

Marseille, une évolution portuaire entre continuité et rupture

Le Port Autonome de Marseille est le premier port de France et de Méditerranée, et occupe le quatrième rang européen. D'annexes en annexes, il s'est étendu sur une façade de 45 km. Son évolution récente a été marquée par des extensions et des reconversions de territoires motivées par la volonté de conforter son rôle de porte maritime majeure en Méditerranée. L'histoire portuaire de Marseille est donc un éternel repositionnement, par rapport à une succession d'héritages géographique, économique et historique. Dans ce cadre, les décisions stratégiques de développement ont souvent dépassé l'enjeu régional en répondant à des ambitions nationales, par le biais des opportunités des circonstances qui ont modelé l'évolution du commerce maritime et des échanges mondiaux.

Marseille-Fos, "réalisation géante, création continue"

Marseille a été tour à tour l'ouverture méditerranéenne de la France ancienne, le port majeur de l'espace colonial et post colonial français et maintenant le pôle industrialo-portuaire et pétrolier majeur de l'hexagone. Dès le milieu du XIX^{ème} siècle, une première « marche vers l'Ouest » est entamée avec la construction des bassins de la Joliette, d'Arenc et de Lazaret. Quand l'extension portuaire englobe l'Estaque, c'est tout le littoral marseillais qui est occupé et c'est toute la ville qui s'étend. En 1850, le port de Marseille, déjà qualifié de port mondial et de « Porte de l'Orient », profite de son attractivité et veut s'implanter plus loin, vers l'Étang de Berre pour gagner de l'espace mais aussi pour se positionner sur le Rhône. Le percement du tunnel maritime du Rove (1925) a permis la jonction entre la mer et le fleuve. L'aménagement du canal du Rhône complètera cette extension en créant la liaison entre Berre et la mer. En 1927, le pétrole arrive à Port-de-Bouc¹ et dans la décennie, trois grandes raffineries se créent. Dans le même temps, à Marseille, dans les bassins Est, la Joliette est remodelée.

La Seconde Guerre Mondiale a fortement détruit le port et la reconstruction s'accompagne de la volonté de construire un grand complexe industrialo-portuaire. Un projet ambitieux qui s'accompagne de la grande marche vers l'Ouest vers Fos où la terre est conquise sur la mer et le marais². De 1948 à 1952, on construit à Lavéra, à l'embouchure de l'Étang de Berre, le premier bassin pétrolier. L'idée est de créer un véritable site industriel à l'échelle nationale. C'est en 1966 que le port de Marseille obtient son autonomie et prend en charge les installations industrialo-portuaires de l'Est et de l'Ouest³. Autour de l'Étang de Berre, l'espace foncier disponible est important. L'industrie chimique et

pétrolière est déjà là. C'est le grand développement des usines côtières et surtout de la sidérurgie. A l'époque, la nouvelle extension du port de Marseille est qualifiée de "réalisation géante, création continue". C'est le port sans limite, la véritable "conquête de l'Ouest".

En 1973, le port atteint les 100 millions de tonnes au moment où les chocs pétroliers touchent de plein fouet la croissance portuaire. Les emplois attendus n'ont pas été créés, la sidérurgie n'aura pas été le pôle de développement espéré et de nombreux projets n'auront pas vu le jour. Fos était-il un projet surdimensionné ? Certainement, mais le site demeure d'exception, avec ses potentialités d'extension⁴ et d'accueil qui sont des atouts majeurs et enviés par de nombreux ports du monde. Port en eaux profondes, les capacités nautiques sont importantes du fait de la profondeur du chenal d'accès dimensionné pour les grands pétroliers dont le tirant d'eau est de 20 mètres. Jusqu'à la fin des années 1990, Marseille se veut le pôle industrialo-portuaire de référence de l'Europe du Sud et axe sa politique de développement sur la chimie, la pétrochimie et la sidérurgie. Parallèlement, le port réalise l'extension du terminal conteneurisé à Fos⁵. L'accueil des porte-conteneurs au début de la conteneurisation s'est fait sans problème à Fos qui a positionné le port au cœur du nouveau commerce maritime international.

A Marseille, la décolonisation a laissé des traces et l'on tente de trouver d'autres débouchés. En 1968, le premier terminal à conteneurs du port est construit à Mourepiane dans les bassins Est. De 1970 à 1995, les bassins de la joliette sont remodelés avec la création de terminaux spécialisés. Depuis lors, on parle de Marseille-Fos, le second n'est plus une annexe, mais une véritable emprise puisque la majeure partie du trafic se fait désormais dans les bassins Ouest⁶.

¹ En 1862, peu de temps après les premiers forages du Texas, Marseille reçut 5000 barils d'huile de pétrole. Cela resta un trafic d'essai, les négociants provençaux tenant alors seulement à expérimenter les qualités de ce produit.

² Même si on oublie parfois que le port de Fos a existé à l'époque romaine (Fossae Marianae) mais a disparu, enseveli sous les eaux.

³ Marseille, Caronte, Port-de-Bouc, Lavéra, Fos et Port-St-Louis-du-Rhône ainsi que des zones industrielles de Fos et Lavéra.

⁴ Les installations de Fos représentent 10 000 hectares (Paris intra-muros) dont 20 % sont occupés à ce jour.

⁵ Mise en service en 1994/1995 du premier portique Overpanamax.

⁶ Même si les trafics de marchandises ne cessent d'augmenter à Marseille.

La fin des années quatre-vingt-dix marque un tournant. L'hégémonie des ports du Nord est établie et la concurrence des ports italiens ou espagnols est de plus en plus vive. L'aire métropolitaine marseillaise pêche par son manque d'industrialisation. Le monde est entré dans l'économie de réseaux, au sein de laquelle le port n'est qu'un nœud d'une chaîne globale et intermodale et où les capacités navales et les stratégies armatoriales placent les ports sur un marché qui n'a plus rien de captif et d'acquis. Le port de Marseille doit s'ouvrir, coopérer, collaborer, et prendre conscience d'avantage de ses environnements local et global. Longtemps, le port s'est focalisé et reposé sur le pétrole qui lui a assuré la prospérité.

Même si le port phocéén fut l'un des premiers à se "conteneuriser" avec Mourepiane puis la darse 1⁷ et la darse 2 à Fos, il n'a pas su ou pu développer ce trafic à grande échelle, générateur de valeur ajoutée. Il est certain aussi que le port de Marseille ne dispose pas d'un hinterland industriel imposant et la massification est insuffisante pour justifier des escales de navires mères et des dessertes multimodales importantes. Désormais, le conteneur représente pour Marseille, le moyen de rester dans la course des plus grands ou plus simplement d'assurer son futur.

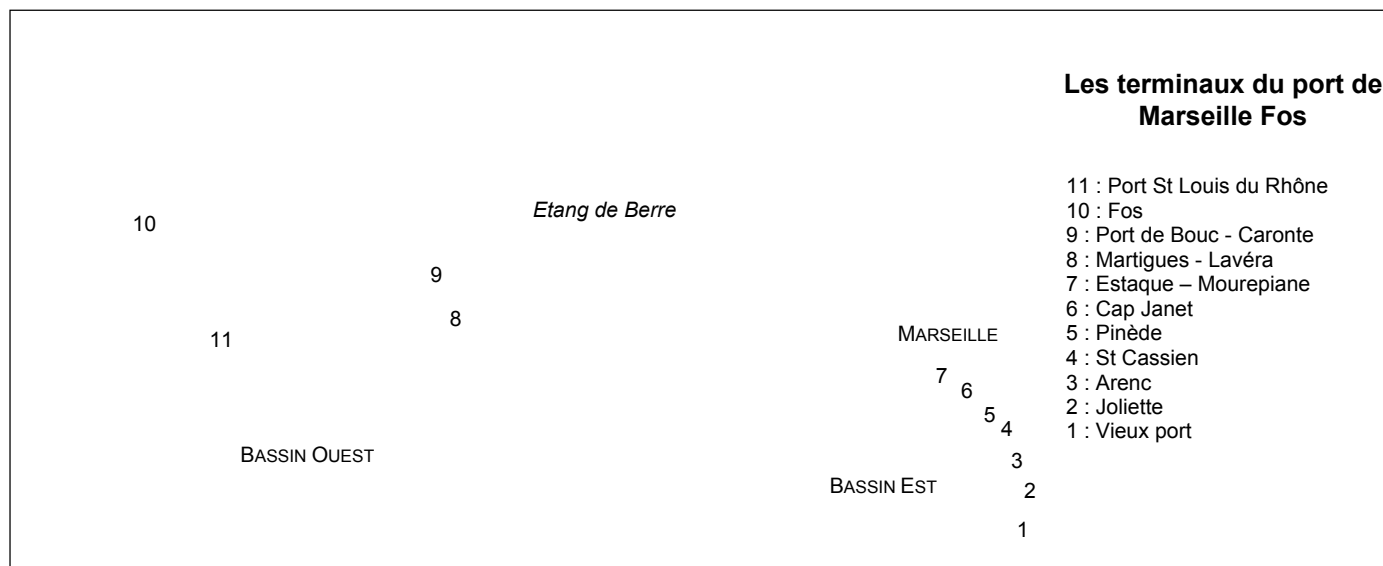
Se moderniser en se diversifiant, "Marseille, port Global"

Au début des années 1970, le Président du Port Autonome de Marseille (PAM), Léon Betous, disait "*le jour où un chantier naval entamera la construction d'un super-tanker de 500 000 tonnes, ce même jour commenceront, à Fos, les travaux prévus pour établir son poste de réception à quai. Le super-tanker achevé, sa « structure d'accueil » sera prête*". L'intention d'innovation et d'anticipation des dirigeants actuels est la même, seule la démarche diffère. Le port est devenu aménageur mais surtout partenaire des acteurs privés, des armateurs, principaux usagers des terminaux portuaires.

Sollicité, le port est "pressé" de construire et de proposer une offre de passage portuaire. Face à la volatilité des trafics et des lignes, et au coût faramineux des nouvelles infrastructures, il s'allie avec ses clients pour pouvoir construire tout en s'assurant de leur fidélité.

Si le conteneur reste une priorité, le Port ne souhaite pas reproduire les erreurs passées en se focalisant sur un trafic et désire se diversifier. Le PAM entend sortir de son rôle traditionnel, de son étiquette de port-pétrole pour devenir le grand port polyvalent du Sud : un port généraliste, grand projet de son directeur Eric Brassart qui donna lieu en 1998, au plan stratégique "Marseille, Port Global". C'est un projet pour un ensemble portuaire du futur millénaire qui définit les premières étapes de la politique de généralisation, en remettant à niveau tous les domaines de l'activité portuaire. Aujourd'hui, le port de Marseille-Fos représente deux territoires et deux destins différents mais complémentaires dans cette nouvelle logique de globalisation.

A Marseille règne la polyvalence traditionnelle : réparation navale, terminaux de marchandises diverses, de vracs, de conteneurs (trafics Nord-Sud), de roulier mais aussi une activité croisière en pleine croissance. Cette dernière est en passe de devenir l'un des fleurons de l'activité portuaire dans les bassins Est. En Méditerranée, le port a gagné des parts de marché importantes et bénéficie de l'accès direct du TGV. La nouvelle gare de croisières de 300 m² (Marseille Provence Cruise Center) a été mise en service en 2004. Elle a été à moitié financée par l'armement MSC, qui a une priorité d'utilisation. En outre, la construction de la gare passagers de la Major, dédiée aux trafics vers la Corse et le Maghreb, a débuté. La logistique est plus diffuse, plus étalée. A Fos, le port trouve sa vocation intercontinentale où se côtoient les activités industrielles et trafic conteneurisé Est – Ouest. Le terminal conteneurs a reçu en 2003, l'escale du *MSC Ludovica* et ses 6 500 evp nécessitant un tirant d'eau de 14 mètres.



⁷ Le site représente deux fois et demi les Champs Elysées en longueur.

Le nouveau plan d'entreprise pour la période 2004-2009 définit 24 activités en fonction de leur type de passage portuaire. Mais il retient quatre grands axes stratégiques majeurs relevant de l'activité industrielle et logistique qui font l'objet d'un développement volontariste. Le premier est le projet GDF2 concernant la construction par Gaz de France d'un deuxième terminal méthanier à Fos. Le second axe vise aux implantations industrielles sur la ZIP de Fos. Le troisième axe stratégique s'oriente sur l'entrée du port de Marseille dans la grande course aux conteneurs et sa complémentarité logistique avec deux grands projets d'envergure : Fos 2XL et Distriport. Cet axe suppose, s'il se veut générateur de valeur ajoutée d'attirer et de fidéliser les lignes régulières et de retenir la marchandise un temps pour y opérer des transformations. Enfin le quatrième axe concerne le développement de la croisière dans les Bassins est.

Fos 2XL et Distriport

Anticipant la saturation du terminal conteneurisé actuel au regard des perspectives d'évolution du trafic, le port a projeté la construction d'une nouvelle infrastructure : Fos 2XL (ou Fos to excel) qui prévoit à terme le doublement de la capacité du terminal à conteneurs de Fos (soit 1,5 millions de conteneurs par an). Le port a pris en charge l'accessibilité terrestre et maritime et concède l'opération des deux terminaux A et B, à des groupements privés : CMA-CGM et MSC⁸. 40 ans après la "pétrolarisation", et 20 ans après la conteneurisation, la tertiarisation arrive à grands pas. Le futur terminal conteneurisé Fos 2XL⁹ affranchira le port des dangers de la feederisation. Il anticipe le gigantisme naval conteneurisé par la création d'infrastructures pouvant accueillir les plus gros porte-conteneurs. Il sera multimodal. Un projet de terminal dédié au fluvial complètera le dispositif. Le second grand projet est Distriport : une plate-forme de logistique massifiée et intermodale qui devrait s'étendre sur 160 hectares. Le projet est en cours de commercialisation et plusieurs entreprises y sont installées. L'idée est d'attirer de grands importateurs qui décident d'éclater leurs flux en créant un second site sud-européen de distribution en utilisant le terminal à conteneurs de Fos (des coûts de brouettage diminués) et la zone d'entrepôt de distribution.

Assurer un développement durable

Le port ne doit pas retomber dans son "imaginaire"¹⁰. Cela suppose bien sûr une politique de développement en phase avec la réalité mais aussi avec le futur possible. Aujourd'hui plus que jamais, anticipation rime avec développement durable. L'offre en matière d'infrastructures et de superstructures portuaires ne suffit plus à fidéliser durablement les armateurs. Les développements doivent être pérennes car ils supposent des investissements gigantesques au regard

⁸ Ces groupements veulent maîtriser la gestion complète des terminaux. Le statut des grutiers, personnel du Port Autonome est actuellement en cours de négociation.

⁹ Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire de décembre 2003 a retenu Fos2XL comme grands projets pour la France en Europe.

¹⁰ Marcel Roncayolo. *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille*. "L'imaginaire de Marseille. Port, Ville, Pôle", Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, 1990.

du gigantisme naval¹¹. L'offre de service prône. Les critères de qualité, de fiabilité, de sécurité sont primordiaux. Des critères qui véhiculent l'image d'un port, noyau central de différentes sphères qui doivent coopérer ensemble pour un avenir commun. Le port se pose comme un élément fédérateur de partenaires internationaux mais aussi locaux. En 1995, le PAM a élaboré un plan d'actions stratégiques à 3 ans (1995-1998). Ce dernier préconisait la mise en place d'un partenariat étroit avec tous les partenaires économiques, politiques et sociaux locaux, et avec les professionnels portuaires. Suite à cela, l'Etat retenait en 1996, le principe de l'élaboration d'une « charte de place portuaire », adoptée en 1998. Cette forme de coopération a instauré de la lisibilité et de la cohérence et a facilité certaines démarches à l'instar de la certification CSI (Container Security Initiative).

Suite à cette accréditation, le PAM a décidé d'aller plus loin et de compléter son dispositif de surveillance des conteneurs en acquérant un nouveau scanner. Le port se veut un port sûr et de qualité. En 1998, Marseille est le premier port titulaire d'une certification internationale en étant certifié ISO 9002 pour tous les services d'accueil du service du port. En 2004, il s'adapte aux conditions de conformité du code ISPS. Mais le port doit encore se battre pour diminuer ses coûts ayant peu à peu regagné la confiance des armateurs et assurant des transit time excellents. Le PAM a décidé fin 2004 que ses tarifs 2005 seraient différenciés selon le niveau de contribution des 24 activités qu'il a identifié au sein du Port. Cette nouvelle approche permettra à chaque client de bénéficier des tarifs adaptés à la rentabilité de leur activité : plus la contribution d'une activité au résultat du PAM est positive, plus le tarif appliqué est bas. L'optimisation de ses dessertes multimodales a permis au port de Marseille de développer une politique de ports avancés, par exemple avec le Port de Lyon Edouard Herriot. Le PAM veut créer les conditions d'un développement et d'un traitement optimum à Fos des escales de navettes fluviales compétitives sur l'Axe Rhône - Saône à grand gabarit. Soutenu par le PAM et les collectivités locales, l'opérateur privé Rhône Saône Conteneur effectue désormais quatre rotations hebdomadaires en reliant les ports de Chalon, Mâcon, Lyon et Fos. Un contrat de progrès fluvial, inédit en France, a été signé en 2002 entre la VNF, la CNR et le PAM. En partenariat avec l'opérateur CNC, le PAM a développé un dispositif de relations journalières pour le transport par voie ferroviaire de conteneurs vers différentes villes françaises.

Bien plus qu'un fédérateur de coopérations, le port est le moteur d'une dynamique urbaine et régionale. Depuis plusieurs décennies, la ville et le port se sont développés séparément. C'est en cas de crise que l'on s'unit et ce fut le cas à Marseille. La métropole Marseillaise a connu une baisse de sa population partie à la périphérie, le port, une baisse de trafic que l'on connaît. La ville et le port font désormais destin commun à travers un établissement public "Euroméditerranée" dont le projet phare est la création de la Cité de la Méditerranée pour redonner à Marseille

¹¹ Le gigantisme naval est souvent employé pour parler du conteneur. A l'époque des pétroliers, on en parlait aussi, mais ce trafic était plus captif et la rentabilité des investissements était assurée.

sa place sur le plan international : 600 000 m² de bureaux accueillants des activités liées aux activités maritimes et portuaires mais aussi industrielles et touristiques prendront place dans périmètre de 310 hectares dont 110 sur le domaine portuaire. Le quartier sera aussi profondément transformé et rénové. La zone portuaire sera réaménagée sur 2,5 km par un ensemble d'équipements culturels et de loisirs en relation directe avec les thèmes de la mer et du port. Outre sa vocation urbanistique, économique et promotionnelle, Euroméditerranée représente un projet culturel de réconciliation entre le port et les marseillais. Il s'agit de leur rendre « un peu » leur port. Il crée une interface entre la ville et le port, cette entité qui, pour les marseillais, occupe le front de mer auquel ils sont très attachés.

La révolution des échanges maritimes a changé la physionomie du port et de ses alentours. Les riverains ont vu se construire de grands axes d'échanges, se développer les trafics de camions, augmenter la pollution et les nuisances, en même temps que le port se refermait (barrières, accès condamnés, terminaux fermés). Euroméditerranée vient réconcilier les marseillais et leur port en instaurant "*des porosités*", selon l'expression de Dominique Cervetti, architecte au sein de l'Etablissement public. Certains môles sont d'ores et déjà débarrassés de leurs vieux hangars et les citoyens retrouvent un accès sur la mer, et la ville une façade littorale. Pour compenser l'interdiction de se promener sur la jetée, le port a détruit le hangar J4 (Joliette 4) et le transforme en un espace avancé. La future gare passagers de la Major est autant un outil portuaire qu'urbain, offrant un déambulatoire public et une terrasse toiture de 3900 m² qui offrira au public une vue unique sur les quais. D'autres projets reposent sur la même logique à l'instar du Silo d'Arenc¹² qui sera bientôt réhabilité en un lieu de vie et de travail. Il devrait accueillir la plus grande salle de spectacle de la ville et un restaurant panoramique. Tous les projets avec emprise sur le domaine portuaire conserveront au sol, une installation liée à cette activité.

Le port est aussi un établissement public qui doit créer de l'emploi. Aujourd'hui 40 000 emplois, directs et indirects, dépendent de l'activité portuaire. Le projet Fos2XL devrait créer 5 000 emplois et Fos-Distriport 1 600. Le port se définit aussi comme une entreprise citoyenne : le projet de Fos2XL a fait l'objet d'un grand débat public pour expliquer le projet et recueillir l'assentiment des riverains, pour éviter par la suite des revendications de la société civile qui peuvent geler ou annuler des projets. De même, en mars 2002, le Conseil d'Administration du PAM avait proposé le site de Fos Cavaou pour l'implantation du 2ème terminal méthanier de Gaz de France à Fos. En 2003, une enquête publique a eu lieu auprès des populations de Fos, Port-de-Bouc et Port Saint Louis. Suite à cette dernière, Gaz de France a, entre autres, réduit la hauteur des réservoirs de 60 m à 39 m. Enfin, en 2003, la création du "comité consultatif de la Zone Portuaire Industrielle du Golfe de Fos" entre le PAM et le Groupement d'Action Inter Associations de Défense de

l'Environnement dans les Bouches-du-Rhône" a permis d'officialiser une démarche de consultation unique pour le développement durable de la ZPI auprès de tous les acteurs de la zone. Dans cette optique de développement durable, être un port propre, "vert", est aussi important que d'être un port sûr et fiable. A cet égard, la récente certification Ecoport a fait la fierté des dirigeants portuaires. Le lancement du projet éolien terrestre OPALE prévoit la construction de quatre nouvelles fermes éoliennes sur des sites de la ZIP de Fos (2007) La création d'un écosite industriel devrait aussi voir le jour entre (2007-2010). De plus, et conformément à la "directive déchets portuaires", le PAM a mis en place dès le mois de mai 2004, un plan de gestion des déchets en provenance des navires (utilisé par près d'un navire sur quatre).

L'un des grands attributs de la modernité est la maîtrise des systèmes d'information et le port est aussi un réseau d'information. En 1982, le port utilisait pour la première fois son système informatique TPE-Escale. 17 ans plus tard, les communautés portuaires de Marseille et du Havre s'engagent à partager le même pavillon informatique dans un projet commun appelé AP + (Ademar, système havrais, Protis, système marseillais +). En 2002, l'internet fait son entrée au port. Le système informatique de gestion des escales, c'est désormais e-scale.

La répartition des trafics du port de Marseille en millions de tonnes

	Bassins Ouest		Bassins Est	
	1975	2004	1975	2004
hydrocarbures	81.3	60.1	0	0
vracs liquides	0.6	3	0.3	0
vracs solides	6.5	14.4	0.8	0.5
march. diverses	0.7	2.8	4.2	4
conteneurs	0.7	5.9	0.3	3
total	90	86.3	5.7	7.7

Source : Port Autonome de Marseille

Le port de Marseille a traversé les âges, les changements structurels et les crises. Depuis quelques années, il tourne l'une des pages les plus importantes de son histoire. Fort de son héritage, il se donne réellement les moyens d'entrer dans la course aux conteneurs et affiche de la sorte une nouvelle orientation. Cependant, le port de Marseille ne veut pas reproduire une histoire de l'histoire, dont la moralité dirait qu'il ne faut pas se polariser sur un trafic, ou n'avoir qu'une image de port mono-actif à transmettre. Marseille est un port pluri-actif, ouvert sur ses environnements, inséré dans des réseaux, créant son réseau, autonome dans sa structure et ses décisions. Mais ce sont les hommes qui font l'histoire, bâtissent des infrastructures et véhiculent une image qui est plus difficile à reconstruire que tout terminal ou toute darse. Le port doit reconstruire sa nouvelle notoriété. Après le pétrole, le conteneur est le plus gros défi à surmonter pour le port de Marseille, port du XXIème, vieux de 2600 ans, qui ne voudra jamais être relégué en deuxième division, celle des ports secondaires.

Sylvie MAS

¹² Il s'est vu attribué le label « patrimoine du XXe siècle » par les Vieilles Maisons de France, label décerné aux édifices dont l'intérêt architectural et urbain est authentique.