

soit environ 160 emplois au total sur la période, auxquels s'ajouteront environ 200 emplois pour la construction d'outillages, de bâtiments et pour le revêtement des terminaux pendant les 18 mois de travaux réalisés par les opérateurs sur ces lots respectifs.

Conclusion

Au total, les études réalisées laissent penser qu'aux 400 emplois générés pendant la période des travaux, et si le projet Fos 2XL génère environ 800 000 EVP, soit environ 8 millions de tonnes, ce sont plus de 4 500 emplois qui sont susceptibles d'être créés dans les transports terrestres et la logistique lorsque le terminal aura atteint sa vitesse de croisière, auxquels il convient d'ajouter près de 400 emplois directs, dans les professions portuaires et maritimes (9 000 emplois directs pour 90 MT de trafic total, soit 700 emplois pour 7 MT de conteneurs en 2001 ; du fait d'effets de seuil dans un certain nombre de professions -administratifs notamment- et de l'optimisation des process attendue via Fos 2XL en raison de l'industrialisation des process, on considère que ce chiffre peut être ramené à 400).

A moyen terme, soit entre 2008 (mise en service programmée de Fos 2XL) et 2015, ce sont entre 4 000 et 4 500 emplois supplémentaires qui devraient être créés localement.



L'impact de Fos 2XL sur l'aménagement et le développement local

Le projet Fos 2XL est à la fois accélérateur du développement local avec des retombées économiques importantes sur les différentes zones d'activités logistiques de l'hinterland du Port et demandeur de développement urbain et d'aménagements à proximité de la Zone Industriale-Portuaire de Fos.

Fos 2XL, accélérateur du développement local

Fos 2XL, par les retombées attendues dans les secteurs des services et de l'industrie constitue, un accélérateur certain du développement local.

Les retombées attendues dans le secteur des services

La hausse du trafic conteneurs attendue sur Fos 2XL est de l'ordre de 1000 navires supplémentaires par an pour les Bassins Ouest, soit 10% d'escales supplémentaires sur l'ensemble du Port de Marseille-Fos, chaque escale générant a minima 3 types d'activités :

- s des activités de soutage : 160 000 tonnes supplémentaires sur la base de 160 tonnes en moyenne par navire et par escale sur les bassins de Marseille-Fos, d'où une demande supplémentaire en direction des raffineries,
- s des activités d'avitaillement : un porte-conteneur embarque 8 à 10 tonnes d'avitaillement pour un voyage de 35-40 jours,
- s des activités de maintenance : réparation, mécanique moteur, électronique embarquée par exemple.

Des emplois directs et indirects dans les secteurs des transports et de la logistique et dans une perspective de développement local sont de nature à offrir aux jeunes, en particulier pour des profils peu ou pas qualifiés, ainsi qu'aux femmes, des perspectives nouvelles d'emplois

tertiaires ou de manutention, la nature non industrielle des emplois offerts apportant des changements sensibles sur le marché de l'emploi dans la ZIP et dans les zones d'activités logistiques riveraines.

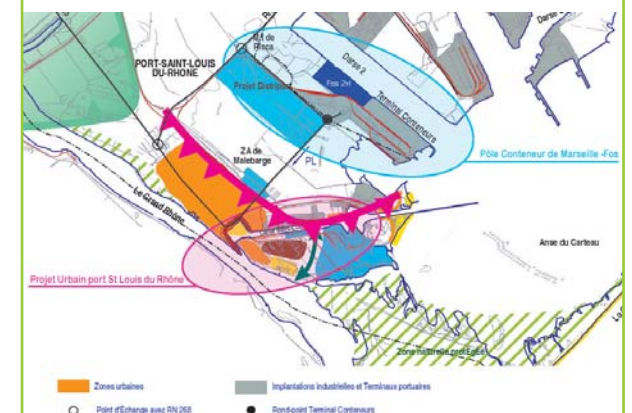
En dehors des activités industrielles bordant la darse 2, la ZAC de Malebarge à Port Saint Louis est la zone d'activités la plus proche de Distriport et de Fos 2XL. Ses activités diverses, artisanat, commerce et transport, en font une zone communale économique et dynamique, présentant la capacité d'accueillir des sociétés prestataires de services pour les entreprises implantées sur Distriport.

Le pôle conteneurs 2XL-Distriport-Terminal Gravelleau-Zone de services portuaires

Il constitue le premier maillon en Méditerranée du Nord d'une chaîne logistique terrestre irriguant un *hinterland* commercial et logistique de près de 300 km.

Afin de répondre aux besoins du marché, voire de les anticiper, le port de Marseille-Fos a mis en place une réponse logistique aux besoins de l'ensemble des opéra-

Contexte territorial du Pôle Conteneurs de Fos



teurs de la filière conteneur : le concept allie à la fois les caractéristiques d'un **hub de transbordement** et d'un **port de marché**.

Distriport permet d'accueillir des prestataires logistiques au plus près des terminaux pour y construire des entrepôts de stockage de marchandises diverses importées ou exportées par conteneurs. L'entrepôt logistique portuaire est un lieu de préparation à la vente situé à proximité des points d'embarquement ou de débarquement. L'objectif est de contribuer au rééquilibrage modal du transport de fret conteneurisé à longue distance et d'attirer des bases logistiques à l'échelle européenne dans le secteur du commerce de distribution et dans l'industrie.

Le Terminal Conteneurs de Fos complète l'offre du PAM en terme de prestation logistique : il est à la fois le point de départ et le terminus de trains apportant des conteneurs de toute l'Europe. Située à proximité immédiate, Distriport profite donc d'une desserte quadrimodale, maritime, ferroviaire, routière et fluviale, complétée par la proximité de l'aéroport de Marseille-Provence, 2ème aéroport français pour le fret dans le cadre d'une offre « **sea-air** ».

La zone logistique de Fos-Distriport est ainsi la première plate-forme logistique maritime française à vocation de **hub intercontinental**, destinée à distribuer importations et exportations maritimes. L'ensemble du projet Fos 2XL permettra de faire passer les capacités actuelles de 700 000 **EVP** environ à plus de 1,5 million pour le pôle conteneur dans son ensemble. Les terminaux conteneurs y seront conçus davantage comme des plate-formes logistiques multimodales à façade maritime que comme de simples terminaux à conteneurs.

L'objectif est de positionner Fos comme la porte sud de l'Europe, au croisement des routes maritimes principales Nord/Sud et Est/Ouest.

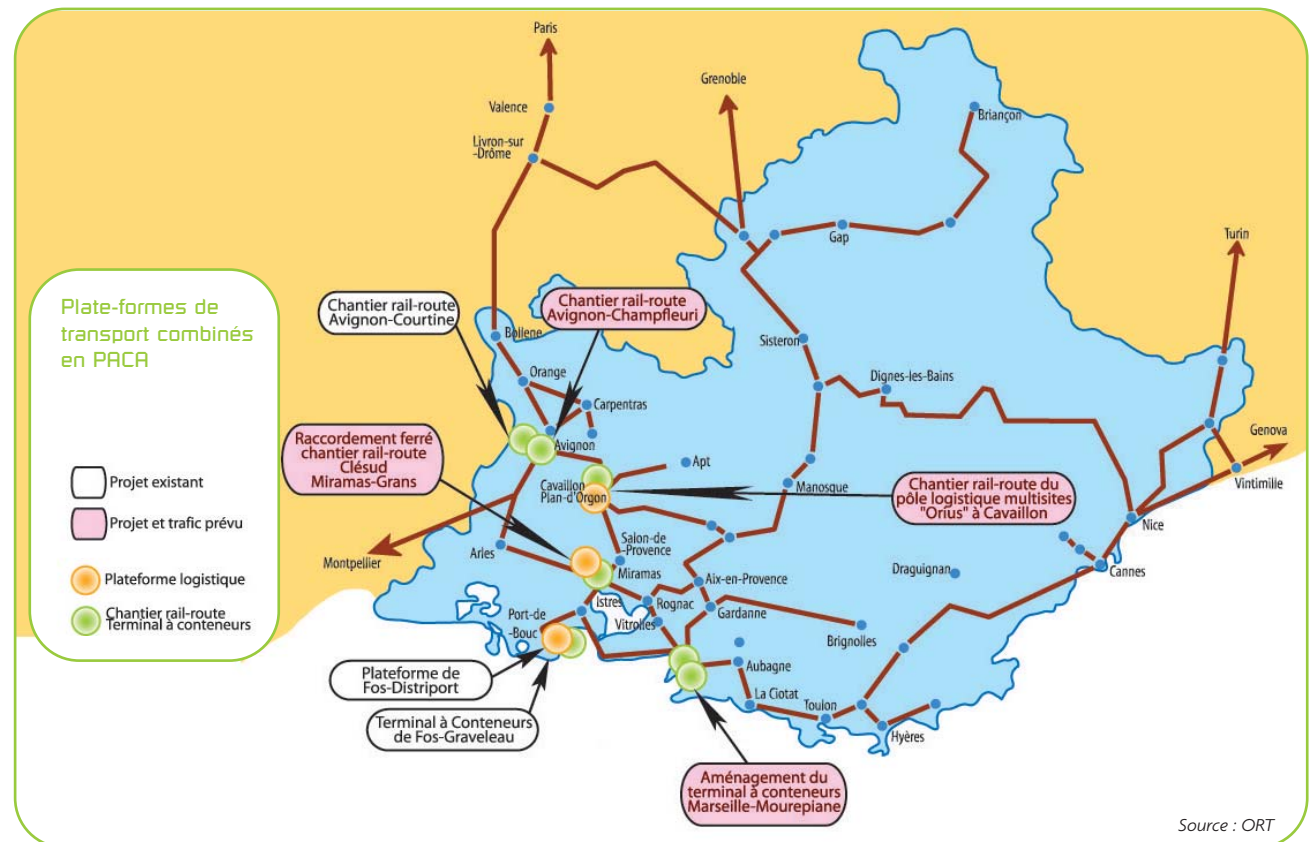
Chiffres clés Distriport :



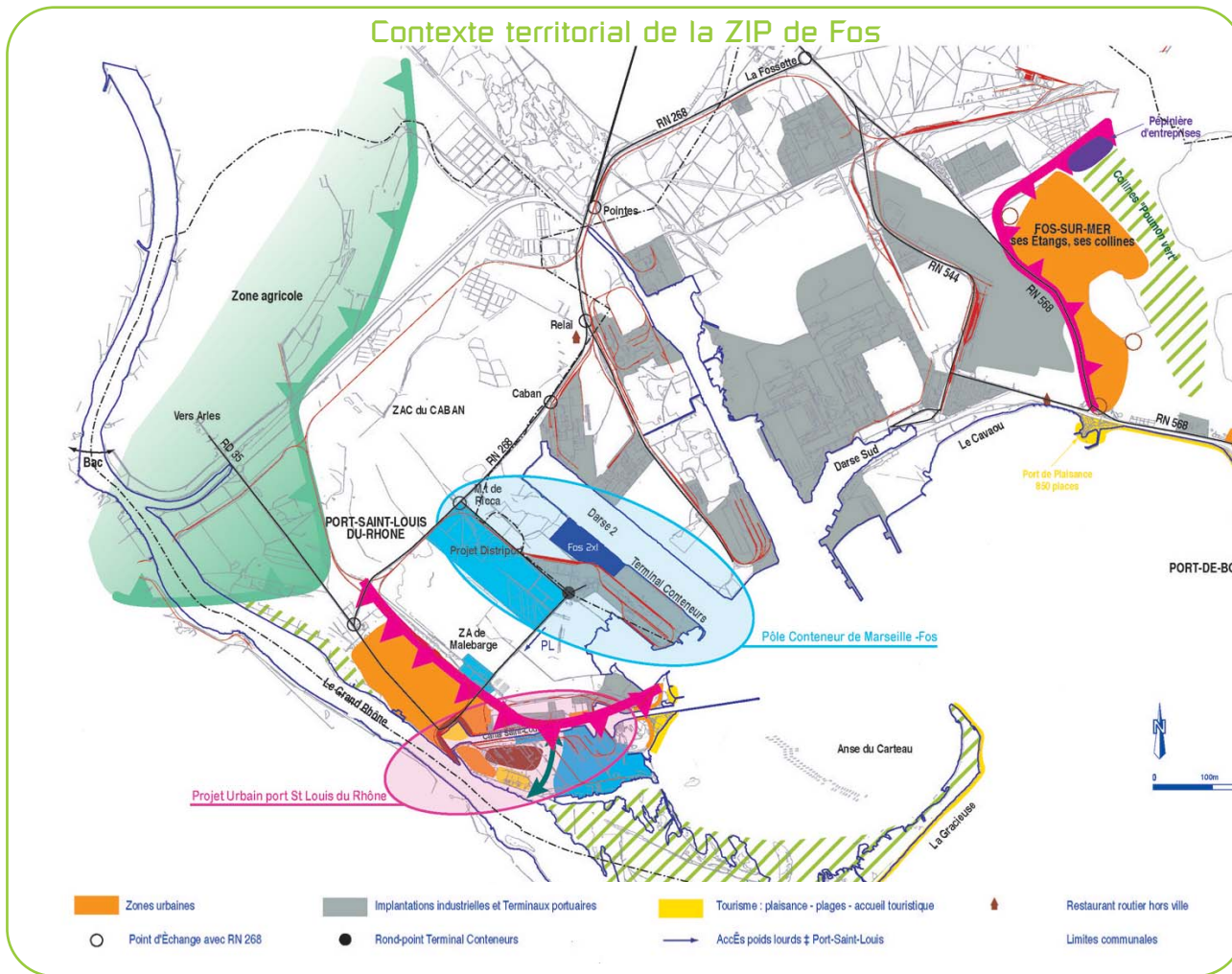
- 160 ha–35 ha déjà viabilisés par le PAM
- 14 ha commercialisés à l'heure actuelle le reste faisant l'objet de réservations immobilière ou d'études de faisabilité (aboutissement fin 2004)
- Surface d'immobilier logistique : 500 000 m² d'ici 2010
- Emplois cumulés par chantier : 100 (hypothèse : entrepôt 10 000 m²-durée du chantier 7 mois) d'où 5000 emplois cumulés pour 500 000 m² constructibles.
- Emplois directs exploitation : 1600 soit 10 emplois/ha

La chaîne logistique et de transport entre zones d'activités dans les Bouches-du-Rhône

L'activité induite par la hausse du trafic sur Fos 2XL et par la montée en puissance de Distriport aura un impact majeur sur les plates-formes logistiques proches, telles CLESUD et les Zones d'activité (ZA) de Saint-Martin de Crau. Le pari de l'intermodalité retenu par le PAM joue en effet en faveur de ces plates-formes logistiques, dont les atouts principaux résident dans la proximité des installations portuaires de Fos, dans la proximité de couloirs logistiques intra-européens majeurs et dans une offre rail-route.



Contexte territorial de la ZIP de Fos



Fos 2XL, demandeur de développement urbain et d'aménagements

La réussite du projet passe nécessairement par la capacité à satisfaire les futures entreprises et leurs futurs employés par des services urbains attractifs (commerces, restauration, centres de séminaires, de conférences, de loisirs) mais aussi par des transports collectifs satisfaisants et bien évidemment par une offre renouvelée en matière d'habitat.

Etat des lieux de l'offre de services urbains et de transports collectifs sur les communes limitrophes

Hôtellerie et restauration

En matière d'hôtellerie restauration, les besoins sont évidents, très peu de possibilités de restauration étant offertes au sein ou à proximité de la Zone Industriolo-Portuaire de Fos :

- Fos-sur-Mer dispose de petites structures, une trentaine de restaurants divers sont recensés, plus un restaurant routier situé près d'Ascométal à 7 km du terminal conteneur existant et un camion restauration rapide au rond-point de la Fossette.
- Le centre-ville de Port-St-Louis-du-Rhône, est à 3 km du terminal conteneur existant. Il comprend plusieurs restaurants et hôtels-restaurants, surtout destinés à la clientèle des « routiers » et des équipes de chantier.

Ces distances montrent le certain isolement du Terminal Conteneurs vis-à-vis de la vie commerciale locale. Les ressources en services sont insuffisantes : Ni Port Saint-Louis ni Fos-sur-Mer n'ont de lieu dédié à l'accueil des séminaires. Des activités de service (commerce, restauration, tertiaire, lieux de conférence, centres de formation, loisirs,...) sont indispensables pour attirer de nouvelles entreprises dans la ZIP. Ces services sont de plus également utiles aux pôles urbains.

Ainsi CLESUD, plate-forme logistique continentale rail-route, disposant d'un terminal bimodal rail-route, cherche à attirer des industriels européens et mondiaux, des prestataires de transport-logistique et des entreprises de distribution. Complémentaire de Fos Distriport sur un Axe Méditerranée – Europe du Nord, elle compte à l'heure actuelle près de 500 emplois permanents après quatre ans d'activités.

De la même manière, les Zones d'activité (ZA) de Saint-Martin-de-Crau, la zone industrielle (ZI) du Bois de Leuze, orientée industrie, logistique et transports et la Zone industrielle du Mas Laurent, orientée logistique, offrent des possibilités de bases arrière logistiques le long de l'axe Nord-Sud.



Transports collectifs

Deux services de cars desservent la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, l'un depuis Arles et l'autre depuis Marseille/Martigues. Il n'y a pas de gare voyageur SNCF au sein de la ZIP.

La question des déplacements domicile/travail doit être abordée : toujours plus nombreux et plus longs, ces déplacements participent à la structuration du territoire. En 30 ans, la part des actifs travaillant hors de la commune de résidence s'est considérablement accrue, y compris dans l'Ouest Provence. Aujourd'hui, la population active ayant un emploi et travaillant dans la commune du lieu de domicile est de 57% pour Fos et de 67% pour Port-Saint-Louis-du-Rhône. Compte tenu des activités économiques et commerciales attendues et induites sur la ZIP, et du nombre de salariés sur le secteur, la question des transports collectifs pour les riverains et les salariés est donc essentielle.

La question des transports en commun dans les Bouches-du-Rhône, qui connaît un retard structurel important dans ce secteur, est une problématique reconnue par ailleurs comme prioritaire dans les différents documents relatifs à l'Aménagement du Territoire (schéma de services collectifs transport, directive territoriale d'aménagement). Sur la base des infrastructures routières et ferroviaires existantes et compte tenu du calendrier du projet Fos 2XL qui prévoit une mise en service vers 2008, il est d'ores et déjà possible de réfléchir à des solutions en matière de transports collectifs routiers (navettes locales Istres/ZIP/Port-Saint-Louis) ou ferroviaires (mise en place d'un TER Martigues/ZIP, voire Marseille/Martigues/ZIP), la compétence en matière de transports collectifs relevant des Communautés d'agglomération, du Conseil Général et du Conseil Régional.

En conclusion, des démarches de coopération entre professionnels portuaires, investisseurs privés et collectivités locales mettant en avant le potentiel de réussite des projets liés au Pôle Conteneurs du Port de Marseille-Fos sont indispensables : elles permettraient la mise en place du « cercle vertueux » : ville attractive/réussite de la commercialisation de Distriport /réussite du projet Fos 2XL / investissements privés.



La nécessité d'une offre d'habitat de proximité

Sur le périmètre Port-Saint-Louis, Fos, Port-de-Bouc, Saint-Mitre les Remparts et Martigues, la poursuite du développement de la ZIP de Fos passe par le tissage de liens forts avec les communautés d'agglomérations riveraines. Dans ce cadre, les questions d'habitat, d'infrastructures, de transport et de transports collectifs pourraient devenir prioritaires, sur les 3 pôles urbains riverains :

- s Fos Nord/Lavalduc/Rassuen/Istres Ouest
- s Port-de-Bouc-Nord/Martigues Nord/Saint-Mitre
- s Port-Saint-Louis-du-Rhône

La nécessité pour le PAM de renforcer ses liens avec les collectivités locales environnantes

Le développement des activités portuaires et logistiques, s'il n'est pas adossé à un développement des services urbains, risque de tourner court. Les implantations à Grans-Miramas d'entrepôts logistiques sont facilitées par la proximité d'une ville comme Salon-de-Provence qui offre sur place toutes les possibilités de services (lycées, collèges, transports, équipements...). Sur la ZIP on constate un déficit de services y compris pour la population actuelle, ce qui devient contradictoire avec les perspectives de développement économique qui voient le jour.

La démarche du PAM et sa stratégie Fos 2020 ont pour objectif de prendre en compte les problématiques d'interfaces ville/port, dans un souci de mise en cohérence des différents outils d'aménagement et d'urbanisme qui régissent le territoire : POS-PLU des différentes communes, futur SCoT intercommunal Caoueb – Ouest Provence, Programme Local de l'Habitat (PLH)... Les deux communes riveraines de 2XL sont dotées d'un Plan d'Occupation des Sols (PLU-POS) approuvé : Fos-sur-Mer, PLU-POS de 1991 en révision avec intégration de la loi Littoral, et Port-St-Louis-du-Rhône, PLU-POS approuvé en 1990, en révision.

La question de l'offre d'habitat doit être posée : 3000 emplois directs générés à terme par les nouveaux terminaux A et B, les salariés et leur famille devant être accueillis. Port Saint Louis prévoit, dans le cadre de la révision de son POS-PLU, de faire passer sa population de 8000 à 12000; ce différentiel de 4000 habitants représente environ 1000 salariés. Il faut encore fournir une offre d'habitat à 2000 salariés et leur famille. Ces éléments, bien que réducteurs, montrent néanmoins la nécessité d'anticiper collectivement sur les besoins du territoire.

Le partenariat avec Port Saint Louis du Rhône

Port Saint Louis, commune géographiquement la plus proche du site du Pôle Conteneur Distriport-2XL du PAM, mène une vaste concertation au sein de sa population sur un nouveau Projet de Ville et mise sur le développement de la commune en synergie avec le Port Autonome de Marseille et les projets de la ZIP liés au trafic conteneurisé.

Les évolutions tendent, peu à peu, à laisser à Port-St-Louis le soin de reconquérir les abords du canal, les rives du Rhône, le Mazet au Sud du canal St-Louis... Les enjeux du Contrat de ville 2000-2006 mis en place sont aussi pour Port-St-Louis d'améliorer son parc de logements sociaux et anciens et le cadre de vie pour ses habitants mais aussi pour accueillir une nouvelle population liée à l'expansion du Port Autonome de Marseille-Fos.

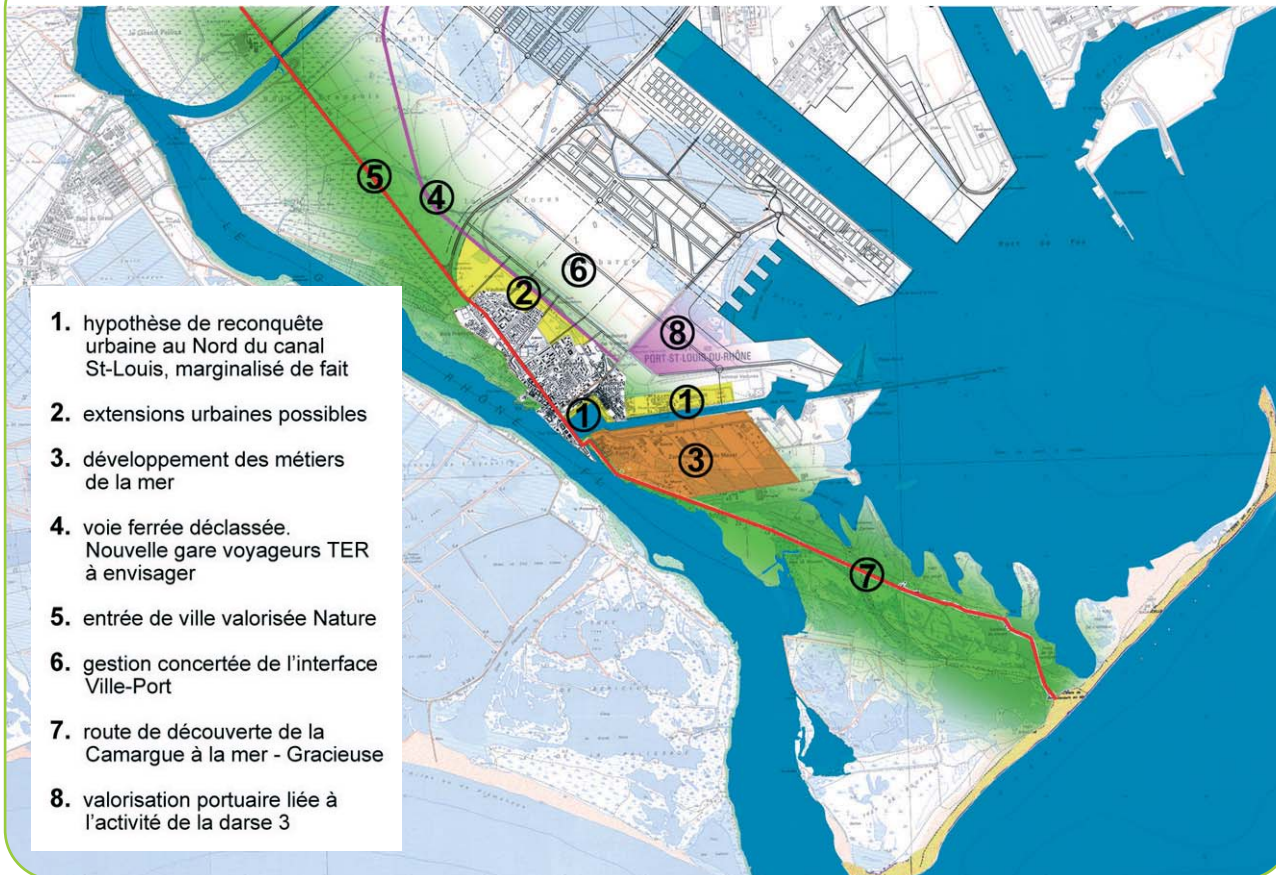
Un projet de Convention avec le PAM vise à renforcer leur coopération afin d'améliorer l'attractivité des activités liées au Port en accompagnant le développement urbain induit sur le territoire de la Commune, en particulier pour les activités liées à la plate-forme logistique Distriport. En accord avec le Projet de Ville, le projet de convention a pour objectif de mettre en place un partenariat afin de favoriser les relations sur les thèmes suivants : Promotion de zones logistiques, Transport, Emploi et Formation, Urbanisme et architecture, Foncier, Tourisme industriel, Culture, Intercommunalité.



La logique partenariale avec les collectivités locales riveraines de la ZIP au niveau social, économique, aménagement et transports répond à la nécessité de se donner les moyens d'anticiper et d'accompagner le changement et le développement du golfe de Fos, en cohérence avec les projets communaux et les problématiques départementales et nationales.



Axe de réflexion pour interfaces, développements portuaires et projet urbain de Port-Saint-Louis



1. hypothèse de reconquête urbaine au Nord du canal St-Louis, marginalisé de fait
2. extensions urbaines possibles
3. développement des métiers de la mer
4. voie ferrée déclassée. Nouvelle gare voyageurs TER à envisager
5. entrée de ville valorisée Nature
6. gestion concertée de l'interface Ville-Port
7. route de découverte de la Camargue à la mer - Gracieuse
8. valorisation portuaire liée à l'activité de la darse 3