

2.2. le développement économique

- au-delà d'une logique de produit, une logique de territoire
- un rôle logistique de grande capacité connecté à la darse 2
- un rôle industriel générateur de nouveaux trafics maritimes et qui maîtrise ses risques et ses rejets
- un rôle Est qui consolide l'industrie lourde existante et qui s'ouvre à la diversification

[ORIENTATIONS ECONOMIQUES DU SCHEMA D'AMENAGEMENT FOS 2020]

SYNTHESE DES PERSPECTIVES DE COMMERCIALISATION ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

L'idée maîtresse est de rechercher la diversité par rapport à la spécialisation de l'industrie lourde (cette très ancienne spécialisation crée une rigidité du développement par son hyper-cohérence).

Pour combattre cet obstacle de l'image forte de l'industrie lourde, il faut imaginer des secteurs « à visage humain », pour les différentes orientations retenues, avec des aménagements qui cassent l'immensité et rassurent les candidats à l'implantation.

Les vocations qui nous paraissent les plus porteuses d'avenir :

- **la logistique et les activités associées :**

Il faut réfléchir au développement de Distriport sur le long terme, aux emprises nécessaires (profondeur) et à l'organisation.

Il faut prévoir et organiser le développement du trafic des conteneurs. Les activités logistiques sont de plus en plus regroupées avec des activités de montage, de préparation plus riches en emplois (mais la proximité de la main d'œuvre est un critère important). Il faut intégrer les possibilités du trafic pluvial et de la voie ferrée au trafic maritime.

- **les unités de taille moyenne (2, 5, 10 ha) mais générant des trafics lourds :**

Par exemple, le papier-carton, le verre, l'aluminium, la plasturgie, le bois, la transformation des matériaux (ciment et granulats, fer à béton).

La Chimie fine continue à se développer, surtout en petites unités, et ces petites unités cherchent des conditions d'installation qui facilitent la démarche : c'est-à-dire une plate-forme disposant d'un maximum d'utilités et d'une assistance, type Shell Développement ou la Sobegi à Lacq. Est-il possible de prévoir une telle plate-forme sur le site de Fos avec l'aide d'un des grands chimistes installés ?

- **les industries à risques :**

La ZIF possède, pour l'accueil de ces activités, des atouts pratiquement sans concurrence. Mais il faudra s'assurer de l'adhésion des populations et des élus. Il faut y inclure les stockages de matières dangereuses qui méritent peut-être un site spécialisé : les traitements et revalorisation des déchets, la fabrication de vapeur et d'électricité en font partie.

- **les activités de service, la maintenance sont de plus en plus nécessaires à proximité des grandes usines et a fortiori des plus petites :**

Il faut leur garder un site d'accueil à leur taille.

Enfin, il faut garder un grand lot (500 à 1 000 ha) pour une éventuelle usine d'automobiles, mais pour un avenir lointain.

Le schéma directeur ne pourra pas se limiter à l'élaboration d'un plan-masse adapté aux seuls critères d'implantation spatiale des activités définies plus haut. L'attractivité de la ZIF dépend en outre de facteurs :

Co-maîtrisés par le PAM, les collectivités territoriales et l'Etat : ratio aides financières / prix des terrains et fiscalité ; image et notoriété de la ZIF ; immobilier locatif dans une certaine mesure ; renforcement des dessertes logistiques et déplacements des hinterlands ;

De la responsabilité d'autres acteurs : ressources humaines (formation initiale et continue au sein du bassin d'emploi) ; habitat et cadre de vie au sein du bassin de vie ; animation du territoire, accueil des entreprises et de leur personnel par les milieux locaux ;

Pour l'ensemble de ces points, le PAM devra poursuivre, renforcer et parfois initier des partenariats avec tous les acteurs dont l'activité a un impact direct ou indirect, à court, moyen ou long terme sur l'attractivité de la ZIF.

La prise en compte des données et informations recueillies sur place au cours des visites de la ZIF, des entretiens avec les services du Port ainsi qu'avec des experts ou responsables extérieurs, la synthèse des échanges effectués lors des réunions tant au siège du PAM qu'au sein de l'équipe de maîtrise d'œuvre, nous ont permis de communiquer, chemin faisant, divers éléments de diagnostic et de proposition d'orientation de programme pour le schéma FOS 2020.

Ces éléments ont été récapitulés d'une part sous forme de fiches d'entretiens avec les interlocuteurs évoqués, d'autre part de notes synthétiques exposant les problématiques de développement de la ZIF, les diagnostics que nous en faisons et la proposition de positionnement stratégique qui nous semblait devoir en découler.

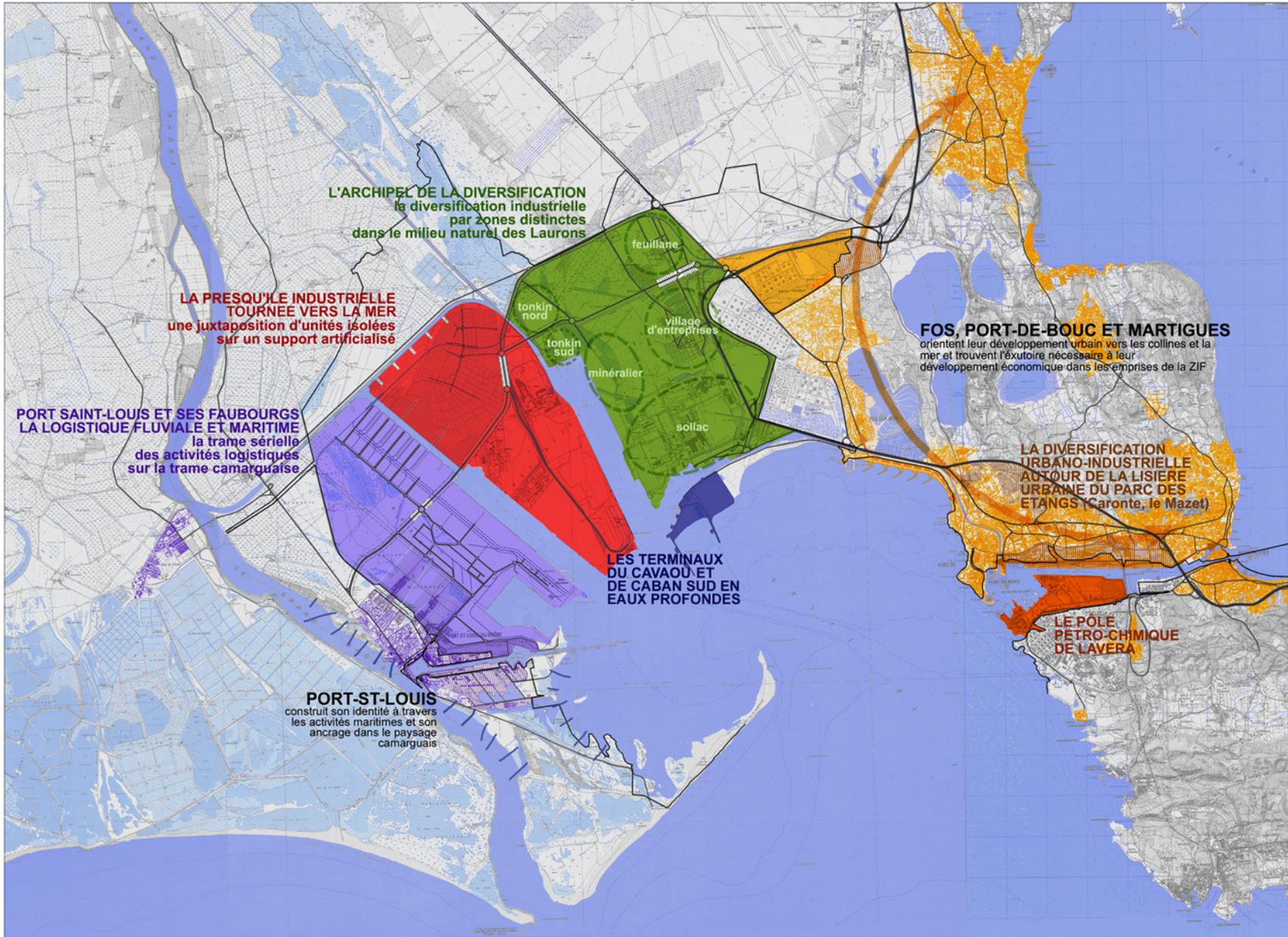
L'ensemble de ces points peut être résumé ainsi :

[implantations : par-delà la logique de produit]

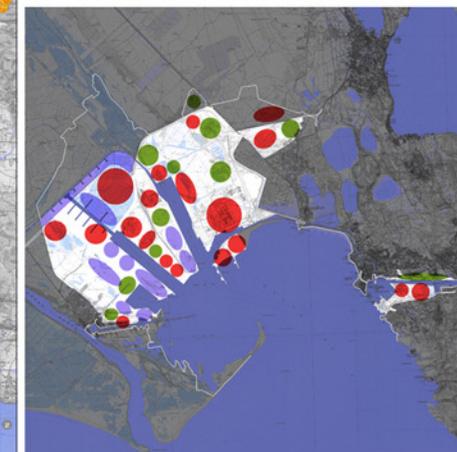
Actuellement, le choix des implantations répond entièrement à une logique de produit qui conduit à l'éparpillement des activités et au mitage de la ZIF.

Nous proposons d'associer à cette logique de produit une logique de territoire et de regrouper les activités par môles thématiques : môle logistique, môle industriel, môle diversification.

Ce principe de macro-zonage permet d'assurer la cohérence territoriale de la ZIF tout en laissant une souplesse dans le choix des sites.

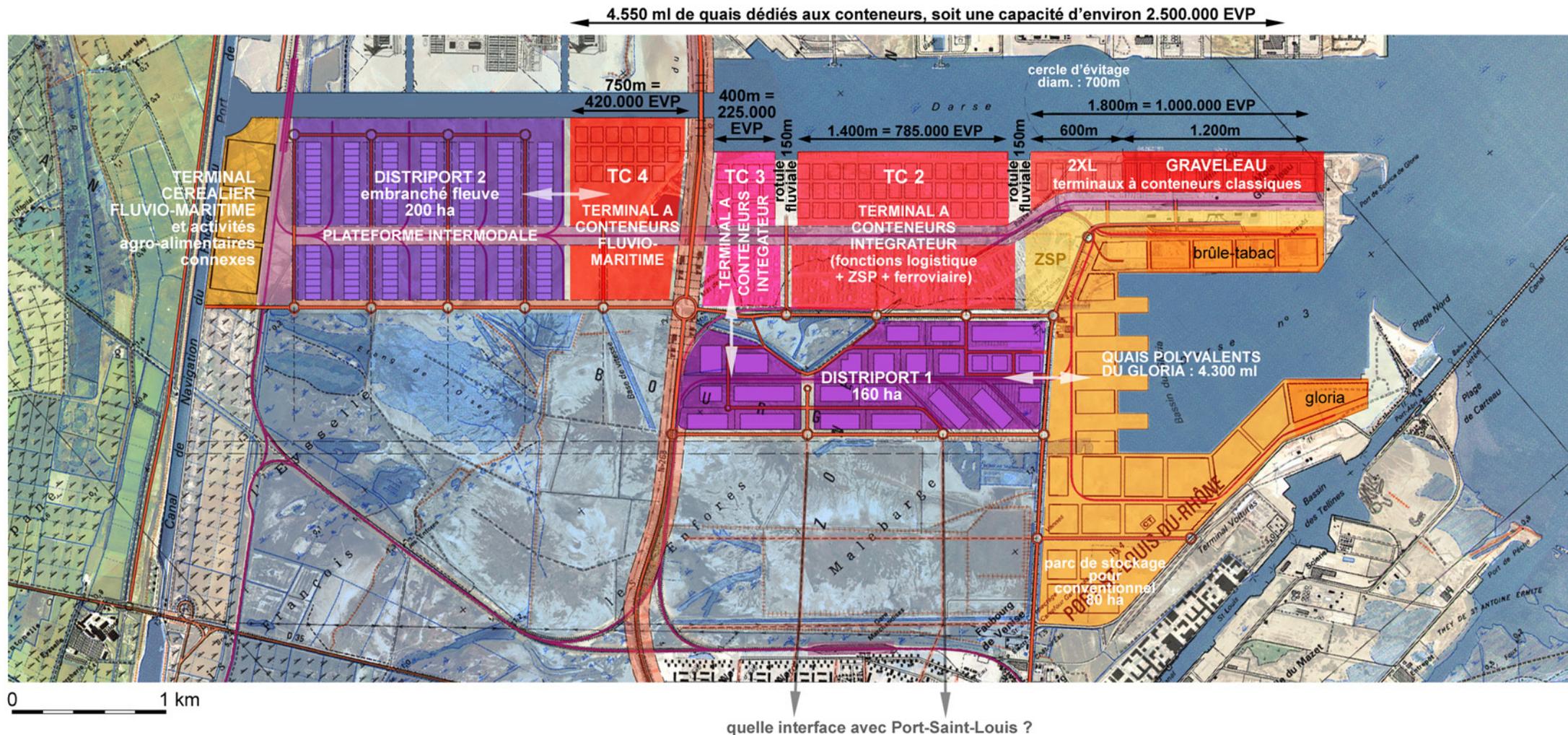


LE DEVELOPPEMENT TENDANCIEL :
une logique de produits qui conduit à un éclatement fonctionnel



[un môle logistique de grande capacité connecté sur la darse 2]

Les scénarios les plus optimistes prévoient un trafic logistique de 2.400.000 EVP à l'horizon 2020. Une comparaison avec les ports du Nord nous montre l'ambition d'une telle projection. Une simulation spatiale de ce scénario nous conduit à douter de l'opportunité du creusement de la darse 3, les gabarits logistiques étant incompatibles avec la proximité de Port Saint Louis. D'autre part, l'aménagement complet de la darse 2 permet largement de répondre aux prévisions 2020 sans hypothéquer l'avenir. Dans le cadre du Projet global Fos 2020, nous proposons d'écarter l'hypothèse d'une pénétration de la darse 3 au profit d'un développement logistique concentré autour de la darse 2.

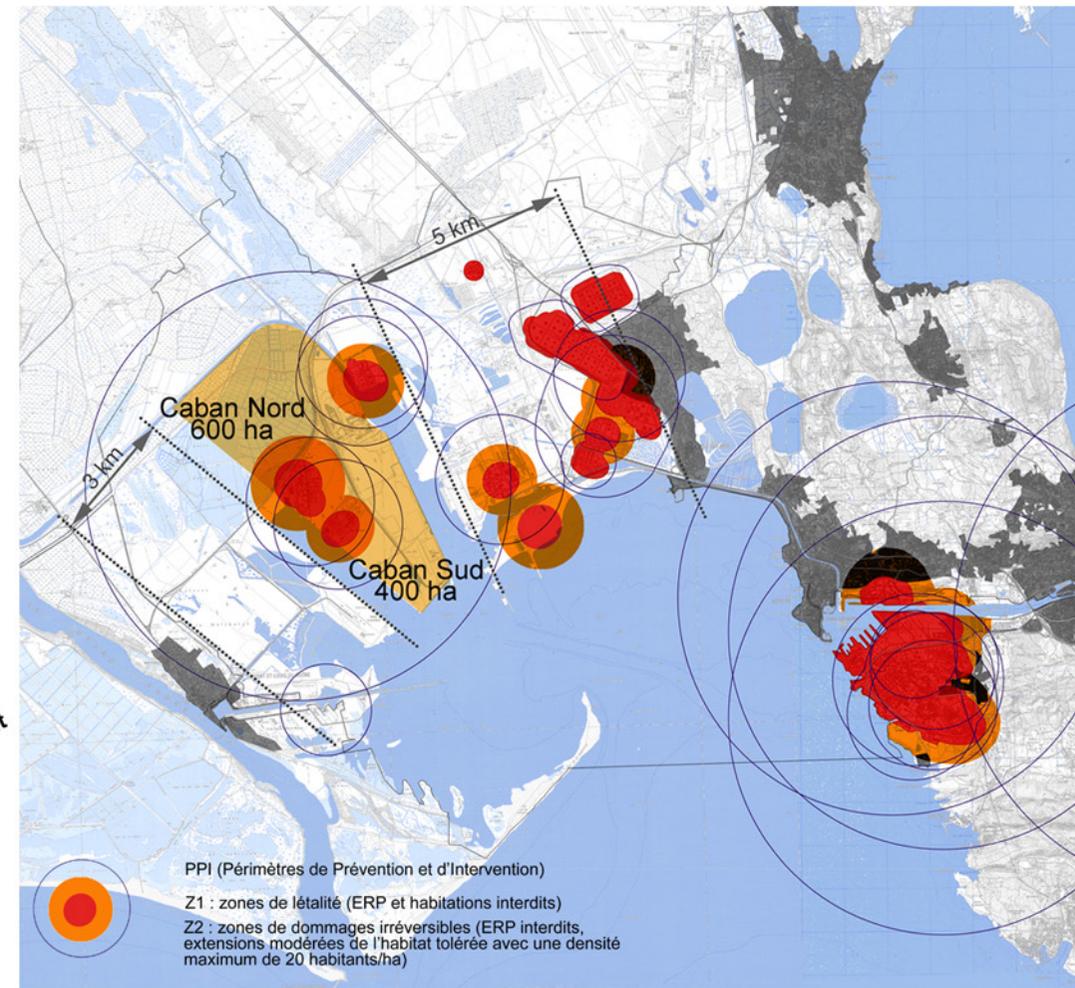


[un môle industriel tourné vers la mer, générateur de nouveaux trafics maritimes, qui maîtrise ses risques et ses rejets]

Le môle central permet d'accueillir des projets de développement industriel (Caban Sud 400 ha, Caban Nord 600 ha) : environ 10 à 15 sites industriels significatifs sans impact sur les développements urbains, contrairement aux situations existantes à améliorer.



0 2.5 km



[le môle Est : un archipel industriel pour une mixité d'activités]

FEUILLANE ET TONKIN S'OUVRENT A LA DIVERSIFICATION

Afin de trouver de nouveaux relais de croissance, la ZIF doit s'ouvrir à une diversification vers les industries légères ou le tertiaire industriel faisant appel à une logique interactive qui s'appuie sur les ressources de la ZIF et les services / produits des unités existantes. Le schéma directeur intègre ce souci de diversification en prévoyant 265 ha de parcs industriels à la Feuillane et au Tonkin. Ces zones individualisées, immergées dans les boisements de la coustière de Crau, sont directement branchées sur la nouvelle entrée du port et la future autoroute Salon-Fos.



CAVAOU ET AUDIENCE VALORISENT LES ESPACES INDUSTRIALO-PORTUAIRES EXISTANTS

en consolidant autour de l'espace portuaire en eaux profondes, à l'entrée du Port, les activités existantes liées aux grands vracs (pétrole, charbon, fer, bauxite, gaz naturel)