

## Fiche n° 1 :

# Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

### ➤ Généralités

La France est la 5e puissance portuaire européenne avec 360 millions de tonnes de fret (soit 5% du trafic mondial et 10% du trafic européen) et 30 millions de passagers.

Elle compte **41 ports de commerce maritimes** principaux sur son territoire dont 8 ports sur la façade méditerranéenne et à statuts différents : Marseille-Fos, Sète, Port-La-Nouvelle, Port-Vendres, Toulon, Nice, Bastia, Ajaccio.

**Des réussites** : Marseille est au 5e rang en volume total de marchandises traitées en Europe et est le 3e port pétrolier du monde, le 1<sup>er</sup> d'Europe, ainsi que le 1<sup>er</sup> de Méditerranée en volume total de marchandises.

**Des faiblesses** : 1°) les ports français perdent des parts de marchés ; 2°) ils sont concernés par un trafic à faible valeur ajoutée (en moyenne 74€/t. contre 175€/t. dans les autres ports européens) ; 3°) les hinterlands sont trop étroits et l'offre de dessertes multimodales insuffisante.

**Trois axes de la stratégie nationale portuaire** : 1°) développer la logistique et l'intermodalité des transports (fluviaux, ferrés, routiers) ; 2°) favoriser le développement industriel, 3°) établir une gestion équilibrée des espaces (portuaires, urbaines, industriels et naturels).

### ➤ La Méditerranée

En matière de trafic de marchandises, la mer Méditerranée peut être considérée comme une mer intérieure avec des échanges entre pays riverains, mais aussi comme **une des principales routes maritimes du commerce international** (1/3 des échanges mondiaux).

Cette zone représente **30 % des mouvements de trafics de passagers du niveau national**, soit environ 10,3 millions de passagers, (principalement les liaisons avec la Corse et l'Afrique du Nord, cette dernière souffrant d'un report modal vers le transport aérien). Les ports de Bastia et de Marseille figurent parmi les plus dynamiques de France. Par ailleurs, le trafic de ferries en transit dans les eaux françaises est également conséquent, notamment entre l'Italie et la Sardaigne.

Les eaux sous juridiction française de Méditerranée sont **un espace de transit fréquenté**, notamment par les navires en direction ou en provenance des ports italiens, et les traversées entre les ports français de la zone.

18 082 navires de commerce ont par exemple été recensés en 2012 par le CROSS Med dans le canal de Corse.

C'est aussi **un espace de coopération** : en 2009, l'Espagne, l'Italie, Malte et la France ont lancé conjointement un appel à projets *West Med Corridors of the Sea* en vue de l'élaboration d'un schéma directeur des autoroutes de la mer en Méditerranée. Huit projets ont été retenus pour intégrer ce schéma directeur en cours de finalisation avec la Commission européenne.

Enfin, **la massification des flux maritimes mondiaux**, dans un contexte d'augmentation des coûts de transport liés aux carburants, devrait induire une augmentation de la proportion de marchandises débarquées en Méditerranée. Le port de Marseille est susceptible de capter une part de ce trafic. Dans une logique de *feeding*, les ports de Sète et de Port la Nouvelle peuvent également espérer capter des flux, y compris en provenance des ports espagnols.



➤ **Marseille** (*Grand port maritime*)

Le GPM de Marseille est constitué de 2 bassins : à l'Est, Marseille (400 ha) et à l'Ouest, Fos (10 000 ha). Sa position géographique en Méditerranée en fait l'une des portes d'accès naturelles aux marchés européens.

Il est le **1<sup>er</sup> port français** en volume de marchandises (86 M de t. en 2012), pour la croisière et pour les hydrocarbures (ces dernières représentant 68% de son trafic global). Il concentre en outre 89 % du trafic de marchandises de l'ensemble des ports français de Méditerranée. Selon l'OCDE (2012), le port génère 45 000 emplois et 4 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Le port de Marseille est engagé dans **une logique de modernisation de sa structure et d'intégration à son espace environnant** ce qui se traduit par des réussites certaines : la réforme portuaire de 2008, les 2 terminaux à conteneurs privés Fos 2XL. Les implantations logistiques ont permis une croissance de 16% de l'activité à Fos et le dépassement du seuil du million de conteneurs (2<sup>e</sup> port français pour le conteneur et le 6<sup>e</sup> méditerranéen) et de passagers en direction de la Corse.

Le GPMM a cependant subi une **chute des trafics d'hydrocarbures** (-11% par rapport à 2011), du fait du ralentissement du secteur du raffinage dans la région, néanmoins remplacés par les imports de biocarburants, de méthanol et de benzène (+10%).

**Des investissements nouveaux** sont prévus : la relance de la forme 10 (plus grande forme de réparation navale d'Europe au service des navires de plus de 300m) pour 2015, la décision d'agrandir la passe nord de la Digue du Large pour faciliter l'accès au port des paquebots de croisière pour 2016, un terminal à conteneurs Fos 4XL, des terminaux de transport combiné à Marseille et à Fos, un terminal méthanier Faster et l'aménagement des bassins de Marseille.

➤ **Sète, port Sud de France** (*EPR Région Languedoc-Roussillon*).

Sète est le **2<sup>e</sup> principal port de la façade** (3,6 M t.), et le 4<sup>e</sup> port français (hors grands ports) et le 1<sup>er</sup> port français méditerranéen de pêche.

C'est **un port de commerce généraliste** (conteneurs, agro-alimentaire, forestier, céréales, passagers, vins, produits pétroliers, conventionnels, bétail, fruits), sur 172ha, en eaux profondes (14,5m), disposant d'une desserte multimodale et occupant une position privilégiée sur les routes maritimes de la Méditerranée occidentale vers le Maghreb, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Amérique Latine.

L'EPR a bénéficié **de nombreux investissements** de la Région pour dynamiser le port et le moderniser.

➤ **Port-La-Nouvelle** (*Région LR-CCI Narbonne*) et **Port-Vendres** (*CG 66-CCI Perpignan*)

**Port-La-Nouvelle** est le 1<sup>er</sup> port français en Méditerranée pour l'exportation de céréales et le 2<sup>nd</sup> pour l'importation des produits pétroliers, entre les pays méditerranéens, de l'Europe et de l'Afrique de l'Ouest.

La Compagnie consulaire catalane dispose de la concession du port de **Port-Vendres**. C'est un port tourné essentiellement vers la filière fruits et légumes (il dispose d'un nouveau terminal fruitier) pour lequel il entretient des relations étroites avec les entreprises de la région, et bénéficiant de la montée en puissance du nouveau port de redistribution de Tanger Med.

➤ **Toulon** (*CG 83-CCI du Var*) et **Nice** (*CG 06-CCI de Nice*)

Le syndicat Mixte des Ports du Levant est le concédant du port de **Toulon** réparti sur trois terminaux. Il s'agit principalement d'un trafic ferry (1<sup>er</sup> port de desserte de passagers de la Corse avec plus d'1,4 M de passagers, ce qui constitue 98% de son activité passagers), croisière et cabotage roulier (1,5 M de t.).

Le port de **Nice** est un port essentiellement tourné vers le transport de passagers, vers la Corse uniquement (moins de 889 000 personnes vers la Corse) et la croisière, avec néanmoins une spécialisation dans le commerce de ciment (fabrication par les usines niçoises de Lafarge et Vicat). Nice développe également une activité de yachting (bateaux de plus de 24m avec équipage) qui génère d'importantes retombées économiques.

➤ **Bastia** (*CTC-CCI 2B*) et **Ajaccio** (*CTC-CCI 2A*)

Le port de **Bastia** est le 3<sup>e</sup> port principal de la façade (3,5 M de t.) et le 5<sup>e</sup> port français (hors grands ports). Il est le 1<sup>er</sup> port insulaire en termes de trafic (60% du trafic maritime global de la Corse) et le 2<sup>e</sup> port français pour le trafic passagers (50% des passagers pour la Corse, soit plus de 2,17 M de personnes). Le trafic fret du port de Bastia s'élève à moins de 2,2 M t. Les échanges avec le continent représentent 80% du trafic global.

Des projets sont en cours de réalisation afin d'augmenter la capacité du site d'accueil pour absorber la hausse du trafic et éviter la saturation (nouveau quai de 200m, re-scindement d'un quai existant pour porter sa longueur à 175m, extension des terre-pleins de 30 000m<sup>2</sup>). A l'horizon 2020, un projet de création d'un nouveau port de commerce est envisagé pour accueillir des volumes de trafic en augmentation d'environ 50%

Le port d'**Ajaccio** est le 2<sup>e</sup> port de l'île, avec 25% de part de marché pour l'activité passagers. Il se positionne comme le 2<sup>e</sup> port français en termes de croisière.