprises qui risquent des ruptures de stock, des délais d'attente plus longs et des surcoûts, puisque le coût du conteneur et du trajet augmente. Le premier port de France, le deuxième port de Méditerranée et le cinquième d'Europe risque de perdre des rotations au profit d'autres si rien n'est fait. Elle l'interroge donc sur l'action qu'il compte mener afin de protéger les emplois et les entreprises françaises concernés par ces décalages s'ils devaient durer et quels éléments supplémentaires il peut apporter à propos de l'engagement de la marine nationale dans la sécurisation des voies maritimes et de la coopération avec les partenaires étrangers de la France.