



Photo tour du Valat



Photo SNCF

Rapports du projet avec son territoire



Rapports du projet avec son territoire



Rapports du projet avec son territoire

↘ La place de Fos 2XL dans son environnement



Fos 2XL est un projet qui participe au développement durable à une échelle globale. En effet, les coûts collectifs et environnementaux (coût unitaire du transport, pollution, consommations énergétiques et matières premières) associés au transport maritime massifié sont généralement parmi les plus faibles, notamment en comparaison avec le transport routier.

À une échelle plus réduite, la mise en œuvre des concepts du développement durable sur la Zone Industrielle et Portuaire de Fos passe nécessairement par la prise en compte des problématiques environnementales. C'est pourquoi, dès la conception de ce projet, le PAM a souhaité mettre en œuvre une démarche globale visant à la meilleure intégration possible dans son territoire.

Les hommes

Le projet Fos 2XL, s'il a pour objectif de développer l'emploi et l'économie localement et au plan régional, s'inscrit dans la continuité historique et sociale de l'*anthropisation* du Delta du Rhône.



Les caractéristiques géomorphologiques très spécifiques de cet espace ont suscité depuis toujours le développement de l'activité économique dans une relation de synergie étroite ou de conflit avec le milieu naturel : le projet prend lui-même place sur un site antérieurement dédié à l'exploitation du sel.

L'activité de transport maritime et d'aménagement de l'espace en conséquence est notamment attestée depuis l'Antiquité. Depuis le canal de Marius à Port-Saint-Louis-du-Rhône hier, cette activité trouve aujourd'hui son expression la plus moderne dans le développement du pôle logistique du môle Graveleau.

Prendre en considération les risques technologiques, les usages, le cadre de vie, l'eau, le milieu naturel, c'est aussi une manière d'intégrer Fos 2XL parmi les hommes.

Les risques technologiques

Fos 2XL n'est pas soumis à la réglementation sur les installations classées (ICPE) au titre du Code de l'Environnement, et ne génère pas de danger particulier.

Tout comme le Terminal Graveleau, Fos 2XL est situé dans le *PPI* des industriels situés sur le môle central. Les personnels d'exploitation des Terminaux A et B seront formés aux mesures, de plus en plus contrai-

gnantes sur les années à venir, quant à la prévention et la gestion des risques.

Les conteneurs pouvant transporter des marchandises qualifiées de « dangereuses » sont identifiés par un marquage spécifique à la dangerosité de la marchandise transportée et font l'objet d'une réglementation internationale sévère (*International Management of Dangerous Goods – IMDG*). Celle-ci détermine notamment les distances séparant les conteneurs « dangereux » entre eux, afin d'éviter tout risque d'incidents en chaîne. Conformément à la réglementation, sur le terminal existant comme sur le projet, une zone spécifique est prévue pour stocker un conteneur « dangereux » défectueux et confiner des fuites éventuelles et des eaux pluviales contaminées.

En cas d'incident, le Port de Marseille-Fos dispose de la force d'intervention du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille. Les casernes de Port de Bouc et de Fos sur Mer sont entraînées pour intervenir rapidement sur des sinistres mettant en cause des matières dangereuses.



Les usages



Les activités humaines, à vocation économique ou pas, autour du projet, sont aussi diverses que la richesse de cet espace littoral le permet. Sur le plan économique, il faut particulièrement ajouter aux activités liées à l'industrie ou à la logistique et le transport, l'exploitation des ressources *halieutiques* et le nautisme.

Le fonctionnement et le niveau d'usage des infrastructures de transport aux abords et inhérents au projet font également l'objet d'une attention particulière (cf. chapitre « Transports »). Enfin, les loisirs des populations alentour peuvent les voir s'approcher du périmètre d'incidence du projet.

Les usages maritimes étant les plus nombreux au sein de ce périmètre, la préparation des dragages a fait l'objet d'un soin particulier. Indépendamment des impacts sur le milieu naturel et sur la ressource (cf. chapitre : « le milieu naturel »), cette préparation a pris en compte :

- s la nécessité de maintenir et garantir les conditions de mise en œuvre du chalutage au large du Rhône, en limitant le rehaussement des fonds sur les *sites de clapage* (sites d'immersion des matériaux)
- s la nécessité de minimiser la perturbation des activités



de pêche aux coquillages en plongée (palourdes) dans l'anse de Carteau, en limitant et en suivant en temps réel la *turbidité* générée par les travaux.

Si un intérêt a été porté, lors de cette préparation, aux risques liés à la baignade sur les diverses plages du Golfe, ceux-ci ont été écartés compte tenu des modalités de réalisation des travaux (dragage aspiratrice ne générant de ce fait pas de *panache* lors de l'extraction, et éloignement du *site de clapage* retenu).

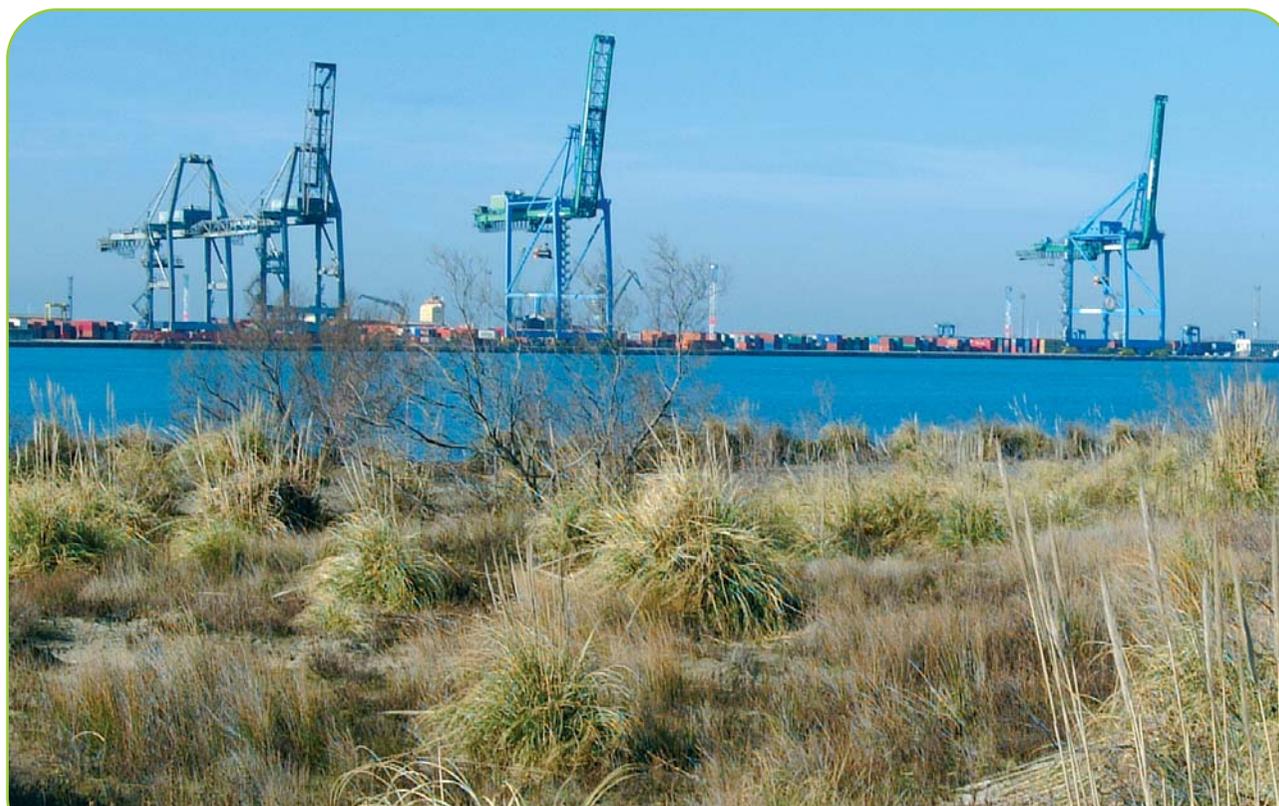
L'emprise des travaux, 90 ha, supprimera de fait un espace sur lequel, comme dans de nombreux secteurs de la ZIP de Fos, les activités de pêche et de chasse sont tolérées. La création du cercle d'évitage ne générera pas, sur le principe, de telles restrictions, bien qu'une partie de l'espace terrestre en sera réduit.

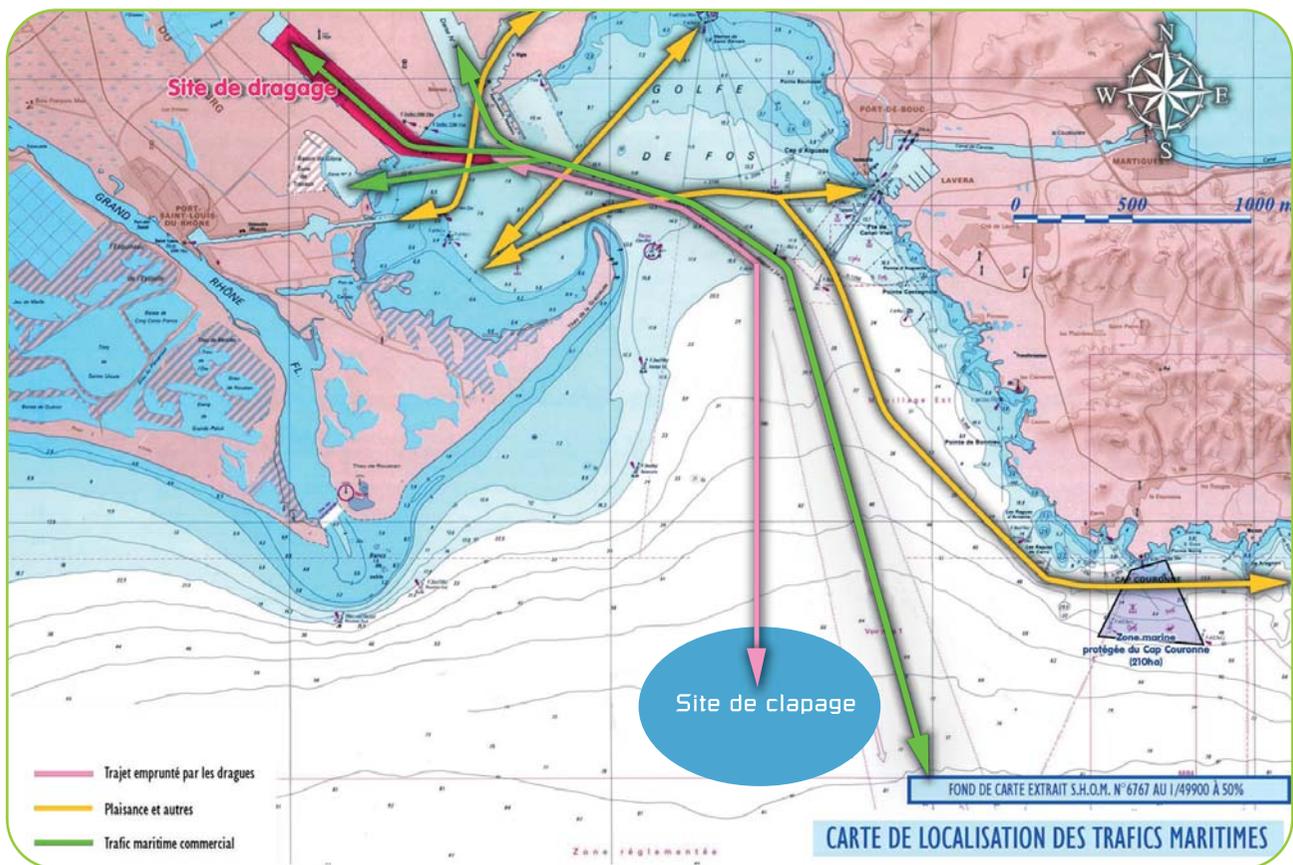
Le cadre de vie



Les éléments les plus visibles du projet de terminal Fos 2XL seront les portiques (9 à 12) ; leurs hauteurs est comprise entre 78 m (bec baissé) et 95 m (bec levé). Le Terminal Conteneurs actuel est familier depuis les points de vue existants et participe déjà à l'identité visuelle du territoire.

Le Terminal Conteneurs, avec des horaires étendus, participe aux émissions de l'activité industrialo-portuaire en termes de bruits, de lumières et de fumées notamment par les circulations des outillages et véhicules à moteur. Il est cependant éloigné des zones d'habitation. Fos 2XL contribuera donc à accroître dans une certaine mesure ces nuisances très localisées, ainsi que celles associées au trafic routier le desservant. Le chapitre « Transports » indique en quoi, cependant, les infrastructures routières existantes et programmées ne devraient pas être saturées par cet accroissement.





L'eau



Bien que les dragages ne portent que sur une part infime de l'aquifère de la nappe de Crau, une *étude d'hydrogéologie* a été conduite, démontrant que l'effet de ce prélèvement serait imperceptible au niveau de la station de pompage d'eau potable de La Pissarote, laquelle alimente la ville de Port Saint Louis du Rhône.

Ainsi que cela est indiqué précédemment, les effets sur la qualité de l'eau et en particulier son niveau de *turbidité*, compte tenu des modalités d'extraction et du choix du *site de clapage*, sont faibles. Alors que les moules, cultivées dans l'anse de Carteau par plus d'une

centaine de professionnels, sont perturbées par des taux de matières en suspension (MES) largement supérieurs à 100 mg/l pendant plusieurs heures ; le taux observé in situ et en temps réel durant la phase 1 des dragages n'a jamais excédé 60 mg/l, incluant le niveau naturel de *turbidité* du milieu.

Les effets des immersions de matériaux de dragage sur la qualité de l'eau ont été déterminés comme faibles du fait de leur niveau de contamination, nul ou proche du niveau naturel. Cette évaluation s'appuie sur une méthode imposée par la réglementation et porte sur les matières organiques, métaux lourds, hydrocarbures, TBT et PCB. De plus, la distance à la côte du *site de clapage*

est telle que la diffusion des matières en suspension est imperceptible.

Sur le futur terminal, les dispositions usuelles portant sur l'assainissement et le recueil des eaux pluviales seront mises en œuvre, avec la mise en œuvre de traitements spécifiques pour les effluents qui seront générés sur les différentes zones d'activité (manutention, lavage, circulation, etc...).

L'air



Le projet Fos 2XL engendre la venue de moyens de transport motorisés supplémentaires (voitures, barges, poids lourds, bateaux...).

Il est impératif que cet impact quantifiable soit pris en compte par l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement et le développement du Golfe de Fos en collaboration avec les institutions responsables de la qualité de l'air. Sur ce thème sensible, une démarche volontaire doit naître, en partenariat avec tous les industriels et les armateurs de la ZIP, pour définir une politique et des moyens de régulation de cette nuisance. Le PAM, dans le cadre de ses responsabilités d'aménageur, s'associera à cette démarche. A ce titre, la massification attendue grâce au projet Fos 2XL s'intègre dans cette dynamique, avec une répartition modale du transport portée à 40% pour les transports massifiés (fer et fleuve) contre à peine 20 % aujourd'hui.



Le milieu naturel



Le milieu vivant marin a fait l'objet d'une attention toute particulière dans l'étude des effets des travaux maritimes du projet, et ce d'autant plus qu'il pouvait représenter une ressource économique pour certains acteurs.

Les éléments présentés dans le chapitre sur l'eau participent de cette orientation. Ainsi, le respect de critères sévères de niveau de *turbidité* dans l'anse de Carteau et la mise en place d'une surveillance en temps réel avaient pour objectif de ne perturber d'aucune façon la *mytiliculture*. De même, l'absence de contaminants en quantité significative dans les matériaux immergés doit limiter les effets des clapages sur le milieu vivant.

Mais d'autres choix ont été faits pour satisfaire cet objectif :

- immerger les matériaux non valorisables et non pollués, les autres étant principalement utilisés pour les remblais

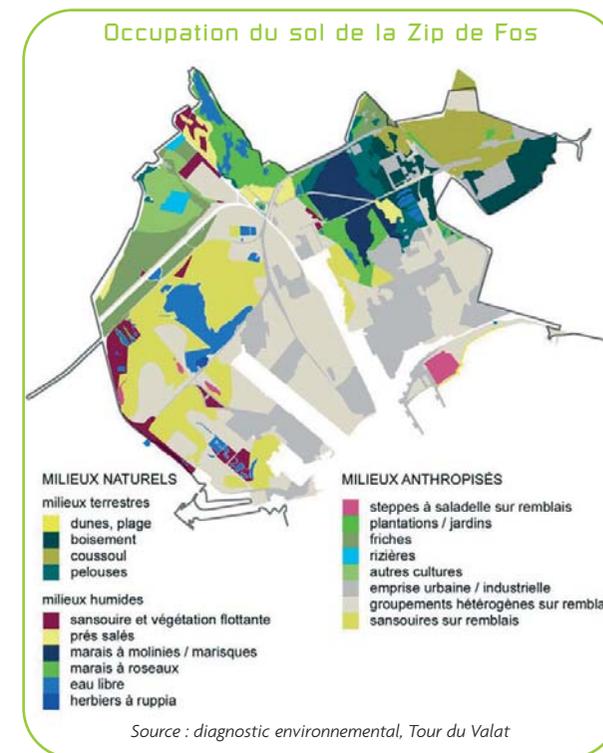
- choisir un site d'immersion dont les caractéristiques sont les plus propices à une recolonisation du fond en une ou deux années
- choisir le site en accord avec les professionnels de la pêche, dans les limites des possibilités économiques du projet
- créer des casiers et gérer un roulement des clapages pour minimiser la fréquence d'impact sur les peuplements *benthiques*
- s'engager sur un suivi pluriannuel pour chaque phase de travaux, en rendre compte de manière transparente et améliorer continuellement les modalités.

Sur l'emprise du projet des futurs terminaux A et B, site *anthropique* dont les terrains sont essentiellement composés de sédiments fins en provenance de diverses opérations de dragage, ainsi que sur celle du cercle d'évitage, la végétation disparaîtra. Bien que ces sites puissent s'apparenter à des habitats intéressants, ils ne sont répertoriés dans aucun inventaire en raison de leur

Scénarios d'immersion des matériaux fins

Scénario	Avantages	Inconvénients
IMMERSION sur 1 site de 5 km² à environ 60 mètres	Risque minime de retour à la côte par diffusion dans la masse d'eau des particules fines	Epaisseur et périmètre du dépôt
IMMERSION sur 2 sites de 5 km² chacun à environ 60 mètres	Risque de retour à la côte supprimé en choisissant un site en fonction des conditions de mer Diminution de la fréquence des apports en un même point (4 casiers par site) : recolonisation <i>benthique</i> facilitée Minimisation des incidences sur les zones chalutées	Gestion plus complexe des cycles de dépôt
IMMERSION PAR 120 m sur 1 site de 5 km²	Très faibles incidences environnementales Très faibles incidences sur les usages	Présence de sable sur le fond: incompatibilité des matériaux clapés Eloignement du site et coût inhérent à l'opération

Le scénario qui satisfait au mieux les acteurs de la zone côtière considérée quant au choix de la profondeur et du nombre de sites de clapage est l'immersion par 60 m sur 2 sites



caractère dégradé et fragmenté. La Station Biologique de la Tour du Valat situe ces zones, remblayées lors des dragages de création des bassins, à un niveau de « faible naturalité » (Septembre 1999, Diagnostic environnemental de la ZIP de Fos). Ils ne présentent pas une qualité ornithologique spécifique, et ils sont constitués d'une mosaïque de milieux typiques, mais appauvris, de zones humides méditerranéennes. On y rencontre cependant deux espèces protégées qui pourront donner lieu à des mesures de conservation particulières, en collaboration avec les institutions concernées et en cohérence avec la réglementation existante.



Physionomie végétale du môle Graveleau



(* Habits apparentés aux Habits d'Intérêt Communautaire

Source SCE

Un projet pilote sur les dragages



Comme évoqué antérieurement, le PAM a déjà développé une approche volontariste dans le montage et la mise en œuvre du projet Fos 2XL en matière d'environnement maritime. Il s'appuie tout d'abord sur les retours d'expérience de la création de la ZIP de Fos et sur les effets des dragages originels qui ont été étudiés par des scientifiques pendant plusieurs décennies.

Dans le cadre des travaux de dragages du terminal existant, le PAM a pris des engagements de suivi environnemental pour :

- s vérifier les hypothèses et les résultats des études d'impact,
- s prévenir d'éventuels incidents,
- s rendre compte des effets observés en situation (tra-

vaux ou exploitation),
s en tirer les enseignements permettant d'améliorer la pratique environnementale.

Il s'agit donc d'inscrire le projet dans les grands axes de la politique environnementale de l'établissement public et de la ZIP de Fos. Il en est ainsi pour la conduite future des chantiers et la gestion des déchets. Le plan de gestion des déchets en provenance des navires du PAM élaboré en conformité avec la réglementation européenne en vigueur (directive 2000/59/CE) garantit la mise à disposition de tous les navires des moyens de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison tant liquides que solides. Les autres déchets pouvant être générés lors des opérations de manutention seront pris en charge

par les exploitants et éliminés ou valorisés dans des filières agréées.



Les transports



La réussite de Fos 2XL n'est concevable que s'il y a adéquation du projet avec les dessertes existantes et planifiées à échéance de sa mise en service.

La situation actuelle

Le fonctionnement du terminal induit un trafic routier de véhicules légers et de poids lourds pour le transport de marchandises, celui-ci s'effectuant également par voies fluviale et ferrée.

Répartition modale des trafics conteneurs au départ de Fos

	Répartition actuelle	Répartition avec Fos 2XL
Part du fleuve	3%	10%
Part du rail	17%	30%
Part de la route	80%	60%

Le trafic de véhicules légers

Aux heures les plus chargées, il peut être évalué à 400 véhicules à l'heure, entrées et sorties confondues. Au regard des capacités des voies d'accès au terminal, de l'ordre de 1800 véhicules par heure et par sens de circulation, ce trafic est acceptable et n'engendre pas de phénomènes de congestion.

Par ailleurs, la sécurité du carrefour entre la voirie de desserte du terminal et la route nationale 268 doit être améliorée avec la croissance générale des trafics dans le cadre du projet Fos 2XL.

Il faut noter qu'au delà des points d'accès au pôle conteneur, le PAM n'est plus gestionnaire des infrastructures routières.



Le transport de marchandises

Le transport de marchandises se fait par voie ferrée mais également par voie fluviale ou routière.

Le transport ferroviaire

Il est réalisé par des convois d'une longueur maximale de 750 mètres de longueur. Chaque jour, en moyenne 6 à 7 trains sont traités sur le site ferroviaire de Fos-Graveleau, en provenance ou à destination des régions Sud-Ouest, Rhône-Alpes, Région Parisienne, Nord et Grand Est via le triage de Miramas. Au delà, ils empruntent les axes ferroviaires majeurs, dont la voie située sur la rive droite du

Rhône plus spécialement dédiée au fret et transitent par les principaux nœuds du réseau. Ce dispositif permet une parfaite connexion à l'espace ferroviaire européen.

Le transport par route

Les mouvements de poids lourds peuvent être évalués à 2 300 par jour ouvré en moyenne dans les deux sens. Ils empruntent la route nationale 268, essentiellement en direction de l'Est, et se répartissent ensuite vers le réseau à grande capacité, comme les autoroutes A7, A54, A8, puis, au-delà, sur les autoroutes A9 et A6. Très rapidement, les flux sont désagrégés au point d'être très inférieurs aux capacités des axes concernés.

Le trafic routier émanant du Terminal Conteneurs ne représente pas une part significative du trafic sur les voies routières à grande capacité.

Par ailleurs, ce trafic poids lourds correspond principalement à une demande relativement proche du terminal, à l'échelle régionale.

La desserte fluviale

Elle se fait par barges via l'écluse de Barcarin qui dessert le canal du Rhône à Fos. Le nombre de barges ou péniches actuellement émises ou reçues par le terminal est d'environ 3 à 4 par semaine, avec pour destinations finales Lyon et Chàlon-sur-Saône.

Le PAM, dans le cadre d'un contrat de progrès signé avec VNF et CNR en 2002, souhaite développer ce mode de desserte. Il a récemment mis en œuvre des mesures



Fréquence des navettes ferroviaires au départ du port de Marseille-Fos



Source PAM

ambitieuses, avec la possibilité pour les opérateurs de disposer de « fenêtres » d'accueil spécifiques pour le transbordement de marchandises entre navires et barges au terminal à conteneurs de Fos.

Les besoins liés à la situation future

Les hypothèses de trafic pour l'ensemble du pôle conteneur de Fos (Distriport + 2XL + Terminal Conteneurs actuel) prévoient un doublement du trafic à l'horizon 2012. Il en résulte un certain nombre d'incidences sur les différents réseaux de transports.

Les besoins liés au fonctionnement des terminaux

Pour le terminal actuel, la perspective est une croissance de trafic des véhicules légers de 50% environ, soit, approximativement, 600 mouvements par sens aux périodes de pointe, contre 400, ce qui reste très en deçà des capacités de la voirie de desserte. Le risque reste la question de l'accès des poids lourds au terminal pour lesquels le

temps passé aux formalités peut engendrer des remontrances de files préjudiciables à l'accès au terminal. Dans ces conditions, l'amélioration de la situation semble relever d'une seule optimisation de ce système.

Le Terminal B de Fos 2XL proprement dit bénéficiera d'un accès particulier sur la route nationale 268. Dans la mesure où les volumes seront comparables à ceux traités, à terme, sur le terminal actuel, on peut estimer que les conditions d'accès y seront également comparables et que, par conséquent, moyennant un système d'accès performant, les capacités des voiries seront largement suffisantes.

Il faut toutefois signaler la présence à moins de 600 m de deux carrefours importants sur la nationale, empruntée notamment par des poids lourds, ce qui nécessitera de prévoir un aménagement spécifique dans un souci de sécurité routière. Hormis ce point particulier, les trafics routiers sur la route nationale 268 montre que le surcroît de trafic résultant du développement du terminal, y compris Fos 2XL, n'est pas de nature à susciter des difficultés majeures.



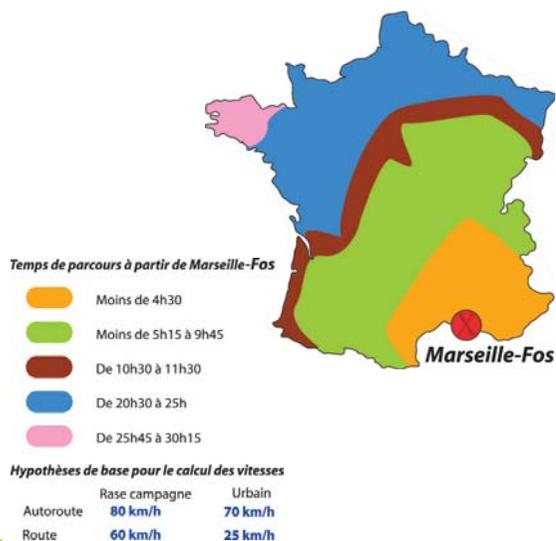


Les besoins liés au transport de marchandises

Les objectifs prévoient que ce trafic s'effectuera pour 60% par la route, pour 30 % par voie ferrée, pour 10% par voie fluviale, chiffres qui correspondent à des orientations volontaristes de report du trafic routier vers les autres modes.

En ce qui concerne la route, le trafic poids lourds passera de 2300 poids lourds/jour à environ 5000 poids lourds/jour soit un coefficient multiplicateur de 2,17. Ce flux prévu devrait se répartir à l'identique de la situation actuelle sur le réseau routier régional et local. Une part seulement se retrouverait sur les grands axes autoroutiers : environ 750 poids lourds par jour dans les deux sens confondus sur l'A7 à hauteur de Salon, 400 sur l'A8 à la bifurcation de la Fare les Oliviers. Dans ces deux cas, les flux sont très largement inférieurs aux capacités des voiries concernées et n'entraîneront pas de situations de congestion ou des difficultés d'écoulement du trafic.

Transports routiers de marchandises Temps de parcours à partir du Port de Marseille-Fos



Liaison autoroutière Fos-Salon,

état d'avancement fourni par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE 13), mars 2004.

Le contexte

La desserte efficace du port de Fos et du secteur logistique du golfe de Fos demande à être améliorée. La liaison Fos-sur-Mer-Salon-de-Provence est prévue dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport au titre de la structuration de l'arc méditerranéen et de la métropole marseillaise, avec l'objectif de renforcer la desserte de la façade maritime en connectant le port de Fos à l'axe structurant que constitue l'autoroute A54 (élément de l'arc méditerranéen) en direction de la vallée du Rhône (A7). De plus, le CIADT du 18 décembre 2003 a approuvé les orientations du projet de directive territoriale d'aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône issu de la concertation menée avec les acteurs locaux. Les orientations relatives au rayonnement du territoire et à la métropolisation, retiennent le caractère indispensable de cette liaison nord-sud pour le développement du port de Fos. Ce projet doit contribuer au développement des chantiers de transport combiné tels que la plate-forme logistique Distriport de Fos (mer/fer/route), celle de Grans-Miramas Clésud (rail/route) et le centre de triage ferroviaire de Miramas. Il doit également permettre d'améliorer la sécurité de l'itinéraire existant et d'assurer les échanges entre les agglomérations de l'ouest de l'étang de Berre avec le reste du département.

Rappel des études/Travaux/Décisions

Une première section de cette liaison longue de 14 km, a fait l'objet d'une première phase de réalisation à 2 voies (dénomination provisoire RN1569). Le statut d'autoroute a été conféré à cette section par décret du 2 novembre 1976 déclarant l'utilité publique des travaux. Un dossier d'études préliminaires, portant sur l'ensemble du projet reliant la RN 568 à l'A54, a été envoyé au Ministère de l'équipement le 24/08/2001. Ce dossier a été approuvé par décision ministérielle en date du 08/03/04.

A ce stade, pour la poursuite des études, plusieurs variantes sont encore retenues et les nombreuses contraintes environnementales (espaces protégés, etc...) nécessitent un travail approfondi afin de disposer d'une étude d'impact répondant de façon exhaustive à tous les problèmes, en particulier, pour chaque variante considérée devront être traités avec la plus grande attention les problèmes liés au rejet des eaux de plate forme compte tenu de la présence de la nappe phréatique de Crau située à faible profondeur.

La démarche actuelle/Point sur l'avancement du projet/Echéancier

Déviations de Miramas :

La formalisation du dossier d'avant projet sommaire est envisagée pour la fin de l'année 2004. La DUP est envisagée en 2006, pour un démarrage des travaux à partir de 2007.

Reste de la liaison Fos/Salon :

La formalisation de l'avant-projet sommaire ne peut être envisagée avant la fin 2005. La DUP pour le reste de la liaison Fos-Salon (hors déviation de Miramas) peut être envisagée en 2007-2008

Les programmes de développement des réseaux de transport concernés par le projet



Le **CIADT** du 18 décembre 2003 acte, de manière explicite, le caractère prioritaire du projet Fos 2XL mais le place également comme pièce essentielle d'un programme de développement d'un schéma multimodal de transport de marchandises.

On note en particulier :

- s Le lancement d'une concertation avec les trois régions concernées par le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne aux fins d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reports modaux et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est.
- s Les décisions engageant le TGV Nîmes/Montpellier, le contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier, le contournement autoroutier d'Arles, le projet A56 d'autoroute depuis Salon jusqu'à la sortie de la ville de Fos, le projet portuaire Fos 2XL, et le lancement de lignes d'autoroutes de la mer sur les façades Atlantique et Méditerranéenne, en particulier le projet Fos-Savone pour délester la liaison routière littorale Marseille-Gênes.



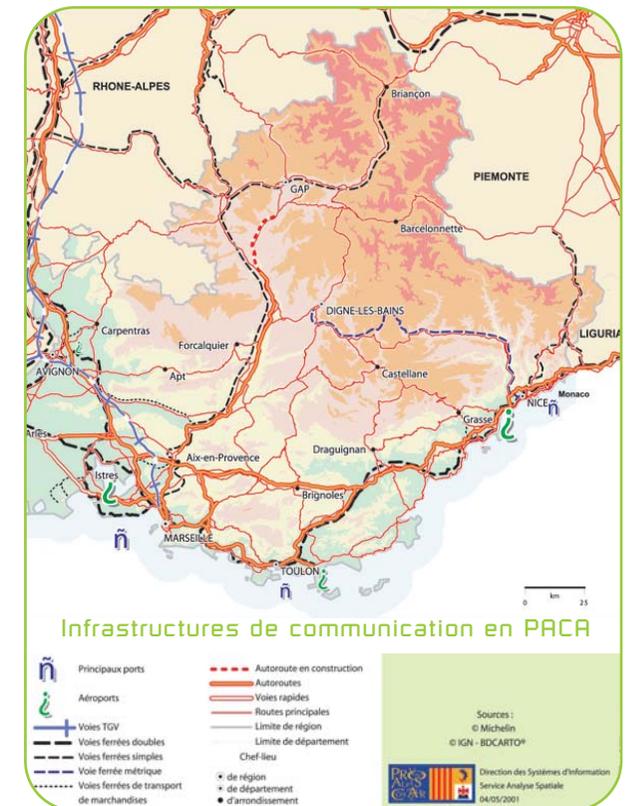
- s Les objectifs de développement des infrastructures ferroviaires permettant notamment le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs, en particulier le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui s'inscrit dans la perspective du développement d'un itinéraire fret utilisant les lignes existantes depuis le Nord de la France et de l'Europe, vers l'Italie, le sud de la France et la péninsule ibérique, là où se concentre le maximum de flux de marchandises.

En conclusion, le schéma ainsi esquissé privilégie un rééquilibrage modal visant à réduire la part relative de la route. Les *pré et post-acheminements* du projet s'en trouveront ainsi encore facilités, dans un contexte initial déjà favorable.

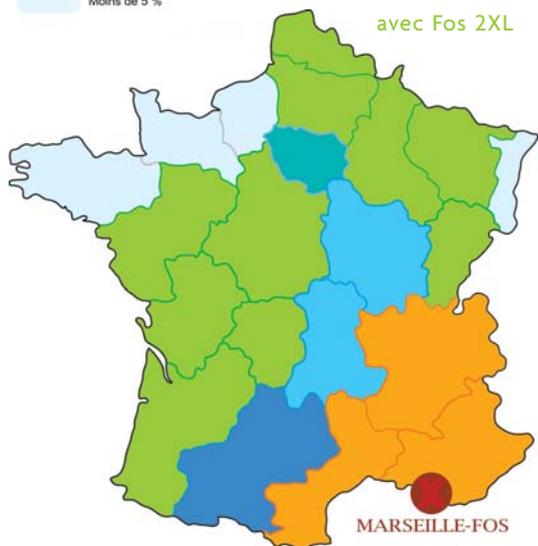
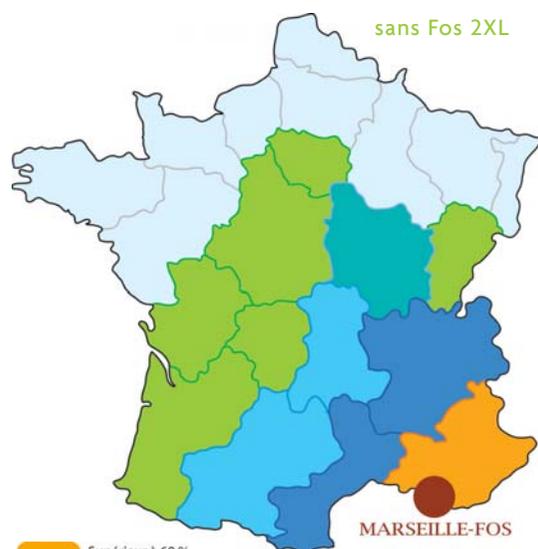
La montée en puissance de la navette ferroviaire inter bassins constituera également un moyen de réduction des trafics routiers dans l'aire métropolitaine marseillaise. Mais ce sont les projets prévus au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) qui offriront la meilleure opportunité d'une bonne insertion du projet dans le réseau routier. Les opérations locales mentionnées sont ainsi, soit déjà prises en compte dans le cadre du projet, soit inscrites dans le plan d'entreprise du PAM, soit planifiées par l'Etat ou les collectivités.

Le mode fluvial ne souffrant pas de problèmes de capacité, les objectifs élevés d'accroissement de sa part relative seront conditionnés par la mise en œuvre d'une véritable stratégie commerciale.

Enfin, si l'accroissement concomitant du trafic global et de la part transportée via le réseau ferré amènera un surcroît significatif de charge sur les infrastructures, cette évolution reste largement compatible avec les capacités actuelles sur les principaux axes concernés. Ce fret supplémentaire justifie pleinement l'intégration de Fos 2XL dans le programme de mise en place d'un schéma multimodal de transport de marchandises sur l'Arc Latin et en direction de l'Europe du Nord, dont deux volets majeurs sont la réalisation des corridors européens de fret et la mise en place des autoroutes de la mer.



Part de marché du Port de Marseille-Fos en 2010



L'impact sur l'emploi du projet 2XL

Tout grand projet est porteur d'emplois dans le bassin où il doit s'implanter. Fos 2XL n'échappe pas à cette règle. Il s'inscrit dans ce contexte, à savoir l'impact actuel sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos et plus précisément la part concernée par le trafic conteneurs.

L'impact sur l'emploi de l'activité portuaire de Marseille-Fos

Les activités industrialo-portuaires génèrent un ensemble d'emplois directement liées à celles-ci entraînant une part d'activité pour les entreprises assurant des prestations complémentaires.



Estimation globale des emplois directs, indirects et induits du PAM

- s Les emplois directs : ils correspondent aux activités immédiatement liées à l'activité maritimo-portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et aux marchandises qu'ils transportent à l'occasion des chargements, déchargements et stockage : avitaillement, réparation navale, lamanage, pilotage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, transitaires, douanes, services du Port, etc.
- s les emplois indirects : ils correspondent aux emplois des entreprises dont une partie seulement du chiffre d'affaires est liée à l'activité du port : entreprises utilisant le Port pour leurs importations ou leurs exportations, fournisseurs du domaine portuaire, transporteurs travaillant avec les entreprises importatrices ou exportatrices, entreprises de distribution et de logistique, etc.
- s les emplois induits : difficiles à appréhender, il s'agit des emplois créés ou maintenus dans le commerce

ou les services et générés par la consommation des personnes employées par les activités directes ou indirectes dans leur vie courante.

Emplois directs et indirects du Port de Marseille-Fos 2002

emplois directs	sous total	total
Services aux navires		3 603
• Pilotage	123	
• Remorquage	187	
• Lamanage	89	
• Avitaillement & soutage	162	
• Réparation navale	453	
Etablissement portuaire PAM	1 470	
Manutention	1 117	
Administrations		435
• Douanes	300	
• Services phytosanitaire et vétérinaire	14	
• Police aux frontières	86	
• Service maritime	35	
Clients et représentants des clients		4 650
• Transitaires	2 000	
• Agents maritimes	800	
• Armements (<i>hors personnel naviguant</i>)	1 768	
• Courtiers maritimes	30	
Divers		
<i>Pesage (municipal), marins-pompiers, capitainerie, autre personnel technique des services d'état, personnel administratif des sociétés de manutention, assureurs</i>	485	
emplois indirects		30 698
Pré/post-acheminement		
• Fer	53	
• Fleuve	15	
• Route et logistique externe	4 000	
Logistique	9 000	
Industries	17 630	

Emplois directs et indirects = 39 386

Manutention



Emplois Port Marseille-Fos

	PAM 2004	FOS 2XL 2015
Emplois directs (emplois portuaires, administrateurs, professionnels)	9 000	+ 400
Emplois indirects (Transport, logistique, industrie)	31 000	4 000 à 4 500
Emplois cumulés Travaux 2XL		400 à 500

Administration



Services aux navires



Administration douane



Travaux



Réparation navale



Transitaires / Agents maritimes



Avec un total d'environ 40 000 emplois directs et indirects, le port de Marseille-Fos représente en 2002, environ 6,5% des emplois dans les bassins d'emplois où il est implanté : Marseille-Aubagne, Fos-sur-Mer et Etang de Berre.

La structure de l'emploi local

Agriculture	2%	3%	4%
Industrie	13%	12%	19%
Construction	6%	6%	6%
Tertiaire	79%	79%	70%
Total	100%	100%	100%

Source: INSEE

Les emplois induits, par exemple dans la restauration ou le commerce de proximité, ne sont en revanche pas globalement estimés pour l'ensemble des filières.



La part des transports et de la logistique

L'activité d'un port implique bien évidemment une part importante d'emplois dans ces deux secteurs qui lui sont essentiels.

Les transports

Sur l'ensemble de la région, cette activité comptait 74 000 emplois en 1999, concentrés à l'intérieur, autour des grandes agglomérations et autour de l'étang de Berre (Vitrolles, Fos-sur-Mer, Marignane). Les Bouches-du-Rhône représentaient 47% de ces emplois et 44% des établissements de transport et de logistique de la Région PACA.

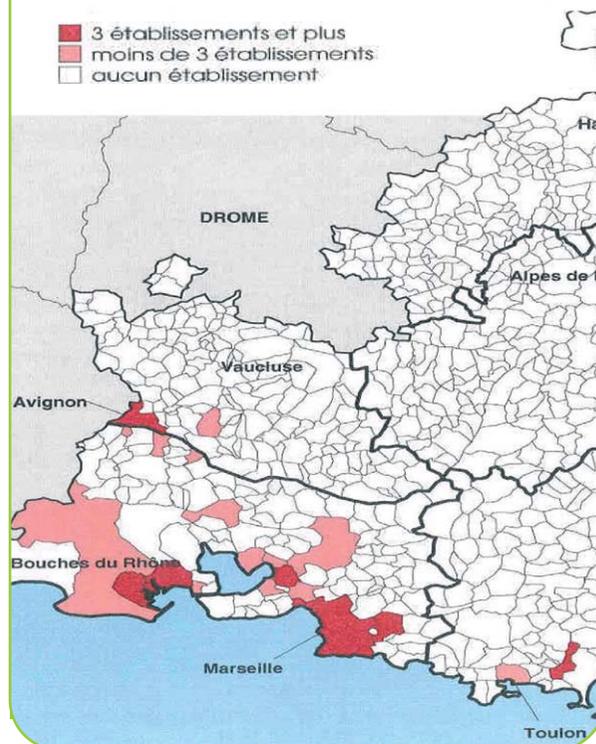
Les emplois indirects du transport liés à la présence des ports de la région (Nice, Toulon, Marseille-Fos) sont estimés à 4 700 emplois, soit 6,7 % des emplois de PACA. L'ensemble des communes concernées par un impact indirect sur les transports forme une zone de 45 communes autour de l'étang de Berre dans un

triangle de 70 km de côté allant de Marseille et même Aubagne et Gémenos à l'Est, jusqu'à Port-St-Louis-du-Rhône à l'Ouest et Cavaillon au Nord.

Ce périmètre d'impact concentre 87 % des emplois liés aux ports, alors qu'il totalise 48 % des actifs du transport routier et de la logistique résidant dans la région PACA. 18 communes de la région comptent quatre actifs ou plus occupant un emploi lié aux ports. Toute proportion gardée, cette densité est élevée puisqu'elle est dix fois plus importante que celle que l'on observe en moyenne sur le territoire régional. Les emplois liés situés à Fos et à Port-Saint-Louis sont entièrement liés à l'activité du PAM.

Etablissements à dominante logistique liés aux ports par commune

- 3 établissements et plus
- moins de 3 établissements
- aucun établissement

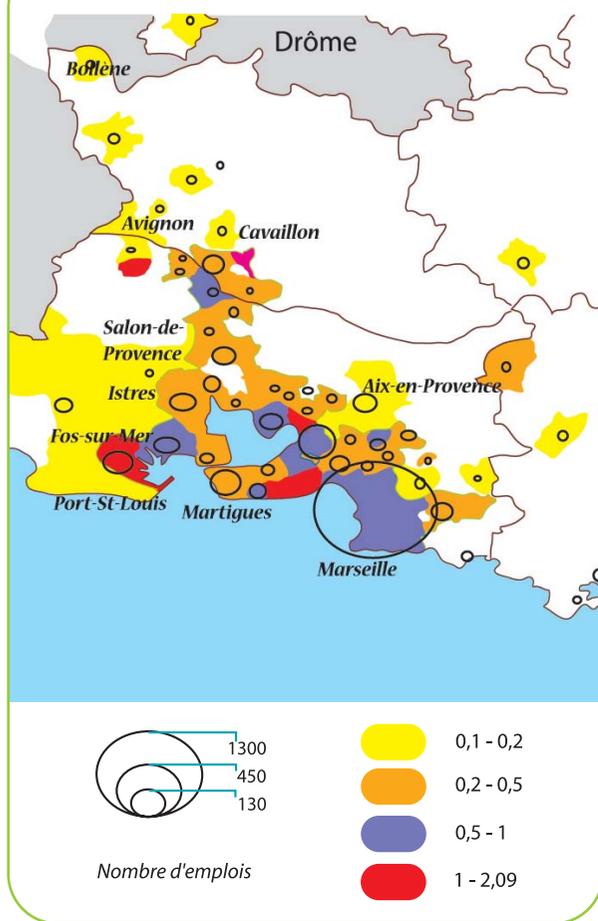


La logistique

La proximité d'un port est la principale raison de localisation des établissements à dominante logistique liés aux ports (67,2 % d'entre eux), la logistique se développant mieux autour des grandes villes. Tous les établissements de ce secteur implantés à Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Avignon, la majorité de ceux implantés à Nice et Marseille, travaillent avec un ou des ports de la région.



Emplois dans les transports au lieu de résidence



Ce sont les marchandises diverses *conteneurisées* qui génèrent le plus d'activité logistique dans la région : 87,5% des établissements à dominante logistique déclarent traiter des marchandises diverses.

Les emplois induits

Les emplois induits par la consommation des activités directes et indirectes et celle de leur famille sont estimés à 7 500, soit la moitié de l'impact.

L'impact sur l'emploi du trafic conteneurs

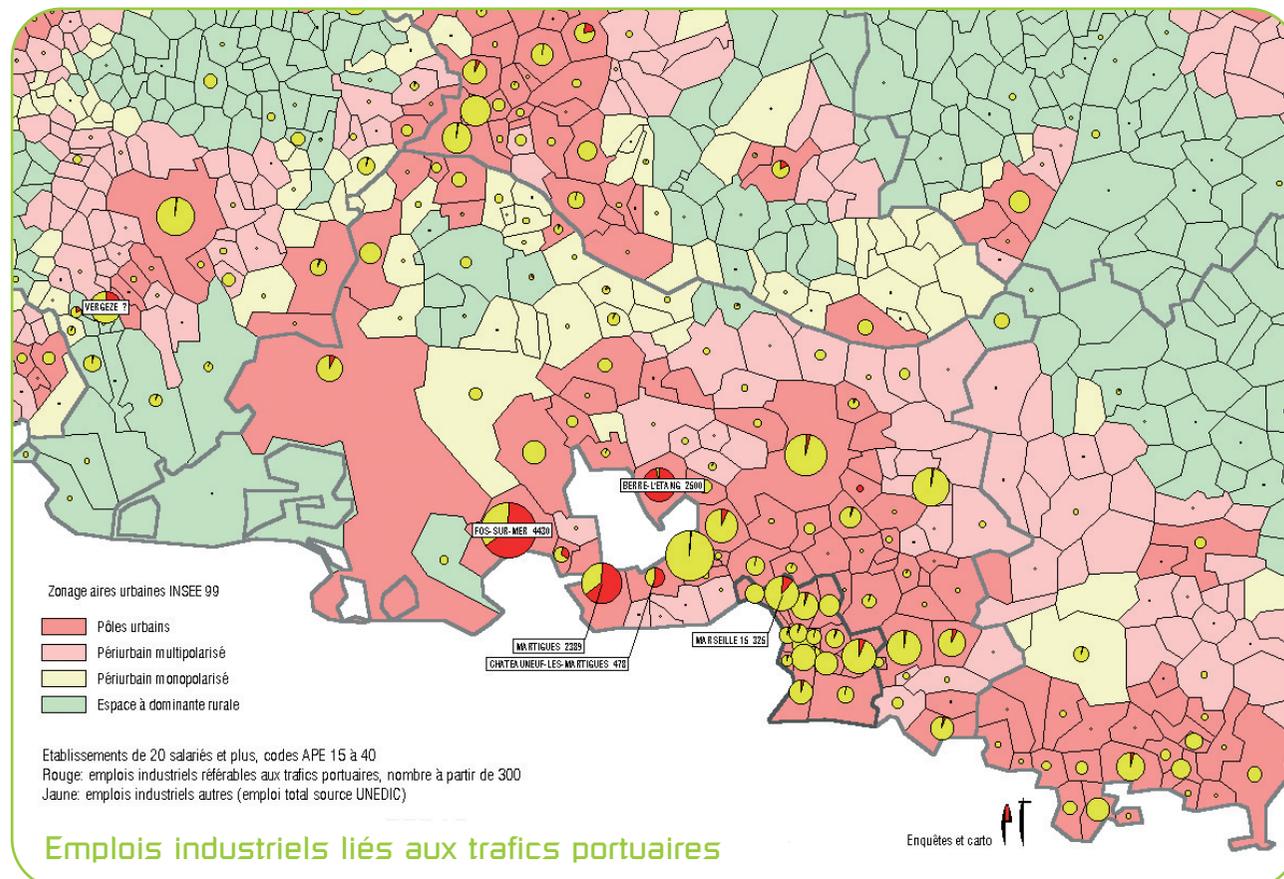
Les emplois directement liés au trafic des conteneurs doivent être distingués de l'important trafic dans le domaine des hydrocarbures. Ce trafic conteneurs est particulièrement important dans deux secteurs, le secteur des transports et de la logistique et le secteur industriel.

Dans le secteur transports et logistique

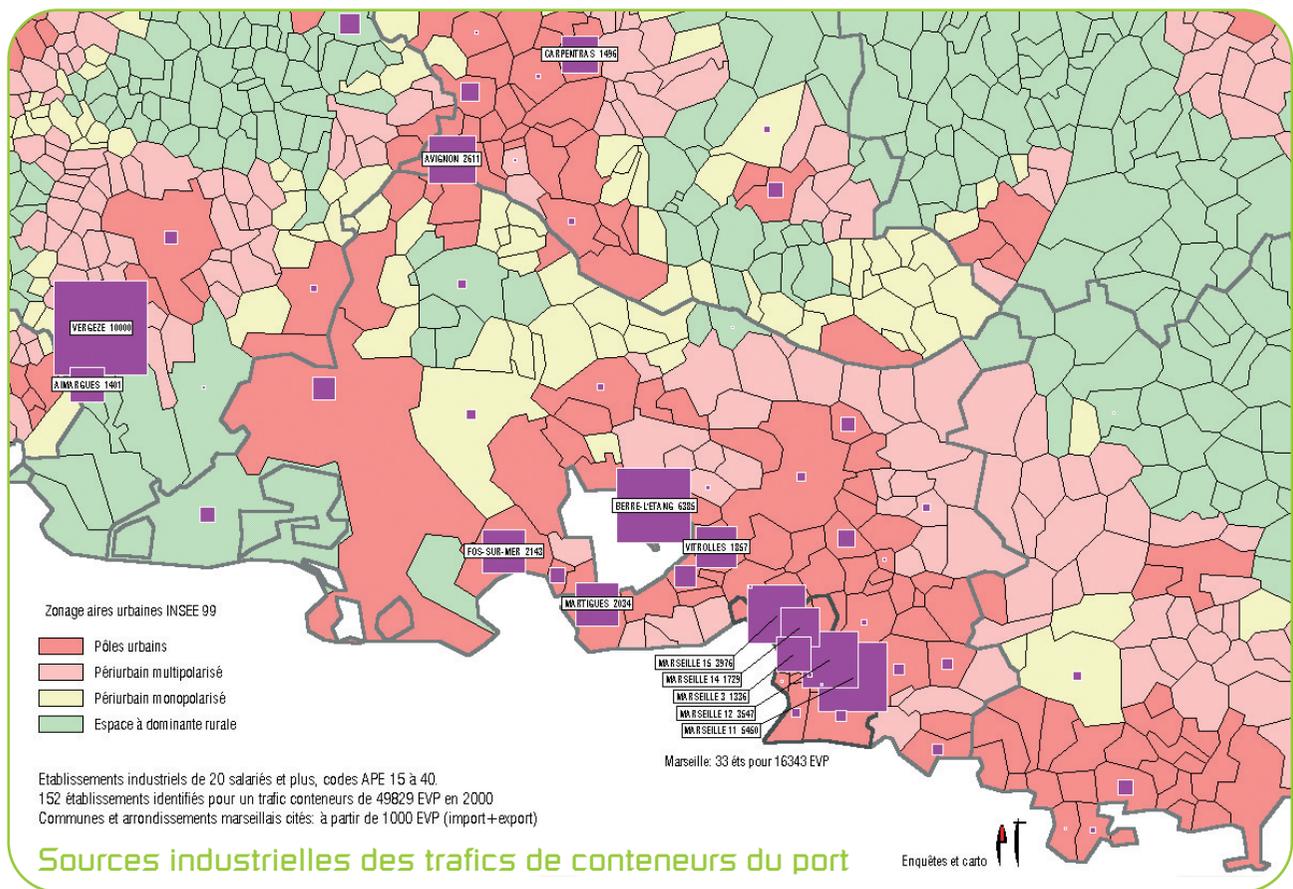
Ce sont les marchandises diverses qui constituent la majeure partie de l'activité conteneurs de ce secteur. Les chargeurs et la grande distribution ont en effet de plus

en plus recours aux services des professionnels du transport et de la logistique pour assurer, à leur place, des tâches telles que le stockage, le conditionnement des produits, la gestion des stocks et des commandes. Cette logistique liée au transport est ainsi de plus en plus intégrée dans les établissements qui, autrefois, n'assuraient que le transport lui-même.

En matière d'emplois, on peut dire d'une manière générale que les opérations liées au stockage et à la manutention demandent plus de personnel par tonne traitée que le transport pur ou l'organisation de ce dernier. Ainsi, en 1999, on estimait qu'en région PACA, un emploi en transport logistique traitait environ 3 300 tonnes de



Emplois industriels liés aux trafics portuaires



Sources industrielles des trafics de conteneurs du port

marchandises, mais seulement 1 200 tonnes dans les établissements de messagerie ou fret express, évidemment plus utilisateurs de main d'œuvre.

Si l'utilisation de conteneurs limite le personnel nécessaire aux opérations de *transbordement* des marchandises dans les établissements qui en assurent ensuite le transport, elle requiert, en revanche, plus de main d'œuvre pour certains services de stockage et de logistique (*empotage, dépotage*, reconditionnement des produits,...).

Globalement, on estime que l'activité conteneurs crée un emploi pour 2 200 tonnes dans les établissements de transport et de logistique. Compte tenu du tonnage conteneurs réalisé par le Port de Marseille-Fos on peut estimer que cette activité a généré en 2002 environ 3 519 emplois indirects dans les transports et la logistique, soit environ 8.8 % des emplois créés par l'activité portuaire dans ce secteur (3 257 en 2000, 3 671 en 2003).

L'impact sur l'emploi du projet Fos 2XL



Il ne peut qu'être estimé aujourd'hui et dépendra bien évidemment de la réussite du projet et de l'atteinte de ses objectifs :

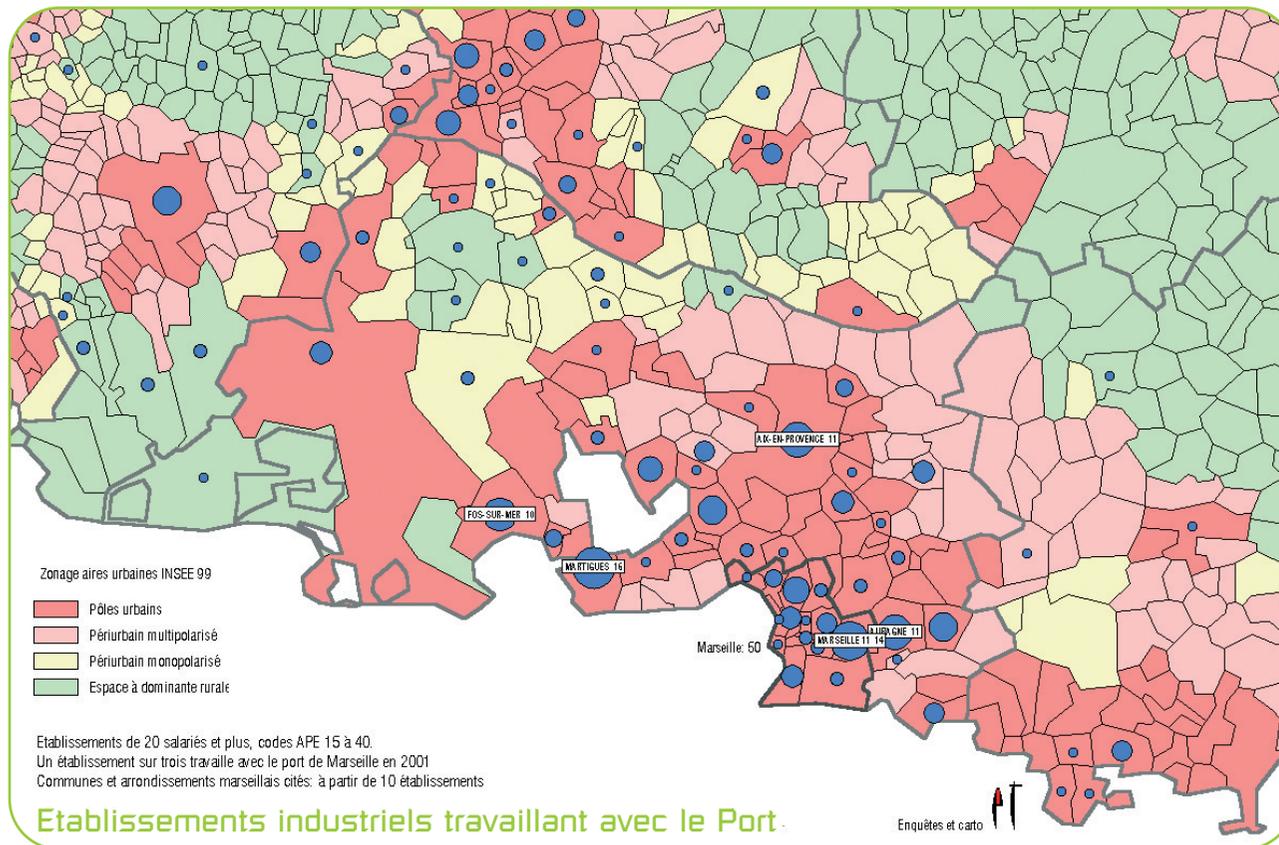
- hypothèse haute, moyenne ou basse de l'augmentation du trafic,
- limite de saturation des installations existantes (organisation du travail et gains potentiels) : le scénario de référence,
- activités développées sur le terminal Fos 2XL et en relation avec lui : implantation et développement d'activités logistiques par exemple,
- économies d'échelle liées à toute augmentation du volume d'activité.

L'entrée en exploitation de Fos 2XL nécessitera pour permettre l'exploitation simultanée de plusieurs terminaux de faire appel à du personnel nouveau. En hypothèse haute, l'impact sur l'emploi indirect dans les transports et la logistique peut être estimé à 1 emploi pour 2 220 tonnes après de 2007, s'ajoutant aux emplois directs et aux emplois industriels susceptibles d'être créés.

Il faut également rappeler qu'avant l'entrée en exploitation du nouveau terminal, un certain nombre d'emplois seront générés dans le secteur de la construction. On estime qu'environ 400 emplois pourraient ainsi être créés en cumulé sur toute la période du chantier.

Plus précisément, trois années de chantier entraîneront la création de :

- 30 emplois pour les opérations de dragage,
- 60 pour la construction des quais,
- 20 pour les terrassements,
- 20 pour la livraison des matériaux,
- 10 dans les bureaux d'études chargés des opérations de contrôle,
- 20 pour les infrastructures ferroviaires,



Etablissements industriels travaillant avec le Port

Dans le secteur industriel

En 2001 ont été identifiés 935 établissements industriels travaillant avec le Port dans un périmètre couvrant les Bouches du Rhône et les grandes aires urbaines voisines. 17 630 de leurs emplois étaient liés à l'activité portuaire, pour un trafic de 59 millions de tonnes. L'emploi industriel généré par le trafic conteneurs du PAM a pu alors être estimé à 3 060 emplois.

Quant aux sources industrielles locales du trafic de conteneurs du PAM, il a été identifié environ 50 000 *EVP* attribuables à l'industrie dans l'aire d'étude, soit 9 % du trafic conteneurs du PAM en 2000. La destination des deux tiers des conteneurs est l'exportation,

l'industrie alimentaire représentant la moitié des tonnages et l'industrie chimique un bon tiers. Le Maghreb, la Corse et l'Egypte occupent une place importante dans ces échanges liés à l'industrie de l'*hinterland* proche.

Dans la région, Marseille tient une grande place dans ce mode de conditionnement, avec 16 343 *EVP*, soit le tiers des conteneurs identifiés. Les principaux acteurs appartiennent à l'industrie alimentaire, puis à l'industrie chimique plus loin derrière. Le second pôle régional d'expédition se trouve à Vergèze et à Aimargues dans le Gard, le pôle de Berre, où le styrène exporté est conteneurisé, se situant en troisième position, devant Avignon, Fos et Carpentras.

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.

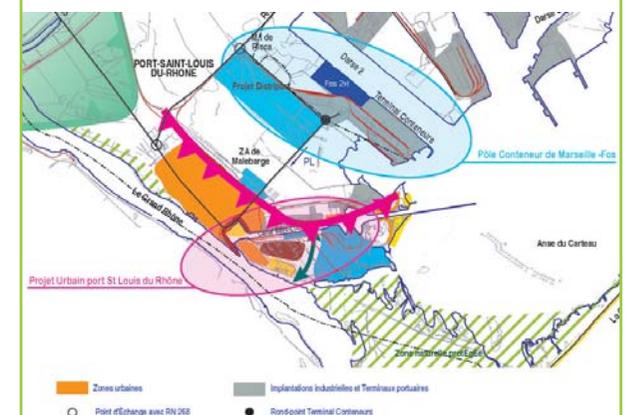
En dehors des activités industrielles bordant la darse 2, la ZAC de Malebarge à Port Saint Louis est la zone d'activités la plus proche de Distriport et de Fos 2XL. Ses activités diverses, artisanat, commerce et transport, en font une zone communale économique et dynamique, présentant la capacité d'accueillir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

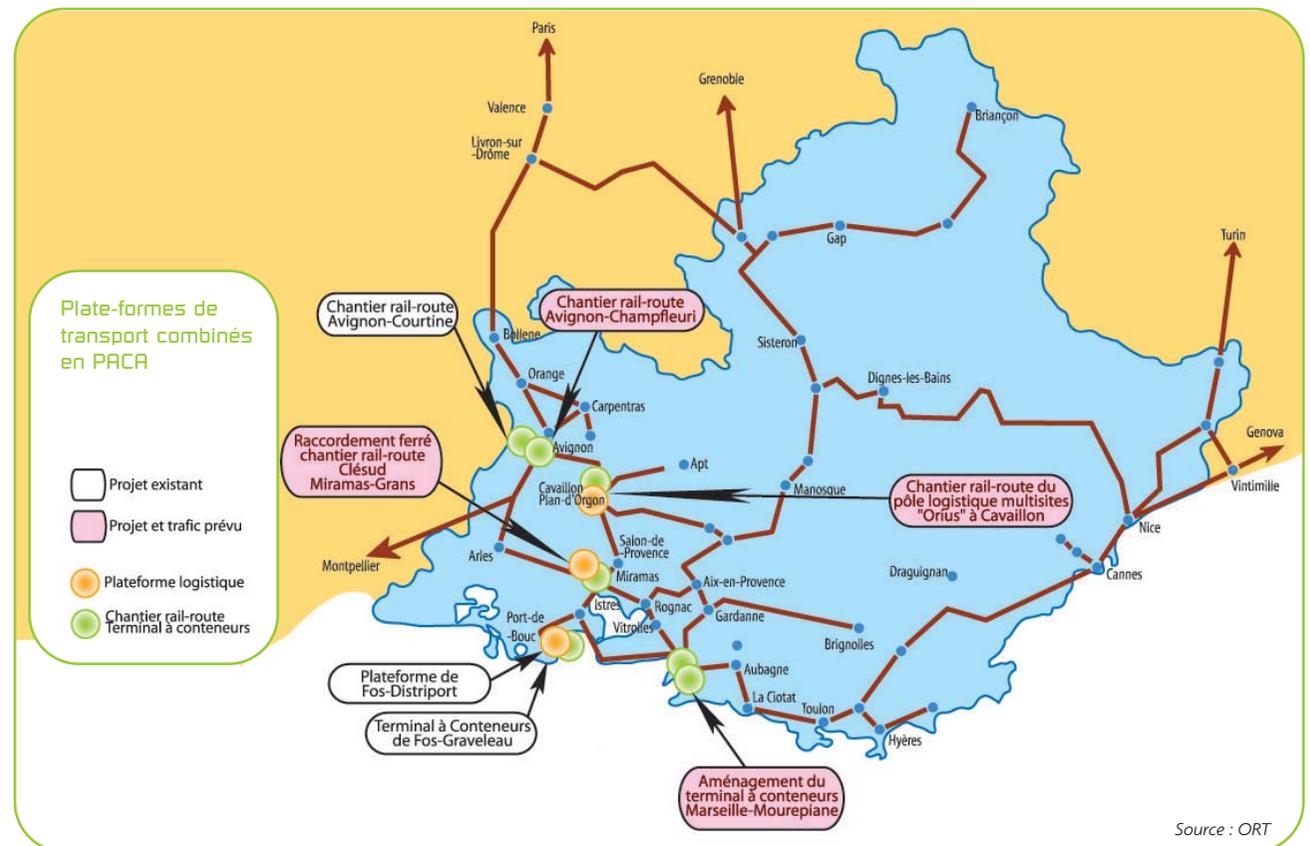
Chiffres clés Distriport :



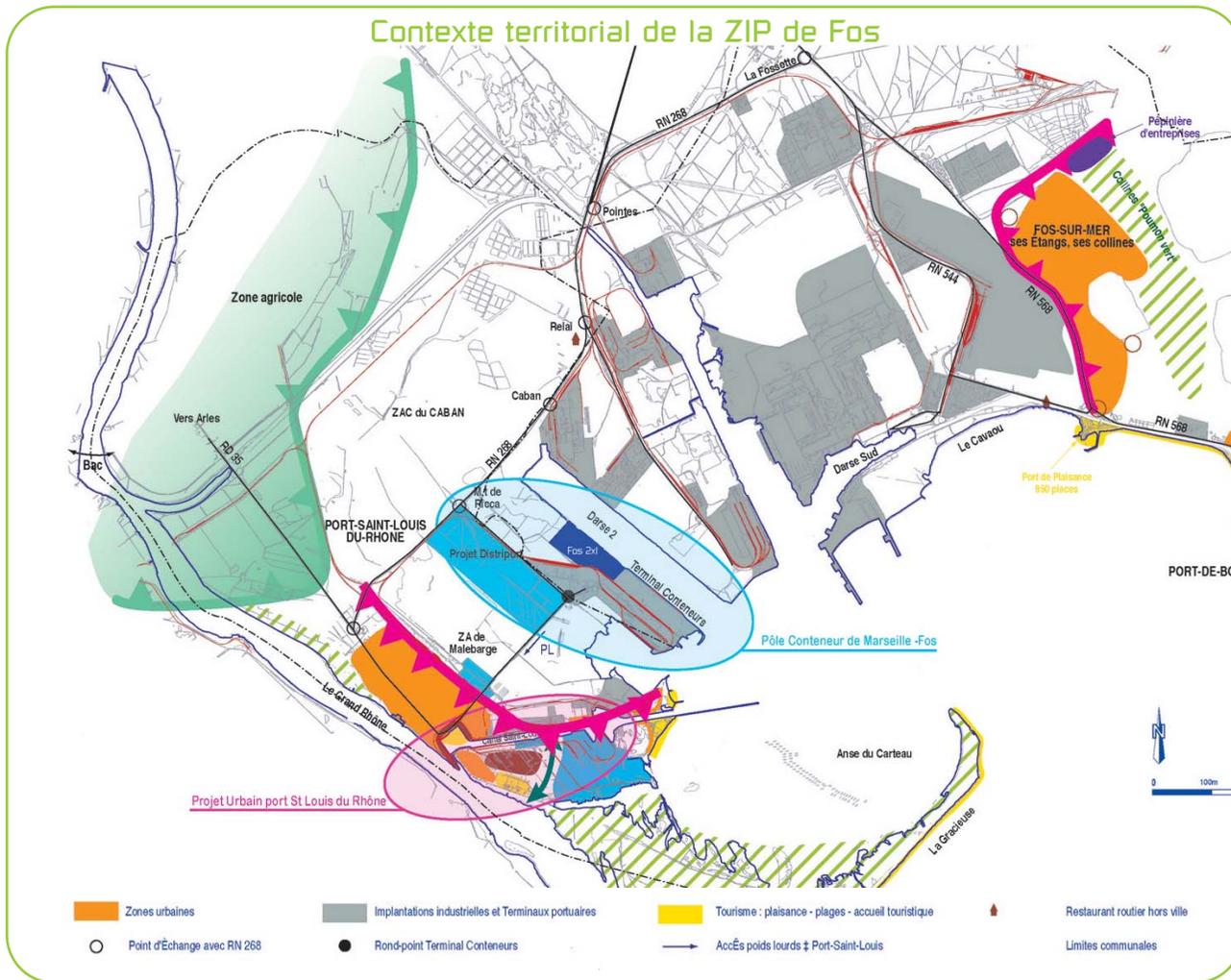
- 160 ha–35 ha déjà viabilisés par le PAM
- 14 ha commercialisés à l'heure actuelle le reste faisant l'objet de réservations immobilière ou d'études de faisabilité (aboutissement fin 2004)
- Surface d'immobilier logistique : 500 000 m² d'ici 2010
- Emplois cumulés par chantier : 100 (hypothèse : entrepôt 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 :

- s 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.
- s 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

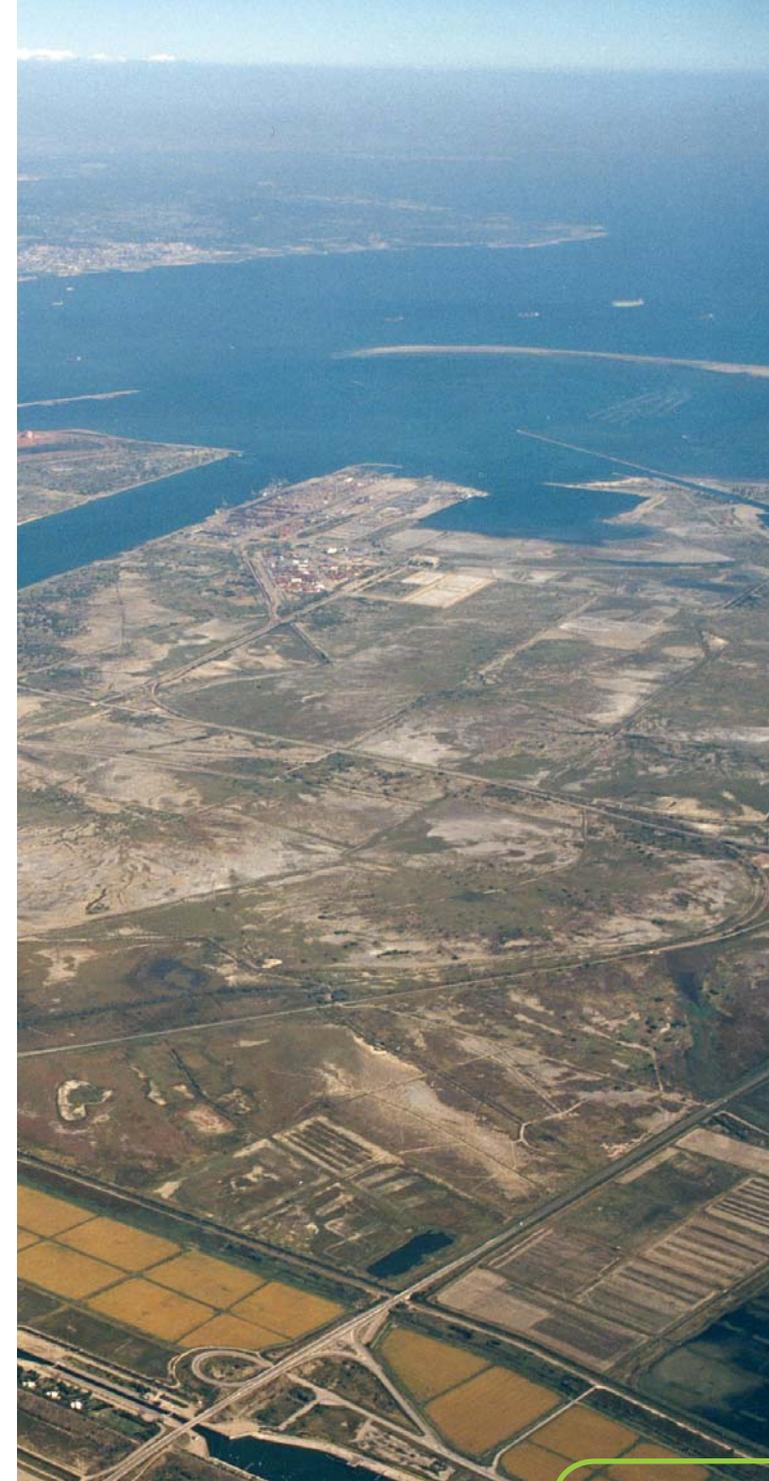
Port Saint Louis, commune géographiquement la plus proche du site du Pôle Conteneur Distriport-2XL du PAM, mène une vaste concertation au sein de sa population sur un nouveau Projet de Ville et mise sur le développement de la commune en synergie avec le Port Autonome de Marseille et les projets de la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

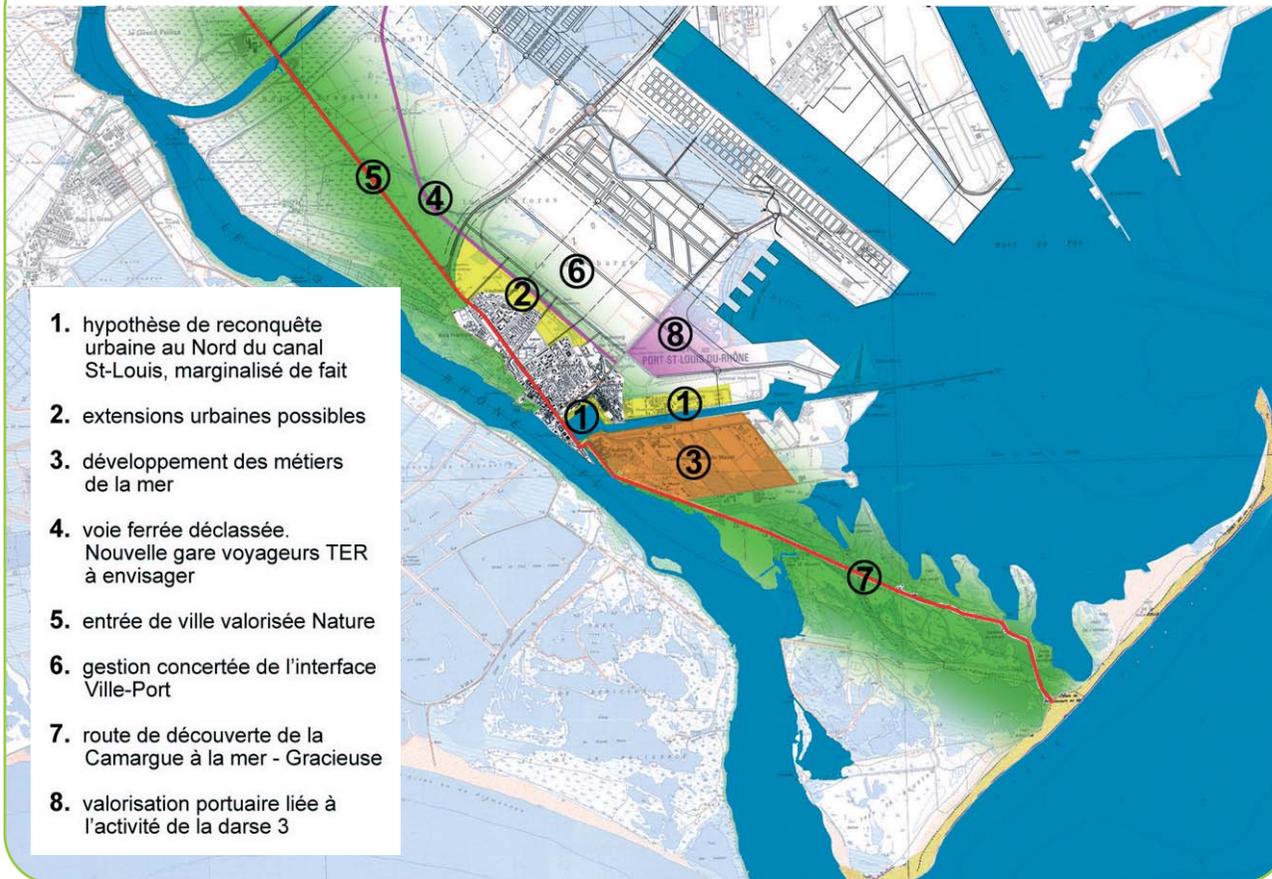
Un projet de Convention avec le PAM vise à renforcer leur coopération afin d'améliorer l'attractivité des activités liées au Port en accompagnant le développement urbain induit sur le territoire de la Commune, en particulier pour les activités liées à la plate-forme logistique Distriport. En accord avec 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