

A quoi ça sert, Euromed ? (2)

Rendre le port aux Marseillais

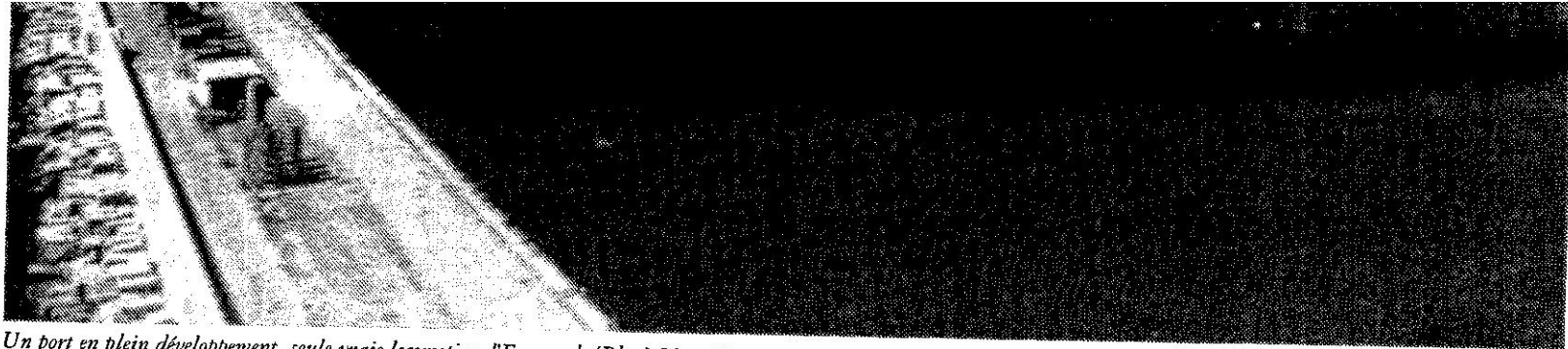
Euromed ne peut se développer que si le Port autonome se développe. Mais les habitants doivent aussi récupérer un port qu'on leur a toujours confisqué

« Il faut retourner vers la mer. On nous a mis des grilles partout. On nous a kidnappé la mer sans créer de nouvelles richesses. Et tout s'enchaîne. Il faut tout remanier autour de la mer ». Renaud Muselier, premier adjoint au maire et président d'Euroméditerranée, martèle ses convictions. Sous ses fenêtres, la lumière crue des jours de mistral accuse les contours du Vieux Port et des tours de Saint Victor, comme pour rappeler combien l'histoire du port et de la ville sont liées.

Mais qu'est-ce que ça veut dire, « retourner à la mer » ? Toutes les villes-port du monde se sont reconverties et profondément modifiées. Hambourg, Rotterdam, Liverpool, Gênes (800.000 habitants comme Marseille) et Baltimore l'américaine dont le port, nous dit-on ressem-



Vieux Port, « attire 21 millions de promeneurs par an dont 7 millions ne résidant pas à Baltimore » (1). Barcelone a déplacé son port de commerce et rendu à ses habitants un espace superbe au cœur de la ville ; Barcelone dont Marseille a peur mais qui est un petit port. Même si le traitement portuaire d'un conteneur y coûte 80F seulement contre le double à Marseille...



Un port en plein développement, seule vraie locomotive d'Euromed. (Photo Marc FADDA)

Marseille a raté son entrée dans le monde des conteneurs, ces boîtes simple ou double format (2) dont l'apparition, dans les années 80, a révolutionné le trafic mondial. « Nos prix sont encore trop élevés, confirme un spécialiste des affaires portuaires, et dans ce domaine des conteneurs, Marseille joue en deuxième division ; il n'y a pas de zone économique autour du PAM, Marseille n'est pas assez fiable, les grands bateaux évitent la Méditerranée ».

Quoi qu'il en soit « retourner vers la mer », c'est à coup sûr développer les activités du Port autonome. « Il n'y aura pas d'Euroméditerranée si le port ne se développe pas » dit Henri Roux-Azelais, son président, effaçant ainsi les premières réticences du PAM qui ne voulait pas entendre parler du projet. Et le spécialiste cité plus haut de reprendre : « La réforme du Port autonome a échoué en 1990 faute d'avoir été accompagnée d'un projet ur-

bain cohérent ». Mais un port moderne de troisième génération, c'est plutôt un distributeur de marchandises, dans lequel les moindres détails sont traités avec soin. Ainsi Gand, près d'Anvers, en Belgique, est-il devenu le centre névralgique de la distribution des autos et des motos Honda.

La zone industrialoportuaire de Fos a été lancée en 1967 pour devenir le vrai grand port du Marseille du troisième millénaire. C'est Fos distriport, ce sont les conteneurs repérés et prétriés par informatique alors que le bateau est encore au large, c'est un « hard » de plus en plus sophistiqué. Est-ce à dire que les bassins-Est, ceux de Marseille proprement dits, sont condamnés ? Pas du tout.

« Un port moderne a moins besoin d'espace que naguère, dit encore André Jollivet. On pourrait dès lors donner de la place à la mer, on pourrait accéder à la

mer ». Point de vue que conteste vigoureusement Patrick Oheix, responsable CGT de l'Union du port (lire son interview page suivante). Pour les gens du port, marins, dockers, acconiers, armateurs ou lamaneurs, un port a toujours été un lieu où tout se passe entre professionnels et où personne n'a besoin de venir fourrer son nez. On y a toujours réglé ses affaires entre soi, fut-ce à coups d'affrontements sévères, mais on est toujours resté entre gens d'un même monde. Cette histoire de port rendu à la ville ne leur convient guère. A plus forte raison quand on veut leur enlever une partie de leur espace et lever une partie du mystère qui entoure toujours les activités de la mer.

Pourtant, dans une ville comme Helsinki les visiteurs entrent à pied sur le port et se promènent sous une grue ou à l'avant d'un ro-ro (3) en cours de chargement. Nulle

part. Helsinki voit passer trois millions de passagers chaque année.

A nouveau Henri Roux-Azelais : « Il faut gérer comme des chiens et abaisser nos coûts, sur le pétrole de Fos par exemple, augmenter le trafic et convaincre les collectivités, mais aussi développer et créer ». Alors le PAM investit 25 à 30 millions dans une gare maritime nouvelle sur le môle Léon Gourret (c'est hors les limites d'Euroméditerranée, mais ça compte) pour y accueillir les grands bateaux de croisière qui ne peuvent entrer par la passe Est, remodèle ses quais et s'ouvre à la ville. Le trafic corse et les petits navires de croisière seront bientôt accueillis sur les anciens J3 et J4 (4). Mais quelles barrières vont-elles tomber, jusqu'où le port s'ouvrira-t-il à la ville ? Quand les Pierres Plates chères aux jeunes baigneurs de Marseille deviendront-elles

une promenade agréable aux pieds du Fort Saint Jean, quand ira-t-on faire du vélo sur la digue du large, comme le souhaite Renaud Muselier ? Rien n'est décidé vraiment, tout est encore en discussion.

L'idée d'Euromed, son grand pari, est là. Avoir un grand port moderne, ouvert à la ville, qui attirera les armateurs du monde entier - les grands consortiums ont tous pignon sur rue à Marseille - et donc un trafic intense qui tirera littéralement la métropole et permettra son développement. Quand Dominique Becker, le directeur d'Euromed, parle de 40.000 m² de bureaux, d'un grand nombre de logements, d'un hôtel, quand il évoque que tout cela ne peut se faire qu'avec un port en plein développement, seule vraie locomotive d'Euromed.

A propos de locomotives, rappelons nous qu'Euromed fonde sa logique et ses es-

poirs sur deux pôles essentiels : la Joliette et Saint Charles. L'arrivée du TGV Méditerranée à Marseille conduit la SNCF à de gigantesques travaux dont nous parlerons demain en détail. Mer-fer, la logique est là et la cohérence aussi. Reste à en appliquer les principes. Ce sera plus compliqué.

Dominique PONS

(1) Thierry Noir, le Provençal, 29.10.1995.

(2) Les normes internationales fixent la hauteur des conteneurs à 2,44m, leur largeur à 2,44m également, avec deux longueurs possibles : 6,10 ou 12,20m.

(3) Roll on-roll off : intraduisible. Désigne des navires marchands voués à toutes sortes de trafics, « les rouliers » ; on y embarque vite les marchandises, on les débarque aussi vite.

(4) Notons que le quai du J4 restera dévolu au trafic du port mais que l'emplacement du J4 sera, lui, cédé à Euroméditerranée.