



## Développement du pôle conteneurs et de la logistique associée au port de Marseille-Fos depuis la mise en service des terminaux XL

**L'ORGANISATION TERRITORIALE DU PORT DE  
MARSEILLE-FOS -  
LES BASSINS EST & LES BASSINS OUEST**

Superficie : 10 000 ha

**MARSEILLE FOS**

Bassins de Fos  
et Port Saint-Louis-du-Rhône

**MARSEILLE FOS**

Bassins de Port-de-Bouc  
Lavéra et Caronte

**MARSEILLE VILLE**

Superficie : 400 ha

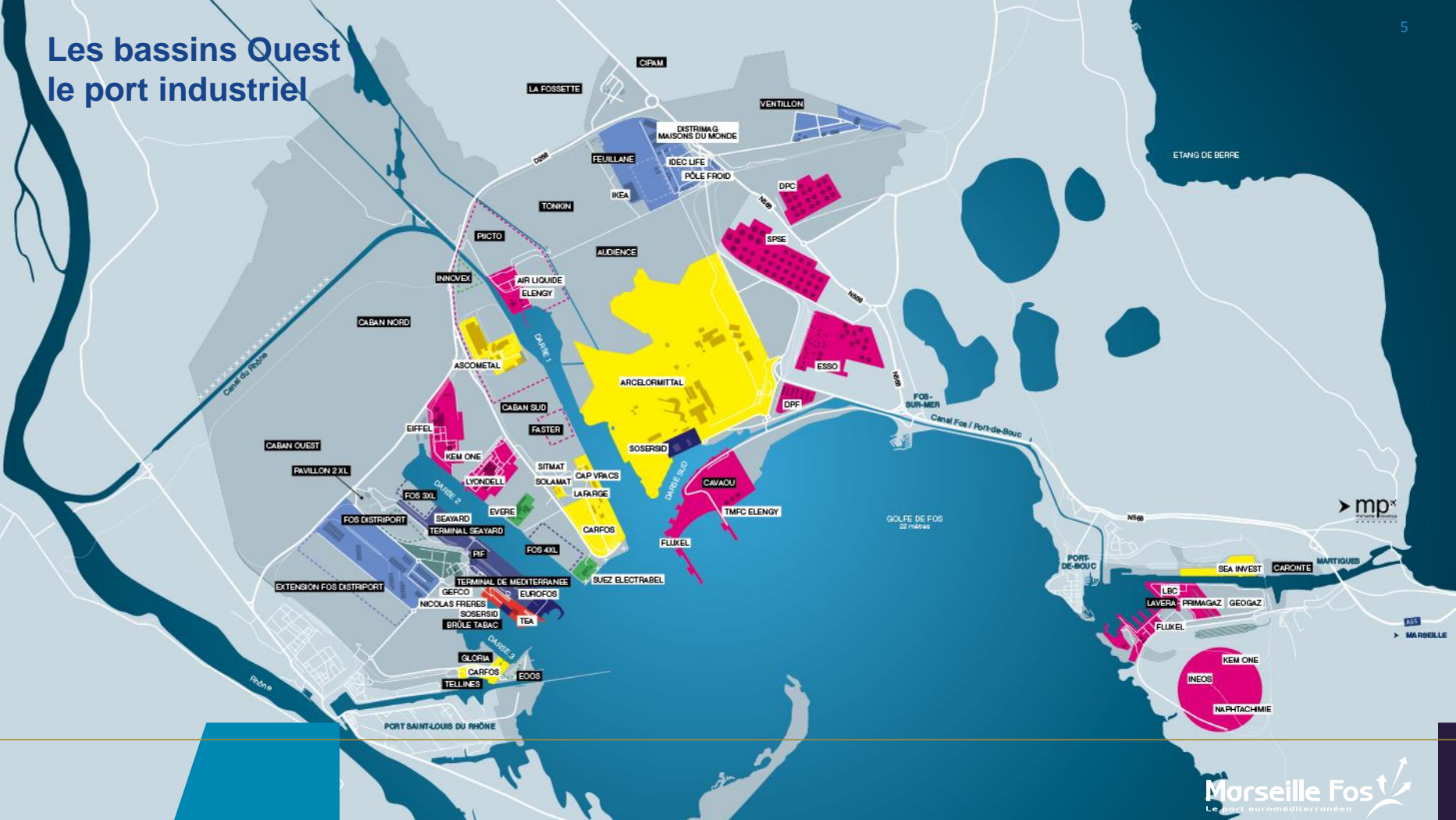
Linéaire de 10 Km

Distance de 40 Km

# Les bassins Est : le port dans la ville



# Les bassins Ouest le port industriel





**LE POLE CONTENEURS DEPUIS LA MISE EN SERVICE DES TERMINAUX XL (mars 2012)**



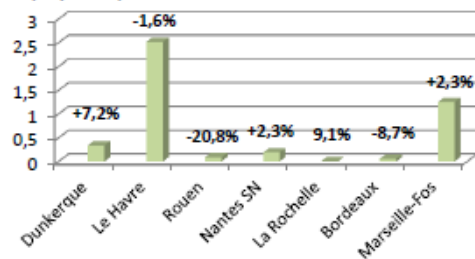
## Un contexte de croissance du trafic de conteneurs marqué par les alliances entre armateurs

- Mise en service de Fos 2XL en 2011 : 711kEVP à Fos
- Croissance du trafic de conteneurs à Fos depuis 2011 : +49% soit 1MEVP en 2016
- Dans un contexte global marqué par l'apparition puis la consolidation des alliances entre armateurs.

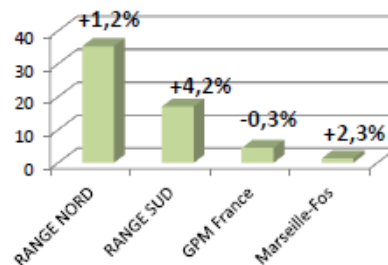


|      |                           |
|------|---------------------------|
| 2011 | des accords sans alliance |
| 2012 | 6 alliances               |
| 2014 | 4 alliances               |
| 2017 | 3 alliances               |

Trafic en EVP et croissance des ports français (12/2016)



Trafic en EVP et croissance des ports européens, GPM et GPMM (12/2016)

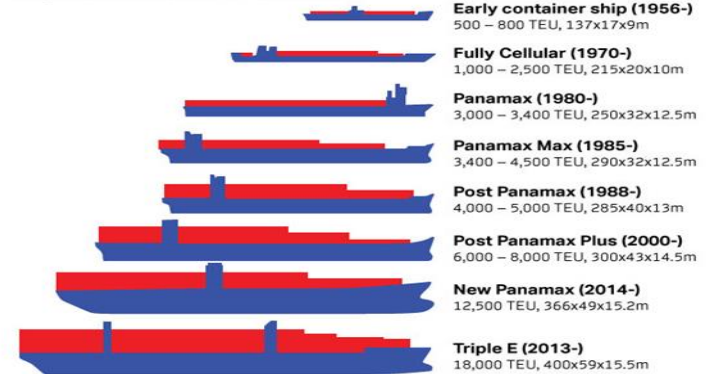


# Evolution de la taille des porte-conteneurs



## Evolution of Container Ships

TEU: twenty-foot equivalent units,  
length x width x depth below water in meters

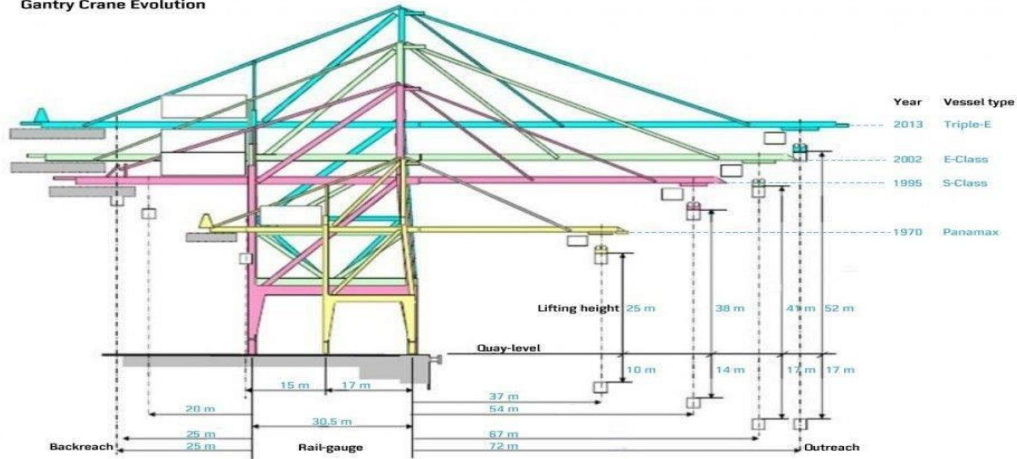


ADAPTED WITH PERMISSION FROM THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS, JEAN-PAUL RODRIGUE



# ... et des portiques

Gantry Crane Evolution



## Situation actuelle des terminaux des bassins ouest , darse 2



### Au Nord

- ◆ Seayard
- ◆ 52 ha, 860m de quai
- ◆ Capacité d'environ 0,8MEVP
- ◆ 5 portiques (2 super post panamax + 3 post panamax)

### Au Sud

- ◆ Port-Synergy/Eurofos
- ◆ 68 ha, 1 600m de quai (Fos 2XL sud + Graveleau)
- ◆ Capacité d'environ 1,2MEVP
- ◆ 8 portiques (2 super post panamax + 3 post panamax + 3 panamax)

# Réunification des terminaux à conteneurs de Fos : Aménagement de la « rotule »

Enjeu : accueil et opération de grands navires en conformité avec l'ambition d'un port gateway Sud alternatif

Objectifs : 2,6 km de linéaire de quai d'un seul tenant  
Gain de productivité jusqu'à 100 mouvements/heure  
Accueil simultané de plusieurs unités de 400 m avec un TE de 15 m

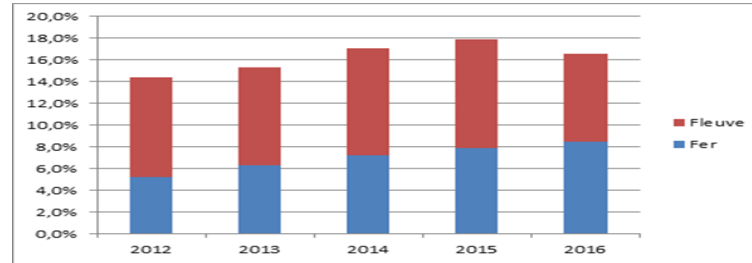
Travaux : 2017- 2018/2019

Estimation préliminaire des travaux : 30 M€ HT






# L'évolution des pré et post-acheminements du trafic de conteneurs

Un **report modal dynamique** en faveur du **ferroviaire** et du **fluvial** depuis la mise en service des terminaux XL



Qui se poursuivra à **l'horizon 2030**, notamment grâce aux investissements réalisés sur le port

|             |  |  |  |
|-------------|---|---|---|
| part modale |   |   |   |
| 2014        | 9%  | 8%  | 83%   |
| 2020        | 13%   | 8%  | 79%   |
| 2030        | 20%   | 9%  | 71%   |
|             | +11%  | +1%   | -12%  |

Soit un nombre de conteneurs sur le train \*6

Sur la barge \*3

Sur la route limité à \*2

# Hinterland – Etat des lieux (conteneur)

## Les principaux marchés actuellement atteints par le port de Marseille Fos :

- PACA
- Rhône Alpes-Auvergne (potentiel à développer)
- Sud Ouest (Nouvelle Aquitaine / Occitanie)
- Région Parisienne (potentiel à développer)
- Grand Est (potentiel à développer)

## 26 destinations desservies chaque semaine par fer et fleuve en 2016

- 26 destinations desservies par le fer, dont 9 à l'international
- 4 destinations par le fleuve dans l'hinterland Rhône-Saône

## Les principales destinations actuelles fer et fleuve en volume :

- Région Lyonnaise
- Grand Sud Ouest

## Zoom sur l'hinterland lyonnais – « Marseille port de Lyon » :

- 22 services massifiés vers Lyon (17 fer / 5 fleuve)
- Près de 30% des evp en lien avec le marché lyonnais utilisent le fleuve



*Un réseau dense de navettes ferroviaires régulières pour pré-post acheminer les conteneurs de Marseille-Fos*

- L'arrière-territoire ferroviaire du GPM couvrent l'ensemble de la France et s'étend en Europe, cible d'avenir via les corridors de fret
- 7 opérateurs assurent ces liaisons



## Hinterland – Les partenariats – Medlink Ports

### *1<sup>er</sup> ensemble fluvio-portuaire français, 103 MT en 2016 sur les ports Medlinks*

- 12 membres « permanents » (dont ports intérieurs et maritimes de l'axe Rhône-Saône-Méd), 18 « partenaires » au 31 01 17
- GPMM Président 2017 de l'association ; animateur / coordonnateur opérationnel pérenne ; leader de l'actionnariat.

### *Réalisations récentes*

- Lancement du process export Medlink Safe (booster le transport fluvial de conteneur MD) : 15 opérateurs accrédités
- Labellisation chargeurs (conteneur et vrac) : 20 labellisés
- Organisation d'un colloque pour la mise sur voie d'eau des colis exceptionnels (100 participants, déc. 2016).

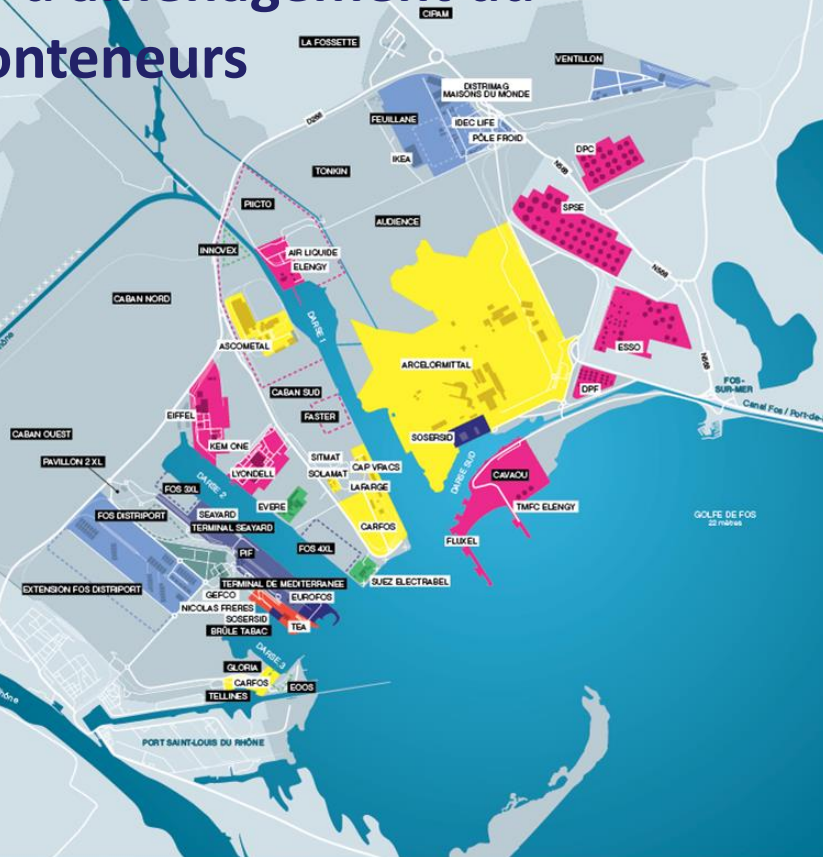
### *Objectifs et devenir : créer un partenariat industriel et logistique sur ce corridor*

→ Elargir le périmètre de la mission de Medlink pour consolider son action dans une approche globale de facilitation de la supply chain et de mutualisation des objectifs des plateformes fluviales et maritimes :

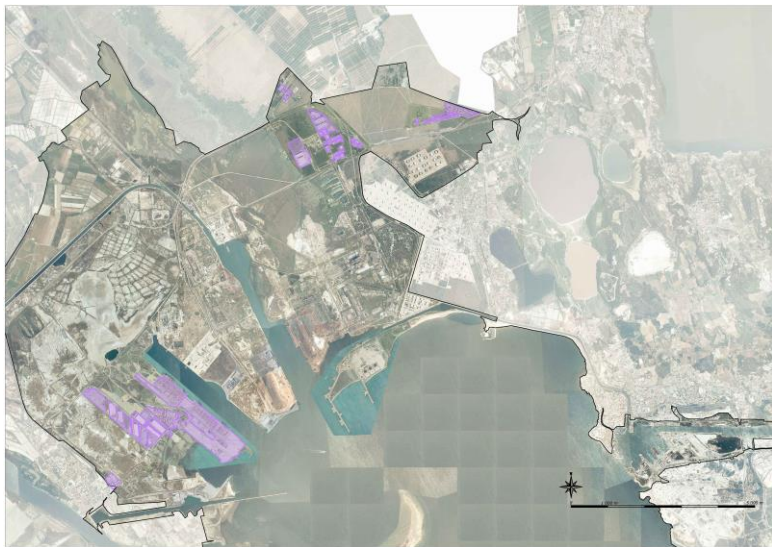
- ❖ dans une vision d'axe global selon Rapport Parlementaire, au service d'un accès à l'Europe par le Range Sud
- ❖ en associant les élus des Régions desservies (ARA...).

→ Envisager les coopérations pertinentes avec d'autres partenariats distincts (notamment de façade méditerranéenne).

# Projets d'aménagement du pôle conteneurs



- Terminaux à conteneurs
- Zones logistiques
- Services portuaires
  - Stockage et réparation de conteneurs
  - Stationnement poids lourds
  - Zones de service ou de repos
  - Equipements de service à la marchandise
  - Equipements tertiaires
- Infrastructures fluviales :
  - Voies navigables
  - Postes d'attente
- Equipements ferroviaires :
  - Voies ferrées
  - Faisceaux d'échange
  - Terminal de transport combiné
- Infrastructures routières :
  - Voies routières et carrefours



## LES ZONES LOGISTIQUES PORTUAIRES ET LA COURONNE LOGISTIQUE LOCALE

## La filière logistique : Un contexte de développement favorable → créer des conditions encore plus attractives de « plug and play » logistique :

### **Un point d'entrée de premier ordre pour le marché européen:**

Un territoire ancré au cœur du système logistique français structuré autour de l'axe **Lille - Paris - Lyon - Marseille**

- La couronne logistique de Fos (+ de 3 Millions m<sup>2</sup> d'entrepôts dans un rayon de 30 km) constitue l'un des principaux **pôles logistiques structurants** d'un territoire situé au cœur d'un hinterland regroupant **13 millions de consommateurs** dans un rayon de 300 km.
- La croissance de cet ensemble logistique est soutenu, pérenne et porté essentiellement par des projets clés-en-main de grandes envergures (> 40 000 m<sup>2</sup>).

### **Les zones logistiques de Fos Distriport et de la Feuillane:**

#### Les atouts

- Une proximité immédiate des terminaux conteneurs qui soutiennent le développement des 2 zones logistiques: passages sécurisés et fluides, optimisation des brouettages,....
- Une offre trimodale permettant d'offrir un accès efficace et fluide vers l'hinterland
- Des surfaces disponibles pouvant accueillir des bâtiments de grandes capacités (jusqu'à 100 000m<sup>2</sup>)
- Possibilité de développer des bâtiments à fortes contraintes de portance sur Feuillane
- La préparation de zones d'aménagement dédiées pour accélérer les dossiers d'implantation avec facilitation administrative





# La couronne logistique locale

A proximité des terminaux plus de **1 million de m<sup>2</sup> bâti** sont imputables au traitement de conteneurs transitant par le GPMM.

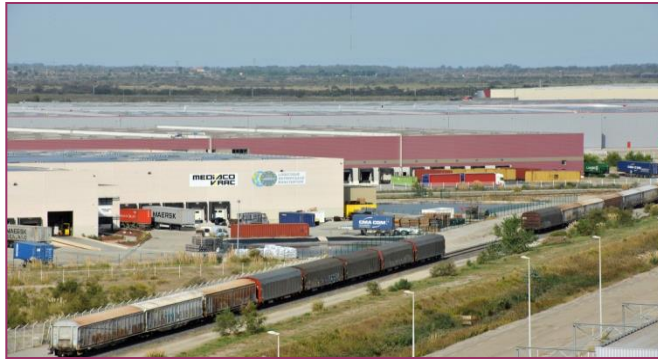
Les plateformes sont situées sur les zones spécialisées que sont Distriport / Clésud / Ecopôle, Salon et La Feuillane.



Dans l'hinterland du port, il existe un besoin de foncier de l'ordre de **580 ha supplémentaire** par million d'EVP.

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO  
© 2017 Google

# Sur la zone industrialo-portuaire : Les zones logistiques en croissance



**Feuillane**  
Capacité totale : 364 000 m<sup>2</sup>  
Bâtiments **en opérations** : 149 000 m<sup>2</sup>  
Surfaces à construire : 215 000 m<sup>2</sup>  
Emplois : 1 100 en 2017 (prévision 1 900 à terme)

## **Distriport**

Capacité totale : 575 000 m<sup>2</sup>

**Bâtiments en opérations : 360 000 m<sup>2</sup>**

Nouvelles locations + mises en opération de surfaces  
bâties 2015 38 000 m<sup>2</sup> / 2016 70 000 m<sup>2</sup>

**Surfaces à construire : 215 000 m<sup>2</sup>**

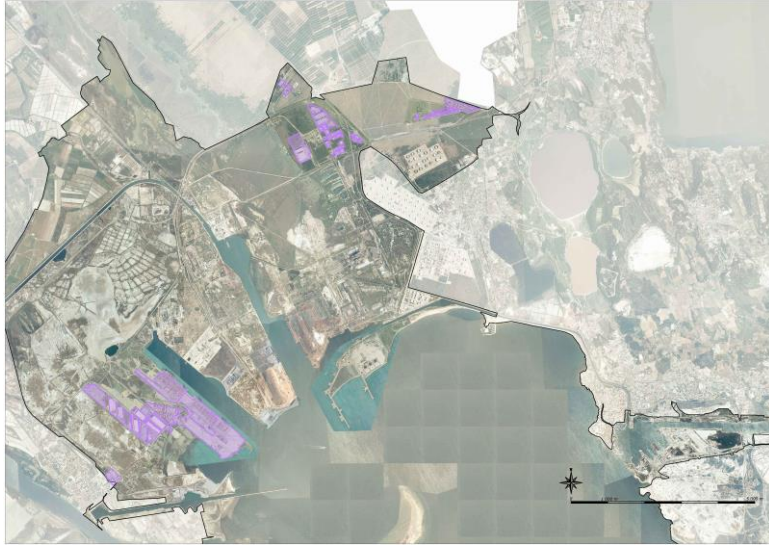
Commercialisations de surfaces à  
bâtir 2017 135 000 m<sup>2</sup> / 2018 70 000 m<sup>2</sup>

Emplois : 620 en 2017





## La logistique dans les bassins Ouest du GPMM



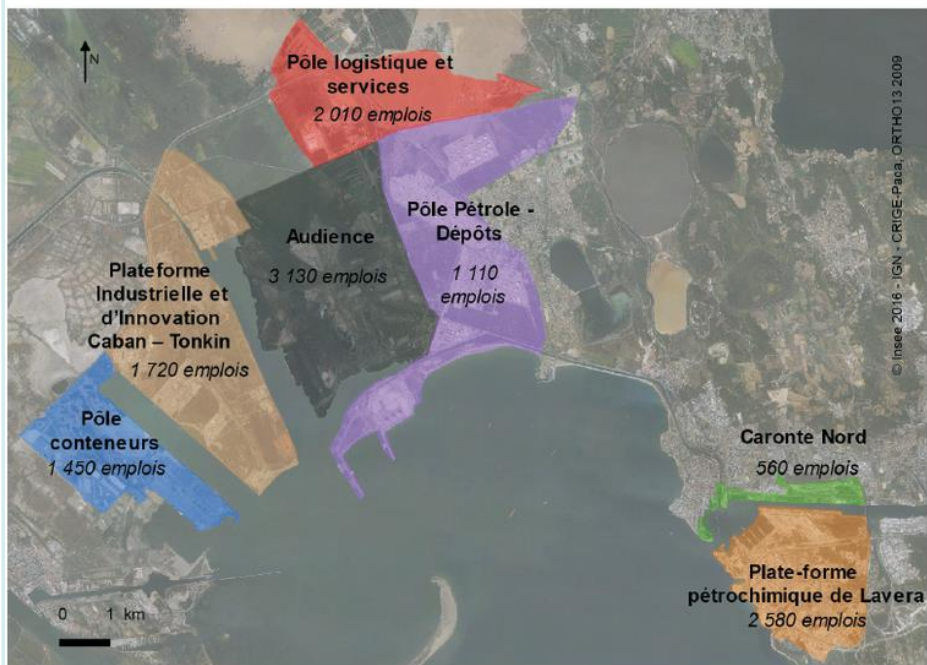
### La problématique de l'emploi logistique

Depuis 2010, les emplois logistiques ont augmenté de plus de 70% sur la couronne logistique immédiate, le nombre d'établissements a progressé de plus de 20%.

- La **convention pour l'emploi sur la ZIP de Fos** : un outil d'anticipation et de recrutement efficace issu des recommandations du DP 2XL
- Une « **GPETC T&L** » conduite par la Maison de l'Emploi d'Istres en 2014, qui a permis d'identifier les emplois et les établissements de la filière et d'identifier les problématiques du secteur

Le secteur est « pivot » dans l'économie régionale : il conditionne le bon approvisionnement des activités économiques locale, et portuaires. Il est également un facteur clé des scénarios d'évolution et de devenir de l'activité industrielle locale.

Nombre d'emplois salariés du cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos dans 7 zones des bassins ouest en 2013



Champ : Cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos hors acteurs publics.  
Source : Insee, Clap 2013.

Le développement des terminaux à conteneurs est étroitement lié à la **dynamique économique forte de la logistique** :

- **180 000m<sup>2</sup>** développés sur la seule ZIP en 2016 (Feuillane, Distriport, TEA)
- **3 500 emplois** dans **135 établissements** du pôle conteneurs de la zone industrialo-portuaire
- Au-delà, de nombreux emplois induits dans la couronne logistique locale : presque 10 000 emplois dans les établissements de services à la marchandise et de logistique terrestre de la **couronne logistique locale**, principalement à **Saint-Martin de Crau** et à **Vitrolles**.
- En effet **1 million d'EVP génère 6 000 emplois** opérationnels dans le secteur de la logistique.

# Le poids économique du port dans son environnement local 1/4

**Marseille-Fos est le premier cluster industrialo-portuaire français avec 41 500 emplois**, hors intérim (+3 000 environ) et emploi non salarié (+2 000 environ), soit un total au-delà de 45 000 emplois.

Le Havre : 31 700 emplois

Nantes-Saint Nazaire : 24 000 emplois

Il représente **7,5% des emplois salariés du département**.

C'est plus que l'aéronautique (13 500 emplois) ou même le tourisme (27 000).

Il est constitué de **1 500 établissements** des Bouches-du-Rhône, répartis dans plusieurs familles professionnelles

- **logistique maritime et terrestre : 876 établissements / 19 475 emplois**
- industrie : 286 établissements / 15 032 emplois
- services : 326 établissements / 6 948 emplois

## Principaux résultats 2/4

37% des établissements liés sont dans la ZAP, 33% des emplois  
14% dans le seul 2<sup>ème</sup> arrondissement, 21% des emplois

**Marseille rassemble la moitié des établissements (48% dont une large proportion dans les arrondissements de la ZAP) et 16 480 emplois (soit 39%).**

Les **communes des bassins Ouest (Fos, Martigues, Port-Saint-Louis, Berre)** rassemblent **29% des établissements du cluster (436), et 14 400 emplois (35%).**

Le cluster représente **70% des emplois à PSL, 80% des emplois à Fos, 50% à St Martin de Crau, dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille, 25% à Martigues et Port-de-Bouc.**

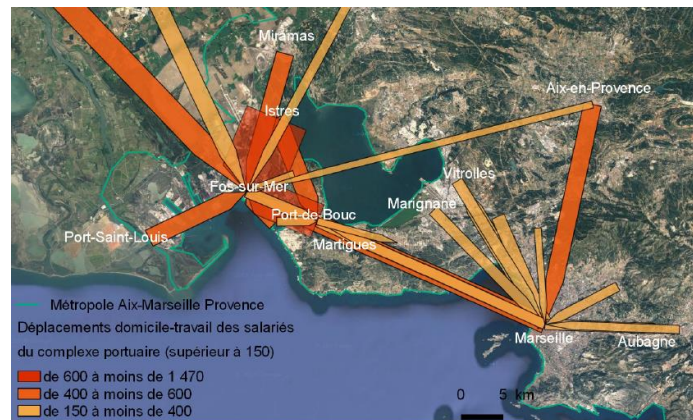
| Commune                   | Nombre d'emplois salariés | Part dans l'ensemble du cluster (en %) |
|---------------------------|---------------------------|--|
| Fos-sur-mer               | 8 699                     | 21,6                                   |
| Marseille 2               | 8 600                     | 21,4                                   |
| Martigues                 | 3 179                     | 7,9                                    |
| Marseille 14              | 1 648                     | 4,1                                    |
| Marseille 16              | 1 640                     | 4,1                                    |
| Saint-Martin-de-Crau      | 1 614                     | 4,0                                    |
| Marseille 7               | 1 565                     | 3,9                                    |
| Vitrolles                 | 1 514                     | 3,8                                    |
| Berre-l'Etang             | 1 387                     | 3,4                                    |
| Marseille 15              | 1 300                     | 3,2                                    |
| Port-Saint-Louis-du-Rhône | 1 120                     | 2,8                                    |

Champ : Cluster industrielo-portuaire de Marseille-Fos, hors acteurs publics

Source : Insee, Clap 2013

## Principaux résultats 3/4

8 salariés sur 10 du cluster ne résident pas dans la commune où ils travaillent. Le cluster génère de **nombreuses relations domicile-travail**, avec des **incidences sur la desserte locale**.



Les communes de résidence bénéficient indirectement de la présence du cluster industrialo-portuaire sur leur territoire via la **fiscalité locale** des ménages et les **salaires**, qui occasionnent une **consommation de biens et services de proximité**.

La masse salariale totale versée aux salariés du cluster représente environ **1 milliard d'euros par an**. Elle représente de l'ordre de **8 % du total de la masse salariale totale des Bouches-du-Rhône**.

# Principaux résultats 4/4

**11% de la richesse dégagée dans le département** est imputable au cluster industrialo-portuaire.

Le Havre : 12% de la richesse dégagée en Haute-Normandie

Dans le cluster, les **établissements sont à plus forte valeur ajoutée** que la moyenne, mais il existe de grandes **disparités** entre familles professionnelles...

- **logistique maritime et terrestre : 38% de la richesse dégagée par le cluster**
- **industrie : 52%** de la richesse dégagée par le cluster
- **services : 10%** de la richesse dégagée par le cluster

Chimie, pétrochimie et activités pétrolières : 29%

Armements : 12%

Transporteurs routiers : 5%

... et de grandes disparités entre les communes :

- la part du cluster dans la richesse produite **dépasse 80% à Fos et à Port-Saint-Louis,**
- **50% à Berre** et dans le **deuxième arrondissement de Marseille.**

Par de la richesse dégagée par le cluster dans la richesse dégagée totale : **10% à l'échelle de la Ville de Marseille**



## En synthèse, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos dans le département, c'est :

- **41 500 emplois** hors intérim et non salariés (estimations entre 4 000 et 5 000 emplois)
- **1 500 établissements**
- Des **résidents dans toutes les communes** (sauf une)
- **11% de la valeur ajoutée** dégagée sur le territoire
- **1 milliard d'euros de masse salariale** par an, soit **8 % du total**

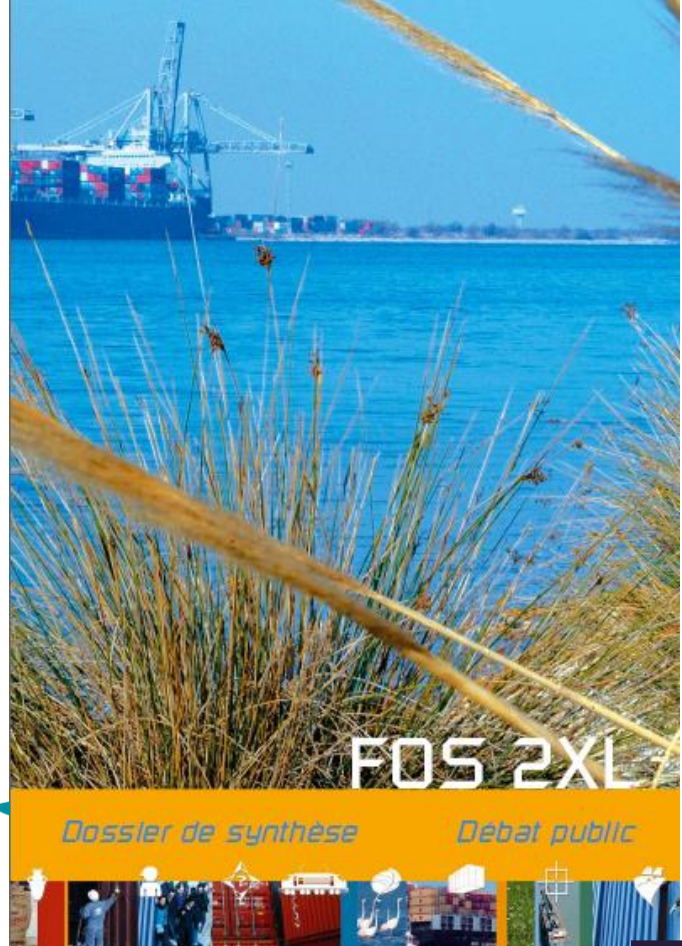
Enfin, le cluster est un **vecteur d'internationalisation et de rayonnement** :

- si la moitié des emplois du cluster est contrôlée par une entreprise dont le centre de décision est hors de la région,
- les **sièges sociaux de la place portuaire marseillaise contrôlent aussi 32 300 emplois** localisés ailleurs en France (16 400) ou à l'étranger, en Asie principalement.

**LA DYNAMIQUE TERRITORIALE LIEE AU  
DEVELOPPEMENT DE LA FILIERE  
CONTENEURS**

# La concertation continue

- 1945-1990 : établissement public = intérêt général
- 1990 : rupture ; concertation/consultation publique/NIMBY/nouvel outil d'aménagement/démocratie représentative vs. démocratie participative ??
- 1995-2002-2010 : CNDP
- 2004 : DP terminaux à conteneurs de Fos
- 2010 : DP terminaux méthaniers
- 2011 : Concertation continue



## La concertation continue

- Processus durable, permanent
- En amont et en parallèle des procédures règlementaires
- Les fondements de la démarche : présence, dialogue, co-construction...
- Ni co-décision, ni simple communication.
- Pilotée par le Conseil de développement, dans son rôle de conseil et en tant que représentant des acteurs de la communauté portuaire et des acteurs concernés.
- Avec qui ?
  - Les associations de protection de l'environnement, de professionnels, et de résidents,
  - Les élus des collectivités locales,
  - L'Etat et les services de l'Etat,
  - Les syndicats représentatifs des salariés,
  - La communauté portuaire (les entreprises), et le port lui-même.



# La concertation continue

Comment ?

- Un **comité de pilotage composé principalement d'acteurs du territoire**.
- Au quotidien, **l'animation du réseau d'acteurs** :
  - des mini conférences organisées par le CD à l'attention des acteurs de la cc,
  - des ateliers de « co-construction » et des « chantiers gagnant-gagnant » : ZIPCOM, les déplacements innovants, le tourisme industriel et environnemental, le Port center (au sens AIVP)...
- A travers **l'accompagnement des démarches pilotées par les porteurs de projets eux-mêmes** (EDF EN)
- A un niveau plus politique à travers les « **principes de la concertation** » co-rédigés avec les acteurs du territoire :
  - définissant les règles du jeu de la concertation,
  - posant les bases d'une vision commune de la ZIP à 2030 : créer une vision partagée du schéma de développement global du port et des industries portuaires, et faciliter leur insertion harmonieuse dans les territoires.





## La concertation continue en 2017

- La poursuite des signatures des Principes de la concertation par les acteurs du territoire
- Les mini-conférences et les réunions d'information :
  1. Organisation de deux réunions publiques 'volontaires' sur le projet d'agrandissement des terminaux à conteneurs de Fos en mars 2017, à l'initiative de la concertation
  2. Séminaire sur le photovoltaïque à venir le 24 novembre
  3. Séminaire sur l'évolution du paysage industriel-portuaire et les restructurations en cours, mi-2018
- Le suivi des actions engagées par les ateliers de « co-construction » et les « chantiers gagnant-gagnant » :
  1. ZIPCOM
  2. Tourisme industriel et environnemental
  3. Pistes cyclables et co-voiturage
  4. Port center
  5. Crèches d'entreprises
  6. Travail sur « l'urbanité » de la zone Distriport avec l'ENSAM et l'AIVP



## Retour d'expérience et projection

2011 : la « purge »

2012 : la reprise du dialogue, l'élaboration d'un diagnostic partagé sur une base validée par tous : « nous sommes pour le développement, durable, du port »

2013 : l'entrée dans le concret, les chantiers gagnant-gagnant

2014 : *pause car changement de gouvernance au GPMM et élections municipales*

Des concertations menées par les maîtres d'œuvre :  
l'exemple d'EDF EN

2015 : re-mobilisation

2016- : animation du réseau d'acteurs « au fil de l'eau », avec des temps forts (signature des principes de la concertation, projets du PS, implantations)

2017 : réunions publiques sur le projet « rotule » de réunification des terminaux, séminaire photovoltaïque

2018 : forum ouvert au public sur l'évolution du paysage industrialo-portuaire et les restructurations en cours + poursuite des réflexions sur le transport alternatif à la voiture individuelle, le port center et la crèche d'entreprises



## La concertation continue

- Maintenir en permanence une fenêtre ouverte sur le territoire,
- Pour créer les conditions d'acceptabilité du développement portuaire,
- Bref... pour gagner du temps !



**Merci de votre attention**

**[g.planque@marseille-port.fr](mailto:g.planque@marseille-port.fr)**

---

25/10/2017