

La place portuaire marseillaise réclame des investissements pour 2021

L'Antenne – 8 janvier 2021

À l'aube de 2021, les représentants de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF) attendent "le rebond économique" et espèrent que des investissements soient débloqués pour améliorer l'accessibilité nautique des bassins Est mais aussi pour repousser les limites l'hinterland.

Après avoir dressé le bilan d'une année 2020 particulièrement difficile pour le port phocéen, Jean-Claude Sarremejeanne, le président de l'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF), a émis trois principaux vœux pour 2021.

À l'échelle nationale, il a remis sur le tapis le souhait de voir les unions maritimes faire partie de la gouvernance des Grands Ports maritimes, en intégrant les conseils de surveillance. Autre sujet d'importance, selon lui, "la logistique devrait être liée à l'industrie". Et de citer pour exemple le modèle allemand. Enfin, il souhaite un équilibre entre les ports d'État et les ports régionaux (tel que Port-la-Nouvelle).

S'il rappelle que les investissements ont été maintenus dans les bassins Ouest avec l'arrivée des nouveaux portiques, il juge **nécessaire d'"élargir l'hinterland"**. Il a rappelé à cet égard que la place portuaire a participé au débat public de la liaison routière Fos-Salon-de-Provence.

Toujours en matière d'investissement, Jean-François Suhas, le président du conseil de développement du GPMM, a souligné, pour sa part, la nécessité de voir des montants débloqués pour les bassins Est. Selon lui, "on n'y a pas vu d'investissements depuis des dizaines d'années. On a un vrai problème avec le roulier. L'accessibilité nautique est limitée. L'aménagement des quais est nécessaire".

Il souligne que le GPMM est limité à des navires rouliers et car carriers de 175 à 200 mètres. Mais il estime que les navires en Méditerranée mesurent aujourd'hui 220 à 240 mètres et que leurs dimensions s'élèveront à 250 mètres dans quelques années.

Duisburg : "se relier aux routes de la soie"

En matière d'hinterland, Stéphane Salvetat, le président du Syndicat des transitaires de Marseille-Fos (STM), a estimé que **la région Auvergne-Rhône-Alpes reste l'hinterland le plus proche mais il insiste sur la nécessité de développer les liens avec la Suisse, l'Alsace et l'Allemagne.**

Selon lui, le raccordement ferroviaire au port allemand de Duisbourg pourrait permettre au port phocéen de **se "relier aux lignes ferroviaires avec la Chine, dans le cadre des routes de la soie"**. Il rappelle toutefois le **lourd dossier du nœud ferroviaire lyonnais**. "On est inquiets sur l'éparpillement des investissements au plan ferroviaire" en France, ajoute-t-il.

Points positifs de place portuaire dont le président du STM s'est félicité, les compétences de l'administration des douanes ainsi que le bon fonctionnement du CCS Ci5.

Autre sujet ayant incité Stéphane Salvetat à se dire optimiste, l'arrivée de la ligne JSV, avec son trafic 45 pieds palletwide entre Marseille et Istanbul. Selon lui, "il s'agit de la première ligne 45 pieds palletwide de l'Histoire".

Quant à Bruno Scardigli, le président de l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos (AACN), son propos s'est axé sur la compétitivité du GPMM. Il s'est félicité que les droits de port aient été gelés pour 2021 après avoir augmenté chaque année depuis 2015. Selon lui, l'association des agents maritimes espère "une veille annuelle" sur les registres de la fluidité et de la compétitivité. L'objectif étant de "faire de Marseille-Fos un port leader".

La Méditerranée en route vers une zone Seca

Alain Mistre, le président du Comité marseillais des armateurs français (CMAF), s'est montré satisfait des efforts accomplis par le port de Marseille au plan environnemental. Après avoir évoqué le développement de la connexion électrique des navires à quai (Cenaq), il a indiqué : "On a proposé que la Méditerranée passe en zone Seca". Et d'ajouter : "En 2022, il y a aura des potences au cap Janet puis au terminal de croisières".

Sur le dossier des scrubbers, il a de nouveau souligné que CMA CGM a équipé quatre-vingt navires. Il estime enfin qu'il existe enfin des solutions à Marseille-Fos pour avitailler les navires propulsés au GNL.

Martin Féraud, président de la commission digitale et innovation à l'UMF, a évoqué les compétences des Chantiers navals de Marseille, qui se montrent aptes à monter des scrubbers sur les unités. Il a rappelé à son tour que les navires propulsés au GNL pourront s'avitailler localement et souligné que le Port Community System Ci5 reste remarqué à l'international.

Aujourd'hui, à entendre la place portuaire marseillaise, il semble que Marseille-Fos se lance dans la nouvelle année avec un trafic conteneurisé 2020 moins affecté par la crise sanitaire que celui des ports tournés pour l'essentiel vers le transbordement.

Vincent Calabrèse