

Le port veut s'affirmer comme

Comment le Grand Port Maritime de Marseille peut-il accompagner le développement économique de la ville ?

Le port et la ville. Pendant longtemps, les deux se sont ignorés, chacun séparé par des grilles. D'un côté la cité, de l'autre un monde rythmé par les escales des navires de passagers et de marchandises, les embauches de dockers, le ballet des grues, des portiques et des engins au sol qui bougent remorques et conteneurs. Un territoire de 450 hectares, constitué par une bande littorale étanche de 400 mètres, qui de l'actuel hangar J1 à l'Estaque, s'étend sur 10 km.

Au-delà des collines, "à 40 km à vol de gabian" comme le dit Jean-Claude Terrier, le président du directoire du Grand Port Maritime (voir ci-dessous), le port change de visage pour se transformer en une vaste zone industrialo-portuaire de 10 000 hectares. Le ré-

Fos reçoit les grands porte-conteneurs et se veut la porte de l'Europe du Sud. Les grandes lignes internationales viennent de lui permettre de franchir pour la première fois le million de conteneurs. Ses terminaux pétroliers, qui l'an passé ont traité plus de 53 millions de tonnes d'hydrocarbures, en ont aussi fait le n°3 mondial dans cette spécialité.

Faut-il alors voir dans cette description deux ports bien différents ? "Non, il y a un seul port et pas deux", expliquait hier Jean-Claude Terrier aux partenaires de "La Provence", réunis au J1 dans le cadre d'un petit-déjeuner, pour échanger sur la manière dont le port peut accompagner le développement économique de la ville.

L'affirmation est assenée avec d'autant plus de force que, depuis l'application de la réforme portuaire en mai 2011, le Grand Port Maritime a pour mission de valoriser l'espace portuaire. Non plus en tant qu'exploitant, mais en temps qu'aménageur. Un rôle qui oblige à parler avec ses voisins. D'où cette main tendue sous la forme d'une charte ville-port, déjà ratifiée par Marseille et la Communauté urbaine, mais toujours dans l'attente d'une adhésion du département. "La perception du port change. Il n'est plus un handicap pour la ville, le sentiment d'un déclin n'est plus dominant", poursuit Jean-Claude Terrier.

Reste que la route s'annonce encore longue, surtout lorsqu'on vient à parler de la future métropole : "Le projet portuaire a encore du mal à être porté par le territoire, c'est vrai. Mais le port est un outil métropolitain par excellence et il faudra que la métropole ait sa place au sein du port". C'est dit.

Jean-Luc CROZEL



Le développement du port doit à présent se faire en concertation avec la ville. Une charte a d'ailleurs été signée.

/PHOTO NICOLAS VALLAURI

"Le port est un outil métropolitain par excellence." J.C. TERRIER.

sultat d'une conquête de l'Ouest entamée au début des années 60 par des Marseillais qui ne doutaient pas un instant que les industriels du Nord seraient séduits par les atouts du Sud. C'était avant le premier choc pétrolier.

53 ans après les premiers coups de pioche qui ont marqué le percement des darses de Fos dans le caillouti de la Crau, le port est toujours un monde à part, intermédiaire entre la mer et la terre. Marseille reçoit les navires de passagers pour la Corse et la Maghreb et est devenue le premier port de France pour les croisières. Ses bassins traitent aussi le proche trafic marchandises méditerranéen. De l'autre côté des collines,

La place portuaire est en concurrence et doit obéir à une logique de compétitivité

Frédéric Rychen, économiste à l'Institut d'économie publique et à ce titre spécialiste des relations entre les collectivités locales, explique que le port a une identité multiple. Pourquoi ? "Parce qu'il est tout d'abord un lieu singulier. C'est une porte d'accès à l'Europe et à la Méditerranée. Une place portuaire. Or elle est en concurrence avec d'autres et elle doit obéir à une logique de compétitivité. Cela signifie qu'il faut être attractif et que les trafics sont disputés". Frédéric Rychen ajoute "qu'un port est un lieu d'accès au réseau terrestre et qu'à ce titre, il massifie les flux d'échanges et est un facteur de développement du territoire. Il le régionalise en s'appuyant sur la logistique". Troi-

sième constat : "Le port est un outil de concentration des flux maritimes. Pour cela il lui faut des terminaux dédiés compétitifs. C'est ce qui lui permet de capter et de collecter des trafics qu'il va ensuite redistribuer. Or il se trouve que ces trafics sont volatils. Pour les conserver, il faut être performant, agressif et fiable". Bref, un port est une sorte de carrefour qui ne tolère aucun encombrement, retard ou erreur dans l'acheminement des marchandises. Les professionnels le décrivent comme "un maillon d'une chaîne" dont la valeur ajoutée est son efficacité. Et de là, sa capacité à créer des emplois. "C'est pour cela que le territoire portuaire doit être attractif", poursuit Frédéric Ry-

chen. "Mais cette attractivité ne doit pas être qu'interne. Il faut aussi qu'elle déborde sur l'extérieur, qu'elle rayonne. C'est pour cela que le port est un outil de la métropole. Mais il doit aussi être un outil de la régionalisation en influant selon un axe Nice-Montpellier et selon un autre qui doit aller jusqu'à la métropole lyonnaise". Cette zone d'influence proche, les portuaires l'appellent "hinterland". Outil de développement économique au développement structurant, le port est donc un moteur. "C'est pour cela que les relations changent avec les collectivités et notamment Marseille qui a vocation à être la ville centre". J.-L.C.

Port de Marseille-Fos : premier de France et de la zone euro-méditerranée



Jean-Claude Terrier, président du directoire.



Chantal Helman, directrice de l'administration et des finances, membre du directoire.



Renaud Spazzi, directeur de l'aménagement, membre du directoire.



Patrick Daher, président du conseil de surveillance.



Marc Reverchon, président du conseil de développement.

Le port de Marseille Fos emploie plus de 1000 agents et génère plus de 43 000 emplois directs et indirects dans la région. L'établissement est réparti sur plusieurs sites : Marseille mais aussi Lavéra (commune de Martigues) et Fos-sur-Mer (ports pétroliers), jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône (terminal conteneurs, minéralier et céréalier). Depuis la réforme des ports de 2008, qui a vu se transformer les ports autonomes en Grands Ports Maritimes, le port de Marseille Fos entre dans une nouvelle phase de son histoire. Son périmètre de métiers est recentré sur les fonctions régaliennes, d'aménagement et de développement.

La gouvernance du port de Marseille Fos est composée d'un Directoire, d'un Conseil de Surveillance et d'un Conseil de Développement. À la tête du directoire depuis 2009, Jean-Claude Terrier est aussi depuis quelques mois le Président de l'Union des Ports de France (UPF), organisme en charge de la défense des intérêts des ports français en Europe. Le Directoire compte également Chantal Helman, Di-

rectrice des Finances, qui assure la gestion au quotidien de l'établissement et veille à la maîtrise des équilibres financiers, et Renaud Spazzi, directeur de l'aménagement, en charge de la conception et de la réalisation des grands projets du port, comme Fos 2XL pour les terminaux conteneurs ou encore les Terrasses du port. Le Directoire travaille avec un Conseil de Surveillance, présidé par Patrick Daher (PDG du groupe DAHER) et d'un Conseil de Développement avec à sa tête Marc Reverchon (vice PDG de la Méditerranée).

Des directions sectorielles

La direction du Développement, sous la responsabilité d'Arnaud Ranjard, veille à promouvoir le port et sa place portuaire en France comme à l'international pour attirer de nouveaux clients ou investisseurs. Elle œuvre également au rayonnement du port par une communication innovante, en lien avec les grands rendez-vous du territoire, comme c'est le cas cette année pour MP2013. La direction des

Opérations, pilotée par Christophe Piloix, gère au quotidien l'activité du port et veille aux évolutions nécessaires des infrastructures et des services pour ses clients amateurs pour l'activité passagers et croisiéristes ainsi que pour la réparation navale. Au cœur du port on trouve bien entendu la Capitainerie, dirigée par le commandant Amaury de Maupéou. Outre sa mission régalière d'autorisation d'entrée et de sortie des navires, la capitainerie a en charge la sûreté et la sécurité des hommes et des marchandises sur le port.

Transversale, la direction des Affaires Juridiques avec à sa tête Claire Merlin, gère les contentieux, assure une veille juridique et éclaire, par son expertise, les décideurs pour construire leurs projets. Enfin, Michel Novellini, en charge de la direction des Ressources Humaines, veille avec ses équipes à accompagner l'entreprise dans son développement et les agents au cas par cas... pari réussi avec la mise en œuvre de la réforme portuaire et la réorganisation structurante du port qui s'en est suivie.



Arnaud Ranjard, directeur du développement.



Christophe Piloix, directeur des opérations.



Amaury de Maupéou, commandant du port.



Claire Merlin, directrice des affaires juridiques.



Michel Novellini, directeur des ressources humaines.