

**Jacques MASSONI**  
Port Autonome de Marseille  
FRANCE

Mesdames, Messieurs,

Tout ce qui a été dit ce matin ne mérite pas d'être repris par le Port Autonome de Marseille, dans la mesure où ont été abordés et sont concernés des domaines qui sont de la compétence des Etats ou de leurs représentants directs.

Notre Etablissement se doit par contre de mettre en œuvre tout ce qui est de son ressort pour améliorer sur le plan pratique le passage des marchandises dans les installations portuaires.

Sur le plan de la qualité du service, celle du port de Marseille n'est pas exceptionnelle, on l'a évoqué. Nous le savons. Nous essayons d'y remédier pour assurer à nos clients un service de qualité qui a conduit le port de Marseille à être parmi les 3 premiers ports européens. Il faut toutefois lorsque l'on effectue des comparaisons ne retenir que les chiffres relatifs aux trafics concernés et ne pas utiliser de données globales.

Qu'essayons-nous donc de faire à notre niveau, puisque telle est la question ? Nous essayons de faire en sorte qu'à l'intérieur du port, les services soient de meilleure qualité. Nous nous efforçons aussi de faire en sorte que les marchandises puissent transiter, vers le port et depuis le port, vers les régions consommatrices ou productrices, dans les meilleures conditions. C'est un travail mené directement ou en accord avec un certain nombre d'institutions, et depuis quelque temps, avec un certain nombre de grands armateurs, de sociétés internationales, qui viennent appuyer notre action.

Sur le port lui-même, les trafics à destination et en provenance du Maghreb sont bien évidemment au cœur de notre action et constituent un axe sur lequel nous devons nous positionner très fortement et continuer d'être présents dans des relations qui sont maintenant de très longue durée. Pour ne prendre qu'un exemple, nous avons un trafic relativement important d'ensembles rouliers, qui porte sur les trafics de remorques en provenance et à destination des pays du Maghreb. J'invite ceux qui seraient intéressés par le travail que nous menons et qui n'ont pas forcément aujourd'hui la vision complète des actions qui sont conduites, à nous rejoindre, pour travailler avec nous, pour tenter d'améliorer le dispositif.

Nous Port Autonome de Marseille, en lien avec l'ensemble des professionnels intervenant sur la chaîne de transport, travaillons depuis plusieurs mois de façon très pragmatique pour essayer de régler les différents points qui contribuent à rendre les échanges plus difficiles, et qui pénalisent donc les relations commerciales entre les deux rives de la Méditerranée. Sur le plan douanier nous accélérons la mise en place et l'utilisation des procédures douanières simplifiées. Cela existe, encore faut-il que tout le monde les utilise. Il fallait le faire connaître aux professionnels.

Les problèmes de grappillage nous préoccupent également. Le Port Autonome de Marseille a recruté, dans son personnel, un commissaire divisionnaire de la police nationale française, qui intervient au quotidien en relation avec les services douaniers, avec les services de police. Les sociétés de manutention ont également pris connaissance de ce type de problème en nommant un «Monsieur vol», qui, au jour le jour, va suivre les opérations et mettre en place - c'est effectif aujourd'hui - un tableau de bord, où nous allons suivre ce qui se passe réellement, quelle en est la cause et quels sont les moyens à employer pour y remédier.

Même chose pour les avaries. On parle beaucoup d'avaries sur les remorques. Qu'en est-il exactement ? Là aussi, il est nécessaire de suivre ce qui se passe, tant sur les terminaux portuaires à Marseille que sur les bateaux et que de l'autre côté de la Méditerranée, sur les autres terminaux. La société de manutention concernée a nommé un «Monsieur avaries», qui permet aussi de régler facilement un certain nombre de choses.

Je ne m'étendrai pas plus sur toutes les mesures concrètes qui sont prises. Nous travaillons de manière très pragmatique sur l'amélioration des conditions de passage des marchandises sur le port. Cela se fait au jour le jour et par de petites choses qui, cumulées, font que le service est de meilleure qualité. Je ne vous parle pas des actions que nous essayons de mener pour diminuer les prix et améliorer la qualité d'une manière générale.

Sur un plan plus global - et je pense que c'est un élément important de l'action du port depuis maintenant quelques années- il s'agit de permettre et de faciliter les acheminements de marchandises entre les différentes régions consommatrices ou pourvoyeuses de fret et les différentes destinations, par la mise en place de services de massification du transport des marchandises. Là aussi, c'est lever un obstacle aujourd'hui à ce qui permet la facilitation des échanges entre le Nord et le Sud. N'oublions pas que de très nombreuses marchandises à destination des pays du Maghreb ou en provenance de ces zones, partent aujourd'hui depuis des destinations françaises très au sud, par des ports du Nord de l'Europe, redescendent ou remontent l'Atlantique, traversent le Déroit et vont desservir les pays du Maghreb.

Notre action, avec un certain nombre de partenaires, consiste à mettre en place des services de massification, qu'ils soient ferroviaires pour la France et le Nord de l'Europe, ou également fluviaux quand cela est possible, pour offrir à nos clients des alternatives de transport massifié permettant d'acheminer les marchandises dans des conditions très régulières de qualité et de prix. Il y a autour de cette table un représentant d'un grand armement français, CMA-CGM, avec lequel nous travaillons et qui, depuis quelques mois maintenant, a mis en place un service au départ de l'Europe du Nord. CMA-CGM utilise un service de massification ferroviaire pour lequel le port est intervenu : l'Europa Med Express rapatriant de la marchandise à destination de l'Algérie via le port de Marseille. Ce nouveau service intéresse fondamentalement le port de Marseille.

Les conteneurs empruntaient jusqu'au début 2001 les ports de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge pour rejoindre le hub de CMA-CGM à Malte, puis l'Algérie. Le nouveau service rétablit donc Marseille dans son rôle de porte d'entrée/sortie naturelle des marchandises vers le Maghreb. Les conteneurs qui sont à destination du Maghreb et qui transitent par la France ont largement plus intérêt sur un plan économique, de qualité environnementale, etc. à transiter via des moyens massifiés à travers la France et le port de Marseille, pour aller rejoindre les pays du Maghreb, qu'à emprunter les ports du Nord de l'Europe. C'est donc une action très importante pour laquelle nous demandons également la participation de tous en vue d'utiliser et de dupliquer de l'autre côté de la Méditerranée ce que nous essayons, à notre modeste échelle, de mettre en place sur la rive Nord. Cette vision est également tout à fait possible de l'autre côté de la Méditerranée.

J'en ai pratiquement terminé. Je pense avoir tenu mon temps de parole. Bien évidemment, tout ceci est encadré, soutenu et supporté par des moyens informatiques puissants, mais je n'y reviendrai pas, puisque vous avez déjà abordé ce thème.

Je vous remercie.