

# Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 22



JUIN 2006

PORT AUTONOME DE MARSEILLE

## Assurer l'avenir de notre territoire

Le port de Marseille, 1<sup>er</sup> port de France, 4<sup>ème</sup> port d'Europe est situé au débouché de la vallée du Rhône sur la mer Méditerranée.

Si la région PACA est en relation avec les régions voisines, elle est surtout, grâce au port de Marseille, un point d'échange avec la Méditerranée, espace majeur de connexions nord-sud et est-ouest et relié au monde par Gibraltar et Suez.

L'aménagement du territoire

régional ne peut donc se concevoir qu'en prenant en compte cette situation particulière.

**N**otre proposition s'appuie sur l'objectif stratégique visant au développement du rôle du port de Marseille comme porte principale d'entrée du sud de l'Europe pour les échanges internationaux avec les grandes puissances économiques émergentes d'Extrême-Orient.

En 2005, les ports de marché méditerranéens ont traité plus de 8 millions de conteneurs. Avec un taux de croissance de ce marché de l'ordre de 7% par an (hypothèse minimale), ce sont 30 millions de conteneurs qui seront traités en 2025 dans ces ports. Pour le port de Marseille, qui devrait connaître un taux annuel moyen plus élevé du fait du rattrapage permis par le lancement de Fos 2XL (puis la mise en service des terminaux suivants Fos 3XL et 4XL), ce sont 5 millions de conteneurs qui sont en jeu dans 20 ans.



PORT AUTONOME  
DE MARSEILLE

### CONTACT

Guy JANIN

23, place de la Joliette

BP 81965

13226 MARSEILLE Cedex 02

Tél. : (33) 4 91 39 40 00

Fax : (33) 4 91 39 57 00

pam@marseille-port.fr

<http://www.marseille-port.fr/>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**

Commission particulière

du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



Car ces trafics passeront en Méditerranée quoi qu'il arrive et ce volume est sans doute sous-évalué par le report de trafic qui pourrait l'accroître du fait de la congestion des ports du nord de l'Europe.

Or, 1 million de conteneurs aujourd'hui ce sont environ 3 000 emplois (logistique, manutention, transport) : l'enjeu c'est donc de se donner les moyens de fixer dans cette région d'ici 20 ans 12 000 emplois supplémentaires.

L'autre secteur fondamental du port de Marseille-Fos, l'énergie, a contribué à lui

donner le rang de 3<sup>ème</sup> port pétrolier mondial. Dans le contexte récent de stagnation des trafics pétroliers et de risque sur les capacités de raffinage européen, le PAM avait inscrit dans son Plan d'entreprise la recherche d'une diminution de la dépendance au pétrole. Ainsi, une diversification dans les énergies nouvelles (cycle combiné au gaz, éolien, photovoltaïque, hydrogène) en complément des énergies existantes (pétrole, charbon) a été favorisée.

La ZIP de Fos est aujourd'hui importatrice d'électricité pour ses usines (800 MW

installés) et il devient possible de rendre la ZIP de Fos autonome puis exportatrice d'électricité à horizon 2015 avec l'implantation des cycles combinés au gaz : implanter à Fos, 2000 MW de production par des cycles combinés au gaz, c'est fixer 1,5 millions de tonnes de trafic de GNL sur Fos.

Le développement de ce secteur s'appuie sur les atouts du port en matière de connexion terrestre avec les réseaux de distribution de gazoducs et oléoducs en Europe.

Cette connexion est aussi un enjeu fondamental pour les marchandises.

# L'importance des dessertes terrestres pour le port de Marseille-Fos

Dans un contexte de dépréciation globale et durable sur les dernières décennies des taux de fret maritimes, les pré et post acheminements terrestres deviennent un facteur de différenciation qu'un port maritime se doit de

développer. Les coûts, et plus particulièrement ceux de l'acheminement terrestre, pèsent de plus en plus dans la décision d'un armateur ou d'un chargeur sur le choix du port maritime d'escale et/ou de transit des marchandises.

Cette prééminence de la problématique terrestre dans le transport de marchandises à l'international offre au port de Marseille une opportunité de tirer parti de sa situation privilégiée.

## PERCEPTION DU FONCTIONNEMENT ACTUEL ET FUTUR DU SYSTÈME DE TRANSPORT DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Le PAM développe les conditions pour que les flux de marchandises transitent au maximum par des modes de transport alternatifs à la route (fer et fleuve). Cette volonté se traduit soit par la mise à disposition d'infrastructures, soit par des incitations tarifaires ou réglementaires, qui améliorent le traitement du fluvial et du ferroviaire. Ces différents efforts ont par exemple largement contribué au succès du transport fluvial ces 4 dernières années.

### > Situation actuelle et quelques infrastructures "optimisantes" de la massification des flux

La situation actuelle au regard des temps de parcours des marchandises pré et post-acheminées au port de Marseille-Fos apparaît relativement fluide. Mais avec les projections

de trafic, notamment en conteneurs, des points de saturation apparaîtront très vite. La situation pourrait être optimisée relativement rapidement grâce à quelques infrastructures ferroviaires qui favoriseront la massification du transport. Les projets ferroviaires se situant plus particulièrement

sur des itinéraires desservant l'hinterland du Port sont du point de vue du PAM prioritaires. Ils seront les atouts principaux de la capacité d'absorption de la croissance du marché en conteneurs et seront la condition nécessaire de l'accueil des 5 millions de conteneurs attendus à l'horizon 2025.

# L'ÉTAT ET LE SOUTIEN DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES RESPECTANT LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : FOS 2XL

Le Port Autonome de Marseille intègre dans tous ses grands projets la notion de développement durable.

L'augmentation croissante des échanges et notamment ceux avec l'Asie (Chine et Inde) entraîne une augmentation massive du trafic de conteneurs sur le site de Marseille-Fos. À cet effet, le PAM a lancé le projet Fos 2XL.

## > Fos 2XL et le développement économique

Le projet Fos 2XL consiste en la création de deux terminaux à conteneurs gérés par des opérateurs privés. Fos 2XL représente 1 100 mètres linéaires de quai supplémentaires, 90 hectares de surface, un tirant d'eau admissible de 14,5 m qui pourra être porté à 16 m à l'horizon 2012. L'entrée en exploitation est prévue en 2009 pour les deux terminaux. Avec une capacité de traitement minimale de 800 000 EVP supplémentaires par an, le projet Fos 2XL doit permettre au port autonome de Marseille de faire face à l'augmentation du trafic, qui verra la saturation du terminal existant à l'horizon

2007/2008, et de retrouver sa place prépondérante en Méditerranée pour les échanges conteneurisés. En effet, les armateurs se positionnent aujourd'hui sur les ports qu'ils estiment être les plus attractifs pour les années à venir, et la construction de ces deux terminaux dédiés fournira à Marseille des atouts de taille.

## > Fos 2XL et le développement social

Ce projet représente 210 M€ d'investissements publics en infrastructures et 250 M€ d'investissements privés en superstructures. Il devrait permettre de créer rapidement des emplois directs et indirects localisés dans la

région. En 2015, ce sont environ 4500 emplois qui auront été créés par ce projet.

## > Fos 2XL et l'environnement

L'acheminement terrestre de ces conteneurs supplémentaires se fera à 30% par le fer, à 10% par le fleuve et à 60% par la route. Ce rééquilibrage des tendances actuelles (5% pour le fleuve, 14% pour le fer, 81% pour la route) sera rendu possible par la massification du trafic induite par Fos 2XL et par les investissements du PAM sur les installations terminales (fer + fleuve). Il présente un enjeu essentiel en termes de gestion des infrastructures de transport et de préservation de l'environnement.

## ACCEPTATION DES MESURES PROPOSÉES PAR L'ÉTAT

### > 1<sup>re</sup> famille de mesures : la régulation de l'existant

Deux types de mesures sont principalement soutenues par le PAM : la gestion/exploitation des infrastructures fluviales et des infrastructures ferroviaires.

### > 2<sup>ème</sup> famille de mesures : le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Dans le cadre du CPER, le PAM a sollicité le concours de l'État sur une infrastructure fluviale qui facilitera la massification des flux et donc le respect de l'environnement : la réalisation d'un canal de jonction entre les terminaux à conteneurs et le canal du Rhône à Fos. Cette liaison permettra un gain de temps de transit et de sécurité substantiels pour les barges qui se rendront sur les terminaux à conteneurs.

Cependant, la croissance très soutenue du

mode fluvial ne suffit pas à elle seule pour délester les axes routiers. Ainsi, dans le cadre du CPER, le PAM a sollicité le concours de l'État sur une infrastructure ferroviaire qui facilitera la massification des flux et donc le respect de l'environnement. En effet, la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos dispose d'une desserte ferroviaire de qualité, appuyée sur un réseau relativement dense, électrifié et dans un bon état d'entretien. Le réseau souffre toutefois d'une faiblesse structurelle, à laquelle il conviendra de remédier à l'échéance du contrat de projet : la grande boucle desservant le pôle conteneurs de Graveleau depuis la bifurcation de Viguerat, aujourd'hui en voie unique, approche de la limite de sa capacité, notamment avec la création de nouveaux terminaux portuaires, voire avec l'augmentation attendue du trafic ferroviaire à l'échéance de la pleine exploitation de Fos 2XL et des terminaux existants. Pour apporter une solution à ce

problème, le doublement de la voie sur l'ensemble de son linéaire (soit environ 12 kilomètres) est indispensable.

En complément des projets relevant de sa desserte directe, le Port Autonome de Marseille est favorable à tous les projets sur le réseau ferré national qui tendent à améliorer les infrastructures ferroviaires et à permettre un développement du fret par voie ferrée. Parmi ceux-là, les projets se situant plus particulièrement sur des itinéraires desservant l'hinterland du port sont du point de vue du PAM prioritaires, et notamment les projets suivants :

- Nœud de Miramas
- Mise au gabarit GB1 de Miramas –Marseille
- Contournement de Lyon
- Contournement de Nîmes et Montpellier
- Itinéraires dédiés Fret (projet New Opera de la commission Européenne par exemple)
- Tunnel ferroviaire du Montgenèvre

## Autoroutes ferroviaires

Le principe de l'autoroute ferroviaire est de permettre le chargement des remorques avec leur tracteur et leur chauffeur (ou non) sur un

train adapté afin d'offrir une prestation de transport accompagné (ou non) des remorques. Dans le cadre du projet de ligne

Bettembourg-Perpignan, le PAM participe aux études pour l'implantation d'un terminal dans la région de Marseille.



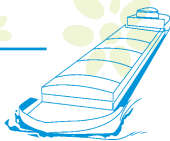
## Navettes fluviales conteneurs

Le succès de ce mode de transport est le fruit d'une politique volontariste engagée depuis quelques années par le PAM. La signature le 18/07/02 d'un "contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux" entre le

PAM, Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône, premier du genre en France affiche la détermination du Port Autonome de Marseille en faveur du développement de ses pré et post-acheminements

fluviaux, véritables catalyseurs pour attirer sur Fos de nouveaux trafics.

Le PAM favorise toutes les démarches visant à développer ou à consolider ce type de transport.



## Le développement des autoroutes de la mer

Les Pyrénées et les Alpes françaises constituent des barrières physiques qui canalisent à travers un nombre limité de passages les poids lourds assurant les échanges de la France avec ses voisins et ceux des pays dont le commerce transite par la France. En 2004, près de 9 millions de PL franchissaient ces massifs montagneux. Ce trafic a progressé globalement d'environ 20% depuis 1999 (+ 24% pour les flux de transit et + 12% pour les flux d'échange). Les autoroutes de la mer sont une solution peu coûteuse, tant en infrastructures portuaires que maritimes pour

soulager ces axes routiers. Par exemple, le coût d'un kilomètre d'autoroute est de 6 millions d'euros en plaine et de 30 millions d'euros en montagne, équivalant à l'acquisition d'un navire roulier récent et adapté.

La mise en place d'un tel projet nécessite la mise en commun de compétences, d'un savoir-faire et d'une volonté politique nationale et régionale. Le rapport de Richemont a proposé que l'État, dans l'intérêt général, soit l'autorité organisatrice en déterminant les lignes à développer et en créant des SEM qui seront les propriétaires

des navires rouliers mis en service. Dans ce schéma, l'État interviendrait pour éviter la fragilité (liée à la sous-capitalisation) de l'opérateur maritime. Ces SEM réuniraient, outre l'Etat et les collectivités locales, le port retenu, les transporteurs routiers, les logisticiens de transport, les entreprises de manutention, les sociétés d'autoroutes et l'opérateur privé qui exploitera la ligne.

Ce projet s'inscrit parfaitement dans la mesure concernant le développement des autoroutes de la mer que le CIADT de septembre 2004 a décidée.

## Étude sur le Canal Saône Moselle

Le PAM approuve toutes les tentatives visant à désenclaver le bassin Rhône-Saône en direction du Rhin et des canaux d'Europe du

Nord, que ce soit par la Moselle ou par le Doubs. Ce dernier projet a toutefois sa préférence puisqu'il assure un meilleur accès

à l'hinterland à fort potentiel économique que constitue l'Alsace, la Suisse et l'Allemagne du Sud.

### > 3<sup>ème</sup> famille de mesures : le développement des infrastructures routières

Le port de Marseille, bien que situé à proximité des principaux axes autoroutiers (A7 vers le nord, A75, A8 vers l'Italie, A9 vers l'Espagne, A61 vers l'Ouest de la France) est handicapé par l'insuffisance de desserte routière de ses bassins Ouest. Le trafic routier en provenance et à destination du port est contraint d'utiliser des axes inappropriés, de caractère urbain ou périurbain, aussi bien en direction du Nord et du couloir rhodanien que de l'Est et de la métropole marseillaise.

Quels que soient les objectifs de report modal, et bien que cet enjeu ne relève pas de

sa maîtrise d'ouvrage, le port autonome de Marseille estime indispensable qu'une desserte routière de qualité soit assurée en priorité vers le Nord, mais aussi vers l'Est. Il semble donc indispensable que soient prévues au titre du contrat de projet :

- La construction d'un barreau autoroutier Fos-Salon, pour assurer la connexion de la zone-industriale portuaire du golfe de Fos sur le réseau autoroutier ;
- La construction du contournement autoroutier de Port-de-Bouc, de manière à établir une continuité autoroutière entre Marseille et la zone de Fos.

### > 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> familles de mesures : progrès technologique soutenu, maîtrise de la mobilité routière, modifications des comportements

Ces familles de mesures sont toutes intéressantes voire indispensables pour assurer un développement pérenne du transport dans notre région.

Il apparaît notamment que le législateur a un rôle à jouer pour assurer le développement du report modal (législation et transport de marchandises dangereuses par fleuve, législation et "écologie du transport par route" - "taxe écologique", motorisation "verte"...).