

Projet Stratégique

2014-2018

Volets 4 et 5
Version validée par le Conseil de Surveillance le 28 novembre 2014



Projet Stratégique 2014-2018

Présentation générale du document

Conformément à l'article R 103-1 du Code des Ports Maritimes, le Projet Stratégique traite :

1. Du positionnement stratégique et de la politique de développement de l'établissement. Objet du volet 1 : **Du positionnement stratégique et de la politique de développement et des ressources humaines.**
2. Des aspects économiques et financiers, notamment des moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs, des programmes d'investissements et de la politique d'intéressement des salariés. Objet du volet 2 : **Des aspects économiques et financiers.**
3. Des modalités retenues pour l'exploitation des outillages et du recours à des filiales. Objet du volet 3 : **Modalités d'exploitation des outillages et du recours à des filiales et maintenance des infrastructures.**
4. De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend. Objet du volet 4 : **De la politique d'aménagement et de développement durable du port.**
5. Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial. Objet du volet 5 : **Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité.**

La présente version des volets 4 et 5 du Projet Stratégique a été validée par le Conseil de Surveillance le 28 novembre 2014. Elle prend en compte l'avis du Conseil de Développement qui s'était réuni le 13 novembre 2014.

Les volets 4 et 5 de cette version ont été soumis ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. L'approbation finale du Projet Stratégique interviendra à l'issue de cette évaluation environnementale et après une nouvelle consultation des instances.



4. De la politique d'aménagement et de développement durable du port

4-1 Aménagement et développement durable

La politique d'aménagement et de développement durable du port de Marseille Fos s'inscrit dans un enjeu global spatialisé à une échelle locale : l'urgence du développement économique du territoire métropolitain combiné à la nécessité de la préservation de l'environnement remarquable de cet espace. Cette politique s'appuie sur un plan d'aménagement et de développement durable de la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos (PADDZIP) adopté en 2007 et régulièrement mis à jour.

Le PADDZIP décline de manière proactive l'organisation territoriale déployée par le GPMM pour aménager les espaces de développement portuaire et préserver les zones de biodiversité dans un équilibre harmonieux. Ce schéma intègre la nécessaire diversification énergétique en promouvant le développement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique. Il s'appuie également sur un Plan de Gestion des Espaces Naturels (PGEN) qui couvre près de 3.000 ha de la couronne agri-environnementale de la ZIP sur laquelle le GPMM vise à conserver ou retrouver la diversité des paysages, habitats naturels et espèces sauvages dans un espace anthropisé, industrialisé et porteur de traditions.

La politique d'aménagement de la zone de Fos qui recèle des enjeux particulièrement forts repose donc sur une affectation du foncier équilibrée et soucieuse des enjeux de biodiversité. Ce développement harmonieux passe par la prise en compte de la biodiversité dans les projets de développement et par le suivi du Plan de Gestion des Espaces Naturels. Il vise également la maîtrise et la reconquête de la ressource foncière.

En matière de diversification énergétique, cette politique oriente le territoire sur l'économie circulaire en promouvant en mode « pionnier » le développement d'une plateforme portuaire d'innovation industrielle sur le périmètre Caban Tonkin (PIICTO). Cette plateforme regroupe sur 1.200 ha une dizaine d'industriels qui expérimentent avec le GPMM des sources de mutualisation de leurs utilités. Elle vise également à accueillir sur une parcelle de 12 ha nommée Innovex des pilotes pré-industriels en matière de transition énergétique testés par d'autres opérateurs qui s'appuient sur les productions des industriels présents.

La politique d'aménagement et de développement durable du port de Marseille Fos tente de répondre à un objectif global de transition écologique qui revêt aujourd'hui un caractère impérieux pour l'économie et la société. Elle est déclinée en tenant compte des enjeux écologiques d'actualité qui s'amplifient et concernent l'ensemble des territoires et plus particulièrement les espaces portuaires.

Elle s'articule autour de quatre axes :



- Renforcer la résilience des territoires portuaires et industriels en :
 - ✓ Assurant l'insertion environnementale des projets ;
 - ✓ Evitant le mitage du territoire, densifiant le tissu industriel, reconquérant des espaces sous utilisés et en adaptant les besoins fonciers ;
 - ✓ Orientant la production de connaissances, la recherche et l'innovation vers la transition énergétique ;
 - ✓ S'engageant dans une économie circulaire et sobre en carbone et en promouvant les synergies des filières ;
- Contribuer à un système de transport durable pour l'Europe qui :
 - ✓ Favorise les modes de desserte soutenables ;
 - ✓ Encourage les mesures en faveur de la réduction des émissions des navires ;
 - ✓ Intensifie la massification (réduction de l'empreinte unitaire) ;
- Co construire des projets territoriaux de développement durable qui :
 - ✓ Participent à la politique de préservation de la biodiversité ;
 - ✓ Participent à la politique énergétique régionale ;
 - ✓ Contribuent au plan de protection de l'atmosphère des Bouches du Rhône ;
 - ✓ Prennent en compte les interfaces ville-port ;
- Mobiliser les acteurs :
 - ✓ Les salariés de l'établissement pour qui le développement durable devra devenir une pratique collective quotidienne ;
 - ✓ Les institutions publiques et la société civile dans le cadre des démarches de concertation continue dans les bassins Ouest, ou dans le cadre de la charte ville-port dans les bassins Est ;
 - ✓ La place portuaire dans son action au quotidien en faveur du développement du port.

4.1.1 Le scénario « fil de l'eau »

Afin de répondre à cette exigence qui demande après la « description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre », un scénario « fil de l'eau » sera établi [...] Ce scénario « fil de l'eau » pourrait se construire autour des « tendances passées dont on envisagerait le prolongement », ainsi que des « politiques, programmes ou actions mis en œuvre sur le territoire du port et qui affectent les tendances d'aménagement ».

Il pourrait correspondre ainsi aux dynamiques de croissance et d'aménagement dans lesquelles les ports s'inscriraient sans l'existence de projets stratégiques, ou au prolongement des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration des projets stratégiques en vigueur, pour les ports qui en sont déjà dotés. A titre d'exemple, il pourrait s'illustrer par la réalisation de courbes historiques d'utilisation des espaces portuaires, ou de répartition des activités en fonction des marchés auxquels le port a pu s'adapter.

Le caractère stratégique de l'exercice d'évaluation environnementale des programmes nécessite une projection temporelle des incidences environnementales potentielles selon les différentes échéances du programme. La vision dynamique et prospective de l'état de l'environnement et des pressions qu'il subit, construite en intégrant les évolutions observées et les politiques en cours si le programme n'était pas mis en œuvre, est souvent appelé « scénario tendanciel » « scénario de référence » ou encore « scénario au fil de l'eau ». Ce scénario sert ensuite de base pour mener l'analyse des effets du programme sur



l'environnement. En modulant des paramètres endogènes (niveau d'ambitions, objectifs..) et exogènes (évolution du contexte, avancées scientifiques, innovation technologique...), de grands scénarios ou grandes options plus ou moins contrastés peuvent émerger. La démarche itérative de l'évaluation environnementale consiste alors à comparer ces scénarios au « scénario de référence » afin de faire ressortir les incidences positives et négatives de chacun et d'argumenter sur le choix de scénario retenu.

La construction de scénarios peut néanmoins parfois apparaître comme un peu artificielle et peu représentative de l'histoire de l'élaboration du programme, des débats qui ont pu l'animer et de l'emboîtement des différentes échelles de réflexion. Dès lors, il peut être pertinent de présenter la chaîne décisionnelle, comme un ensemble d'options imbriquées plutôt que comme un scénario artificiellement bien délimité. La justification des choix reprend alors l'ensemble des éléments considérés pour les différentes décisions et rappelle l'historique, les méthodes, les argumentations étayant les différentes positions. Cette retranscription de la démarche est fondamentale pour assurer la traçabilité et la restitution des choix effectués devant les autorités décisionnelles, l'autorité environnementale et le public.

Le scénario « fil de l'eau » peut s'entendre comme l'évolution du port de Marseille-Fos *sans* la mise en œuvre du projet stratégique. Ainsi, compte tenu de l'ensemble des projets et opérations prévues et détaillées dans le présent document, le scénario « fil de l'eau » conduirait à trois grandes conséquences :

- ✓ Le port de Marseille-Fos ne peut plus anticiper et même suivre les évolutions du marché. Par exemple, la non réalisation de l'aménagement de la Darse 2 condamne le trafic de marchandises conteneurisées à une faible croissance comme peuvent les connaître les ports feederisés. Il en va de même pour le marché de la croisière sans la passe Nord.
- ✓ Le port de Marseille-Fos se prive d'un outil d'aménagement cohérent et efficace de son domaine. Les implantations se font lorsqu'un éventuel client est en demande. Le port n'est plus dans une démarche proactive consistant à construire brique par brique un aménagement logique, raisonné et concerté de ses espaces. Les logiques d'économie circulaire s'appuyant notamment sur les industriels existants ne fonctionnent plus, les filières ; comme l'éolien off-shore flottant ; ne peuvent pas s'installer, aucun principe d'aménagement ne commande l'action de l'établissement... C'est le nouveau modèle de développement du port de Marseille-Fos en réponse à la disparition du modèle « tout pétrole » qui ne se met pas en place.
- ✓ Le port de Marseille-Fos en n'agissant pas aujourd'hui se contraint dans son action de demain car l'évolution des législations environnementales exige de l'anticipation sans laquelle de nombreuses situations de blocages apparaissent.

Le scénario fil de l'eau tend nécessairement vers un modèle de développement en décroissance, une dépréciation des actifs du port et une non-aménageabilité progressive mais certaine de son territoire.

A l'inverse, la politique d'aménagement décrite dans cette partie détaille, dans toutes ses dimensions, le scénario de développement retenu par le Port pour ne pas connaître les conséquences listées notamment ci-dessus auxquelles un scénario au fil de l'eau aboutirait.



4.1.2 La Politique d'aménagement de la zone de Fos

La politique d'aménagement de la zone industrialo-portuaire s'inscrit dans le contexte de développement durable précédemment décrit, avec pour double objectif d'une part le développement du potentiel des activités qui passe par la valorisation économique des terrains, et d'autre part la préservation, et dans la mesure du possible la restauration, du potentiel écologique des espaces concernés.

Des enjeux d'aménagement particulièrement forts

La zone de Fos a été créée dans les années 1970 avec les ambitions considérables des pouvoirs publics de l'époque, et en mobilisant de très importants moyens financiers. L'aménagement n'ayant été que très partiellement mis en œuvre (seules 20 % des surfaces acquises ont été valorisées), les potentialités "résiduelles" de la zone restent considérables, évidemment uniques sur le littoral français et probablement sur le littoral européen.

On peut retenir les principaux éléments suivants :

- Un potentiel foncier total de 9 000 hectares, dont seulement 1 900 hectares sont utilisés;
- Un potentiel total de près de 20 kilomètres de façade maritime sur les trois grandes darses, dont seulement 10 kilomètres sont utilisés ;
- Un positionnement géographique idéal, au débouché de la vallée du Rhône, porte d'entrée naturelle de l'Europe sur la Méditerranée, par où transitent les flux à croissance exponentielle en provenance d'Extrême-Orient;
- Des dessertes adaptées qu'il s'agisse des oléoducs (desservant toute la vallée du Rhône jusqu'à l'Alsace et l'Allemagne), des voies ferrées ou des voies navigables (compte tenu de la connexion du port de Fos au complexe Rhône-Saône, certes enclavé mais desservant tout le Sud-Est de la France); seule la desserte routière est à ce jour insuffisante, et nécessite des investissements structurants dans le cadre d'une démarche de flux consolidés entre les différents modes de desserte.

Ces atouts, notamment en termes d'espace et de façade maritime, apparaissent stratégiques dans le contexte de la concurrence euro-méditerranéenne. Sur cette façade, le port de Fos est sans doute le seul à bénéficier à la fois d'une localisation idéale et de vraies potentialités de développement; a contrario, plusieurs ports étrangers, excentrés et moins bien desservis, sont contraints de s'engager dans des travaux colossaux pour se constituer des infrastructures (bassins, espaces terrestres) comparables à celles dont le port de Fos dispose déjà.

Le golfe de Fos apparaît toutefois également comme un secteur biogéographique très riche : il s'agit d'un carrefour entre fleuve, étangs, canaux, zones humides et mer, entre Camargue et Crau, et la couronne de nature de la zone témoigne de cette diversité de paysages. Les terrains du port se situent ainsi sur les routes migratoires méditerranéennes de nombreuses espèces de grand intérêt. Avec plus de 300 espèces animales vertébrées visibles sur l'ensemble des espaces naturels de la zone et près de 400 espèces végétales, la zone présente des enjeux majeurs en matière de conservation de la biodiversité.



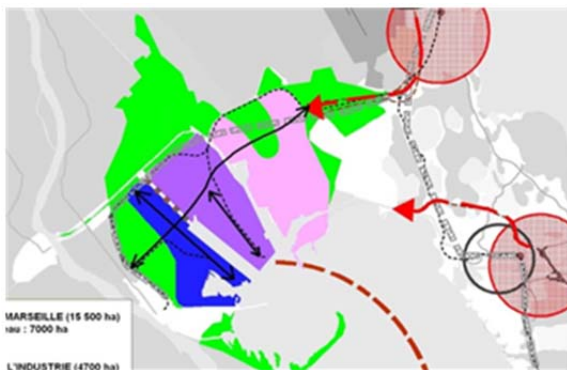
L'aménagement de la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos apparaît donc comme une recherche d'équilibres complexes, porteuse d'enjeux particulièrement importants.

Une affectation du foncier équilibrée et soucieuse des enjeux de biodiversité

Les considérations développées ci-dessus, ainsi que la conduite de plusieurs projets structurants (Fos 2XL, GDF2...), ont conduit l'Etat et le port à redéfinir au début des années 2000 leur stratégie d'aménagement de la zone de Fos. Cette stratégie identifie des vocations différenciées pour les différents sous-ensembles des 9 000 hectares de la zone de Fos :

- Le voisinage des darses présente les meilleures potentialités industrialo-portuaires; fortement anthropisé lors de la création du port et largement viabilisé, il présente également les enjeux environnementaux les plus faibles; il constitue alors un "cœur portuaire" dédié à l'aménagement économique;
- L'extérieur de la zone, plus éloigné, renferme les milieux présentant la plus grande richesse écologique (milieux steppiques, milieux dunaires, zones humides...), qui mérite d'être préservée dans le cadre d'une "couronne de nature".

Cette orientation forte, qui prévoit ainsi une affectation équilibrée des espaces (58 % dédiés à l'aménagement, 42 % dédiés à la protection et à la mise en valeur écologique), a été validée par la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA13), approuvée le 10 mai 2007, et a été déclinée par le plan d'aménagement et de développement durable de la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos (PADDZIP), adopté par le port de Marseille.



DTA 13



PADDZIP

Au-delà de cette seule politique déjà très volontariste d'affectation équilibrée du foncier, le port a souhaité préserver et dans toute la mesure du possible restaurer la biodiversité de la zone industrialo-portuaire au moyen de deux familles d'action :

- La prise en compte des enjeux d'environnement dans les projets de développement du « cœur portuaire » ;
- L'organisation de la gestion des espaces naturels de la « couronne de nature ».

Parmi les espaces dédiés à la protection et à la mise en valeur écologique, la « couronne de nature » a fait l'objet d'un plan de gestion des espaces naturels qui est la déclinaison du PADDZIP en matière de suivi des espaces de nature. Ce dernier est régulièrement mis à jour et adapté pour conserver son rôle



d'outil de pilotage de l'aménagement de la ZIP que le GPMM conçoit dans une démarche globale, à l'échelle de la zone, voire du territoire, et pas parcelle par parcelle.

La prise en compte de la biodiversité dans les projets de développement

Depuis l'année 2008, le port propose pour tous les nouveaux aménagements du « cœur portuaire » une méthode inédite d'évaluation des enjeux (intrinsèques et fonctionnels) de biodiversité, garantissant des niveaux de compensations proportionnés et susceptibles de préserver la biodiversité globale de la zone.

Les enjeux de biodiversité de tous les secteurs aménageables sont hiérarchisés a priori de « nuls » à « rédhibitoires », afin d'orienter les décisions d'implantation lors de nouveaux projets, mais également afin de prédéfinir les mesures compensatoires telles que :

- Des mesures foncières, consistant soit en de l'acquisition en vue de leur préservation définitive d'emprises d'une biodiversité comparable dans des proportions en rapport avec les enjeux attachés au terrain impacté (par exemple de l'ordre de 10/1 pour un secteur à enjeu majeur à 3/1 pour un secteur à enjeu moyen), soit en de l'acquisition en vue de leur restauration écologique d'emprises disposant d'un potentiel comparable en termes de biodiversité ;
- Des mesures d'amélioration des connaissances, en liaison avec la communauté scientifique.

Cette méthode globale s'appuie sur un cahier des charges précisant les modalités de réalisation des inventaires écologiques pour tous les prestataires écologues amenés à réaliser des études d'impact.

Ainsi, chaque nouvelle implantation fait l'objet, dans un premier temps de mesures d'évitement puis de réduction des impacts ; au cas où des espèces protégées par la réglementation nécessiteraient d'être détruites, il est vérifié que l'opération respecte les trois conditions fixées par le code de l'environnement :

- Intérêt public majeur ;
- Absence de solution alternative ;
- Adoption de mesures compensatoires appropriées.

La nature et l'ampleur des mesures compensatoires sont alors définies par application de la méthodologie décrite ci-dessus, faisant appel à de nombreux critères de hiérarchisation prédéterminés dans le cadre d'une démarche conduite en lien étroit avec les services de l'Etat et le Conseil national de protection de la nature.

Cette méthode garantit, d'une part que les aménagements réalisés au fil du temps s'inscrivent dans une vision globale et cohérente de préservation de la biodiversité sur l'ensemble de la zone portuaire et sur le long terme, d'autre part que la richesse environnementale de la zone est globalement préservée.

Le présent projet stratégique prévoit différents aménagements autour du pôle conteneurs du môle Graveleau, notamment en termes de dessertes multimodales et de services portuaires, sur des espaces d'ores et déjà artificialisés, mais sur lesquels subsiste un patrimoine biologique non dépourvu d'intérêt. L'application à ces projets de la stratégie décrite ci-dessus conduit à envisager l'acquisition d'emprises disposant d'une biodiversité comparable à celle de la zone de Fos, maintenant devenus très rares dans le département. Il se trouve que les perspectives de cession de terrains par les Salins du Midi sur la commune d'Arles constituent une opportunité particulièrement intéressante d'acquisition foncière susceptible de constituer l'assiette de l'essentiel de telles mesures compensatoires à l'échelle temporelle du présent projet stratégique. Le port examinera donc les conditions dans lesquelles un accord avec le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres permettrait d'affecter à celui-ci des moyens supplémentaires pour lui permettre d'accélérer sa politique d'acquisition et de gestion de terrains sur cet espace aux caractéristiques très spécifiques.



Le Plan de Gestion des Espaces Naturels

En parallèle avec la préservation de la biodiversité résiduelle du « cœur portuaire », le port de Marseille a initié dès 2007 la mise en œuvre d'un plan de gestion quinquennal de ses espaces naturels particulièrement riches situés dans la « couronne de nature » de la zone : le plan de gestion des espaces naturels (PGEN). Ces espaces naturels seront maintenus dans le patrimoine du port : une telle option, à privilégier de préférence à des scénarios de cession au bénéfice d'organismes de gestion divers, présente l'avantage de garantir une cohérence dans la gestion environnementale des terrains, tout en pérennisant les ressources consacrées à cette mission en application du principe de spécialité du grand port maritime.

Sur ces espaces de la couronne agri-environnementale, le plan d'action se décline à partir de l'orientation générale consistant à conserver ou retrouver la diversité des paysages, habitats naturels et espèces sauvages dans un espace anthropisé, industrialisé et porteur de traditions. Des objectifs à long terme décrivent les composantes nécessaires à l'accomplissement de l'orientation, décomposés en objectifs opérationnels qui sont ensuite déclinés en actions.

Le deuxième plan de gestion 2014-2018 tout récemment validé par le CSRPN coïncide avec le calendrier du projet stratégique. Visant un taux de réalisation élevé, il est conçu pour être très opérationnel ; il développe 57 actions, regroupées en 12 objectifs opérationnels déclinant les 5 objectifs de long terme suivants :

Orientation de long terme	Objectifs opérationnels
améliorer les connaissances sur la couronne agri-environnementale	Améliorer la connaissance des enjeux de conservation
	Améliorer la connaissance du fonctionnement du territoire
soutenir le déploiement du PGEN dans le contexte local	Optimiser la gestion courante
	Assurer la prise en compte du PGEN dans le développement territorial de la zone
	Accorder la gestion courante du PGEN avec celle conduite sur les espaces naturels limitrophes
	Poursuivre l'insertion de l'équipe gestionnaire dans le réseau d'acteurs locaux
assurer un état de conservation favorable à la diversité des habitats naturels et des espèces sauvages	Limiter les dégradations anthropiques sur les milieux naturels
	Protéger efficacement et durablement les habitats et les espèces les plus emblématiques de la couronne verte
	Limiter l'expansion des espèces exogènes à caractère envahissant
maintenir des activités traditionnelles respectueuses de l'environnement	Optimiser les pratiques agricoles existantes
	Encadrer durablement les activités traditionnelles sur la couronne agri-environnementale



assurer une gestion de la ressource en eau et des zones humides concertée et optimale	Maintenir un réseau fonctionnel d'ouvrages hydrauliques
--	---

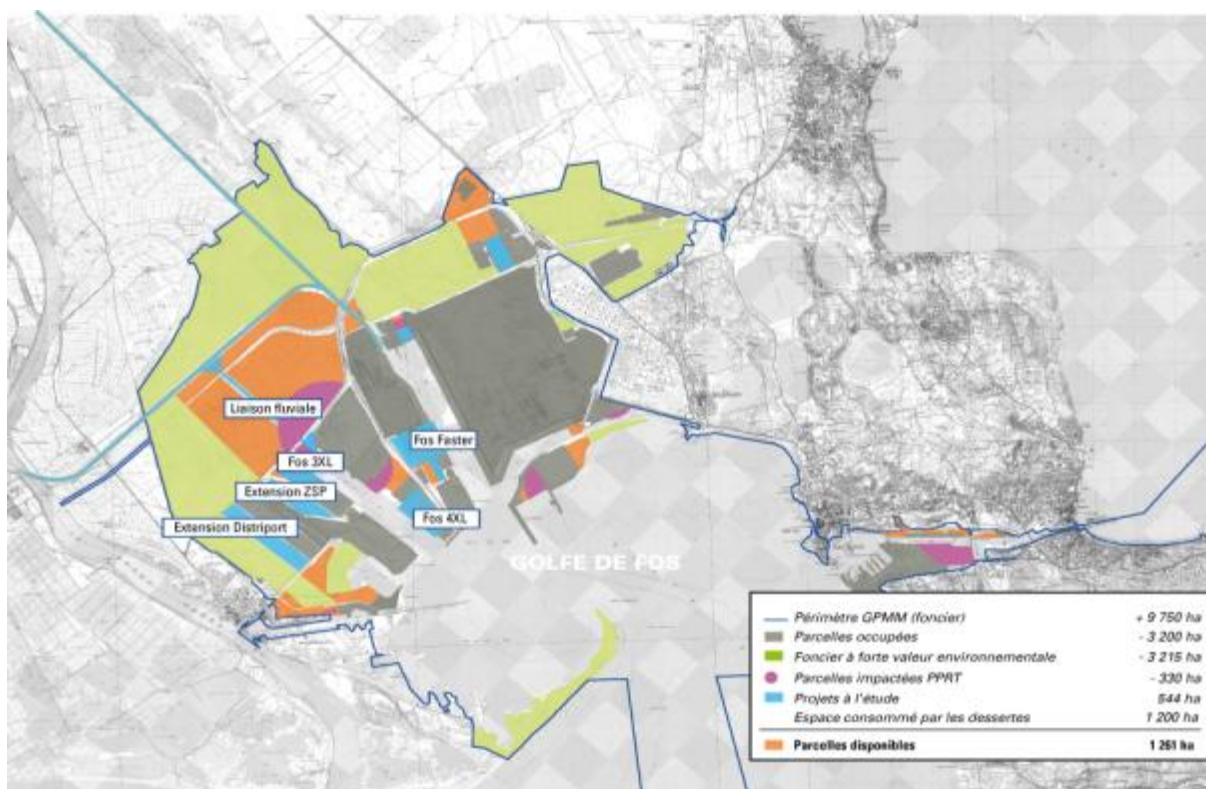
Sur les cinq années de réalisation, les dépenses inhérentes au plan de gestion des espaces naturels devraient s'élever en moyenne à 200 k€ par an auxquels s'ajoute le financement des travaux nécessaires à la remise en état de certains bâtiments agricoles qui représente une enveloppe de 750 k€ HT.

La maîtrise et la reconquête de la ressource foncière

Plusieurs facteurs concourent à limiter le potentiel aménageable des espaces de la zone industrialoportuaire :

- Comme exposé ci-dessus, la décision volontariste conduisant à dédier définitivement une partie importante des emprises portuaires à la mise en valeur environnementale, ainsi que l'application des réglementations environnementales ;
- La mise en place des plans de protection face aux risques technologiques ou aux risques d'inondation, qui peuvent induire de lourdes inconstructibilités sur un territoire connaissant une forte concentration en usines SEVESO et dont la situation géographique est très exposée (delta du Rhône et submersion marine);
- Une politique d'aménagement ayant privilégié un certain étalement des activités dans les années 1970.

Ainsi le foncier disponible à ce jour pour de futurs développements, compte tenu de ces différents facteurs, est **inférieur au tiers de la superficie totale** et est constitué pour l'essentiel de terrains morcelés et enclavés. Face à cette situation, une stratégie d'optimisation de la ressource foncière constitue et restera durablement une préoccupation majeure.



Cette stratégie s'appuiera sur les leviers suivants :

- Une maîtrise des contraintes environnementales, afin d'éviter des phénomènes de sous-densification ou de mitage, aussi bien en rapport avec la biodiversité qu'avec le risque industriel :
 - ✓ Pour ce qui concerne la biodiversité, la méthode décrite ci-dessus sera conservée et mise en œuvre en tenant compte des éventuelles évolutions normatives, notamment en termes de zone d'intérêt économique et écologique ;
 - ✓ Pour ce qui concerne le risque industriel, en promouvant des dispositions réglementaires permettant d'assouplir certaines contraintes inhérentes à la réglementation PPRT en impulsant le développement de solutions innovantes comme la mise en place de la plateforme économique industrielle PIICTO qui positionne l'établissement en véritable acteur de la culture du risque du sein de la ZIP, la concentration des espaces logistiques, les reconversions foncières et la recherche d'opportunités de mises en synergie (fluides, services, énergie) des industriels ;
 - ✓ Pour ce qui concerne le risque inondation, en travaillant en partenariat avec les services de l'Etat afin d'engager l'étude de caractérisation des aléas inondation et de submersion marine sur les secteurs de la ZIP ne faisant pas l'objet d'une prescription de PPRN ;
 - ✓ Plus globalement, en actualisant et en renforçant les outils de planification conçus ces dernières années, tels que notamment le plan d'aménagement et de développement durable de la zone de Fos, traduit réglementairement dans la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône, ou le schéma d'aménagement des bassins Est issu des travaux du groupe Cousquer ;



- Une démarche de reconquête des potentialités foncières mal valorisées (cédées ou concédées de longue date à des industriels qui, sans perspective de nouveaux développements, les maintiennent en jachère ou les conservent dans une logique spéculative) ;
- La poursuite de réflexions sur l'opportunité d'aménager à terme le secteur du Caban Nord, seul très grand espace de développement demeurant disponible sur le long terme sur la zone portuaire.

4.1.3 La politique d'aménagement des bassins Est

Le rapport Cousquer : une vision ville-port consensuelle de long terme

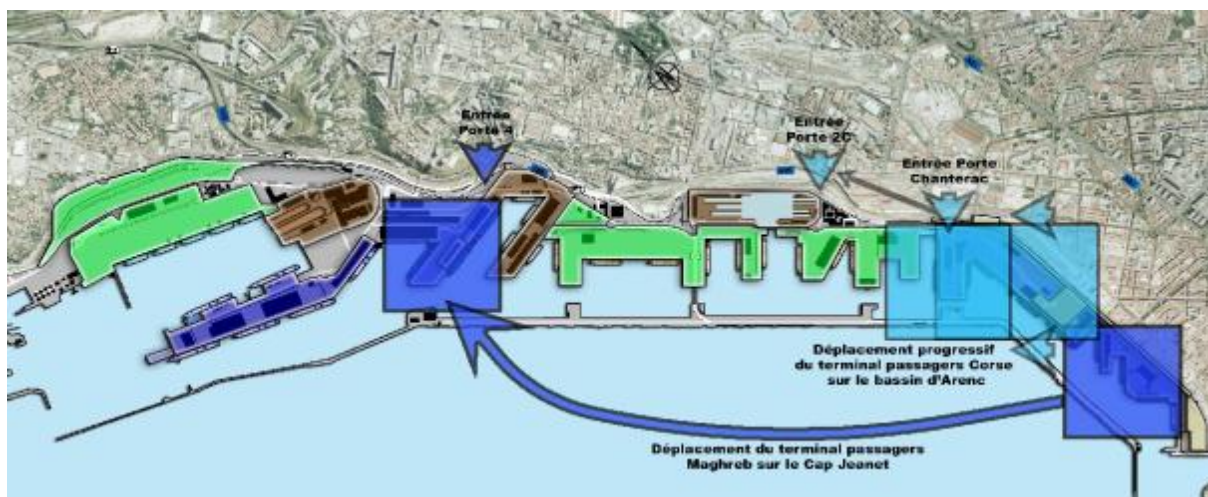
Une vision de long terme d'aménagement des bassins Est et de structuration de la relation ville-port a été établie sous l'égide du conseil de surveillance dans le cadre de la « commission Cousquer ». Placée sous la présidence de M. Yves Cousquer, membre du conseil de surveillance, une commission spécialisée a été missionnée en juillet 2011 par le conseil pour définir les grandes orientations d'un plan de développement des bassins Est intégré au plan de développement urbain de Marseille et en particulier d'Euroméditerranée. Cette commission a associé à ses travaux des représentants du port, des services de l'Etat, de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, de la ville de Marseille, de l'établissement public Euroméditerranée et de l'agence d'urbanisme (AGAM). Après avoir auditionné l'ensemble des partenaires portuaires (armateurs, manutentionnaires, industriels, syndicats...), la commission a présenté les résultats de ses travaux – matérialisés dans un rapport dit « rapport Cousquer » au conseil de surveillance en décembre 2011, et au conseil de développement en janvier 2012.

Ses conclusions ont été globalement très bien accueillies et ont suscité un large consensus. Le rapport Cousquer propose une structuration des espaces littoraux sur trois segments ville-port :

- Le premier segment, au voisinage immédiat du fort Saint-Jean et de la place de la Joliette, couvre globalement la zone d'Euroméditerranée ; il s'articule autour d'une interface ville-port activée, d'une ouverture aux activités urbaines et au développement de la croisière et de la haute plaisance;
- Le deuxième segment, compris entre le môle d'Arenc et la forme 10, est dédié à l'activité industrielle traditionnelle, autour de l'exploitation des terminaux à marchandises et des développements industriels et logistiques;
- Le troisième segment, au Nord de la forme 10 et principalement dans le secteur de l'Estaque, est avant tout dédié aux loisirs (plaisance, nautisme) et à l'activité urbaine.

Une orientation très forte du rapport Cousquer prévoit, pour permettre la mutation de l'espace littoral selon les trois séquences ci-dessus mais aussi pour garantir l'adéquation entre les infrastructures portuaires et les flottes de navires, la restructuration des terminaux à passagers :

- La restructuration du terminal Corse autour du quai du Maroc et du tenon d'Arenc ;
- Le déplacement du terminal Maghreb dans le secteur du Cap Janet.



Relocalisation des terminaux Corse et Mahreb

Pour prendre acte de la convergence de vues entre l'ensemble des acteurs institutionnels et collectivités territoriales autour de ces orientations, mais aussi pour organiser la gouvernance dans leur mise en œuvre, le préfet de région a proposé la signature d'une charte ville port.

Orientations d'aménagement

L'opération d'aménagement des bassins Est constitue l'une des composantes majeures du projet urbain de Marseille et d'Euroméditerranée, elle représente l'un des axes forts du projet métropolitain en cours de constitution. Dans le même temps, elle contribue à la redynamisation des bassins Est et à leur renouveau industriel et logistique, vecteur fort de création d'emploi sur le territoire.

L'opération de relocalisation et de modernisation des terminaux à passagers constitue dans ce cadre l'épine dorsale du projet global d'aménagement : elle permet dans le même temps l'optimisation et favorise le développement du trafic passagers et marchandises à destination de la Corse et du Maghreb, et représente une condition nécessaire pour la mutation des espaces à très forts enjeux urbains du Sud du port (hangar J1, place de la Joliette...).

L'aménagement de ces deux terminaux Corse et Maghreb a fait l'objet d'études importantes depuis deux ans, portant conjointement sur les infrastructures nautiques et sur les accès terrestres. Ces études, bien qu'incomplètement abouties à ce jour, ont mis en évidence la nécessité des opérations suivantes :

- Pour le terminal Corse, selon un cadencement et un calendrier à définir en concertation avec les opérateurs :
 - ✓ Une consolidation des opérations terrestres autour d'une restructuration des terre-pleins et des bâtiments d'accueil des passagers facilitant les entrées et sorties de véhicules légers et lourds, et optimisant les procédures d'embarquement sur les navires ;
 - ✓ Un aménagement conséquent des infrastructures maritimes, pour rendre les espaces Sud du port accessibles à des navires de grande taille (et notamment aux cargos mixtes), dont la longueur atteint déjà pour partie et dépassera dans les prochaines années 200 mètres.
- Pour le terminal Maghreb, une restructuration des terre-pleins et des circuits d'embarquement, la construction d'une nouvelle gare maritime et la restructuration des accès routiers depuis l'autoroute et les voiries locales sur un secteur dédié.



Ces aménagements très importants seront mis en œuvre progressivement à partir du présent projet stratégique, dans la continuation de la poursuite des opérations actuellement en cours ou sur le point d'être lancées sur les bassins Est (remise en exploitation de la forme 10, élargissement de la passe Nord, aménagement du terminal de transport combiné de Mourepiane).

La charte ville-port : une démarche partenariale vers un schéma de cohérence concerté

La façade littorale marseillaise est depuis 10 ans au cœur d'un renouvellement majeur qui sera poursuivi en 2014-18 en s'appuyant sur la charte ville-port signée le 28 juin 2013 par l'Etat, GPMM, EPAEM, Ville de Marseille, CUMPM, CG13, CRPACA et CCIMP..

A côté du MuCEM et de la Villa Méditerranée construits sur l'ancien môle J4 déclassé et cédé par le GPMM, les projets ville port tels le Silo et les Terrasses du Port illustrent un nouveau rapport ville port. En s'ouvrant à la ville et à certaines activités urbaines, sans obérer ses capacités d'activités au sol, le port assure sa fonction d'aménageur de ses espaces. Il dégage aussi les recettes nouvelles de location en sursol.

La charte ville-port est un processus au long cours dans lequel le projet stratégique 2014 2018 s'intègre totalement dans la temporalité qui est la sienne. A côté des projets de développement qui seront priorisés dans le projet stratégique pour alimenter les recettes du GPMM, la charte outil de concertation sous le pilotage du Préfet permettra par ses travaux aux partenaires de concrétiser et faire évoluer un schéma de cohérence ville-port de développement et aménagement durable de référence. La temporalité des aménagements de ce schéma sera déclinée dans un équilibre raisonné avec les partenaires de la charte.

La vocation industrielle et commerciale des bassins portuaires est réaffirmée à travers la charte dans un projet de développement territorial de long terme et autour de trois secteurs ville-port. Au Sud, le développement du port doit accompagner le renouveau du centre-ville, au centre il est industriel et tourné vers la Méditerranée, et au-delà de la Forme 10, le tourisme de plaisance et les loisirs liés à la mer seront privilégiés. Des groupes de travail dont le GPMM est rapporteur organisent un travail collectif piloté par l'Etat. La priorité aux développements et au confortement de l'emploi sur les bassins de Marseille fédère acteurs économiques ou institutionnels, clients du Port ou entreprises. L'attente des acteurs sociaux du Port dans un contexte de contraction de l'économie, d'incertitudes autour de l'avenir de la SNCM et de contraction des importations de brut sur Fos est très forte.

Pour développer ses activités industrielles et les trafics via Marseille, le GPMM devra :

- adapter ses espaces aux besoins des opérateurs.
- veiller à ce que les bassins portuaires bénéficient d'un système de dessertes performant et assurant une liaison directe avec l'hinterland. Le territoire devra offrir des zones support de logistiques et d'activité, bien connectées au port et autoroutes.
- mettre en œuvre les projets de transport nécessaires à la desserte des terminaux passagers dont les regroupements sont envisagés.

La charte offre une précieuse opportunité pour le port de fédérer les leviers d'action de ses signataires sur ces objectifs, pour faciliter l'accompagnement des développements et concrétiser l'adhésion des partenaires à son projet stratégique.



L'appui financier des signataires sera un des leviers des échéances des projets d'aménagement du Port à la clé de la temporalité des mutations d'espaces souhaitées dans la charte ville-port. Notamment celles qui reposent sur les projets de regroupement des terminaux Corse entre Arenc et le quai du Maroc à la Joliette et des terminaux passagers internationaux autour du Cap Janet préconisés. Dans le temps du projet stratégique 2014-2018 et en préalable aux mutations d'espaces qui pourraient voir le jour à l'issue des réorganisations citées ci-dessus des projets ville-port répondants aux objectifs de la charte peuvent être développés par le GPMM pour poursuivre la dynamique lancée par la reconversion en salle de spectacle du Silo d'Arenc, les Terrasses du Port ou l'utilisation temporaire du Hangar J1 à la Joliette en 2013 pour des expositions. Ces trois projets salués par tous ont concrétisé dans un territoire en mutation l'interpénétration possible de fonctions ville-port, initiée dès septembre 2011 par l'ouverture au public de la salle de concert du *Silo*. Les « *Terrasses du Port* », rendent tangible aujourd'hui la double fonction avec plus de 50 000m² de commerces et des restaurants en surplomb de la mer, par-dessus le port et ses activités. Ils n'ont nécessité aucun transfert d'activités.

D'autres projets innovants servant les développements du port et l'attractivité du territoire, potentiellement générateurs de recettes et d'appréciation positives par les partenaires du port comme les habitants peuvent être initiés dans le temps du projet stratégique 2014-18, dans l'état actuel de l'organisation des terminaux et respecter l'impératif de priorisation des investissements sur les projets générateurs de trafics. Il s'agit :

- La réouverture au public de la partie Sud de la Digue du Large via une AOT afin de permettre une fréquentation du public et de répondre aux demandes récurrentes d'accès la mer tout en rentabilisant l'investissement fait pour sécuriser la digue Sainte Marie et la digue principale jusqu'au droit du Poste 103 à l'occasion de l'année de la culture.
- La réouverture temporaire à des activités ouvertes au public du plateau du R+2 du J1 (hors locaux de formation IFEP-ITIP) via une AOT de 3 ans renouvelable annuellement à cette issue attribuée en lançant un appel à projet transitoire pour cet espace : là encore, il s'agirait de prolonger l'élan de 2013 en retrouvant une fréquentation du public pour la période transitoire préalable au regroupement des terminaux internationaux au Cap Janet, tout en rentabilisant l'investissement de rénovation réalisée pour l'année par le Port pour l'année de la culture par la perception d'une recette même modique pour la mise à disposition du plateau.
- Le lancement d'un appel à projets sur le secteur de l'Estaque pour le développement d'activités économiques sur les emprises libres du Domaine Public Maritime, dans le secteur de la Lave dans une logique de valorisation du foncier portuaire, de nouvelles recettes et d'aménagement ville-port en bord de mer valorisant pour la ville et le port et permettant des nouveaux usages qualitatifs du littoral de l'Estaque aux marseillais. En complément un travail en lien avec des sociétés nautiques de l'Estaque pour trouver des réponses aux demandes récurrentes d'accessibilité à la mer pourrait être développé.

Ces trois projets montés et concertés en lien avec les partenaires de la charte peuvent être fédérateurs et constituer une réponse concrète du GPMM aux attentes de porosité et synergies ville port des partenaires et des habitants sur le court terme. .

Par ailleurs les travaux se poursuivront sur la période dans le cadre des chantiers de la charte avec des attentes fortes du GPMM en matière d'innovation et ingénierie des services de l'état pour la mise en



œuvre des diverses réglementations dans les projets de regroupement des terminaux. L'assurance des conditions techniques pour les développements du port que constituent l'accessibilité aux portes, le renforcement des zones logistiques et la desserte en transport en commun des gares maritimes actuelles et envisagées seront des points structurants pour l'avancée des travaux de la charte et ses chantiers en 2014-2018.

Pour une vision de long terme les deux établissements publics d'Etat EPAEM et GPMM ont lancé fin 2013 en commande groupée une étude urbaine concernant les possibilités d'évolutions dans le secteur de la « Grande Joliette » (Arenç -J4) à l'issue des regroupements de terminaux préconisés par le Rapport Cousquer. Cette réflexion prospective a permis de dégager de grandes orientations d'aménagement et de tester des densifications. La faisabilité économique et réglementaire des volumétries et implantations proposées sur le port et leur impact sur les activités apparaissent variables selon les secteurs. Ces réflexions prospectives se poursuivront en 2015 et 2016 en concertation avec les partenaires. Et en lien avec la précision des projets de regroupement des terminaux Corse et Internationaux.

Dans la temporalité du projet stratégique le schéma cible ville – port pourra être concerté puis stabilisé. Les différents projets constitutifs concernant l'ensemble des maîtres d'ouvrages devront pour cela être définis dans leurs temporalités et plans de financement.

4.1.4 Le programme de développement durable

L'action du port se déploie sur un nombre important d'actions en faveur du développement durable, évoquées pour certaines dans d'autres volets du présent projet stratégique. Cette orientation constitue en tout état de cause une ligne de force dans la vision stratégique et dans l'action quotidienne du grand port maritime.

Stratégie en faveur de la protection de la biodiversité

La protection de la biodiversité constitue un des enjeux majeurs de la politique d'aménagement du port, notamment sur la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos. Cette politique étant largement décrite dans les paragraphes précédents, elle n'est pas explicitée de nouveau ici.

Stratégie en faveur de la protection du milieu marin

Politique de maintenance et d'éco-conception des infrastructures maritimes

Soucieux des impacts de son patrimoine maritime sur le milieu marin, le port a initié depuis 2011 un programme de recherche et développement concernant la restauration écologique de l'espace littoral et marin. Dans ce domaine, les concepts scientifiques, techniques et les méthodes présentent un retard de développement important par comparaison aux possibilités ouvertes dans le domaine terrestre. S'agissant d'intégration environnementale en matière de gestion territoriale ou d'aménagement, ce handicap peut être préjudiciable au développement des activités portuaires, notamment dans la mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire, compenser » rendue obligatoire par le code de l'environnement.



C'est ainsi qu'a été conçu le programme GIREL, d'un montant initial de 4,5 M€ HT, qui se fixe pour objectifs de :

- ✓ Développer une méthode d'évaluation des écosystèmes marins orientée vers l'aide à la décision en matière de gestion, et de politique d'investissement durable ;
- ✓ Définir un plan d'action dans le domaine maritime géré par le port de Marseille, pour une contribution à la restauration des écosystèmes marins locaux et environnants ;
- ✓ Développer des dispositifs, opérationnels et validés pour la mise en œuvre de ce plan, d'aménagements intégrés et d'éventuelles mesures compensatoires.

Le programme GIREL bénéficie d'une notoriété importante sur le territoire et à l'échelle nationale dans le domaine de la restauration écologique. Il s'agit sans conteste du plus grand projet de ce type conduit en France. Après les étapes de test in situ de ces dispositifs, l'action du GPMM en 2015 et au-delà se poursuivra dans :

- ✓ La facilitation des opérations de terrain des industriels pour l'installation de ces démonstrateurs innovants, et des scientifiques pour les suivis écologiques ;
- ✓ L'évaluation via la production d'un guide méthodologique des démonstrateurs, au plan écologique, mais aussi économique et technique (compatibilité avec les opérations et ouvrages portuaires) ;
- ✓ L'étude de premières applications dans le cadre de projets d'infrastructure neufs (en cours pour la Passe Nord) ;
- ✓ Le portage institutionnel standard du programme et la dissémination de ces avancées scientifiques nécessités par l'ampleur des travaux menés et du soutien financier accordé.

Gestion des déchets des navires

Le plan de gestion des déchets en provenance des navires du port de Marseille vise à répondre aux obligations réglementaires définies par la directive européenne 2000/59/CE du 27 novembre 2000 et à sa transposition en droit français. Il a été établi en 2003, mis en application depuis 2004 et validé par 3 arrêtés préfectoraux dont le plus récent date de janvier 2013. Il a pour but de satisfaire tous les besoins des quelques 10 000 escales annuelles du port de Marseille-Fos tant pour les déchets liés à l'exploitation que pour les résidus de cargaison.

L'organisation adoptée repose principalement sur :

- ✓ Un système de qualification de prestataires spécialisés dans la gestion des déchets,
- ✓ Le recours systématique au logiciel de traitement des escales des navires qui permet les échanges d'informations entre les navires et les prestataires, le contrôle de l'autorité portuaire ainsi que le suivi d'une comptabilité des flux de déchets transitant dans l'enceinte portuaire,
- ✓ Une tarification pour les navires qui ne procèdent pas volontairement à l'élimination de leurs déchets au cours de leur escale.

Maîtrise des activités de dragage

Les bassins de Marseille et de Fos nécessitent très peu de dragages d'entretien ; des approfondissements peuvent être réalisés au fur et à mesure des opérations d'investissement. Or le dragage des bassins portuaires est une activité qui peut présenter de forts impacts sur l'environnement marin. Il est donc important de respecter différentes modalités, actions et dispositions techniques qui visent à identifier, suivre et minimiser ces impacts. Ce travail permet aujourd'hui de mener à bien toutes les opérations de dragage nécessaires à l'entretien des fonds ou liés à des travaux neufs.



Depuis les importants travaux de dragage de la darse 2 en 2003, un suivi environnemental du milieu marin a été généralisé à toutes les nouvelles opérations, aussi bien pour les travaux massifs générant des immersions importantes que pour les travaux plus ponctuels.

Stratégie en faveur du climat et de la qualité de l'air

Promotion des énergies renouvelables

Depuis l'implantation des premières éoliennes en 2001, le port a toujours été proactif en faveur de l'implantation d'installations de production d'électricité décarbonée. Le développement des énergies renouvelables apparaît d'autant plus porteur qu'il répond aux orientations nationales déclinées dans les outils de planification territoriale régionale et soutenues par la politique d'investissement dans le cadre du grand emprunt.

Sur la période à venir, l'éolien off-shore et le photovoltaïque devraient connaître des développements significatifs.

Ainsi, le projet de développement d'une filière éolien offshore flottant en Méditerranée s'inscrit pleinement dans la dynamique insufflée par l'Etat et répond au pari de vouloir :

- Développer un projet d'éolienne offshore flottante « VERTIWIND » à axe vertical (déjà installé à l'extrémité de la darse 1),
- Tirer profit de zones maritimes plutôt favorables en Méditerranée pour l'éolien (site d'essais « Mistral » et ferme « Provence Grand Large »),
- Se positionner sur un marché qui devrait se développer prioritairement en Méditerranée.

A l'horizon du présent projet stratégique, le port entend se positionner comme un partenaire engagé des projets de développement éolien actuellement en cours.

Par ailleurs, suite à une procédure d'appel à projets, le port a retenu l'offre d'un candidat en vue d'implanter des installations photovoltaïques sur la digue fluviale du canal du Rhône à Fos. Ce site, dont la fonction est de protéger du vent la circulation fluviale, est propice à l'implantation d'installations solaires de par son orientation et sa destination. Le productible prévisionnel escompté est de l'ordre de 8 500 MWh. Il s'agit pour le port du troisième appel à projets pour la réalisation d'installations photovoltaïques, après la sélection des deux partenaires sur les bassins Est.

Deux projets d'unités thalasso-thermiques, destinées à alimenter en froid les immeubles en construction le long du littoral marseillais, sont à l'étude et devraient prochainement se concrétiser en partenariat avec le port sur les bassins Est.

Enfin, il est à espérer que les projets d'extraction et de distribution d'eau chaude géothermique sur le lotissement de la Feuillane trouvent les équilibres financiers nécessaires à leur réalisation.

En synthèse, il existe des premiers retours d'expérience au sein du GPMM concernant les énergies renouvelables et la transition énergétique. Les nouvelles filières et relais de croissance potentiels pour le GPMM, notamment celles liées à la transition énergétique, peuvent se décliner comme suit :



- **Production d'énergies renouvelables :**

Filière éolienne offshore flottant : le développement de cette filière à termes (phase d'industrialisation prévue pour 2020) et sous hypothèses de captation de marchés liés au déploiement des fermes en Méditerranée et dans le monde pourrait représenter pour le GPM, environ :

- 100 ha d'occupation foncière
- Entre 1000 et 3000 emplois (fonction du niveau d'intégration de la filière industrielle)

Filière éolienne terrestre : suite à l'apparition des pâles furtives, le GPM peut potentiellement doubler sa production actuelle (30MW).

Photovoltaïque : l'optimisation des espaces aménageables (entrepôts, ombrières parkings et terminal voiture) peut représenter à termes entre 30 et 50 ha.

Géothermie et smart grid thermiques : un réseau potentiel de 30 kms.

- **Stockage d'énergie électrique :**

La production d'énergie renouvelable étant par nature intermittente, leur déploiement à grande échelle nécessitera des solutions de stockage, source d'opportunité d'affaire le GPM.

Filière power to gas to liquid : démonstrateurs industriels sur Innovex et implantation de process matures sur PICTO (10 ha pour un méthaneur de 200 MW) et potentiellement traitement de 1 million de T de CO₂ et production de 60 000 T de méthane vert.

Filière batteries H₂, low cost et longue durée : démonstrateur sur Innovex et développement d'une filière de production à vocation du marché export sur la ZIP, avec construction d'usine et exportation des modules en conteneur.

- **Hub produits raffinés et CO₂ :**

Liquéfaction, exportation et stockage de CO₂ offshore en puits de pétrole : la ZIP produit de l'ordre de 12 MT de CO₂ par an, soit un potentiel d'export majeur au-delà du million de tonne via un opérateur dédié assurant le stockage, la distribution et la liquéfaction sur un terminal.

GNL et soutage : hub de GNL à vocation de mobilité terrestre et maritime, assurant la mutation de Tonkin, permettant de développer les trafics de soutage short sea.

Hub de produits raffinés : pour l'alimentation de l'interland et le ré-export en Méditerranée en compensation des pertes de brut. Le potentiel de trafic peut dépasser potentiellement 5 millions de tonnes.

- **Biomasse :**

Bio raffinage : démonstrateurs industriels sur Innovex et implantation de process matures sur PICTO (20 ha, 1 million de tonnes).

Importation de biomasse valorisable sur plusieurs marchés : papeterie, énergie, chimie bio-sourcée. Potentiel de 1 MT.



Préservation de la qualité de l'air

En tant qu'acteur du transport de marchandises et de passagers, le port est l'un des acteurs d'une chaîne de production économique à l'origine de pollutions atmosphériques. Le port dispose alors de certains moyens pour contribuer à la réduction des émissions polluantes :

- ✓ Des actions visant les navires, et consistant à promouvoir des systèmes évitant de recourir aux machines pour les opérations d'exploitation pendant les séjours à quai : raccordement électrique des navires, développement d'un service d'avitaillement en GNL, qui sont actuellement à l'étude et dont de premiers développements devraient se concrétiser à l'horizon du présent projet stratégique
- ✓ Des actions en faveur du report modal, dans le cadre d'une politique globale de dessertes terrestres du port exposée par ailleurs dans le présent document.

En termes d'études, la collaboration avec l'organisme AirPACA sur le projet européen « APICE » a permis la mise en place d'un modèle numérique pouvant procéder à tout instant à des modélisations des émissions atmosphériques des activités portuaires comme par exemple le déplacement ou la construction de certains terminaux, la simulation de projections d'augmentation de trafic ou le changement de carburant. Cet outil est d'une grande aide pour évaluer les conséquences de telles évolutions.

Valorisation et stockage du CO₂

Diminuer les émissions de gaz carbonique, principal gaz à effet de serre anthropique, constitue l'un des défis majeurs du XXI^e siècle. En complément des économies d'énergie, du développement des énergies non carbonées et du stockage géologique du CO₂, il est envisageable de valoriser le CO₂ comme matière première ce qui évite de l'émettre dans l'atmosphère comme polluant.

Le port de Marseille, six industriels (ARCELOR MITTAL, AIR LIQUIDE, Ciments CALCIA, EDF, EON, GDF SUEZ) et les organismes GEOGREEN, BRGM, IFP Energies nouvelles, IFREMER ont collectivement conçu le projet VASCO pour développer une stratégie adéquate de réduction des émissions de CO₂ selon quatre axes :

- ✓ Exportation du CO₂ par voie maritime pour injection dans des champs pétroliers (EOR) avec création à Fos d'un terminal de liquéfaction du CO₂ ;
- ✓ Bioremédiation du CO₂ avec production d'algues ;
- ✓ Valorisation du CO₂ pour des applications industrielles ;
- ✓ Transport par pipeline et stockage du CO₂ en aquifères salins.

Une première phase d'étude a été réalisée ces dernières années, et a mis en évidence des perspectives prometteuses sur deux des quatre filières de valorisation ; des prototypes ont été mis en place et ont pu être testés avec succès.

L'horizon du projet stratégique sera consacré à la mise au point de pilotes préindustriels, visant à confirmer la pertinence écologique et économique du développement des filières les mieux adaptées.

Soutage GNL

Dans le cadre de l'appel à projet RTE-T 2014-2020, plusieurs pays de la façade méditerranéenne se réunissent pour construire ensemble une offre d'avitaillement en GNL sur la rive Nord de la Méditerranée. Le Port de Marseille-Fos, en tant que leader GNL en Méditerranée, participe activement à ce projet à proposer un projet pilote regroupant opérateur d'infrastructures, un opérateur de services



maritimes, un opérateur de services de barges, un fournisseur de molécules. Le GPMM jouera son rôle de coordonnateur et d'ensemblier, afin d'aménager sur le plan technique et réglementaire la chaîne de fonctionnalités dont une large partie est déjà présente sur le domaine portuaire. La participation du GPMM à ce projet appelé COSTA II a pour objectif de positionner le port de Marseille-Fos comme principal point de soutage GNL en Méditerranée notamment lorsque cette zone sera elle aussi soumise à la réglementation sur la teneur en soufre des carburants (<1% à l'horizon 2020).

Stratégie d'insertion territoriale et de maîtrise des ressources

Sur la période du présent projet stratégique, le port poursuivra voire amplifiera certaines de ses actions d'aménagement à forte connotation environnementale.

Amélioration du niveau de service sur la zone portuaire

Un travail d'élaboration de prescriptions paysagères, de refonte de la signalétique, de planification de divers aménagements (aire de services poids lourds, ilotage de différents secteurs...), sera mené afin de permettre une évolution qualitative des espaces du port. Ces opérations répondent à plusieurs enjeux :

- ✓ renforcer l'attractivité commerciale,
- ✓ élargir le panel de l'offre d'espaces, afin de contribuer à la satisfaction des besoins par des implantations nouvelles, mais aussi en maintenant le patrimoine existant,
- ✓ traiter qualitativement les espaces partagés,
- ✓ améliorer les conditions de déplacement, de stationnement et de sécurité.

Préservation de la ressource

Afin de consolider le tissu industriel de la zone industrielle portuaire et d'en augmenter l'attractivité, il est envisagé la structuration d'une plateforme industrielle « plug & play » dénommée PIICTO. Le projet consiste notamment en :

- ✓ L'amélioration de la compétitivité des unités existantes par la mutualisation des services et les fournitures d'utilités,
- ✓ L'amélioration de la performance énergétique par le développement de synergies entre acteurs de la plateforme basées notamment sur l'échange de calories/frigorifiques,
- ✓ L'aménagement au sein de cette plateforme d'INNOVEX, site de 12 ha dédié à l'accueil de démonstrateurs et pilotes pré industriels en lien avec l'innovation industrielle et la transition énergétique, et plus largement de toute initiative en faveur de la coopération industrielle et la mutation de la zone industrielle portuaire et de son territoire (notamment une Maison de l'Innovation Industrielle).

Il a pour objectif de développer notamment l'économie circulaire, la dynamique de cluster, l'amélioration de l'efficacité énergétique des usines et la production d'énergie renouvelable qui constituent certaines des pistes vers l'usine du futur. PIICTO présente un fort lien avec un territoire marqué par les activités industrielles qui tente d'amorcer sa mutation vers l'innovation dans un contexte économique vulnérable.

Dans un autre registre contribuant à la préservation des matières premières et à l'instar des dispositions prises pour le projet Fos Faster, la réutilisation d'une partie des sédiments de dragage des



bassins Ouest sera privilégiée dans le cadre d'un schéma directeur global de gestion et de réutilisation des sédiments portuaires.

Economies d'eau potable et d'eau brute

Dans sa mission de gestionnaire et exploitant des réseaux de production et de distribution d'eau potable à vocation sanitaire et d'eau brute à vocation industrielle, le port engagera un programme de lutte contre les fuites du réseau de distribution d'eau potable de la ZIP, de manière à rationaliser sa gestion et surtout à économiser la ressource en eau.

Sensibilisation des salariés aux enjeux d'environnement

Le port, employeur de plus de 1000 salariés dont certains affectés à des missions s'apparentant à des activités de production industrielle, poursuivra son effort de sensibilisation aux enjeux d'environnement. Son action portera notamment sur les thèmes suivants : gestion des déchets, préservation des ressources (achat public durable, économies d'eau et d'énergie, alimentation bio...), maîtrise des déplacements motorisés...).

La démarche du GPMM dans ce domaine s'appuie sur trois points forts :

- ✓ L'expérience et la compétence environnementales, partie intégrante du métier d'aménageur,
- ✓ L'expérience d'actions de communication et d'événements tournées conjointement vers le grand public et les agents du Port (journée éco-attitude, plaquettes et revues...)
- ✓ Enfin, un grand nombre d'actions et d'initiatives internes visant à la prise en compte des enjeux et/ou contraintes d'environnement dans l'exercice des divers métiers du Port, qu'il s'agisse d'activités à impact direct sur l'environnement (travaux de construction ou d'entretien, exploitation des installations) ou à impact indirect (notamment les fonctions de support et de logistique).

Citons entre autres, et de façon non exhaustive :

- ✓ L'extension du plan de gestion des déchets aux déchets alimentaires et son renforcement sur les déchets papiers afin de diminuer le volume produit et de recourir à des circuits de traitement nouveaux et plus performants.
- ✓ Le « verdissement » du parc automobile,
- ✓ L'introduction de denrées issues de l'agriculture biologique et la prise en compte du bilan carbone des achats dans le marché des denrées alimentaires,
- ✓ Le développement de procédures d'achat public durables notamment dans le cadre des marchés de nettoyage et d'enlèvement des déchets, mais pas uniquement,
- ✓ La labellisation « Label vert » de l'imprimerie,
- ✓ Le déploiement du Plan de Déplacements Entreprise
- ✓ Et la mise en œuvre du plan d'action du bilan des gaz à effet de serre de l'établissement.

La politique retenue pour le projet stratégique 2014-2018 consiste à capitaliser sur les expériences réussies, d'une part pour les faire connaître à l'ensemble du personnel (au-delà des acteurs directement impliqués) mais d'autre part, et surtout, pour favoriser leur généralisation au moyen d'une dynamique fondée sur l'exemple et les réalisations concrètes. Sont ici visés à la fois le champ professionnel (éco-attitude dans l'exercice de nos fonctions et missions) et le champ individuel (éco-attitude individuelle des agents sur leur poste de travail).



Pour mener à bien cette politique, l'Etablissement entend utiliser les leviers de la sensibilisation et de la formation du personnel. La méthode retenue pour construire les actions de sensibilisation et de formation privilégie la transversalité et la formation interne (dispensée par les acteurs du Port à leurs collègues).

La capitalisation et le retour d'expérience sont l'un des premiers objectifs d'un groupe de projet transversal. Le GPMM identifiera ses réussites exemplaires et ses domaines de progression. A cet égard, les normes environnementales ISO14001 ainsi que les recommandations très détaillées du programme d'exemplarité de l'Etat dans le fonctionnement de ses services et établissements publics constituent le cadre de référence guidant ce travail pragmatique du GPMM.

Ce travail permet d'aboutir, en premier lieu, aux messages de sensibilisation générale à intégrer à divers supports ciblés (formation des nouveaux embauchés, supports de communication, journées spécifiques). Il permettra, en deuxième lieu d'élaborer des formations internes destinées à la généralisation concrète des bonnes pratiques.

Responsabilité sociale de l'entreprise

Durant la période du projet stratégique 2014-2018, le GPMM, Etablissement public pleinement conscient de sa responsabilité sociétale, poursuivra, au travers d'un dialogue social dont la réforme portuaire a permis de faire évoluer les modalités en les rapprochant du droit commun, une politique visant à atteindre une forme d'exemplarité dans divers domaines sociaux, dont celui de l'emploi, du recrutement et de l'égalité professionnelle hommes/femmes.

L'emploi au sein du Port (qui ne ressortit pas de l'emploi public dans la mesure où l'immense majorité des salariés du GPMM sont salariés de droit privé) suit des voies de recrutement fondées sur les compétences et l'aptitude requises pour le poste, ainsi que sur l'expérience professionnelle et la qualification des candidats.

L'âge ne constitue pas, par ailleurs, un critère de recrutement.

En ce qui concerne l'emploi des seniors, le plan d'action relatif au contrat de génération, signé en tout début de période du nouveau projet stratégique (le 30 avril 2014) pour une durée de trois ans, prévoit un objectif de maintien dans l'emploi des salariés de 55 ans et plus de 10% minimum de l'effectif total du GPMM.

De la même manière, un plan d'action relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes a été signé le 30 avril 2014, pour une durée d'un an. Lors de son élaboration, le constat a été fait que la parité entre les hommes et les femmes était respectée au GPMM, et notamment dans le domaine de la rémunération effective, la promotion professionnelle et la formation. Le GPMM s'est engagé à maintenir cette équité dans ces trois domaines. Une commission de l'égalité professionnelle créée au sein du comité d'entreprise est chargée de veiller à la bonne application de ce plan d'action.

4-2 Intégration territoriale du port

L'affirmation d'un lien étroit entre le port et le territoire qui l'entoure est un élément fort et structurant du Projet Stratégique. En effet la valorisation des effets d'entraînement entre le port et le territoire local est encore très largement à construire avec nos partenaires. Dans cette optique, les cinq ans qui viennent seront une période décisive, en raison de plusieurs processus engagés depuis le début des années 2010, l'émergence de la gouvernance à cinq et la généralisation de la concertation sur les projets de développement, quels qu'ils soient.



Ainsi la charte Ville-Port à Marseille, la contribution en 2013-2014 aux Ateliers du territoire « étang de Berre et golfe de Fos », ou l'implication forte au projet métropolitain illustrent la volonté du port de « retrouver un rôle structurant au sein de l'espace métropolitain ». Le port est un acteur ancré dans son territoire, au même titre qu'il est un acteur du passage portuaire et de la construction du réseau logistique international associé.

L'intégration territoriale est un concept large, qui recouvre à la fois les notions assez subjectives de concertation et d'acceptabilité des projets, et d'autres très concrètes comme l'articulation avec les documents d'urbanisme et de planification. Dans ce contexte, nous avons la responsabilité collective, avec nos partenaires, d'inventer de nouvelles dynamiques territoriales où chacun joue son rôle en faveur du développement durable local.

Concertation continue dans les bassins ouest

Les Débats Publics consacrés aux terminaux méthaniers de Fos ont souligné en 2010 les lacunes persistantes en termes de concertation continue sur le sujet du développement durable du territoire de la zone industrialo-portuaire de Fos. Les engagements pris par le Port à l'occasion du Débat Public « Fos 2XL » en 2004, et la proposition qui l'avait suivi de structurer un « pacte de concertation sur le développement durable de la ZIP de Fos et ses conséquences sur le territoire des communes riveraines » n'avaient en effet pas connu de suite significative à cette date.

La société a en revanche connu des évolutions fortes en termes de gouvernance dans les années 2000. En témoigne notamment la création dans les structures en charge de l'aménagement du territoire de Conseils de Développement - dont celui du GPMM, qui traduisent notamment une volonté de concrétiser la « gouvernance à cinq » qui associe les entreprises, l'Etat, les collectivités locales, les associations notamment environnementales et les représentants de salariés.

La concertation est un élément du développement durable et de l'accompagnement des mutations des territoires aujourd'hui. La notion d'intérêt général autrefois garantie par les seuls représentants de l'Etat et des collectivités locales est aujourd'hui plus largement portée par les cinq acteurs de la gouvernance.

Pour cela, le GPMM a engagé depuis 2011 un processus de concertation continue sur le développement durable de la zone industrialo-portuaire de Fos, sous l'égide de son Conseil de Développement. A travers la mise en œuvre de ce processus, le GPMM poursuit l'ambition de construire une vision partagée du schéma de développement global du port et des industries portuaires, et de leur insertion harmonieuse dans les territoires.

A plus court terme, il s'agit d'initier un nouveau cadre de travail sur la ZIP, fait d'information en amont des projets, de co-construction et de partenariat avec les acteurs du territoire. En effet, concerter avec son territoire est devenu l'une des missions du port de Marseille-Fos, dans son rôle d'aménageur, de facilitateur et de développeur. Aujourd'hui, ne pas organiser de concertation signifierait pour le port, comme pour les industriels ou les logisticiens, de s'exposer à des risques financiers importants (retards) et pourrait mettre en péril la faisabilité de certains projets. En revanche, une concertation bien menée est le gage d'une acceptabilité plus grande par les différents acteurs. Dans cette optique, c'est aussi le rôle du GPMM de proposer un nouveau standard de concertation pour les futurs opérateurs désirant s'implanter sur la ZIP ou pour les nouvelles infrastructures



Projet métropolitain

Le GPMM participe à la démarche du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, d'une gouvernance à la grande échelle de l'aire urbaine Aix-Marseille-Provence, territoire qui constitue la deuxième métropole de France, avec près de deux millions d'habitants. L'enjeu est de favoriser l'impulsion d'une dynamique de projet partagée, dans une vision de s'adapter à l'institution métropolitaine qui sera installée le 1er janvier 2016.

Le GPMM y voit une opportunité de promotion de ses intérêts stratégiques, à travers les chantiers de préfiguration de la métropole sur la logistique et l'énergie. La valeur ajoutée métropolitaine est la suivante :

- ✓ Faire mieux par la coordination des choix effectués sur le territoire en matière d'implantation d'infrastructures et d'investissements modaux en référant ces choix à un schéma logistique partagé,
- ✓ Faire plus en agrégeant les potentiels disséminés sur le territoire, que ce soit en termes de flux à optimiser (exemple du ferroviaire avec les flux maritimes et continentaux), de flux à mutualiser (exemple de l'écologie industrielle entre process industriels voire entre industrie et besoins urbains ou agricoles) ou d'emplois à occuper (problématique de l'accessibilité des zones d'activité et de la mobilité des chômeurs),
- ✓ Faire autrement en promouvant des modalités de développement économique des fonctions logistiques, portuaires et industrielles plus respectueuses de l'environnement à travers le report modal (fer et fleuve), la mobilité électrique pour la logistique urbaine, l'écologie industrielle pour l'économie productive, etc.

Dans cette logique, trois projets portuaires structurants à l'échelle métropolitaine ont été identifiés :

1. A court terme, le Terminal de Transport Combiné de Mourepiane : Projet d'infrastructure dont la mise en œuvre a été relancée par l'Etat et les collectivités. La Mission a joué son rôle en l'affichant comme projet métropolitain stratégique. Les négociations en cours entre le mandataire du groupement retenu pour réaliser le chantier, le principal opérateur maritime associé et les cofinanceurs sont menées sous l'égide du préfet de Région. Ce projet est inscrit au projet stratégique 2014-2018 du GPMM avec un calendrier de travaux en 2015 et 2016 pour une mise en service en 2017.
2. A moyen terme : Une ZIP de Fos attractive .Projet d'aménagement et de réalisations à mener par le GPMM mais aussi en partenariat avec les acteurs du territoire pour accroître l'attractivité de la ZIP pour les clients, les transporteurs et les salariés. Le port a en charge l'aménagement paysager, la signalétique, les infrastructures communes de la ZIP (plusieurs opérations sont inscrites au PS 2014-2018 : aire d'accueil routiers, déviation PL, aménagement de la plateforme industrielle d'innovation Caban Tonkin, etc.). D'autres aménagements doivent être réalisés avec l'environnement en s'appuyant sur les démarches déjà engagées (concertation autour des projets portuaires sur la ZIP dans le cadre du conseil de développement, ateliers du territoire, etc.) : crèches d'entreprises sur la ZIP, pistes cyclables, transports collectifs pour desservir les sites, tourisme industriel, etc.



3. A long terme : Une stratégie logistique et industrielle métropolitaine. Dans le cadre du chantier, les principaux enjeux du développement logistique et industriel métropolitain ont été mis en exergue. Ils s'appuient sur un diagnostic partagé et permettent aux partenaires de la démarche de jeter les bases d'une stratégie logistique et industrielle métropolitaine à travers la mise en débat d'une plateforme de recommandations métropolitaines pour le système logistique et portuaire.

Charte Port-Métropole

La réflexion menée par les partenaires de la démarche métropolitaine conduit à proposer le lancement d'une démarche de concertation sur le territoire dans l'optique d'aboutir à une charte métropole-port, à l'image de la charte ville-port.

Pour mémoire, les attendus de la charte ville-port reposent sur un constat partagé sur le territoire : le port possède de nombreux atouts dans la dynamique mondiale actuelle dont le territoire pourrait bénéficier mais son mode de développement avant les années 2000 l'a progressivement coupé des habitants et du territoire au point de représenter un handicap plutôt qu'une aubaine pour certains acteurs. Conscients de la nécessaire mobilisation autour des enjeux portuaires corrélés à un renouveau urbain dynamique, les acteurs politiques se sont rassemblés autour du projet Ville-Port et ont décliné plusieurs pistes d'actions dans cette Charte.

Le constat ne s'arrêtant pas aux frontières de la ville de Marseille, une même approche étendue aux bassins ouest du Port et donc au reste de la métropole a été proposée par certains acteurs.

Un projet de charte entre le port et les territoires de l'ouest du département va être entamé afin de définir un diagnostic et des enjeux communs à cette échelle territoriale.

La Charte Métropole-Port aura vocation à prolonger l'exercice de partage d'une ambition portuaire et logistique à l'échelle du territoire pertinent pour le rayonnement portuaire en visant à définir les stratégies d'actions d'un port mondial d'ancrage métropolitain.

4-3 Synthèse

La politique d'aménagement du GPMM est l'un des outils majeurs de la mise en œuvre du projet stratégique 2014-2018. Cette politique a pour principal objectif de répondre aux enjeux et défis posés par l'analyse de la situation actuelle en matière d'équilibre entre le développement économique et la préservation de l'environnement, via l'aménagement puis la mise à disposition des surfaces utiles au développement des activités de nos clients, en convergence avec des objectifs partagés avec nos partenaires quant à la préservation du patrimoine naturel et le maintien, voire le développement de la biodiversité.

Notre vision pour le futur des bassins ouest repose sur le plan d'aménagement et de développement durable de la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos (PADDZIP). Le PADDZIP, élaboré dès 2007 en liaison étroite avec l'ensemble des services de l'Etat et qui fait l'objet d'une mise à jour régulière, tend vers l'atteinte d'un consensus sur les quatre thèmes de prospective que sont :

- la préservation et la valorisation des milieux;
- l'accompagnement des projets urbains des communes concernées;
- le perfectionnement de l'outil portuaire vers plus de multimodalité;



- le regroupement des activités industrialo-portuaires autour de 3 pôles : logistique, industriel « pied dans l'eau » et diversification vers du « mieux-industriel ».

Cette réflexion à long terme et portant sur de vastes espaces en vue d'optimiser l'aménagement et la protection de l'environnement repose sur des principes de développement durable destinés à s'appliquer à tout projet de développement portuaire (de sa conception à sa réalisation et à son suivi, en passant par la phase travaux). Le PADD constitue donc l'outil d'une approche globale de l'aménagement industriel, logistique et portuaire de la ZIP.

Ce PADD intègre la volonté de préserver les espaces naturels à haute valeur patrimoniale qui se traduit par la protection et la mise en valeur de près de 3 000 ha de terrains gérés grâce à un plan de gestion des espaces naturels comparable à ceux que développent les gestionnaires de parcs naturels ou de réserves. A ce PGEN, en œuvre depuis 2007, est adossée une méthode de détermination, de la quantification et de mise en perspective des impacts environnementaux attendus sur la ZIP en termes d'atteintes aux habitats et aux espèces sur les secteurs aménageables. Elle s'accompagne d'une grille d'équivalence permettant de définir les mesures compensatoires les plus pertinentes à l'échelle des écosystèmes et des connaissances scientifiques notamment en matière de continuités écologiques (trames bleues et vertes). A cet effet, un indicateur de suivi de la politique de prise en compte des enjeux de biodiversité a été mis en place et le GPMM suit également un indicateur de réalisation de chacune des 57 actions du PGEN.

L'un des enjeux majeurs du projet stratégique 2014-2018 est celui de la diversification énergétique pour laquelle le port se positionne comme un acteur pilote. Cette volonté de participer activement à la transition énergétique s'exprime largement dans la politique d'aménagement du GPMM. En effet, déjà dans les années 2000, pour faire face à la baisse prochaine des trafics de pétrole brut, le port de Marseille-Fos s'était mis en capacité d'accueillir le GNL. Aujourd'hui, le port de Marseille-Fos se donne les moyens d'aller plus loin au travers de :

- Projets innovants : GIREL, VASCO...
- Projets pionniers : Branchement électrique des navires à quai, PIICTO, INNOVEX, EOOS
- Projets d'économie circulaire : Les boucles de géothermie et des smart grid thermiques (réseau potentiel de 30 kms),
- Projets européens : Projet COSTA pour faire de Marseille-Fos le pôle de soutage GNL de la zone euro-méditerranéenne.

Ces projets seront les fers de lance d'une politique de développement qui, plus globalement, sur les bassins Ouest comme sur les bassins Est, visera à permettre le développement du potentiel des activités portuaires et à assurer la préservation, voire la restauration, du potentiel écologique des espaces. Toutefois, si la transformation du domaine portuaire est de la seule responsabilité du port de Marseille-Fos, il ne peut se faire sans une réelle coordination avec le territoire environnant. La charte Ville-Port, le processus de concertation continue à l'Ouest, et demain l'inscription du développement portuaire dans la démarche métropolitaine, sont autant d'exemples mettant en évidence l'importance prise par les enjeux de l'intégration territoriale dans la politique menée par le GPMM. Les actions du GPMM permettront de réussir cette intégration territoriale en étant compatibles avec les programmes d'aménagement et de développement des différentes collectivités territoriales.



5. Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité

La politique du GPM en faveur de l'intermodalité s'inscrit nécessairement dans une échelle géographique qui dépasse ses limites administratives. Elle vise à intégrer les chaînes logistiques de bout en bout dans lesquelles le port n'est qu'un maillon. Côté terre, cette politique voit donc loin dans l'hinterland : vallée du Rhône, Suisse, Allemagne, nord-est France, région parisienne, mais aussi Europe Centrale et de l'Est voire Russie. Les outils d'une politique d'hinterland ambitieuse reposent sur des partenariats en cours (Medlink Ports, les financements RTE-T) ou à développer avec les acteurs concernés (RFF, les entreprises ferroviaires, les opérateurs du transport combiné, les acteurs du transport fluvial).

Cette politique intermodale doit aussi s'articuler d'une manière efficace avec l'organisation logistique du territoire. Dans ce contexte, la réorganisation logistique à l'œuvre à l'échelle métropolitaine incite le GPM à inscrire ses projets de plateformes multimodales en synergie avec les équipements existants ou à venir sur le reste du territoire métropolitain pour rendre le système plus performant et mieux répondre aux besoins des opérateurs de transport qui assurent la connexion du port avec ses marchés.

Développement de l'hinterland du port via des services massifiés : l'offre ferroviaire et fluviale en tant que levier d'attractivité vis-à-vis des clients du port

Le Port de Marseille-Fos, porte multimodale sud de l'Europe, a un rôle clé à jouer dans la captation des flux de et vers les centres de production et de consommation de France et d'Europe pour lesquels le passage portuaire via Marseille-Fos peut représenter un gain économique et logistique majeur.

Un enjeu essentiel pour le port réside en la réaffirmation de sa position sur Lyon (Marseille-Fos, le port de la métropole lyonnaise, enjeu qui a ses déclinaisons métropolitaines) et les régions Rhône-Alpes, Bourgogne, Auvergne. Son rayonnement territorial est aussi à conforter dans le sud-ouest de la France (Midi-Pyrénées, Aquitaine) et à compléter par la conquête de parts de marché dans les zones nord – nord-est (Alsace, Lorraine, Ile-de-France ...), ainsi que la Suisse, l'Allemagne du sud, le Luxembourg et l'Italie du nord.

Pour consolider et étendre son hinterland sur ces marchés, pour accroître sa compétitivité vis-à-vis d'autres entrées maritimes européennes, le GPM doit disposer d'offres de services massifiés efficaces et compétitives, adaptés dans leur développement aux volumes maritimes attendus en croissance et en support de celle-ci ; offres performantes des points de vue économique global, écologique et d'insertion territoriale, opportunités techniques et opérationnelles à consolider (projets d'investissement, sillons de qualité...) dans la suite logique et proactive de l'inscription du port sur le réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), les corridors multimodaux Mer du Nord – Méditerranée et Méditerranéen, et leurs armatures ferroviaires les corridors de fret respectivement n°2 et 6.

La part modale des pre-post acheminements massifiés du GPM sur le segment du conteneur dépasse en 2013 15,5% (respectivement 8,3% fer et 7,4% fleuve), avec un volume d'evp en hausse de +10% par rapport à l'année précédente et une augmentation sur le segment ferroviaire de +17%.



L'ambition de développement des modes massifiés à 2020 est fixée à 20%, voire 25 à 30% à 2030. [Rapport au directoire du GPMM du 10 septembre 2014 « Prospective sur les segments de trafics et prévisions de trafics associés à 2030 » – Base scénario de développement dynamique]

Les tableaux ci-dessous reprennent et détaillent ces hypothèses. Ils conviennent à ce stade de les considérer en données de travail provisoires.

Scénario dynamique	2013	2014	2020	2030
Marseille-Fos	1 099 000	1 170 000	1 750 000	3 520 000
EVP Marseille	226 000	220 000	250 000	280 000
EVP Fos	873 000	950 000	1 500 000	3 240 000
dont % transbordements Marseille (1)	14%	15%	20%	20%
dont % transbordements Fos (1)	1%	0,2%	5%	20%

(1) 2014: hypothèse transbordement (base 1er semestre 2014)

Répartition trafics pré/post acheminés (2)					
	EVP Fleuve	78 218	90 000	130 000	250 000
	EVP Fer	87 429	86 800	192 000	563 000
	EVP Route	893 625	957 100	1 303 000	2 003 000
	% Fleuve	7%	8%	8%	9%
	% Fer	8%	8%	12%	20%
	% Route	84%	84%	80%	71%
Marseille					
	EVP Fer	33 255	30 800	50 000	75 000
	EVP Route	162 000	155 266	150 000	149 000
	% Fer	17%	17%	25%	33%
	% Route	83%	83%	75%	67%
Fos					
	EVP Fleuve	78 218	90 000	130 000	250 000
	EVP Fer	54 174	56 000	140 000	488 000
	EVP Route	731 625	801 834	1 155 000	1 854 000
	% Fleuve	9%	9%	9%	10%
	% Fer	6%	6%	10%	19%
	% Route	85%	85%	81%	72%

(2) prévisions modales 2014 élaborées sur la base des résultats du 1er semestre 2014.

Ces volumes pourront être atteints par la densification et la création de services massifiés permettant de consolider l'hinterland naturel du port et de l'étendre vers les zones de marché pré-citées de même que vers des destinations en landbridge (Anvers, Rotterdam, Dourges...).

Outre la filière conteneur, stratégique pour le GPMM, différents segments de trafic sont concernés par des dessertes terrestres massifiées. Il en est ainsi également du roulier (remorques et voitures en particulier), des vracs, du conventionnel... Dès à présent, ce sont plus de 6 Mt qui sont directement pré-post acheminés des terminaux maritimes de Marseille et Fos par fer et fleuve. (A noter d'une part que ces volumes concernent les marchandises diverses et les vracs solides transportés par fer et fleuve, et les vracs liquides transportés par barge, et d'autre part qu'ils n'intègrent pas les flux finaux après transformation dans la ZIP des marchandises issues du maritime.)



Scénario dynamique

Nombre de services (aller-retour) par semaine	2013	2014 (1)	2020	2030
Marseille-Fos	36	35	47	113
Fleuve (2)	5	5	7	13
Fer (3)	31	30	40	100
Marseille	15	17	18	26
Fer (2)	15	17	18	26
Fos	21	18	29	87
Fleuve (2)	5	5	7	13
Fer (2)	16	13	22	74

(1) mise à jour: octobre 2014.

(2) Les hypothèses retenues sur les services ferroviaires et fluviaux: ont concerné: capacité / taux de remplissage / répartition entre conteneurs maritimes et continentaux. NB: Le nombre effectif de barges a été entre 5 et 6 hebdomadaires en 2013 et 2014 en fonction des volumes.

Pour favoriser le développement d'une offre de transport terrestre massifiée, le GPMM agit à la fois en facilitateur de la chaîne logistique, porteur de projets et animateur de partenariats, actionnant pour cela différents leviers. Le GPMM conduit ainsi une double approche, à la fois sur l'offre de services et les réseaux d'infrastructure, nécessaire au développement des pre-post acheminements massifiés des trafics portuaires et au maillage de son hinterland. Les offres de services ferroviaires et fluviaux sont complémentaires. Le périmètre du fluvial à partir du GPMM est le bassin Rhône-Saône à réserve de capacité significative ; le mode ferroviaire permet dès à présent d'atteindre le cœur de l'Europe et c'est sur ce mode que repose la capacité de structuration d'un hinterland éloigné. Si la question des infrastructures est souvent, et à raison, mis en avant dans les problématiques de développement du transport ferroviaire de fret, il ne faut pas négliger l'importance des services, car seuls les services permettront de développer la part de marché du ferroviaire. Or, assurer le développement des services est le résultat d'une combinaison efficiente de plusieurs acteurs que le GPMM peut s'efforcer de faciliter la réalisation. En effet, il s'agit pour les Gestionnaires d'infrastructure d'offrir des sillons performants, aux organisateurs de transports ferroviaires de s'adapter aux besoins des chargeurs qui doivent s'engager aussi, de leur côté, volontairement dans la voie du ferroviaire.

Le port de Marseille-Fos entend jouer pleinement son rôle de gateway sud en alternative aux ports du range nord où se concentre aujourd'hui une majorité de flux en import / export européen. Ces volumes européens doivent pouvoir être rééquilibrés vers le sud par la mise en place de dessertes massifiées opérationnelles et compétitives. Cette fluidité retrouvée des échanges marchands devrait être le support d'une meilleure compétitivité des entreprises européennes et d'une plus grande croissance des régions du sud.

Pour concrétiser cette vision et atteindre ces objectifs de positionnement stratégique, de volume de trafic et de part modale sur ses marchés d'hinterland, le GPMM souhaite se doter d'outils appropriés et susceptibles de contribuer à impulser un développement adapté sur ses bassins de Marseille et sur ses bassins de Fos.



5-1 Accueillir les services massifiés dans la zone portuaire

Etudier et mettre en service le Terminal de Transport Combiné de Mourepiane à Marseille.

Les enjeux de ce projet pour le port de Marseille Fos sont d'ordre stratégique, économique et environnemental. Il est considéré comme prioritaire, en vue de l'accélération de la mutation du port de Marseille pour conforter son rôle économique. Il s'inscrit dans la Charte Ville-Port et Il a aussi été érigé par les acteurs du territoire comme objet métropolitain par excellence. Outre le fait de consolider la stratégie et les missions du terminal conteneurs de Mourepiane, cette opération place le port au cœur d'un schéma de logistique urbaine. A moyen terme, des implantations et de nouvelles activités pourront en effet voir le jour dans les bassins est et sur le territoire métropolitain alentour qui, s'appuyant sur le transfert modal réalisable en ce lieu, pourront permettre d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

Suite à l'appel à projets lancé par le GPMM en juin 2011 en vue de la conception, la réalisation et l'exploitation d'un terminal de transport combiné sur le site de Mourepiane, le groupement Projenor (mandataire), T3M, Naviland Cargo et CMA Rail (devenu depuis Greenmodal) a été retenu par le Port. Il a été acté que la réalisation et la gestion de cette plateforme multimodale seront organisées autour de deux entités :

- une société d'investissement, chargées d'assurer la maîtrise d'ouvrage des études et travaux du terminal combiné, ainsi que la détention et la gestion de ses actifs pendant 40 ans via la signature avec le Port d'une convention d'occupation temporaire du domaine public maritime. Dénommée « Mourepiane Terminal Transport Combiné – MTTC », cette société a été créée le 15 juillet 2014. C'est une société par actions simplifiée composée du GPMM 29%, la CCIMP 9%, CMA Terminals 15,5%, la CDC 15,5%, la CEPAC 15,5% et PROJENOR 15,5% ;
- une société d'exploitation (constituée d'opérateurs du transport combiné) chargée de l'exploitation et la maintenance du terminal, qui bénéficie de son usage dans le cadre d'un contrat de location des actifs consenti par la société d'investissement pour une durée de 20 ans. Non encore créée, elle doit regrouper les principales entreprises du secteur intervenant sur la place de Marseille (Greenmodal, Naviland Cargo, T3M...).

Le GPMM réalisera sur ses emprises les aménagements ferroviaires et routiers connexes nécessaires au fonctionnement du terminal combiné.

Le terminal de transport combiné de Mourepiane, qui jouxtera le terminal à conteneurs Med Europe, aura pour vocation de traiter les trafics conteneurisés maritimes et les trafics continentaux de la métropole marseillaise issus du basculement de l'activité du chantier combiné du Canet destiné à être fermé dans le cadre du programme de rénovation urbaine Euroméditerranée.

Sa capacité cible est d'environ 150 000 UTI, soit le double du trafic combiné actuel de la zone Mourepiane-Canet, au sein d'une programmation phasée en deux tranches. Outil visant une haute performance industrielle, le terminal permettra l'accueil de trains longs (jusque 1000 m et départ direct sans découpage de trains électriques de 850 m). Il bénéficiera d'un accès direct au réseau ferré national grâce à la réouverture du raccordement de Mourepiane par Réseau Ferré de France (CPER PACA 2007-2013 et suites). La meilleure adéquation des caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires et des besoins en termes de services est recherchée pour garantir la pertinence ferroviaire du projet. De même, en termes de fluidité d'accès routier au terminal combiné, et plus généralement aux bassins est du



port qui font l'objet d'importants projets, on signalera les réflexions engagées avec les partenaires notamment en vue d'une nouvelle porte permettant de différencier les flux.

Le terminal combiné sera ouvert à tous les opérateurs ferroviaires et clients intéressés par ce mode d'acheminement. Sa mise en service est à ce stade prévue pour le deuxième semestre 2017.

Concernant MTTC, dans le respect des stipulations des statuts et du pacte d'associés, il reste à finaliser le dispositif contractuel, mener à leur terme les études et procédures administratives (études de projet, d'impact, de danger, PC, enquête publique, notification des aides d'Etat auprès de la Commission européenne...) puis engager les travaux de réalisation du terminal combiné – suite à la déclaration de projet qui serait prise au vu de conclusions favorables des étapes précédentes.

En parallèle, la société d'exploitation devra être constituée dans le respect des équilibres économiques et financiers de l'ensemble du projet.

Concernant le GPMM, il s'agit de réaliser les études et travaux ferroviaires et routiers sous sa maîtrise d'ouvrage.

La plus grande attention sera à apporter sur l'ensemble de la période à la coordination des maîtrises d'ouvrages mitoyennes (MTTC, GPMM, RFF) et à l'information continue des partenaires co-financeurs (Etat, Région PACA, Département des Bouches-du-Rhône, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole) sur l'avancement du projet.

Ce terminal combiné sera un outil sophistiqué de logistique portuaire et de logistique urbaine afin de promouvoir la desserte massifiée de proximité ; il offrira aussi des développements possibles vers le ferroutage. Ainsi le GPMM et ses partenaires proposeront aux trafics des bassins est une gamme complète de moyens de transport terrestre en vue d'une diffusion des marchandises performante et durable sur le territoire local, national et européen.

Rechercher les solutions pour accueillir des services d'autoroute ferroviaire afin d'offrir aux remorques transitant par le GPMM une possibilité d'acheminement terrestre ferroviaire.

Le projet d'autoroute ferroviaire pour assurer le transport terrestre des trafics rouliers de remorques s'inscrit dans les orientations du Grand Port Maritime de Marseille en faveur du développement des modes massifiés pour les pré- et post -acheminements de ses trafics maritimes. Le transport roulier est un vecteur majeur des échanges entre les pays du bassin méditerranéen dont le port de Marseille est historiquement l'un des acteurs principaux. L'autoroute ferroviaire se veut un facteur supplémentaire d'attractivité du Port pour ce trafic par rapport à ses concurrents, sur les ranges sud et nord.

Les enjeux pour le Grand Port Maritime de Marseille sont de consolider et développer les trafics Ro-Ro de ses bassins est par la mise en place d'un outil massifié de pré-post acheminement de ces trafics en alternative au « tout camion » de longue distance, de conforter sa vocation de port euro-méditerranéen et de contribuer à rééquilibrer au bénéfice du fer ses dessertes, s'inscrivant dans une dynamique de développement durable grâce à la réduction du transport routier en ville et dans la vallée du Rhône sur un axe nord / sud d'échanges routiers massifs, notamment de produits frais en provenance de l'arc méditerranéen.



Ce projet d'autoroute ferroviaire à partir des bassins est a été proposé en 2009 à l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire par l'Etat, RFF et le GPMM, et a fait l'objet de délibération des instances décisionnelles du Port. Le gabarit requis par les convois d'autoroute ferroviaire est dégagé (dans le cadre du CPER PACA 2007-2013) sur le réseau ferré national entre le port et Avignon où l'on rejoint l'itinéraire déjà emprunté par de telles circulations, ce qui permettra aux trains d'autoroute ferroviaire issus du port d'accéder au nord de la France et aux marchés européens. .

Ce projet est d'autant plus pertinent dans le cadre de la mise en place du terminal de transport combiné de Mourepiane. Comme sur la liaison Perpignan-Bettembourg, une complémentarité est en effet à rechercher entre les trafics de remorques et ceux du combiné, cette synergie étant un vecteur d'équilibre économique et de montée en puissance des services. La trame théorique sur cette liaison est de 4 AR / jour dont certain combinant autoroute ferroviaire et transport combiné (trame réduite dans les faits de par les travaux d'infrastructure) ayant conduit à transporter en 2013 plus de 43 000 semi-remorques (et plus de 16 000 caisses). A noter que la capacité du terminal mixte de Bettembourg sera fortement accrue en 2016, apte à accueillir de nouvelles circulations.

Finaliser la localisation et le format d'un terminal multimodal / point de massification dans la zone industrialo-portuaire de Fos et mise en œuvre du projet

L'objectif est de doter les bassins ouest d'un outil de massification des flux nécessaire à la dynamisation du combiné ferroviaire en complémentarité des opérations organisées sur les terminaux portuaires. La consolidation des flux maritimes, et de ceux-ci avec des flux continentaux – dont ceux de logisticiens de flux maritimes implantés dans la ZIP – est recherchée pour atteindre les volumes permettant des services ferroviaires attractifs. Actuellement, l'embranchement particulier dit « des réparateurs » fonctionne, avec sa cour attenante, en zone de (dé)chargement de caisses mobiles sur des (coupons de) trains de combiné continental qui peuvent être agrégés sur le faisceau de Graveleau aux coupons maritimes issus des terminaux à conteneurs. Ce fonctionnement atteint ses limites. Une optimisation du dispositif, lui permettant de traiter efficacement des flux de conteneurs attendus en croissance est à mettre en œuvre.

L'offre ferroviaire optimisée à Fos soit permettre de soutenir l'ambition du GPMM d'atteindre durablement de nouveaux marchés européens et de consolider son positionnement en France. Le point de massification à organiser en tirant le meilleur parti des installations existantes est un vecteur d'amplification des possibilités de synergie continental / maritime qui rend les terminaux portuaires les plus pertinents dans le cadre de cette consolidation avec également le développement des zones logistiques portuaires. Dans cette perspective, une grande vigilance sera portée à la minimisation et l'optimisation des ruptures de charge – inhérentes au transport combiné, et à l'équation économique du futur dispositif.

Le GPMM a lancé une étude, cofinancée par la DREAL, qui vise en particulier à quantifier les besoins en matière de transport combiné, préciser la localisation dans la ZIP, la consistance et le dimensionnement du projet. L'analyse intègre le fonctionnement ferroviaire des terminaux à conteneurs ainsi que l'impact sur les plateformes multimodales existant alentour (CLESUD...) et des zones logistiques de cette partie de la métropole. Elle doit s'articuler avec les développements de capacité ferroviaire de la ZIP (démarches sous pilotage de Réseau ferré de France).



Sur la base de ses résultats, seront définies les modalités de création et d'organisation de ce point de massification avec des acteurs du marché auprès desquels pourront être recherchés des engagements (de volume...). Ce sujet est essentiel pour la desserte des bassins ouest et plus globalement pour la capacité d'approvisionnement / évacuation massifiée des conteneurs du port ; il fait l'objet de la plus grande attention en vue d'une mise en œuvre appropriée.

Poursuivre le partenariat avec RFF, l'Etat et les Collectivités pour la réalisation des opérations d'amélioration de la capacité et de l'accessibilité ferroviaire du port

Du point de vue des réseaux et de l'accueil des services massifiés dans le port, les opérations engagées d'amélioration de l'accessibilité des bassins est (mise au gabarit autoroute ferroviaire (dont dans le tunnel de la Nerthe) – CPER PACA 2007-2013, réouverture du raccordement de Mourepiane – engagée dans ce CPER et à achever dans la contractualisation 2014-2020) assureront une connexion directe et performante au réseau ferré national du secteur des bassins est dont la vocation industrielle et logistique a été confirmée dans la charte ville-port (dont zone de Mourepiane – Saint-André). Il s'agit à ce stade, avec les partenaires du CPER, de finaliser le lancement des travaux de réouverture du raccordement de Mourepiane en cohérence avec la rénovation et l'électrification du faisceau portuaire en son extrémité.

La zone industrialo-portuaire de Fos bénéficie de perspectives de fort développement à court-moyen terme : hausse du trafic de conteneurs sur les terminaux et développement d'autres flux de marchandises (vracs ...). Afin de favoriser cette croissance des trafics maritimes ainsi que des flux liés aux implantations logistiques et industrielles de la zone, les installations ferroviaires de la ZIP de Fos doivent être dimensionnées pour permettre la montée en puissance de flux ferroviaires. La modernisation de la signalisation ferroviaire entre Vigueirat et Graveleau prévue dans le CPER 2007-2013 pour augmenter la capacité ferroviaire et la sécurité devra être au plus vite achevée pour ne pas entraver les évacuations/approvisionnement massifiés des terminaux maritimes et obérer la compétitivité du port. Une étude des solutions techniques envisageables pour poursuivre l'augmentation de capacité a été conduite dans le cadre du CPER 2007-2013 dont les suites opérationnelles sont à arrêter.

L'amélioration de la desserte du pôle conteneurs 2XL est recherchée au travers de l'évolution de l'ensemble du système formé par les installations ferroviaires implantées sur les terminaux maritimes, la capacité et le mode d'exploitation en ligne et sur le faisceau de Graveleau distribuant la zone, et le projet de point de massification.

Cette vision peut être rapprochée de la perspective d'extension à terme du réseau ferré portuaire à Coussoul pour le simplifier et l'unifier à partir d'une entrée unique sur la ZIP, optimiser les dessertes ferroviaires terminales et permettre au GPMM d'en piloter l'évolution en totale cohérence avec ses développements industriels et logistiques. Ce projet d'extension du réseau ferré portuaire est à entendre à terme complété de la mise en place d'une commande centralisée du nouveau réseau, qui permettra d'en optimiser la productivité.

5-2 De nouvelles connexions ferroviaires à l'échelon local, national et européen

Les actions proposées dans le présent paragraphe auront pour triple objectif de :



- optimiser le dispositif de coopération avec les opérateurs de transport pour le développement de nouveaux services massifiés
- activer ces dispositifs pour faciliter la desserte de nouvelles destinations dans l'hinterland du GPM
- renforcer la fréquence des dessertes existantes.

Conscient de l'importance de mailler son hinterland par des dessertes massifiées régulières et fréquentes, le GPM a mis en place un système d'aide au démarrage de navettes ferroviaires et fluviales desservant de nouvelles destinations dans le territoire national et européen. L'objectif est d'accompagner l'opérateur dans la phase délicate de lancement du service, préalable à la montée en puissance du trafic. Le principe en vigueur est fondé sur un calcul d'aide à l'EVP maritime plein pour une durée de deux ans maximum. Ce mécanisme, déjà opportunément appliqué avec succès dans la période du précédent Projet Stratégique pour reprendre position dans une région naturellement reliée à Marseille-Fos, pourra continuer à être déployé.

En vue d'intensifier la (re)conquête de zones d'hinterland, des dispositifs de coopération peuvent être envisagés et étudiés avec les opérateurs. Le principe d'examiner des montages contractuels étayés sur une visibilité en termes de progressivité d'atteinte d'un équilibre économique peut être notamment retenu dans cette perspective. Le GPM est ouvert à tout échange, avec les partenaires de la place portuaire notamment, en vue de compléter le système d'aide qu'il a initié et d'accroître l'efficacité de tels accompagnements dans une démarche d'aide au démarrage sur des systèmes qui devront associer les autres acteurs portuaires ou maritimes du report modal.

Enfin un système encourageant les opérateurs de terminaux à favoriser l'augmentation du report modal massifié dans le domaine du conteneur pourra être étudié, dans une démarche qui récompense l'accompagnement opérationnel ou économique des opérateurs de terminaux, vers une augmentation des volumes utilisant l'un des modes massifiés à partir d'un état d'année n vers $n+1$, dans des termes à définir.

Au-delà de cet appui financier, le GPM accompagne les opérateurs selon diverses voies opérationnelles afin de faciliter le déploiement de leurs dessertes.

Un double dispositif combinant simplification douanière et dématérialisation de celle-ci est un fort vecteur de fluidité de la chaîne logistique par modes massifiés. Ainsi, le soutien aux conventions entre opérateurs fluviaux/ferroviaires et douaniers pour la mise en place de la PFM (Procédure Ferro ou Fluvio Maritime) sur les transports massifiés est très important, tant pour l'autorité portuaire que pour ses partenaires professionnels, surtout à partir du moment où les volumes croissent annuellement. Dès lors, le GPM promeut auprès des clients le recours à celle-ci, en raison notamment de l'efficacité économique – gains en termes d'économies d'échelles. En effet, la simplification proposée étant de remplacer un titre de transit unitaire au conteneur par un titre global pour une cargaison (sur barge/train), les avantages sont nombreux, et encore plus depuis que celle-ci fait l'objet d'une dématérialisation à travers AP+, notamment :

- l'anticipation logistique, gagnée à l'importation grâce à un rechargement rapide sur mode massifié sans attendre la réalisation des formalités douanières unitaires (conteneur par conteneur) et peu coordonnées, pouvant entraîner un départ tardif de la barge. Sur le plan logistique le transit time total s'en trouvera amélioré (pas de perte de temps en sortie du port maritime et formalités effectuées pendant le voyage ou à destination). Et sur le plan économique, cela garantit le non dépassement de franchises de stationnement sur terminal pour le chargeur ;
- grâce à la dématérialisation, aujourd'hui possible entre Fos et Lyon Terminal (qui vient d'acquiescer le module ad hoc d'AP+ auprès de MGI), cette anticipation logistique informe en aval (port



intérieur) sur le nombre réel de conteneurs chargés à Fos sur le mode de transport massifié et permet ainsi au manutentionnaire de cette plateforme de mieux appréhender les moyens nécessaires pour traiter efficacement ces transports une fois arrivés, voire de programmer par anticipation des affrètements routiers pour des destinations connues (gains de productivité), le tout en « temps réel » ;

- et enfin, le fait que ce manifeste dématérialisé (MUT), valant titre de transit global simplifié par expédition, doit nécessairement à un moment générer des économies d'échelles pour le chargeur.

Sur le segment du conteneur dangereux, le GPMM contribue aussi à faciliter l'utilisation du mode massifié. En effet, sur proposition de la Capitainerie du Port, et au regard de l'activité régaliennne qu'elle représente, la marchandise dangereuse bénéficie d'un jour de stationnement gratuit sur terminal si utilisation d'un des modes massifiés.

Le système AP+ est un système générateur de fluidité car il « coordonne » les actions des divers métiers concernés par la gestion de la marchandise sur le port maritime: armements/agents maritimes, transitaires, manutentionnaires et transporteurs terrestres. Pour compléter, AP+ s'enrichit en continu de services à valeur ajoutée, et, depuis mars 2011 est ouvert aux transitaires de l'arrière-pays, et prochainement aux chargeurs. Pour les transporteurs terrestres massifiés, qui disposent de la consultation à travers l'outil, existe la possibilité de se nommer dans le système à l'importation, précisant ainsi aux autres métiers qu'ils sont le transporteur dédié de la marchandise concernée, améliorant ainsi une relâche rapide du conteneur. A l'export, ils peuvent aussi vérifier que le ou les conteneurs qu'ils transportent ont bien été enregistrés dans le système, générant une acceptation rapide du manutentionnaire pour sa prise en charge.

Enfin, en termes commercial et promotionnel, le Port apporte un appui apprécié au travers de Via Marseille Fos qui, dans les régions stratégiques d'arrière-pays, vient présenter directement aux clients son offre maritime et portuaire ainsi que les dessertes existantes d'ores et déjà pour les pré post acheminements des trafics. L'objectif est de donner visibilité et confiance aux chargeurs sur la qualité d'une logistique « door to door » par Marseille-Fos. L'organisation de telles manifestations avec les opérateurs de transport combiné est à poursuivre.

Il s'agira d'activer ces dispositifs pour faciliter la desserte de nouvelles destinations dans l'arrière-pays du GPMM (Suisse, Alsace Lorraine, sud-ouest, Allemagne, Autriche...) et renforcer la fréquence des dessertes existantes (d'ores et déjà près de 30 destinations desservies directement et naturellement beaucoup plus via hubs et accords entre opérateurs).



Les dessertes ferroviaires en transport combiné maritime de/vers Marseille-Fos (10/2014)

		Destinations	Nb de services (A/R) par semaine
Services directs		Lyon (Lyon Terminal + Vénissieux)	13
		Paris Bonneuil	2
		Toulouse, Bordeaux	5
		Saint-Etienne, Clermont-Ferrand	3
		Dourges (dont certains via Paris)	2
			28
Services via un Hub	via Lyon	Paris Valenton, Ludwigshafen, Anvers, Chalon, Gevrey, Strasbourg, Le Havre, Le Mans, Rennes	
	via Paris	Dunkerque, Dourges	
	via Bordeaux	Cognac	
	via Dourges	Zeebrugge, Anvers	

NB : Egalement à partir de Fos et Marseille-Canet, possibilité de toucher respectivement Nancy (3/semaine) et Paris (offre supplémentaire de 5/semaine) – combiné continental aujourd'hui.

Un projet de navette ferroviaire interbassin pour repositionner des conteneurs entre Marseille et la ZIP de Fos au bénéfice de la productivité de l'offre ferroviaire et des lignes maritimes est aussi envisagé. Il répondrait aux besoins de transfert de conteneurs pleins (pour offrir la plus complète offre massifiée (fer et fleuve) à partir des deux bassins du port et optimiser le remplissage des services terrestres, pour organiser une chaîne maritime avec des touchers sur les deux bassins...) ou vides (pour faciliter la logistique des armement/clients du port) en allégeant les réseaux routiers sur des itinéraires chargés (viaduc de Martigues, Port-de-Bouc...). Il pourrait éventuellement s'inscrire dans un schéma de desserte locale fine articulé avec des parcours de plus longue distance.

Organiser des assemblées de fret ferroviaire pour caractériser les besoins à relayer auprès de RFF en national et dans les instances des corridors pour les parcours européens.

La connaissance approfondie de l'offre de service proposée pour les pre post acheminement des trafics maritimes du port de Marseille-Fos est nécessaire. Elle passe par un partage systématisé d'information avec les opérateurs et entreprises de transport ferroviaire desservant le port. Les échanges d'ores et déjà en vigueur avec ces acteurs seront systématisés pour caractériser les besoins à soutenir et faire remonter auprès des allocataires de capacité ferroviaire. La meilleure articulation sera recherchée avec notamment les conférences ferroviaires régionales annuelles de RFF.

- Approfondir l'opportunité de devenir « candidat autorisé ».

Les autorités portuaires gérant des voies ferrées portuaires raccordées au RFN peuvent devenir candidats autorisés (décret n°2003-194 du 7 mars 2003). Le candidat autorisé est admis à présenter des demandes d'attribution de sillons auprès de RFF en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'elle organise. A noter qu'il existe la possibilité de faire



faire la commande par les entreprises ferroviaires (ce que font les Ports aujourd'hui candidats autorisés). Ce statut offre en amont la possibilité de faire procéder à des études de pre-construction de sillons.

L'intérêt de devenir candidat autorisé est directement lié à la connaissance des besoins de desserte fret qu'a le Port à partir de ses terminaux et zones logistiques et industrielles, et à sa stratégie d'action en la matière. Ce statut pourrait donner les opportunités suivantes :

- positionner les besoins liés au port en effectuant en amont les réservations de capacité adaptées aux contraintes des trafics portuaires, permettant de maintenir ces capacités nécessaires pour les dessertes fret du port et préparant la commande de sillons le moment venu
- prendre ainsi position sur l'hinterland stratégique du GPMM, sur de nouveaux marchés
- être une démarche de visibilité vis-à-vis des chargeurs et des opérateurs sur la volonté du GPMM
- prendre une part du risque sur un nouvel axe en participant au paiement de la redevance du sillon fret (annulation gratuite jusqu'à M-2 ; acompte de 20% de la redevance de réservation (soit 10% du prix du sillon) à verser en préalable)
- aller jusqu'à sécuriser des dessertes d'hinterland sur le moyen terme via les accords cadre permettant l'achat de capacité sur la durée.

Un dispositif de gestion serait à mettre en place côté port (préciser la traduction du besoin en termes de sillons, plan de transport, adaptation, analyse travaux...)

Une analyse en termes d'intérêt / faisabilité est à conduire, afin de mieux cerner les besoins, analyser les risques, évaluer les conditions de mise en œuvre et définir le niveau d'action requis eu égard à la stratégie ferroviaire du GPMM.

- Approfondir la connaissance des besoins des industriels et logisticiens implantés dans la ZIP de Fos pour favoriser la mutualisation des acheminements et la possibilité de recourir aux modes massifiés (idée de « bourse de fret ferroviaire »).

Les industriels et logisticiens implantés dans la ZIP de Fos sont pourvoyeurs de marchandises et fonctionnent en émetteurs/récepteurs de flux terrestres. Une connaissance fine et actualisée de leurs contraintes (d'approvisionnement, de production...) et besoins est nécessaire pour que la réponse la mieux adaptée en termes de desserte puisse leur être apportée. Certains ont déjà recours à des trains complets ou des acheminements par barges. Il convient alors, dans la mesure du possible, de faciliter ces pratiques et de les aider à les développer.

Pour d'autres, ou sur certains segments, les flux sont trop diffus pour que des solutions de transport massifié soient véritablement appropriées. L'enjeu est donc le rapprochement de l'expression des besoins locaux par les chargeurs et des potentialités d'offres de services d'opérateurs : la piste de la création de bourses de fret ferroviaire, formulée par la Conférence pour le fret ferroviaire, pourrait être mobilisée ici afin notamment d'identifier, consolider et rechercher des réponses ferroviaires pour ce type de flux. Le GPMM pourrait être l'animateur de tels clusters de fret regroupant opérateurs de transport et industriels/logisticiens implantés sur son territoire d'intervention. Ceci pourrait se faire en lien notamment avec les clubs actifs sur la zone (Distriport, chargeurs industriels...) mais à ce stade peu orientés sur la problématique des transports. Les entreprises ferroviaires circulant sur le RFN et celles spécifiquement autorisées sur le RFP seraient associées à ces séances qui s'attacheraient en particulier à faire émerger les réponses ferroviaires notamment de proximité, complémentaires aux parcours qui déjà se déploient sur la longue distance.



- Tirer profit de la mise en œuvre des corridors RTE-T Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranéen pour favoriser le déploiement sur ces axes de solutions multimodales adaptées aux besoins des clients du GPMM.

La Région PACA lance tout un dispositif conséquent d'actions en vue de valoriser les projets d'amélioration des connexions terrestres du port de Marseille-Fos. Le GPMM entend être un partenaire « proactif » de ces démarches allant dans le sens d'un rééquilibrage des flux européens à partir des entrées sud et étant vecteur de croissance territoriale.

Afin de promouvoir ses atouts d'alternative méditerranéenne, le GPMM a œuvré pour être positionné au cœur de la nouvelle politique européenne des transports. Il apparaît en effet indispensable de diversifier les points d'entrée sur le territoire européen dans une logique de transport massifié pour y développer la fluidité des marchandises et la compétitivité des entreprises. Une vision nord-sud doit pour cela être introduite en plus de celle est-ouest.

Marseille a été reconnu comme nœud stratégique du réseau principal du RTE-T 2014-2020 et est inscrit sur deux des neufs corridors publiés : les corridors Mer du Nord-Méditerranée et méditerranéen. Ils sont principalement axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et un développement coordonné des infrastructures. Leur mise en œuvre est confiée à des coordinateurs européens regroupant des acteurs institutionnels et privés. Le GPMM participe aux réunions des forums et groupes de travail, ce qui permet de s'assurer de la prise en compte de la place du port de Marseille-Fos dans la politique européenne et de l'intégration de sa stratégie multimodale avec les politiques européennes. Il s'y fait le relais de l'opportunité des projets d'infrastructure nécessaires au développement des connexions terrestres du port et est vigilant sur les orientations retenues notamment au niveau du traitement du nœud lyonnais.

De plus, la mise en œuvre de ces corridors offre la possibilité de participer à des études favorisant le développement de solutions multimodales massifiées adaptées aux clients du GPMM sur ces axes majeurs de fret. A ce titre, le GPMM participe, avec notamment VNF (coordinateur) et RFF, à une démarche cofinancée par le Programme RTE-T intitulée « Corridor multimodal Amsterdam Marseille : solutions multimodales pour le transport de fret par rail et par voie d'eau » retenue dans le cadre de l'appel à projets 2012. Elle concerne trois bassins de production et de consommation (Seine-Escaut, Rhin-Meuse-Moselle, Rhône-Méditerranée) et vise les marchés du transport national de marchandises à longue distance, le transit intra européen, et la massification du fret à partir/vers les ports maritimes dont le GPMM en particulier. La démarche repose sur des groupes de travail territoriaux associant les parties prenantes de ces trafics et a des visées directement opérationnelles et commerciales (développement de services à valeur ajoutée, etc.).

tracé du corridor RTE-T Mer du Nord-Méditerranée

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork
Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham
Birmingham – Felixstowe/London/Southampton
London – Lille – Brussel/Bruxelles
Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille
Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel
Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris



tracé du corridor RTE-T méditerranéen

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragosse – Tarragone
Sevilla – Bobadilla – Murcia
Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon - Torino – Novara – Milano – Verona – Padova –
Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest
Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA

- Contribuer à l'amélioration de la performance des dessertes ferroviaires du port sur des destinations internationales par la participation aux instances de gouvernance des corridors ferroviaires européens de fret (n° 2 et n°6).

Les corridors ferroviaires européens de fret sont désormais l'armature ferroviaire des corridors RTE-T. Ils visent à améliorer la performance du transport ferroviaire de fret sur le territoire européen. Ils permettront un accès simplifié (guichet unique) à des sillons de qualité sur des parcours internationaux. Marseille est identifié sur les corridors n°2 et n°6 (règlements CE n°913/2010 et n°1316/2013), l'extension du tracé actuel du corridor n°2 de Lyon à Marseille étant prévue d'ici novembre 2016. Ces corridors sont opérationnels depuis le 13 novembre 2013. Le GPMM participe à leur gouvernance dans le cadre des groupes consultatifs des terminaux. Un enjeu à ce stade réside dans l'accélération du processus d'intégration complète du port de Marseille-Fos dans le corridor 2 ; sa présence dans l'instance consultative de gouvernance permet dès à présent de poser des jalons opérationnels.

Les corridors ferroviaires de fret n°2 et 6 sont en effet de nouveaux outils structurants susceptibles de favoriser l'extension de l'arrière-pays européen du port de Marseille-Fos vers le nord et l'est par la création de nouvelles opportunités de services ferroviaires (Suisse, sud de l'Allemagne...) et par la consolidation de dessertes actuelles en bénéficiant de sillons internationaux performants. Par sa connaissance et son engagement dans ces instances, le GPMM y est le relais des acteurs de la place de Marseille-Fos afin d'y promouvoir les intérêts de la desserte portuaire, y rappeler les besoins opérationnels de capacité ferroviaire et accompagner les acteurs locaux dans leur appropriation de cet outil.

(1) tracé du corridor ferroviaire de fret n°2

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork
Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham
Birmingham – Felixstowe/London/Southampton
London – Lille – Brussel/Bruxelles
Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille
Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel
Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

(2) tracé du corridor ferroviaire de fret n°6

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragosse – Tarragone
Sevilla – Bobadilla – Murcia
Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon - Torino – Novara – Milano – Verona – Padova –
Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest
Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA



5-3 Créer une coordination Port – Régions – RFF autour du fret ferroviaire

La conférence pour le fret ferroviaire, installée le 18 septembre 2013 par le ministre chargé des transports, a décidé de mesures concrètes pour faire des grands ports maritimes des acteurs centraux du fret ferroviaire, générateur de compétitivité. Une instance de coordination du fret ferroviaire en région sera ainsi créée pour soutenir les enjeux de desserte fret par les grands ports maritimes avec RFF et les régions présentes dans leur hinterland. Les objectifs fixés par la DGITM sont les suivants :

- identifier les contraintes d'infrastructure de nature à limiter le développement du fret ferroviaire
- porter avec le gestionnaire d'infrastructure des projets orientés fret ferroviaire dans les CPER et éligibles au FEDER
- porter avec le gestionnaire d'infrastructure des projets orientés fret dans le cadre du RTE-T.

L'enjeu est de favoriser le développement d'un réseau fret performant en desserte du port en positionnant l'analyse des infrastructures et de l'offre de service qui s'y déploie à l'échelle des flux de pré et post acheminements irriguant les territoires de l'hinterland portuaire. Il s'inscrit dans l'objectif d'un développement important des trafics ferroviaires concernant les bassins portuaires de Fos et de Marseille ainsi que des zones proches. Parmi les ambitions qui guident l'action : le développement du transport combiné pour étendre l'hinterland portuaire et l'amélioration de la qualité et de la productivité de l'offre de service ferroviaire (robustesse et positionnement horaire adapté des sillons, catalogue sillons fret, allongement des trains...) comme vecteur d'attractivité.

Sous le pilotage du GPMM, il s'agira pour les membres de cette nouvelle instance de coordination de :

- définir et partager les perspectives d'évolution des trafics et leur traduction en termes de circulations ferroviaires et besoins de sillons
- évaluer l'offre commerciale et technique fournie et à développer, en desserte du port, pour satisfaire les besoins de pré post acheminements
- organiser le relais des besoins de sillons dans leur globalité (en complément de l'action spécifique de chaque détenteur de sillons) auprès des allocataires de capacité (RFF mais aussi les GEIE dirigeant les corridors européens de fret) afin de favoriser la qualité et robustesse de ceux-ci (et de ce fait la performance opérationnelle des entreprises ferroviaires et in fine l'attractivité du mode ferroviaire envers les chargeurs et armateurs)
- promouvoir en commun les services ferroviaires nouveaux
- identifier les corridors prioritaires et évaluer sur les itinéraires concernés les contraintes et limitation au développement des flux de fret ferroviaire (contraintes d'infrastructures mais aussi interfaces avec les autres circulations sur le RFN dont plan de transport voyageurs TER avec lequel un renforcement de la coordination sera à viser)
- identifier les éventuels projets (aménagement d'infrastructures et modalités d'utilisation adaptée aux besoins du trafic ferroviaire de fret) susceptibles de dépasser les (risques de) blocages repérés
- décider de financer en tant que de besoin des études sur la disponibilité de capacités d'infrastructure pour le trafic de fret ferroviaire
- faire des points réguliers sur l'avancement de démarches portées par chaque membre de l'instance de coordination (études (d'exploitation, de capacité...), projets concernant les réseaux ferrés national et portuaire) sur ces itinéraires et susceptibles d'avoir un intérêt ou un impact sur les



autres, afin de garantir un niveau équivalent de connaissance et la cohérence des interventions des maîtres d'ouvrage et autorités organisatrices

- porter de concert les opérations d'investissement favorables au développement du fret ferroviaire issu/en provenance du GPMM dans les programmes de cofinancement (CPER, RTE-T, FEDER) et organiser une coordination pour faire fructifier les actions respectives de lobbying des partenaires sur ces projets.

Cette instance pourra se réunir une à deux fois par an dans une configuration de comité de pilotage et chaque trimestre dans un format de comité technique.

Les régions d'hinterland a priori concernées seraient Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Auvergne, Bourgogne, Franche-Comté, Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Aquitaine et Ile-de-France. Une progressivité en termes d'élargissement géographique de l'instance sera à prévoir.

Les partenaires économiques de type opérateurs ferroviaires, entreprises ferroviaires, représentants de corridors de fret... y seront associés en tant que de besoin, voire, selon des modalités à définir, également des chargeurs, avec la perspectives d'engager une dynamique au plus près du client dans l'esprit de celle déployée dans le partenariat Medlink en faveur du développement du fluvial – cf. ci-après.

5-4 Optimiser le vecteur de différenciation fluviale du GPMM via Medlink Ports

Les bassins ouest du port bénéficient de cet avantage compétitif qu'est le fleuve, 550km à grand gabarit avec de fortes réserves de capacité et une connexion directe barges/navires. L'atout fluvial est un solide vecteur de différenciation pour le port de Marseille-Fos par rapport aux autres ports du range sud de même que vis-à-vis des ports du range nord qui ne peuvent offrir ce type de logistique pour les marchés convoités tels ceux de la région lyonnaise. Une desserte fluviale optimisée permet au GPMM de renforcer sa position privilégiée sur les marchés des régions traversées telles que Rhône-Alpes et Bourgogne. L'un des enjeux sera de conforter notre présence et limiter la fuite par le range nord des volumes au départ de la Bourgogne par les offres ferroviaires disponibles sur Chalon et Gevrey notamment. Une axe majeur consiste à intensifier les relations avec les opérateurs et les clients pour définir les services les mieux adoptés à leurs besoins. Des aménagements d'infrastructure accompagneront ces évolutions tels, à moyen terme, le projet de liaison fluviale en fond de darse 2 ou, à court terme, la création de postes d'attente et d'un quai multi-clients dédié aux trafics de vrac.

Dans le scénario dynamique d'évolution des trafics du port, et en se mettant dans la perspective d'un travail de fond, conduit et porté par tous les acteurs, en vue du retour de la part manquante du marché lyonnais par le gateway sud que constitue le GPMM, les prévisions de trafic fluvial conteneurisé pourraient être les suivantes :

<i>[unité : evp pleins sauf quand mentionné]</i>	2013	2030
Potentiel Rhône-Alpes	500 000	750 000
Part de marché du GPMM	300 000 (60%)	560 000 (75%)
Trafic fluvial GPMM	64 000	200 000
	(20% du marché GPMM en	(35% du marché GPMM en



	région)	région)
Trafic fluvial GPMM (evp pleins+vides)	75 000	230 000
Potentiel Bourgogne	130 000	170 000
Part de marche du GPMM	19 000 (15%)	40 000 (25%)
Trafic fluvial GPMM	3 500	12 000
	(18% du marché GPMM en	(30% du marché GPMM en
	région)	région)
Trafic fluvial GPMM (evp pleins+vides)	4 000	14 000
Trafic fluvial GPMM PACA (evp pleins+vides)	-	9 000
TOTAL (evp pleins+vides) arrondi	79 000	250 000
<i>[Éléments de travail provisoires susceptibles d'être ajustés.]</i>		

Réussir l'évolution de MedLink Ports en une agence pérenne de développement des trafics.

Créé en 2008 dans un contexte de forte présence des port étrangers en région lyonnaise avec des velléités d'implantations bord à voie d'eau de certains ports (Barcelone), le partenariat Medlink (1^{er} en Europe de ce genre) a su marquer l'empreinte du GPMM sur le territoire Rhône-Saône. Plus qu'une stratégie de « branding », le partenariat s'est progressivement développé en nombre d'acteurs (entrée d'un 9^{ème} port intérieur en 2010 et du port de Sète en 2012 permettant d'associer les deux entrées maritimes sur le bassin fluvial) mais surtout en termes de services clients :

- mutualisation d'un expert de l'outillage vertical afin d'harmoniser les process le long de l'axe et garantir ainsi aux clients la qualité de manutention du réseau Medlink
- mise à disposition d'un conseiller logistique auprès des chargeurs assurant la pédagogie et l'accompagnement nécessaire afin de dynamiser le report modal fluvial (service en partenariat avec le Comité des Ports, cf. ci-après)
- labellisation des chargeurs utilisateurs du fluvial qui leur donne une visibilité mais aussi des avantages logistiques sur les plateformes Medlink (jours de franchises supplémentaires) (service en partenariat avec le Comité des Ports, cf. ci-après)
- mutualisation d'un expert sur les marchandises dangereuses qui permet à la fois d'envisager l'harmonisation des pratiques sur l'axe et assurer un conseil avisé aux chargeurs de cette filière porteuse.

Parallèlement, le GPMM a piloté/coordonné dans le cadre du Comité des Ports du Bassin Rhône Saône – créé en 2011 sous l'égide du préfet de bassin pour dynamiser le trafic sur Rhône-Saône, la mise place d'une mission en vue de la création d'une agence pérenne de développement des trafics fluviaux, dont les prémisses ont été le recrutement en 2013 d'un conseiller logistique fluvial. Sa mission était d'approcher et d'accompagner les chargeurs sur les possibilités de recourir au mode fluvial en Rhône-Saône, et de tester une labellisation/référencement des acteurs du report modal sur ce bassin.

Au vu des bons résultats de cette mission et de la satisfaction du pilotage par les équipes du GPMM, les partenaires ont convenu qu'il serait opportun d'opérer la fusion entre Medlink Ports et la mission développement trafic du Comité des Ports. La fusion se fera sous marque Medlink Ports,



associera les ports intérieurs, les deux ports maritimes d'entrée du bassin, VNF et la CNR ; le GPM envisage d'en garder le pilotage opérationnel afin de :

- être au plus près de la connaissance des marchés par un contact chargeurs direct
- impulser les projets de développement en faveur de la desserte massifiée sur le bassin
- poursuivre le pragmatisme et la dynamique des actions entreprises
- consolider sa stratégie de report modal et de politique volontariste sur l'hinterland
- défendre la multimodalité (y compris ferroviaire) le long de l'axe et sur les plateformes terrestres – multimodales par essence – et rechercher la complémentarité de ces solutions alternatives à la route, elle-même restant nécessaire sur les derniers km et les moyennes distances.

Afin d'être au plus près des besoins et préoccupations du marché, ainsi que de sécuriser son financement et sa légitimité, cette agence Medlink devra être « élargie » aux opérateurs fluviaux, aux clients du mode fluvial (chargeur, transitaires et compagnie maritimes) et enfin aux institutionnels des régions traversées (Régions, CRCI...) tout en intégrant bien dans sa réflexion les évolutions susceptibles d'impacter les plateformes du bassin (en région lyonnaise et dans le secteur d'Avignon notamment). Sans personnalité juridique à ce jour, le partenariat pourrait muter dans un premier temps en association loi 1901. Cette évolution marque la reconnaissance des efforts et du dynamisme du GPM qui depuis 2008 n'a cessé d'innover et de développer le partenariat et la marque Medlink Ports permettant un développement régulier des trafics fluviaux (doublement de volume en 10 ans ce qui représente aujourd'hui près de la moitié des tonnages transportés sur Rhône-Saône et plus de 80% pour le segment du conteneur).

Le développement de trois types de services clients est envisagé sur le réseau afin pour fluidifier toujours plus le passage de la marchandise :

Medlink Safe : Travailler avec l'administration des Douanes pour garantir aux chargeurs OEA que le réseau Medlink assure une parfaite continuité de ce statut, leur assurant ainsi une fluidité optimale de leur flux et ce notamment à l'import. Ce service passe au préalable par l'incitation et l'accompagnement à la mise OEA des ports intérieurs Medlink.

Identifier et référencer les acteurs OEA de la chaîne logistiques afin de pouvoir les mettre en relation avec les chargeurs.

Medlink + : travailler avec MGI afin d'améliorer la sécurité, la transparence et la fluidité de l'information sur le réseau et la faire partager en amont dans l'hinterland.

Ce service engendre trois types d'atouts importants pour les clients du réseau :

- commercial : faciliter les opérations logistiques par la synchronisation des informations entre ports intérieurs et maritime. (A l'import le port intérieur étant informé en temps réel du chargement du conteneur sur barge sur le port maritime, il peut anticiper sur la préparation des moyens humains et matériel nécessaire au déchargement de la barge)
- douanier : optimiser les procédures douanières (gain de temps et économie)
- logistique : grâce à un traitement informatisé les opérations de transit sur le terminal intérieur sont dématérialisées et automatisées ce qui génère une fiabilisation du fonctionnement et des gains de productivité importants.

Il s'agit pour cela de généraliser sur les ports intérieurs Medlink le statut MDT (Mise en Dépôt Temporaire), le déploiement du logiciel AP+, l'utilisation de la PFM dématérialisée (manifeste unique terrestre – MUT) avec continuité jusqu'à l'entrepôt si client en PDD ou PDU.



Des modules/services supplémentaires sont envisageables pour Medlink + :

- pour les marchandises dangereuses : y adjoindre le logiciel DGX de la Capitainerie du GPMM et proposer au chargeur qu'il saisisse sa DMD qui s'incrémente directement sur AP+ avec prise en compte des schedules barge pour assurer une synchronisation optimale avec la connexion du navire maritime
- y adjoindre une connexion au logiciel nautique Neptune : faire connecter les ports intérieurs à Neptune pour avoir une vision sur les escales maritimes dans le but d'améliorer les connexions navires.

Enfin, il s'agira de négocier avec les compagnies maritimes et les opérateurs fluviaux la possibilité d'émettre des connaissements maritimes à destinations des ports intérieurs et libellés en \$ -Bill of Lading Lyon en dollar-afin de favoriser la lisibilité d'une offre maritime et fluviale intégrée et ainsi favoriser le report modal.

Assurer le support dédié à l'architecture logistique du client (ateliers thématiques chargeurs).

Des ateliers chargeurs ciblés se focaliseront sur des filières ou des thématiques spécifiques : marchandises dangereuses conteneurisées, filière bois, filière tube, filière colis exceptionnel, filière colis lourd inférieur en 40 tonnes en conteneur « flat », thématique procédure douanières avantageuses, thématique de la chaîne de l'information, thématique traçabilité des marchandises sur la voie d'eau, mise en place de l'auto liquidation de la TVA...

Des tests effectués sur ce type d'ateliers confirment qu'ils doivent être segmentés par type de métiers : les réserver exclusivement aux chargeurs permet d'avoir un échange libre et constructif. Il est fondamental que participe à ces ateliers le(s) référent(s) technique(s) compétent(s) pour répondre en direct aux questions opérationnelles les plus précises (indispensable pour les chargeurs)

Ces ateliers seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adressent à des chargeurs très directement impactés par la problématique traitée. Cette segmentation est possible par un suivi précis des retours du conseiller logistique missionné pour dynamiser le report modal auprès des chargeurs. Enfin, pour être au plus près des chargeurs concernés, ces ateliers peuvent être itinérants en se déroulant sur des ports de Saône pour les chargeurs bourguignons et des ports du Rhône pour les chargeurs rhône-alpins.

Promouvoir une action ciblée « commissionnaires de transport » sur l'entité Medlink.

Il est opportun sur certains segment de proposer des ateliers spécifiques aux commissionnaires, sur le modèle de ceux dédiés aux chargeurs, afin de s'assurer de la diffusion maximale d'une information actualisée.

Dans l'esprit de la labellisation « partenaire chargeur Medlink », « un agrément » sur les commissionnaires sera mis en place permettant de valoriser les organisateurs de transport qui promeuvent le passage par le range sud français et ses possibilités multimodales et notamment fluviales. Des critères tels que la croissance du volume en report modal via Fos, l'agrément OEA (en perspective de Medlink Safe), le taux de procédure douanières fluvio maritime (PFM) mis en œuvre ou encore la possibilité de trouver des critères facilitant l'approche de la TVA à l'importation apparaissent opportuns.

Les actions envers les commissionnaires permettent de toucher indirectement les chargeurs dont les volumes sont plus modestes et qui sont pourraient échapper à la labellisation et aux ateliers chargeurs. En



France le poids de ces chargeurs n'est pas neutre puisque par exemple 96% des entreprises exportatrices sont des PME et des micro-entreprises et elles réalisent 23% de la valeur des exportations.

Veiller à la qualité du fonctionnement fluvial dans le port et initier des projets innovants.

Sur des échéances immédiates et concrètes, le GPMM accordera une attention particulière à l'optimisation du traitement des flux fluviaux sur ses terminaux à Fos ; ce qui pourra notamment passer par le pilotage par le GPMM d'une concertation locale associant l'ensemble des parties prenantes dont les armateurs maritimes et fluviaux, les manutentionnaires et les chargeurs. L'objectif sera d'optimiser les processus d'exploitation notamment en termes de rupture de charge et outils existants, et de faire émerger des gains de productivité notamment fondés sur l'augmentation des volumes et la massification des flux.

L'enjeu est bien d'améliorer encore l'attractivité et la compétitivité de ce mode sur le bassin Rhône-Saône qui, en tant que pre post acheminements de trafics maritimes, sert quasi-exclusivement le port de Marseille-Fos.

Dans une vision de plus moyen terme, et dans une vision de croissance soutenue des trafics par barges, la liaison fluviale prévue en fond de darse 2 pourra permettre une connexion plus directe entre le Rhône et les terminaux traitant des conteneurs. Dans le cadre du projet stratégique 2014 / 2018, les études engagées par le GPMM sur ce projet structurant seront poursuivies en lien et en concertation avec les parties concernées afin d'en dégager la meilleure utilité collective.

La vision globale des acteurs du bassin, la segmentation des différents chargeurs et la connaissance de leur flux et de leurs besoins doit permettre à la structure Medlink Ports d'impulser des projets pilotes innovants comme la possibilité d'une desserte plus régulière voire directe de la Saône afin de consolider l'hinterland et d'éviter la réorientation de flux vers le range nord via des services ferroviaires (à partir de Gevrey, Chalon...). L'aspect captif et concurrentiel pour le port de Marseille-Fos du pre post acheminement fluvial trouve ici tout son sens.

5-5 Renouveler les partenariats capitalistiques dans des plateformes au cœur de la chaîne logistique

Participer au lancement de la société d'investissement Mourepiane Terminal Transport Combiné dans les bassins est et accompagner la mise en œuvre de l'opération.

Le GPMM est membre fondateur de Mourepiane Terminal Combiné à Marseille et actionnaire principal. Les tâches à conduire maintenant pour mener à bien l'opération sont détaillées dans la rubrique § 5-1. Un rôle majeur est dévolu au GPMM dans le pilotage du promoteur retenu pour conduire les études et les travaux du terminal sur les emprises portuaires.

Le Port jouera aussi un rôle clé dans la coordination avec les aménagements de RFF pour la réouverture du raccordement de Mourepiane, ceux sur le site de Med Europe et naturellement ses propres travaux connexes au terminal.

Enfin, la préparation de la société d'exploitation et l'interface du maître d'ouvrage du terminal avec ses futurs actionnaires / clients est un point déterminant pour le montage complet et la réussite de l'opération.



Etudier la prise de participation au capital de nouvelles plateformes multimodales pour mailler l'hinterland du GPMM : plateforme de dégagement / plateforme d'hinterland.

A l'horizon du projet stratégique (2020) les plateformes concernées sont des plateformes d'hinterland. Les enjeux sont de positionnement du Port dans une zone stratégique de son hinterland, pour y affirmer sa présence et / ou se lancer vers de nouveaux marchés. Le GPMM est déjà présent au cœur de Lyon et Rhône-Alpes (Lyon Terminal – 1999) et de la Bourgogne (Pagny – 2010). Deux grands axes et zones d'hinterland peuvent être pointés et susceptibles de réflexion pour une éventuelle troisième prise de participation dans la période du Projet Stratégique :

- l'Alsace Lorraine qui ouvre ensuite vers la Suisse et l'Allemagne, avec par exemple les nœuds de Strasbourg et Metz respectivement à l'intersection des corridors RTE-T Mer du Nord-Méditerranée / Rhin-Alpes (Strasbourg) et Mer du Nord-Méditerranée / Atlantique (Metz)
- Midi-Pyrénées Aquitaine à l'interface de l'Europe de l'ouest et où existent notamment des dessertes barcelonaises et havraises.

Etre au capital, c'est la possibilité d'orientation et d'actions sur la plate-forme elle-même, pour favoriser la mise en place des services requis par les clients de Marseille-Fos. L'objectif d'une telle prise de participation devrait s'accompagner de la recherche de développement, en coopération avec des opérateurs, des services directs à fréquence minimum de trois rotations par semaine afin de drainer des volumes significatifs entre le port et les régions où l'absence de services ferroviaires directs pèjore l'offre en transit time et en approvisionnement de fret via Marseille-Fos. La possibilité d'une mise en place rapide de la PFM sur le service doit également être recherchée afin de garantir la compétitivité de l'offre et donc la pérennité de l'investissement du GPMM dans la plateforme.

Les jalons d'un port de dégagement peuvent également être étudiés mais en phasant avec la possibilité à court terme de desserte locale de cette future escale fluviale à courte distance. L'accès routier de cette plateforme doit être également très compétitif.

Intensifier l'action marketing et commerciale du GPMM dans les places où il est déjà actionnaire.

En coordination avec les gestionnaires des plateformes concernées et les opérateurs desservant la plateforme, le GPMM améliorera sa connaissance des faiseurs potentiels (chargeurs et transitaires), les segmentera et engagera des actions ciblées (cf. ateliers chargeurs thématiques, conseil logistique, manifestations Via Marseille Fos, etc.) afin de drainer des volumes en direction de Marseille-Fos. Pour les plateformes de Rhône-Saône, le GPMM s'appuiera sur le travail de prospection et de segmentation déjà engagé par Medlink Ports.



5-6 Favoriser l'utilisation des modes massifiés et développer le conseil logistique auprès de chargeurs sur des leviers concrets

Associer les intervenants de la chaîne de transport massifiée à une démarche de tarification favorisant le report modal

Propriétaire de réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux depuis la promulgation de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, le GPMM a pour mission d'assurer la gestion des trafics sur ces réseaux et d'en assurer la sécurité, l'accessibilité et la fonctionnalité. Le GPMM met ainsi en œuvre les actions et projets pour exploiter, maintenir et améliorer en tant que de besoin ces réseaux d'infrastructure. A ce jour, de même que sur le réseau ferré national, une tarification est en vigueur sur les circulations ferroviaires ; minime pour les opérateurs, elle contribue à la couverture des charges du réseau ferré portuaire pour lequel le GPMM porte une politique ambitieuse de développement (amélioration de l'accessibilité et de la capacité, installations favorisant le transport combiné...) en faveur du report modal. Le GPMM recherche la meilleure fluidité et performance de ces réseaux, indissociable de son attractivité. Et pour permettre la croissance des trafics maritimes et l'extension de l'arrière-pays corrélative, le Port souhaite développer fortement les modes massifiés. De par la loi de réforme portuaire, il est d'ailleurs chargé de « la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés » (article L101-3).

Ainsi, en vue de faire participer les utilisateurs à la couverture des coûts induits, un principe de tarification qui toucherait les clients finaux des transports terrestres est étudié. Elle devra y associer tous les opérateurs de la chaîne massifiée dans une réflexion de recherches de solutions. La démarche s'inscrit dans la stratégie de développement portuaire et est sous-tendue par une volonté de pragmatisme, d'efficacité et d'équité entre les modes.

Mener des actions spécifiques sur des filières cibles (alimentaire et température dirigée / marchandises dangereuses / petits vracs / vracs liquides / bois, etc.)

La cible prioritaire de ces actions (ateliers, newsletter, road show..) sera dans un premier temps les chargeurs. Ces derniers et notamment les grands comptes ont le pouvoir d'influencer leurs prestataires (commissionnaires, compagnies maritimes) sur le choix modal mais aussi le choix du port maritime notamment s'ils ont connaissance des possibilités et facilités logistiques offertes sur toute la chaîne de transport en termes de stockage, de facilités douanières et de fiabilité des livraisons...

En partenariat avec les opérateurs de transport multimodaux et en s'appuyant sur les associations professionnelles représentatives de ces filières, il conviendra de cibler les chargeurs des filières spécifiques à fort potentiel pour le port de Marseille-Fos. Des filières porteuses de croissance de trafics et particulièrement adaptées au transport fluvial et /ou ferroviaire.

On citera notamment le segment du **conteneur, les marchandises dangereuses (dont isotank) ainsi que la filière bois** dont le taux de conteneurisation de certains produits est important (ex : les grumes à l'export). Sur ce segment les atouts logistiques résident dans les possibilités offertes par les modes massifiés : stockage (stock flottant, stock tampon sur plateformes intérieures), facilités douanières (PFM + PDD et PDU), sécurité et fiabilité des approvisionnements, maîtrise des coûts (sensibilité moindre aux variations du prix du pétrole et aux « pics saison »).



Le segment du **colis exceptionnel** très orientée range nord et cela même au cœur de l'hinterland naturel rhône-alpin est à développer. Sur cette filière l'identification des contraintes réglementaires et d'itinéraires routiers, ainsi que les possibilités de stockage et de levages des terminaux maritimes et plateformes intérieures sont primordiales. Cette action devra s'accompagner d'une recherche de lignes maritimes régulières sur ce segment notamment sur les zones Asie et Amérique du sud. Sur ce segment, une niche doit vraisemblablement être exploitée : le colis de 0 à 40 tonnes chargeable sur « conteneur flat » pouvant par la suite être transbordé sur barge puis délivré sur tout port intérieur Medlink. Cela permettra de bénéficier de l'offre maritime régulière des terminaux de Fos et œuvrer ainsi à récupérer des flux conventionnels sur l'hinterland naturel.

Enfin, concernant **les vracs, les filières du recyclage (biomasse), des déchets (ferrailles) ou encore également du bois** (pellets, écorces) sont également à appréhender. La mise en avant des possibilités de stockage couvert ou de disponibilité de fonciers pour diverses implantations est primordiale.

Améliorer et promouvoir les services : menu chargeurs AP+, PFM MUT, PDD PDU, nouvelles règles de TVA à l'import.

Le CCS AP+ procède à l'intégration continue de services à valeur ajoutée. La procédure fluvio et ferro maritime (PFM) est un service qui permet aux modes massifiés de satisfaire et récupérer des clients à fort volume de trafic.

La PFM est un vecteur de compétitivité pour les clients de Marseille-Fos car elle engendre des gains de fluidité et des économies pour les clients. L'action du GPMM peut s'organiser selon deux axes complémentaires :

- favoriser la mise en œuvre des PFM vers le maximum de destination dans l'hinterland en poursuivant le déploiement avec les opérateurs ferroviaires et fluviaux et des plateformes intérieures en proposant une méthode identique, c'est-à-dire d'accompagner la mise en place de zones MDT, préalable à l'obtention d'une convention PFM, elle-même préalable à la superposition du module Inland +
- identifier les chargeurs ayant d'importants volumes à l'import et les accompagner pour la mise en place de cette PFM.

Par ailleurs, ces volets sont complétés aujourd'hui par l'ajout d'un menu chargeurs dans AP+ qui permettra à la marchandise d'être sous-douane jusque chez le client, sous réserve que celui-ci dispose de PDD/PDU (Procédure de dédouanement à Domicile ou Unique). Ce maillon, manquant jusque-là, devrait conférer une compétitivité supplémentaire au port de Marseille-Fos.

Enfin, concernant les facteurs d'attractivité du port maritime, l'évolution attendue du processus de TVA à l'import est prometteur.

Il est actuellement différemment pratiqué en France et dans des ports belge ou néerlandais. En France il y a nécessité pour l'opérateur de s'acquitter du montant de la TVA auprès de la Douane lors de l'introduction de la marchandise sur le territoire, alors que sur les ports d'Anvers ou Rotterdam l'auto-liquidation est pratiquée, c'est-à-dire un simple jeu d'écriture fiscale, sans avance de trésorerie.

Suite au conseil stratégique pour l'attractivité (17 février 2014), le Président de la République française a annoncé la possibilité pour les entreprises françaises importatrices, essentiellement disposant de PDU, de pouvoir recourir à l'auto liquidation au 1er janvier 2015. Une action d'information et de



promotion de cette possibilité, en partenariat avec l'administration des Douanes et ciblée auprès des chargeurs disposant d'une PDU et ayant des flux import via le range nord étranger sera donc à engager ainsi qu'un suivi et un accompagnement en tant que de besoin pour développer les parts de marché du GPMM.

5-7 L'enjeu des accès routiers du port

Dans un contexte de très vive concurrence interportuaire sur les segments de trafic en développement, et notamment sur le transport conteneurisé, les pré-post-acheminements terrestres deviennent un facteur de différenciation qu'un port maritime se doit de développer. Les coûts, la qualité et la fluidité de l'acheminement terrestre pèsent de plus en plus dans la décision d'un armateur ou d'un chargeur sur le choix du port maritime d'escale et/ou de transit des marchandises. Cette prééminence de la problématique terrestre offre au port de Marseille-Fos une opportunité de tirer parti de sa situation privilégiée : celle du seul port du Sud de l'Europe à bénéficier d'une desserte quadrimodale (route, fer, fleuve, pipeline).

Or, la situation des dessertes du port de Fos est globalement médiocre, notamment en regard du développement à venir de l'activité conteneurisée après l'entrée en service des deux nouveaux terminaux Fos 2XL, et notamment en termes de desserte routière. En effet, le port de Fos, premier port français et second port à conteneurs, n'est desservi que par des axes routiers secondaires, traversant des agglomérations, et ne dispose pas de connexions directes au réseau autoroutier. Cette situation suscite auprès des populations riveraines un fort sentiment d'insécurité et d'inconfort, et leur donne le sentiment de subir de la part de l'activité portuaire des nuisances en perpétuelle augmentation.

Aussi il est plus que nécessaire de mettre le port de Marseille-Fos aux standards nationaux en termes de desserte routière à savoir lui permettre de disposer d'une connexion autoroutière directe et d'une desserte locale sécurisée. L'objectif consiste à raccorder le port de Fos aux axes à destination des trois grandes zones géographiques de son hinterland :

- L'agglomération marseillaise, à l'Est ;
- La vallée du Rhône et la région lyonnaise, au Nord ;
- L'arc languedocien, à l'Ouest.

Conscients de cette situation et des besoins criants d'aménagement du port, les services de l'Etat ont inscrit au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) plusieurs opérations contribuant à l'amélioration des dessertes portuaires :

- ✓ La déviation de Miramas : cette opération améliorera nettement les caractéristiques résorbera le principal point noir en matière d'environnement et de sécurité sur l'itinéraire en direction de la vallée du Rhône. Sans être fonctionnellement dépendante de la réalisation future de la liaison Fos-Salon, la déviation de Miramas pourra à terme en constituer l'un des tronçons les plus importants.
- ✓ Le contournement de Martigues et Port-de-Bouc, qui améliorera significativement le niveau de service offert sur l'itinéraire en direction de l'agglomération marseillaise.



- ✓ Le rond-point de la Fossette, dont l'aménagement permettra une optimisation du raccordement de la RD268 sur la RN568, après les travaux de sécurisation de la RD268 récemment réalisés par le conseil général des Bouches-du-Rhône.



Dessertes routières de proximité

Afin d'accélérer ces travaux cruciaux pour son devenir, le port de Marseille a fait le choix, dans un contexte financier difficile et en dépit du fait que ces projets s'inscrivent en dehors de sa circonscription, de participer à leur financement pour un montant de 17 M€ aux côtés de l'Etat et des collectivités locales. Ce financement devrait contribuer, à l'horizon du projet stratégique, à la réalisation de la déviation de Miramas et à la réalisation d'une première tranche d'acquisitions foncières et de travaux du contournement de Martigues Port de Bouc.

En parallèle, le port a pris la décision d'aménager, avec la contribution de l'Etat, l'itinéraire routier inscrit entre l'aciérie ARCELOR et les sites pétroliers EXXON et SPSE, pour permettre le report sur cet axe du trafic poids lourds transitant actuellement sur la RN568 dans la traversée de Fos. Cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de coexistence du trafic routier, largement lié à l'activité portuaire, et d'aménagement urbain.

Il n'en demeure pas moins que deux opérations majeures continueront à faire réellement défaut. Il s'agit dans un premier temps du programme d'ensemble d'aménagement de l'axe Fos-Salon, dans lequel s'intègre la déviation de Miramas, et qui concerne plus spécifiquement la connexion entre le port et le réseau autoroutier de la vallée du Rhône. Il s'agit dans un deuxième temps, de la déviation de Fos, et donc de la liaison entre l'autoroute A55 et la liaison Fos-Salon, au-delà de l'option immédiate de déviation du trafic poids lourds sur les routes portuaires.



L'horizon du projet stratégique sera donc consacré principalement à la mise en œuvre des opérations d'ores et déjà engagées (déviations de Miramas, aménagement des routes portuaires et, pour partie, contournement de Martigues Port de Bouc). L'horizon du projet stratégique sera également consacré à la préparation des projets futurs, voire de long terme ; à cet égard, le port entend prendre une part active aux études et aux concertations qu'engagera l'Etat autour du projet de liaison Fos Salon, dont le port sera le premier bénéficiaire mais dont il pourra également être un acteur compte tenu des enjeux environnementaux s'attachant au raccordement de cet axe dans les secteurs du Ventillon et de la Fossette.

5-8 Synthèse

Le port de Marseille-Fos entend jouer pleinement son rôle de gateway sud en alternative aux ports du range nord où se concentre aujourd'hui une majorité de flux en import / export européen. Ces volumes européens doivent pouvoir être rééquilibrés vers le sud par la mise en place de dessertes massifiées opérationnelles et compétitives.

Cette stratégie s'appuie sur une politique d'investissement dans des infrastructures adaptées aux ambitions portées par le port en matière de report modal et notamment dans des chantiers de transport combiné : celui de Marseille est en travaux et celui de Fos est à l'étude. Cette logique de points de massification pour consolider le fret ferroviaire est nécessaire pour accompagner le développement du conteneur et s'articule avec les travaux projetés en matière d'accroissement des capacités des accès ferroviaires de la zone portuaire de Fos. Mais elle n'est pas suffisante : elle doit s'accompagner d'une politique commerciale vis-à-vis des services massifiés afin d'aider au démarrage de nouvelles navettes ferroviaires et fluviales pour répondre au mieux aux besoins des chargeurs.

Un travail sur la fluidité du passage portuaire (dématérialisation, amélioration AP+, etc.) associé à une offre augmentée de services touchant un hinterland plus éloigné, et une fréquence plus importante seront aussi des arguments décisifs pour inciter les chargeurs à changer de mode et à utiliser le Port de Marseille Fos pour leurs flux. Cette action s'inscrit dans le cadre des politiques publiques de report modal, notamment celles portées par les Régions, en lien avec RFF. Elle visera également pour le GPMM à jouer son rôle d'architecte de solutions logistiques en développant le conseil logistique aux chargeurs.

En matière de report modal, l'outil de différenciation fluviale du port de Marseille Fos s'appuie sur Medlink Ports dont les résultats positifs conduisent les partenaires à prévoir de l'élargir aux opérateurs fluviaux, aux clients du mode fluvial (chargeur, transitaires et compagnie maritimes) et enfin aux institutionnels des régions traversées. Cette nouvelle étape sera l'occasion de déployer de nouveaux services pour les chargeurs toujours dans l'optique de favoriser le report modal vers le fleuve et de drainer de la marchandise via le gateway sud du port de Marseille Fos.

Pour aller plus loin dans l'hinterland, la politique de partenariats notamment capitalistiques au sein des plateformes multimodales sera poursuivie compte tenu de l'enjeu stratégique de cette présence du port dans des sites de concentration du fret. Déployée aujourd'hui sur la vallée du Rhône, en cours de développement sur la plateforme portuaire elle-même, cette politique de prise de participation pourrait toucher des sites plus éloignés sur l'hinterland, voire dans le foreland en fonction de l'orientation des flux traités dans les plateformes portuaires visées.



Enfin, la politique de desserte du Port qui accompagne sa stratégie de développement, en particulier sur le segment des conteneurs, repose aussi sur l'amélioration des accès routiers de la zone de Fos qui devra absolument être connectée au réseau autoroutier pour jouer son rôle de gateway sud pour l'Europe.