

Projet de Charte ville-port entre les collectivités territoriales et les acteurs urbains et portuaires de la place Marseillaise

SOMMAIRE :

ARTICLE 1 – EXPOSE DES MOTIFS

ARTICLE 2 - DECLARATION DES SIGNATAIRES

ARTICLE 3 - LE PROJET VILLE-PORT DE MARSEILLE

ARTICLE 4 - UNE DEMARCHE COLLECTIVE POUR REUSSIR LE PROJET VILLE-PORT DANS LA DUREE

ARTICLE 5 – LES 5 CHANTIERS CONSTITUTIFS DU PROJET VILLE PORT

Annexe : Rapport « COUSQUER »

ARTICLE 1 – EXPOSE DES MOTIFS

Depuis 150 ans, le Port de Marseille a vécu en direct la mondialisation et adapté en permanence ses infrastructures, ses équipements et son organisation.

4^o port mondial à la fin du 19^{ème} siècle, grand port des colonies, le port de Marseille a connu une longue apogée avant de subir la concurrence intense des ports d'Europe du Nord. S'il a conservé son rang grâce à l'extension de Fos sur les gros trafics de vrac (pétrole, minerais..), il n'a pas su maintenir une part comparable dans l'explosion des trafics de marchandises révolutionnés par le conteneur dans les dernières décennies, après la première modernisation considérable apportée aux armements et aux ports par les trafics Roll On - Roll Off. Marseille-Fos est aujourd'hui une place portuaire de premier rang ou, à côté de Fos qui accueille les échanges mondiaux, les bassins de Marseille restent importants et porteurs d'enjeux majeurs à l'échelle de la Méditerranée.

Si depuis les années 60, des investissements conséquents d'adaptation ou de développement ont été réalisés, la place portuaire n'a pas été en mesure d'opérer les mutations à entreprendre dans les méthodes et conditions d'exploitation, de conduire les évolutions nécessaires au rythme imposé par les ports concurrents et les nouvelles routes d'échanges engendrées par la massification des flux et la mondialisation de l'économie. Les bassins de Marseille ont été fragilisés également par un dialogue social peu constructif débouchant sur des conflits à répétition et déstabilisant la confiance des clients dans la fiabilité des bassins de Fos et de Marseille, en particulier lors de la mise en place de la réforme des docks en 1993, et de la réforme portuaire en 2008.

Dans la même période, la création du port industriel a rendu difficile l'osmose originelle entre la ville et le port, tandis que l'organisation du territoire n'a pas su appuyer le développement des activités portuaires et leur modernisation. Les transports de pré et post-acheminements n'ont pas été à la hauteur des enjeux, et dérivent vers un « tout route » inacceptable au niveau sociétal.

Malgré l'importance constante du port dans l'activité économique et sa contribution à la dynamique de l'emploi sur le territoire de la métropole, à Marseille l'interrogation s'est même emparée de certains quant à l'opportunité du maintien dans la clôture portuaire de tous ces espaces ressentis en sous-activité, au sein de la seconde ville de France qui a grand besoin de se régénérer et de se développer. Au cœur de la cité phocéenne, et atout historique de ce territoire, le port, Etablissement Public d'Etat depuis 1965, semblait devenu un corps étranger pour certains de ses édiles ; ses clôtures infranchissables, ses difficultés, en ont fait un objet à part et parfois un sujet de doute sur l'avenir pour certains marseillais. Aujourd'hui une opportunité exceptionnelle est donnée à l'ensemble des acteurs de la place Marseillaise de se rassembler autour d'objectifs de développements économiques, portuaires, urbains et sociaux partagés, et de refonder la ville-port.

En quelques années, la donne portuaire a considérablement changé. La réforme des statuts des manutentionnaires a été menée à terme et crée les conditions d'une exploitation plus adaptée aux exigences concurrentielles. Le contexte historique et géopolitique présent du monde de la Méditerranée ouvre aux bassins portuaires de Marseille une fenêtre exceptionnelle pour ses développements. La transformation en 2008 du port autonome en grand port maritime a donné une dynamique nouvelle dans l'association des responsables locaux à la stratégie et aux décisions majeures au sein du Conseil de Surveillance du port. Cette dynamique se retrouve au sein du Conseil de Développement du port, nouvelle instance précieuse de consultation et de travail collectif de place, qui s'ouvre à tous les partenaires concernés.

Cette dynamique s'est traduite réciproquement au sein du conseil de développement de MPM réactivé dans le même temps, par la prise en compte de la question portuaire et la mise en évidence de l'imbrication entre les différentes fonctions économiques, environnementales et sociales du territoire.

En parallèle, l'élaboration largement concertée des documents d'urbanisme en cours de refonte tels le SCOT de MPM, le PLU de Marseille, le futur PLU intercommunal s'est également appuyée sur un nouveau mode collaboratif. Le récent projet d'aménagement et de développement durable (PADD) porte une ambition de croissance et de renouveau affirmée, nourrie par les enseignements d'un cycle « urbain » d'une quinzaine d'années.

Dans son volet « Marseille Ville Maritime », il confirme l'importance des activités portuaires et le nécessaire développement de porosités urbaines et fonctionnelles entre le port et la ville. La valorisation du patrimoine urbain culturel et paysager du littoral marseillais se traduit par des objectifs en terme d'accessibilité au front de mer, de préservation de panoramas, de qualité des espaces publics. Il identifie un enjeu majeur de protection et de valorisation du patrimoine naturel littoral et maritime. Par ailleurs, il affiche des objectifs de développement et de restructuration des pôles de loisir et de tourisme littoral.

De plus, le projet stratégique ville-port pourra se traduire par des synergies autour du développement de filières vertes : technologies propres, énergies renouvelables...

Avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, et la volonté des collectivités un vent de renouveau s'est levé sur les deux histoires devenues trop parallèles de la ville et du port : les opérations du Silo ou des Terrasses du port ont inauguré de nouvelles formes de synergies à renouveler et bien d'autres opportunités se révèlent, autour de démarches innovantes et expérimentales type Ecocité par exemple.

L'Etat, conscient de l'ambition des acteurs et des enjeux considérables pour le développement de la métropole, a invité à un rapprochement entre les deux établissements publics de l'Etat EPAEM et GPMM pour œuvrer à un schéma fusionnel. En application, le Conseil de Surveillance du port a suscité la création en son sein d'une commission spécialisée sur les bassins de Marseille (dits aussi bassins Est), faisant largement appel à tous les acteurs impliqués. La commission s'est interrogée sur :

- La vocation des bassins de Marseille au sein du monde de la Méditerranée ;
- La façon dont ils doivent être adaptés dans le moyen et le long terme ;
- Comment organiser l'articulation du port avec son territoire dans une nouvelle relation profitable à tous ?

Le projet Ville - Port de Marseille est une chance à saisir :

La commission spécialisée sur l' « évolution des bassins-Est » a bénéficié de convergences de vues exceptionnelles au cours de ses travaux. Dans un consensus profond, elle a confirmé la vocation portuaire méditerranéenne des bassins de Marseille.

Le rapport, remis au terme de sa mission fin 2011, a reçu un accueil favorable de tous les acteurs associés. Il propose une vision d'avenir des bassins de Marseille, de la Joliette à la Nerthe, dans une relation Ville-Port élargie au territoire.

Le rapport précise les perspectives de développement des bassins de Marseille, les objectifs en termes de croissance du trafic, en premier lieu intra-méditerranéen, puis détaille les investissements à envisager pour accueillir des navires plus longs, en plus grand nombre sur des quais remaniés, pour améliorer substantiellement les accès terrestres et pour adapter les gares maritimes et les terminaux avec le souci constant de mieux articuler les installations portuaires sur le réseau viaire et les transports collectifs, en des schémas organisationnels choisis pour enrichir la relation Ville-Port.

Trois séquences du port sont identifiées par leurs vocations respectives et les enjeux associés, qu'ils concernent le port ou les quartiers environnants :

- Dans le Sud, la vitrine du rayonnement portuaire et urbain : le port passagers au contact du centre ville et du pôle d'affaire est vecteur du rayonnement et d'attractivité réciproque des activités urbaines et portuaires ;
- Au centre, le port industriel tourné vers la Méditerranée, générant de l'activité, créant le lien commercial et logistique avec les grandes villes Méditerranéennes ;
- Le secteur Nord, pôle d'attractivité pour la plaisance et le tourisme au-delà de la forme 10, les espaces dédiés à la plaisance et au tourisme offrent à Marseille un cadre privilégié, le potentiel d'être le premier port de plaisance de Méditerranée et une destination touristique attractive.

Ce document n'est pas un aboutissement, mais le début d'un processus de renouveau. Nombre de propositions et d'hypothèses de travail méritent affinement avant mise en œuvre et devront être rediscutées et validées.

En particulier les ambitions d'aménagement et de développement durable portées par chacun des partenaires devront être intégrées en poursuivant un objectif d'excellence environnementale dans les domaines les plus sensibles : sur la qualité des eaux et des milieux, sur la qualité de l'air, dans sa contribution au défi énergétique, et à la valorisation patrimoniale et paysagère du littoral.

Par la présente charte, les partenaires marquent leur volonté de mobilisation durable et leur adhésion à un dispositif de pilotage du projet ville-port de Marseille qui permettra son actualisation régulière à travers une méthode collaborative, afin de saisir les opportunités et répondre aux aléas, sans se départir de la cohésion indispensable et de la finalité de développement équilibré poursuivie.

ARTICLE 2- DECLARATION DES SIGNATAIRES-

Institutions publiques, partenaires et organismes sociaux, monde économique et portuaire, entreprises, gestionnaires d'infrastructures, tous invités à signer la présente Charte, voulons agir ensemble pour le développement conjugué de la Ville et du Port de Marseille.

Nous adhérons au même projet ville-port pour Marseille, et nous manifestons devant les clients du Port, comme la population marseillaise, notre ferme engagement à contribuer dans un esprit de réalisation collective, chacun à notre place et dans nos prérogatives, aux grands chantiers du projet de développement réciproque que nous avons esquissés et validés ensemble, dans ses grandes lignes, et qui seront approfondis, actualisés et déployés dans la durée, avec une volonté partagée et une méthode de travail impliquant chaque partenaire dans une démarche résolue.

ARTICLE 3 - LE PROJET VILLE-PORT DE MARSEILLE : NOTRE VISION D'AVENIR PARTAGEE.

Signataires de la Charte, nous défendons la même vision de l'avenir du port dans la ville et de développement de leurs synergies, le port s'ouvrant à la ville et le territoire soutenant le développement du port et de ses activités. Nous validons les hypothèses de travail qui la fondent et les analyses préalables. Bassin par bassin, séquence urbaine par séquence urbaine, territoire par territoire, cette vision, détaillée dans l'annexe montre la cohérence et l'opportunité du projet.

Les choix stratégiques de développement et d'investissements sur les bassins de Fos et de Marseille reposent sur des vocations parfaitement complémentaires constituant un ensemble cohérent de dimension métropolitaine :

- Fos, port à l'échelle mondiale, constitue la plateforme sud privilégiée d'accès à l'économie européenne des échanges, connectée avec les organisations terrestres multimodales de distribution et de transport et accessible aux plus grands navires et aux grands flux intercontinentaux de vrac solides ou liquides et de conteneurs. Accueillant les trafics logistiques internationaux massifiés et les opérations à valeur ajoutée associées, le monde escale à Fos pour l'énergie, la « green economy », les grands vracs et l'industrie liée aux flux maritimes ;

- Marseille port de la Méditerranée, accueille 2,5 millions de passagers par an dont un million de croisiéristes. Son activité représente le tiers des emplois de l'ensemble industrialo-portuaire (14.000) de Marseille-Fos. Les bassins de Marseille resteront le port des trafics intra-méditerranéens de remorques et de conteneurs, dont la croissance est soutenue. Polyvalent et adaptable, le Port de Marseille répond aussi parfaitement aux besoins des opérateurs méditerranéens de passagers (lignes régulières Corse et internationales, et croisières) et de marchandises ;

- Leur vocation industrielle et commerciale est réaffirmée, de la Forme 10 à l'Estaque jusqu'au quai du Maroc à la Joliette leur connexion aux autoroutes, aux infrastructures de logistique et de transport notamment ferroviaires, ou de logistique urbaine, est un impératif absolu.

- La renaissance recherchée en leur sein de la réparation navale (industrielle et de grande plaisance) doit engendrer de nouveaux emplois qualifiés ; l'apport conjoint de financements publics et privés, la complémentarité avec les sites proche de la Ciotat et Toulon, sera le gage du renouveau industriel. L'articulation à la fois avec le développement de la fréquentation des très grands navires de croisière en Méditerranée, et la satisfaction quotidienne des besoins des armateurs locaux, constituera une clé majeure de succès.

- Leur adaptation à la taille croissante des navires et à la mixité fret-passagers induite par les navires de type RoPax est une nécessité qui s'impose dans la programmation des investissements et des relocalisations internes à prévoir ; complexe, la mise en œuvre devra assurer une exploitation continue avec la qualité requise pour chaque armateur. L'excellence de la connexion aux réseaux de transports collectifs est cruciale à cet égard, comme le soulignent les recommandations de l'Association Internationale des Villes et Ports (AIVP).

- Le retour à la confiance des clients, grâce à une fiabilité retrouvée et entretenue par un dialogue social constructif, commande dans un cercle vertueux le développement des trafics, de l'emploi et, pour une bonne part, la faisabilité du projet au service de l'économie de la Cité.

A ces conditions, le Port de Marseille ambitionne, tout en maintenant l'activité « vrac » à son niveau, de tripler l'activité conteneurs, de doubler les trafics de remorques, de reconquérir les trafics marchandises et passagers de la Corse, de participer au développement des échanges Nord-Sud de personnes et de biens, de doubler les trafics de croisière au bénéfice du territoire élargi, d'ancrer la réparation navale de façon durable dans ses diverses composantes, de viser l'excellence en termes de multi-modalité.

Ce renforcement de l'activité industrielle et commerciale des bassins portuaires nécessite le soutien du territoire métropolitain.

L'intensification de la ville nécessite de multiplier les synergies fonctionnelles et économiques réciproques entre les territoires urbains et portuaires. Ces ambitions volontaristes, témoignent de la détermination de tous les signataires de la Charte à la réussite du projet partenarial.

Cette recherche systémique de synergies sera notamment fondée sur l'innovation et la recherche en lien avec la dynamique portuaire créant ainsi une vraie valeur ajoutée aux développements du port et contribuant au rayonnement de la ville dans l'espace euro-méditerranéen.

Le port s'ouvre aux besoins de la ville dans un échange profitable : accueil d'activités urbaines nouvelles, génératrices de ressources substantielles, en particulier en matière de logistique finale d'approvisionnement des personnes et des activités, et appui sur un arrière pays mieux articulé et plus solidaire dans ses activités industrielles et logistiques.

La ville-port souhaite continuer à bénéficier des synergies entre l'espace, l'activité portuaire et les vocations urbaines : au nord, de Saumaty à l'Estaque, sur des vocations préférentielles de tourisme, de

nautisme et de loisirs, au sud des petites formes de radoub, en continuant à accueillir des activités nouvelles.

- Le rapport Cousquer évalue, en première approche, les capacités d'accueil sur le périmètre portuaire, à 200.000m² d'activités diversifiées, qui pourraient être développées dans des formes bâties respectueuses des fonctions industrielles et des capacités d'exploitation portuaire par le GPMM, aménageur pour contribuer au financement de ses programmes d'investissement.

- Ces développements se réaliseraient sous réserve des études d'urbanisme et de faisabilité nécessaires, et avec comme préalable impératif, de ne pas pénaliser le développement des activités industrielles du port.

- Le phasage de ces réalisations devra être coordonné avec le déploiement du volet tertiaire de l'extension d'Euroméditerranée afin d'organiser une réponse raisonnée à la demande du marché.

Dans la conjoncture qui se dessine, l'équation financière reste à boucler : l'enveloppe des investissements requis pour la partie portuaire, logistique et industrielle et les accès, s'élève en première estimation à quelques centaines de millions d'euros sur la période. Elle mobilisera des financements publics (Etat, autofinancement du GPMM, alimenté par les droits portuaires classiques et la croissance recherchée des trafics), auxquels s'ajouteront les capitaux privés des grands chantiers, objet de consultations d'ores et déjà engagées pour plusieurs (la forme 10 pour la réparation industrielle, le chantier de transport combiné continental et maritime rail/route de Mourepiane qui sera suivi de l'appel d'offres de l'autoroute ferroviaire puis de la consultation « grande Plaisance »). La rareté des ressources financières disponibles impose que les projets soient limités au strict nécessaire pour atteindre les objectifs recherchés, soient phasés en conséquence et articulés de manière rigoureuse.

En s'ouvrant à la ville et ses activités urbaines, le port, assurera la fonction d'aménageur sur les espaces situés dans son périmètre et dont il a vocation à demeurer le seul propriétaire et, sans amputer ses capacités d'exploitation au sol, dégagera des recettes nouvelles et conséquentes de location en sursol, qui profiteront à son exploitation et au financement de ses investissements. Investissements privés, emplois de chantier et emplois des activités nouvelles conforteront l'économie de la Cité et de l'aire métropolitaine.

ARTICLE 4 - UNE DEMARCHE COLLECTIVE POUR REUSSIR LE PROJET VILLE-PORT DANS LA DUREE.

Le projet Ville-Port de Marseille est un projet de long terme comme tout grand projet de développement territorial.

Global et ambitieux, il requiert la conjonction de compétences et de contributions effectives des collectivités et institutions concernées, à mobiliser dans le respect des prérogatives de chacune. Les opérateurs urbains et portuaires doivent être intégrés à la démarche en amont.

Les signataires entendent instaurer au plus tôt un processus de travail collectif pour approfondir les réflexions nécessaires et engager les réalisations. Pour conférer efficacité et méthode à la démarche qu'ils engagent collectivement, ils décident de créer et mettre en place une instance de pilotage et d'animation du projet adaptée à la nature des enjeux et des acteurs.

Trois niveaux d'organisation des partenaires du Projet Ville-Port :

1. Le comité de pilotage et de suivi (COPIL) regroupant les responsables des collectivités et institutions signataires ou leurs représentants, anime la démarche du projet. Il détermine dans une vision stratégique d'ensemble le schéma de cohérence ville-port d'aménagement et de développement durable et procède à sa mise à jour. Il définit les grands chantiers qui composent le projet et arrête leurs feuilles de route avec le niveau technique précisant les principales échéances et contributions attendues de chaque collectivité ou institution. Il assure leur suivi.

Cette instance entretient la cohésion des institutions contributrices et assure la transparence des études et des informations ; elle anime la communication sur le projet.

Le COPIL est présidé par le préfet de région. Sa composition est la suivante : le maire de Marseille, le président de Marseille-Provence-Métropole, le président du conseil de surveillance du Port, le président de l'EPAEM (ainsi que pour ces deux établissements publics, les représentants de leur exécutif respectif), le président du conseil général des Bouches-du-Rhône, le président du conseil régional PACA et le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence.

2. Le comité de pilotage est assisté par un comité technique (COTECH). Le niveau technique étudié, propose puis déploie, après validation et décision de l'instance de pilotage et des diverses gouvernances propres aux institutions partenaires impliquées dans le processus : composé de techniciens des institutions concernées, il propose la traduction d'objectifs en chantiers et s'organise à l'échelle de chaque chantier. Il s'organise également à l'échelle globale du projet ville-port pour assurer la cohérence et le suivi des diverses actions parallèles et proposer à l'instance de pilotage les orientations à valider et les arbitrages à rendre.

3- Le comité de concertation ville-port. Sa composition est fixée par le comité de pilotage. Instance de concertation du projet ville-port, il élargit le champ à tous les acteurs intéressés au projet, associe les entités, y compris privées, concernées par la mise en œuvre du projet ville-port (opérateurs de terminaux portuaires, armateurs, représentants de la communauté portuaire et du monde économique, partenaires sociaux, associations représentatives...).

Un impératif de moyen :

La faisabilité du projet met en jeu des financements très divers de nature et d'origine (publics ou privés, portuaires ou immobiliers). L'obtention et la mise en place de ces financements conditionnent l'avancement maîtrisé et coordonné des principaux chantiers, et donc la démarche d'ensemble.

Un tableau de bord accessible à tous, renseigné en prévisions et réalisations, sera déployé par l'instance de pilotage. Celle-ci en tiendra le plus grand compte dans les mises à jour du Projet.

Le comité technique et les différents groupes de travail se réuniront dans les 3 mois de la signature de la charte et proposeront un programme de travail dans les 6 mois. Les premiers résultats utiles à la programmation des CPER et fonds européens devront être disponibles mi 2013.

ARTICLE 5- CINQ CHANTIERS CONSTITUTIFS DU PROJET VILLE-PORT

Les objectifs du projet ville-port s'inscrivent dans une vision stratégique d'ensemble se traduisant par un schéma de cohérence ville-port d'aménagement et de développement durable.

La mise en œuvre opérationnelle de ses objectifs a été retraduite en cinq chantiers fondateurs homogènes par la localisation et la nature des enjeux et des actions à conduire et qui serviront de guide à l'organisation de la démarche du projet Ville-Port.

Certains chantiers sont d'ores et déjà structurés autour de projets définis.

D'autres devront se concrétiser par des projets, qui à ce jour ne sont pas encore stabilisés ou définis.

Chantier 1 : Reconquête commerciale des trafics du port et renforcement de l'hinterland

- a) Reconquête commerciale des trafics du port autour d'un plan d'actions commercial vigoureux pour retrouver la confiance des clients grâce notamment au renouveau du dialogue social pour éviter les conflits et accroître l'efficacité de l'outil portuaire.
- b) Renforcer de l'hinterland du port et les synergies économiques avec le territoire :
 - Par définition d'une stratégie en faveur du développement de l'économie productive, en particulier dans celui des filières vertes dont certaines représentent de réelles opportunités pour le port et contributions du port à cette stratégie ;
 - Par la programmation (création ou requalification) et promotion de zones d'activités favorisant les implantations industrielles et logistiques en cohérence avec les schémas de desserte ;
 - Par la création, évaluée par le rapport Cousquer à une cinquantaine d'hectares, de zones logistiques et de stockage de conteneurs, hors domaine portuaire, en cohérence avec les

schémas de desserte routière (hypothèse d'une localisation sur le site de la Nerthe dont la faisabilité doit être confirmée).

- c) Renforcer l'hinterland du Grand Rhône en définissant un plan d'aménagement et de promotion pour développer l'accueil des industries autour de la logistique fluviale et ferroviaire en appui aux bassins portuaires de Marseille et Fos, et en mettant en œuvre des actions globales de partenariat entre le port de Marseille et ses plateformes avancées intérieures.

Chantier 2 : Adaptation des bassins de Marseille aux nouveaux navires de grande taille et aux activités industrielles et logistiques, et réallocation des sites par blocs d'exploitation cohérents

- a) Mener à bien sur le port les projets engagés et validés : terminal cimentier / pôle passagers international du cap Janet autour de l'accueil du Tanit / terminal de transport combiné mixte de Mourepiane (2013-2014) libérant pour Euromed II le site du Canet / relance de la réparation navale autour de la forme 10 / aménagement d'un terminal d'autoroute ferroviaire et raccordements en profondeur du territoire à programmer et assurer par l'Etat / ouverture partielle de la digue du large ;
- b) Définir et chiffrer le schéma cible d'organisation des bassins de Marseille par pôles d'exploitation cohérents : pôles passagers et croisières, pôles marchandises (roulantes et conteneurs), pôle vrac, pôles réparation navale industrielle et grande plaisance, pôle logistique de transport et de distribution ;
- c) En fonction du plan d'investissement, adapter puis réallouer les espaces en fonction des besoins des développements portuaires (taille des navires, destination et nature des trafics).

Chantier 3 : Développer les synergies Ville Port au centre-ville, à définir et développer dans la cohérence et la complémentarité avec le projet urbain d'Euroméditerranée et les objectifs de développement du port et de la ville.

- a) Définir des silhouettes urbaines, master plans et documents d'urbanisme ;
- b) Poursuivre les efforts de traitement des espaces publics ;
- c) Rechercher des contenus valorisants et conditions de mise en marché et de réalisation des synergies Ville-Port.

Chantier 3bis: Développer les synergies Ville Port au niveau de la section centrale, en favorisant les liens fonctionnels entre le port et l'arrière-zone portuaire pour accompagner le développement des trafics et optimiser les retombées économiques de la place portuaire pour le territoire.

Définir un projet d'ensemble visant à concilier des fonctions potentiellement concurrentes:

- fonction de porte d'entrée métropolitaine,
- fonction de pôle industriel et logistique, dans ses caractéristiques d'arrière zone portuaire, nécessitant l'optimisation du système de transport et propice à l'emploi des populations en place,
- fonction résidentielle à reconquérir dans un tissu urbain très dégradé et morcelé par des coupures géographiques et fonctionnelles, et une population peu mobile aux prises avec de fortes difficultés socio-économiques.

Chantier 4 : Développer les synergies Ville Port à l'Estaque, sur des vocations privilégiées de tourisme de plaisance, de loisirs et de métiers de la mer à développer entre le Port et la Ville

- a) Définir les capacités d'accueil, les vocations des sites portuaires et des franges urbaines ou naturelles voisines depuis Saumaty jusqu'aux plages des Corbières ;
- b) Définir un master plan sur les usages, les accès publics, les fonctions de loisir, de tourisme, de nautisme ou autres à accueillir dans ces espaces, conformément aux vocations privilégiées au SCOT en appréciant les effets cumulés de ces développements ;
- c) Etudier la faisabilité de l'opération et de l'utilisation des carreaux de la Nerthe pour stockage de conteneurs et services annexes accessibles par le Jas de Rhodes, garantissant la préservation naturelle du massif de manière pérenne.

Chantier 5 : Assurer le bon fonctionnement du port et du territoire métropolitain aux diverses échelles : infrastructures, accès, raccordements ferrés, schémas viaires selon nature de flux et signalisations, zones d'activités d'appui logistique et de production

- a) Définir (localisation, conception, mise en œuvre) des zones support logistique et de stockage de conteneurs, hors clôture portuaire, sur le territoire de la Ville de Marseille et de MPM (environ 50 ha) ;

- b) Améliorer les accès au Port, (VL, PL, piétons), les échanges vers les quartiers limitrophes, les grandes zones émettrices de flux de la métropole ; Adapter les schémas de voirie reliant les zones d'activités du territoire métropolitain ; Réguler et améliorer les grands flux entre le Port et son hinterland ;
- c) Etudier le raccordement ferré aux autoroutes ferroviaires ;
- d) Mieux articuler les quartiers urbains et le port industriel.

Le COPIL s'attachera prioritairement à traduire les orientations ainsi définies en plan d'actions pluriannuel.

Annexe : Rapport « COUSQUER »

GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

CONSEIL DE SURVEILLANCE

**COMMISSION SPECIALISEE
EVOLUTION DES BASSINS EST**

**L'EVOLUTION DES BASSINS EST
DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE
A L'HORIZON 2025**

UN PROJET VILLE-PORT

Rapport du 6 décembre présenté par Yves Cousquer au

Conseil de Surveillance du 9 décembre 2011

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2012

L'EVOLUTION DES BASSINS EST DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE A L'HORIZON 2025

I. ORIENTATIONS GENERALES ET ATTENTES DES PARTENAIRES

1. LES BASSINS EST, UN OUTIL INDUSTRIEL UNIQUE ET PRESERVE AU CŒUR DE MARSEILLE

Les infrastructures du Grand Port Maritime de Marseille illustrent les développements successifs du port et son extension sur le territoire, d'abord du Sud vers le Nord au sein des bassins de Marseille depuis le XIXe siècle, puis vers l'Ouest du département au XXe siècle avec les implantations successives de l'Etang de Berre puis de Lavéra vers 1920 et la création de Fos dans les années 1960, à l'image des zones industrialo-portuaires du Nord de l'Europe conçues avec le plan Marshall...

Marseille Fos est le 1^{er} port français et le 5^e port européen. C'est une plateforme logistique et industrielle majeure dont les infrastructures sont réparties entre le golfe de Fos et les bassins de Marseille. Son positionnement remarquable d'entrée Sud de l'Europe, au cœur de l'arc méditerranéen et au débouché de l'axe majeur Rhône-Saône, est un atout rare.

Fos donne rendez-vous au monde quand Marseille accueille la Méditerranée.

A l'ouest, dans les bassins de Fos, port des échanges mondiaux, sont concentrés les trafics industriels et massifs à vocation intercontinentale. A l'est, dans les bassins de Marseille, le port accueille les trafics de marchandises intra-méditerranéens et les passagers de la Méditerranée. La réparation navale y prend un nouvel essor.

Rappelons les cinq orientations stratégiques à 15 ans retenues en 2009 pour Marseille-Fos :

1. Multiplier le volume de conteneurs par cinq ;
2. Diversifier les trafics de vrac liquide ;
3. Conforter les trafics de vrac solide ;
4. Doubler les trafics rouliers ;
5. Doubler les trafics passagers.

Ces deux dernières orientations concernent essentiellement les bassins de Marseille, dont le trafic conteneurs pourrait aussi doubler cependant que leur volume global quintuplerait dans l'ensemble Marseille-Fos.

La répartition des escales (3 700, soit 47% à Marseille, et 4 200, soit 53% à Fos) montre le rôle clé que les bassins Est gardent dans l'économie portuaire comme dans celle de la ville de Marseille et de la métropole provençale.

Les bassins de Marseille sont caractérisés par leur polyvalence :

- leur vocation est de traiter les trafics intra-méditerranéens et des trafics passagers en plein dynamisme : en attestent 2 000 escales de navires rouliers (transportant des remorques en Méditerranée) et 1 100 escales de navires de passagers. Avec l'atout incomparable de pouvoir accueillir en pleine ville le marché en croissance des « ropax », navires combinant remorques et passagers pour le commerce intra méditerranéen ;
- Mourepiane offre son terminal spécialisé aux conteneurs, dont la part croît dans les échanges intra méditerranéens ;
- des activités industrielles de réparation navale se déploient dans les trois segments de la grande plaisance (petites formes), de la réparation de navires moyens (autour de formes 8 et 9), et des navires

de très grande taille avec le potentiel rare que recèle la forme 10, notamment pour les grands navires de croisière ;

- le traitement des vracs industriels (ciments, alumine, etc.) et alimentaires (sucre, céréales) essentiels à un tissu industriel proche ;
- des projets importants de desserte ferroviaire et intermodale des principaux terminaux marchandises (terminal d'autoroute ferroviaire, terminal de transport combiné).

Le nombre de quais de dimension moyenne disponibles à Marseille et leur polyvalence, jointe à la capacité de les remodeler progressivement, correspond assez bien aux besoins des opérateurs méditerranéens, qui échangent des volumes d'importance moyenne, et qui n'entrent pas dans le modèle économique massifié de Fos.

Ce port dans la ville que sont les bassins Est, est le dernier outil industriel intégré à Marseille. Levier de croissance et de richesse précieux pour le territoire, son développement ne peut être organisé sans trouver de nouveaux équilibres de fonctionnement entre espaces industriels et urbains et sans renouveler le contrat social autour de la flexibilité et de la fiabilité de l'organisation, au bénéfice des clients à servir.

L'organisation des espaces portuaires doit tenir compte des objectifs de développement urbain et veiller à la compatibilité fonctionnelle, esthétique et qualitative entre les zones portuaires et les espaces urbains. L'essor des activités portuaires, qui va de pair avec un développement des activités productives ou logistiques au-delà de sa clôture, nécessite d'organiser le territoire non seulement dans l'épaisseur du port mais aussi en profondeur dans son voisinage côté ville et de ré-agencer des fonctions urbaines (dessertes, stratégie foncière, développement économique, formation, emplois), dans le respect des préoccupations du développement durable et de la qualité de vie souhaitée par les populations, tout en contribuant à faciliter cet essor maritime, gage de vitalité économique.

De tels développements au cœur d'une zone urbaine et métropolitaine elle-même en pleine transformation ne peuvent être fondés que sur un projet d'ensemble, à partager entre l'ensemble des acteurs du territoire ; ce projet doit être pleinement intégré aux différentes démarches de planification actuellement en cours sur le territoire (SCOT de MPM, qui sera arrêté le 9 décembre 2011 ; PLU de la ville de Marseille, PLU intercommunal...).

2. REINVENTER ENSEMBLE LA VILLE-PORT

Du Lacydon à l'Estaque, le port a structuré toute la façade littorale Nord de Marseille. L'imbrication originelle entre la ville et le port est devenue difficile avec le développement industriel du port. Par nécessité fonctionnelle ou sécuritaire, les espaces portuaires se referment, les relations directes se font plus rares, et le rapport entre les espaces plus brutal.

En 1995, sur une initiative de l'Etat et des collectivités territoriales, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée fut créée : son ambition était de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes. 190 hectares de l'OIN (Opération d'Intérêt National) étaient dans le domaine portuaire. Deux établissements publics de l'Etat se trouvaient donc agir sur un même territoire, chacun avec son mandat.

En juillet 1999, les deux établissements, Port autonome de Marseille et Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée, passèrent convention en vue des objectifs suivants :

- Le déclassement du J4 et sa cession à Euroméditerranée, son quai restant en service pour les ferries ;
- La création d'un boulevard urbain de 45 mètres le long du port, en dégagant le foncier nécessaire.

Les conventions ont organisé une participation financière de l'EPAEM aux travaux de réorganisation du terminal voyageurs de la Joliette, en substitution aux anciennes gares maritimes des terminaux Corse et Maghreb et aux systèmes de contrôles de douane et de police, précédemment implantés sur la bande des 45 mètres.

En application de ces dispositions, le J4 fut libéré dès 2001 et mis à disposition de la ville de Marseille, puis cédé en 2008 à l'EPAEM. La construction des grands équipements de l'espace Saint-Jean est en cours : Musée national des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM), Centre régional de la Méditerranée (Méditerranéum), parking, darse. En parallèle, de nouvelles gares maritimes ont été construites à la Joliette entre 2004 et 2007.

En complément la volonté d'un développement conjoint des deux établissements a permis de concrétiser une certaine mixité d'usage et de fonctions entre la ville et son port. En jouant sur les volumes et les niveaux, les espaces et les temps décalés des respirations maritimes et des événements urbains, de premières opportunités pour valoriser et diversifier des usages ont été identifiées. Elles ont été mises en œuvre, dans le respect des impératifs liés à la présence du port et au fonctionnement des terminaux, dans des projets innovants et profitables tant à l'activité portuaire qu'à l'activité urbaine :

- La transformation de l'ancien silo à céréales d'Arenc en salle de spectacles et en immeuble de bureaux ;
- L'aménagement du centre commercial et de loisirs des Terrasses du Port.

Au printemps 2010 le choix du parti que proposait l'architecte et urbaniste François Leclercq pour Euromed II, l'extension de l'opération confiée à l'EPAEM décidée en 2008, a souligné à nouveau la communauté de destin à organiser entre la ville et son port : la requalification du ruisseau des Aygalades, qui est au cœur du projet urbain en particulier grâce à son rôle de protection contre les risques d'inondation, impose le déplacement des installations ferroviaires du Canet.

Une réflexion commune entre le port et les acteurs du territoire a conduit à leurs relocalisation sur les espaces portuaires de Mourepiane, dans la perspective de l'aménagement d'un nouveau terminal combiné mixte, maritime et continental, dont on voudrait qu'il soit une opération gagnant-gagnant pour le port comme pour la ville et ses fonctions logistiques...

Au moment crucial de la relance attendue des activités, après la mise en place en mai 2011 de la réforme portuaire, la place toute entière doit se mobiliser pour reconquérir la confiance des armateurs et des chargeurs, mise à mal par les conflits sociaux qui ont émaillé la chronique de la réforme, et alors que se prolonge la crise mondiale née en 2008.

Au moment où vont par ailleurs se cristalliser les choix des collectivités sur leur schéma de cohérence territoriale et leurs plans d'urbanisme, et sur la réforme de leurs coopérations intercommunales, le conseil de surveillance a pensé nécessaire de revisiter la relation ville-port et la communauté de destin entre un port et sa métropole.

Le temps lui a paru venu de considérer dans une perspective de 10 à 15 ans l'ensemble des projets engagés et des nouveaux projets ville-port. Quels nouveaux équilibres financiers, économiques, sociaux pouvaient être identifiés au service du dynamisme des espaces portuaires et du développement du territoire métropolitain?

Une commission spécialisée sur l'évolution des bassins de Marseille a été créée pour ce faire le 9 septembre 2011 au sein du conseil de surveillance du grand port maritime, regroupant avec leur plein accord l'ensemble des acteurs du territoire : la ville de Marseille, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée et l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise ainsi que l'Etat.

3. REFLEXIONS SUR LA VILLE-PORT : LA COMMISSION SPECIALISEE DES BASSINS EST

La commission a organisé ses travaux entre le 9 septembre et le 28 novembre 2011, se réunissant 5 fois en composition plénière, procédant à l'audition de tous les acteurs intéressés au développement des bassins de Marseille et suscitant trois réunions d'un groupe technique support.

Les principes fondamentaux de son travail étaient fixés comme suit dans le mandat du conseil de surveillance :

- Le maintien des activités portuaires et leur développement sont des enjeux forts pour la ville de Marseille, qui doivent être pris en compte dans le projet urbain (lettre de mission du ministre au président du Directoire du GPMM) ;
- Les deux schémas de développement EPAEM/GPMM doivent être totalement compatibles, voire « fusionnels » sur certains segments (demande du préfet de région) ;
- Les espaces terrestres, quais et plans d'eau sont propriété du port qui les aménage et les valorise, conformément à sa mission d'aménageur, réaffirmée par la loi du 4 juillet 2008 ;
- La vocation industrielle et logistique des bassins Est doit être réaffirmée ;
- L'émergence d'une véritable ville-port impose une évolution conjointe des activités et des infrastructures portuaires et urbaines ;
- Les évolutions doivent être planifiées par étapes, avec une 1^{ère} échéance dès 2013.

L'évolution concomitante du projet urbain et des besoins portuaires a conduit la commission à faire investiguer, comme demandé par le conseil de surveillance, les possibilités et conditions pour relocaliser les trafics passagers sur les bases suivantes :

- La migration à terme du trafic Maghreb vers le cap Janet,
- Le maintien du trafic Corse sur les bassins de la Joliette et d'Arenc,
- L'accueil dans les bassins de la Joliette de l'activité croisière « haut de gamme », sur les quais de prestige au voisinage du J4,
- L'accueil d'unités de grande plaisance au voisinage de la place de la Joliette et du J1,
- L'émergence d'une cité portuaire en *waterfront* le long des bassins de la Joliette et d'Arenc, incluant notamment le nouveau siège du port, des équipements tertiaires et de formation dédiés à l'activité portuaire et maritime, ainsi que des espaces culturels ou événementiels dédiés en priorité au maritime.

La commission s'est également penchée sur les évolutions concernant :

- Le secteur central du port, éminemment industriel, qui porte des enjeux lourds d'Arenc à Mourepiane :
 - Le potentiel à valoriser des terminaux rouliers de part et d'autre du môle Pinède et sur le bassin National ;
 - Les vracs industriels et alimentaires à maintenir ;
 - Le site logistique de Mourepiane, comprenant le terminal à conteneurs et les terminaux multimodaux associés, ainsi que leurs accès terrestres vers les corridors autoroutiers et ferroviaires ;
 - Les aménagements des accès et des services aux passagers du trafic Maghreb au Cap Janet, et des croisières sur le môle Léon Gourret ;
 - La réparation navale à préserver et développer encore ;
- La rade Nord, depuis la Forme 10 et Saumaty jusqu'au tunnel du Rove, tant sur les terrains et plans d'eau relevant du GPMM que sur des sites proches de l'Estaque, certains délaissés par l'industrie et d'autres porteurs d'activités logistiques ou d'entretien de conteneurs,
- L'accès partiel à la digue du Large.

Ces évolutions doivent tenir compte des transformations prenant place dans les diverses réflexions en cours à l'échelle de l'agglomération, et notamment dans le projet Euromed II. Sont en particulier à considérer les enjeux d'évolution des transports en commun, comme les prolongements esquissés des lignes de métro à Capitaine Gèze, de tramway à Saint-Exupéry, la création d'une ligne de BHNS de Gèze à l'Hôpital Nord, la mise en service d'un TER sur la voie littorale avec la création envisagée de haltes à Arenc, Cap Pinède, la Calade... Ainsi qu'en termes de desserte routière, le remodelage envisagé des échangeurs autoroutiers, près des portes 3 et 4.

II. LES BASSINS DE MARSEILLE : DEVELOPPEMENTS ET PERSPECTIVES

La commission rappelle en premier lieu l'enjeu des développements portuaires pour le territoire.

1. LES BASSINS DE MARSEILLE SONT VOUES A LA MEDITERRANEE ET A LA PROXIMITE

On observe un positionnement historique dominant sur les marchés du Maghreb, et notamment l'Algérie et la Tunisie.

En dépit de l'entrée croissante des pays asiatiques sur ces marchés, le fort développement de l'économie de ces pays permet toujours une progression des échanges commerciaux avec ces partenaires.

Le déplacement concomitant vers l'Est du centre de gravité des échanges intra méditerranéens est par ailleurs porteur d'opportunités de développement avec la Libye, l'Egypte, Israël, la Syrie et surtout la Turquie. Ceci s'accompagne d'une perspective de création de valeur ajoutée à l'occasion des échanges avec les nouvelles implantations industrielles (automobile, parapétrolier, énergie...).

Les bassins Est privilégient les lignes courtes intra méditerranéennes (fret et passagers), pour lesquelles la complémentarité du roro et du conteneur est un atout, compte tenu de la polyvalence des installations.

La proximité des bassins Est avec la ville présente par ailleurs des opportunités en faveur d'une logistique urbaine plus performante d'un point de vue environnemental et économique. Elle appelle le territoire à organiser ses filières logistiques de distribution par segments : plateformes d'éclatement régionales ou nationales, plateformes de proximité.

Pour des marchés plus éloignés, l'enjeu majeur consiste à développer la multi modalité, et notamment les dessertes ferroviaires du port.

2. UN POTENTIEL DE CROISSANCE POUR LES BASSINS EST DE 3 MILLIONS DE TONNES

Trois axes de développement pourraient engendrer un potentiel de 3 millions de tonnes de marchandises supplémentaires pour les bassins de Marseille :

- 1 MT via l'élargissement de l'hinterland maritime ou *foreland* et une offre maritime densifiée et visant les marchés Sud comme le Maroc, et East Med comme la Turquie, l'Egypte et Israël ;
 - 1,5 MT via l'élargissement de l'hinterland terrestre continental et l'amélioration des dessertes, notamment ferroviaires (terminal de transport combiné et ferroutage), en ciblant les marchés du nord de l'Europe pour une connexion en Méditerranée (occidentale, orientale, ou nord africaine) ;
 - 0,5 MT via une diversification industrielle et logistique et l'implantation d'activités industrielles nouvelles, génératrices de trafics maritime et terrestre et d'emplois.
- *Ces perspectives supposent de consolider les marchés Nord-Sud, d'élargir l'hinterland continental et de conquérir de nouveaux marchés en Méditerranée.*
- *Mais pour fidéliser des armateurs éprouvés dans un passé récent, et très sollicités par d'autres ports proches, il convient aussi que les conditions de manutention soient mieux adaptées aux volumes moyens à traiter : c'est l'enjeu d'un dialogue social refondé et responsable.*

3. DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT A COURT TERME

Dans cet esprit, les perspectives de croissance à court terme, dès 2012-2013, se traduisent par l'arrivée de nouvelles lignes :

- Sur la Tunisie passagers en 2012, accueil au terminal du cap Janet du Tanit, nouveau navire de la COTUNAV de 216m ;
- Sur la Tunisie ropax, mise en opération en 2012 d'une ligne LD LINES ;

- Sur la Libye, nouvelle ligne maritime en 2012 ;
- Sur la Turquie, nouvelle ligne ro-ro, sur le terminal Pinède nord ;
- Sur Tanger Med ro-ro, négociations en cours pour l'ouverture d'une ligne en 2012 ;
- Sur la croisière haut de gamme, perspectives très positives au J4 pour les saisons 2012-2013.

A cet effet, il est prévu que des adaptations mesurées soient apportées aux infrastructures :

- Etude en cours pour élargir la passe Nord et améliorer l'accès croisière vers le môle Léon Gourret ;
- Rationalisation des contrôles aux frontières dans le périmètre du port (centre douanier et poste d'inspection frontalier...);
- Adaptation des terminaux rouliers et réaménagement des postes à quai.

4. DES PROJETS PORTUAIRES, DES PROJETS METROPOLITAINS

Anticipant sur ces projets d'accueil de nouvelles activités à court terme, le port a engagé depuis plusieurs années des projets structurants d'aménagement de l'espace portuaire, dont plusieurs sont en voie d'achèvement :

- La réhabilitation du Silo d'Arenc en salle de spectacles et immeuble de bureaux (livré septembre 2011)
- L'aménagement du centre commercial et de loisirs des Terrasses du Port (2010- à livrer en 2014), au dessus des espaces d'embarquement, comprenant une surface commerciale de 55 000 m² et 13 000 m² de terrasses ouvertes sur la mer ;
- La réalisation d'un terminal cimentier (Ciments du Lacydon) en novembre 2011, confortant la filière industrielle et créant valeur ajoutée et emplois directs et indirects, pour un trafic à terme de 0,8 MT ;
- L'aménagement du terminal de transport combiné mixte de Mourepiane (2013-2014) :
 - Le projet permet le développement de la desserte fer des bassins de Marseille, la promotion du transport combiné pour le port et la métropole, la combinaison des flux continentaux et maritimes et l'optimisation de l'exploitation ferroviaire ;
 - La capacité du terminal, supérieure à celle du Canet, couvre les besoins actuels et futurs de la région marseillaise en fret ferroviaire, continental et maritime ;
 - Le projet rend possible la mutation du site du Canet indispensable au projet Euromed II ;
 - Un appel à projets a été lancé en juin 2011 pour une première phase de 60 M€ de travaux, les plis ayant été remis le 15 novembre 2011... et étant en cours d'analyse.
- L'aménagement d'un terminal d'autoroute ferroviaire (appel à projet en 2012 pour servir en 2015) :
 - Le projet vise à massifier et diversifier l'offre terrestre, alternative au « tout camion » de longue distance ;
 - Le projet s'insère dans une perspective de développement des autoroutes de la mer, de dynamisation du report modal et d'amélioration des communications internes au port ;
- La relance de la réparation navale par l'attribution à un opérateur industriel de la forme 10 (appel à projet lancé en 2011, bientôt ouvert et analysé, en vue d'une mise en service en 2014) :
 - La forme 10 est la plus grande forme de Méditerranée : 465 m de long ;
 - Elle est parfaitement adaptée à la réparation des plus grands navires de croisière, dont 65% de la flotte mondiale se trouve en Méditerranée ;
 - Ce positionnement sur un marché de niche pourra être étendu au secteur des grands porte-conteneurs et des grands vraquiers ;
 - Le projet est conçu pour être compatible avec l'accueil d'un site dédié à la grande plaisance côté Estaque, dont l'étude est à lancer.

Le port s'est également fortement impliqué dans la dynamique de l'organisation de Marseille-Provence 2013, année où Marseille sera la capitale européenne de la culture. Dans cette perspective, il est prévu :

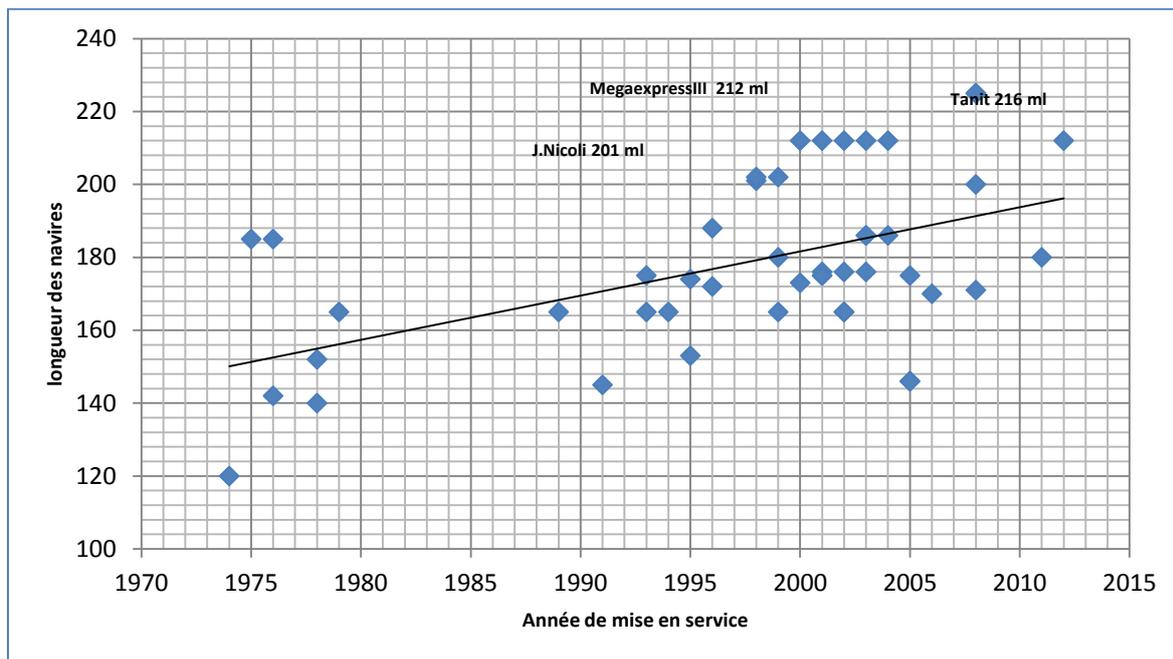
III. REORGANISER LES TERMINAUX PASSAGERS POUR LES DEVELOPPER

1. DES INFRASTRUCTURES POUR ACCUEILLIR PLUS DE NAVIRES, ET PLUS LONGS

a) Approche prospective à 15 ans sur les navires passagers

Il apparaît que le segment des navires ferries de longueur supérieure à 210 ml est déjà significatif en Méditerranée et qu'il va progressivement devenir prépondérant.

Aujourd'hui en Méditerranée occidentale on dénombre 22% navires d'une longueur supérieure à 200 ml alors qu'ils ne représentaient que 6% en 2000. Sur la Corse le Megaexpress III mesure 212 ml, le Jean Nicoli mesure 201ml. Sur le Maghreb, le Tanit (216 ml) reliera Marseille à la Tunisie à partir de mi 2012.

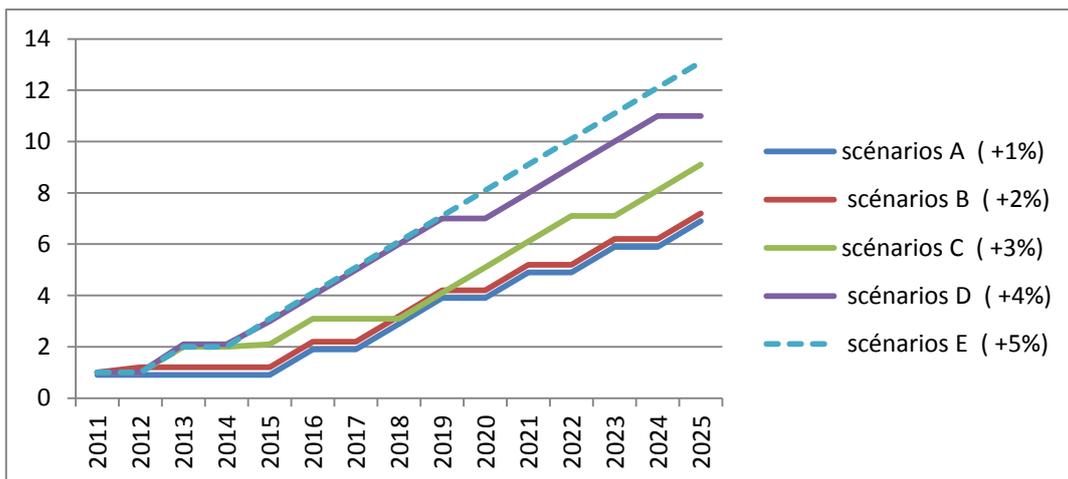


Sur les 46 navires des 10 plus grandes compagnies de ferries de Méditerranée occidentale, la longueur moyenne des ferries et ropax mis en flotte est passée de 155 ml en 1980 à 195ml en 2010

Une logique économique soutient cette évolution : le remplacement d'un navire passagers et rouliers (dit ropax) de 175ml par un navire de 215 ml transportant 1 500 passagers et 3 000 ml de remorques permet d'augmenter la capacité de plus de 50% avec une augmentation des charges d'exploitation limitée à 15%, la productivité des navires est donc supérieure de 30% ce qui, naturellement, représente un avantage compétitif décisif.

Dans un contexte de réduction de l'aide à la continuité territoriale et de concurrence accrue avec Toulon et l'Italie, les compagnies sur Marseille devront nécessairement s'appuyer sur les navires offrant le meilleur avantage compétitif. Il apparaît toutefois que les navires de taille moyenne peuvent rester pertinents, notamment pour la desserte des ports corses de taille intermédiaire sur lesquels les escales demeureront durablement d'un volume limité.

- Pour que le port de Marseille reste en mesure de reconquérir ses parts de marché et d'accroître encore ses trafics passagers, **ces considérations conduisent à adapter les infrastructures dédiées à la Corse pour permettre l'accueil de 7 à 13 navires de taille plus importante qu'aujourd'hui, et leur offrir d'ici 2025 entre 5 et 8 postes à quai d'une capacité supérieure à 200 m.**
- Leur proportion dépendant de la réalité de la croissance du trafic ainsi que des stratégies des armateurs, **différents scénarios d'évolution sont envisageables :**

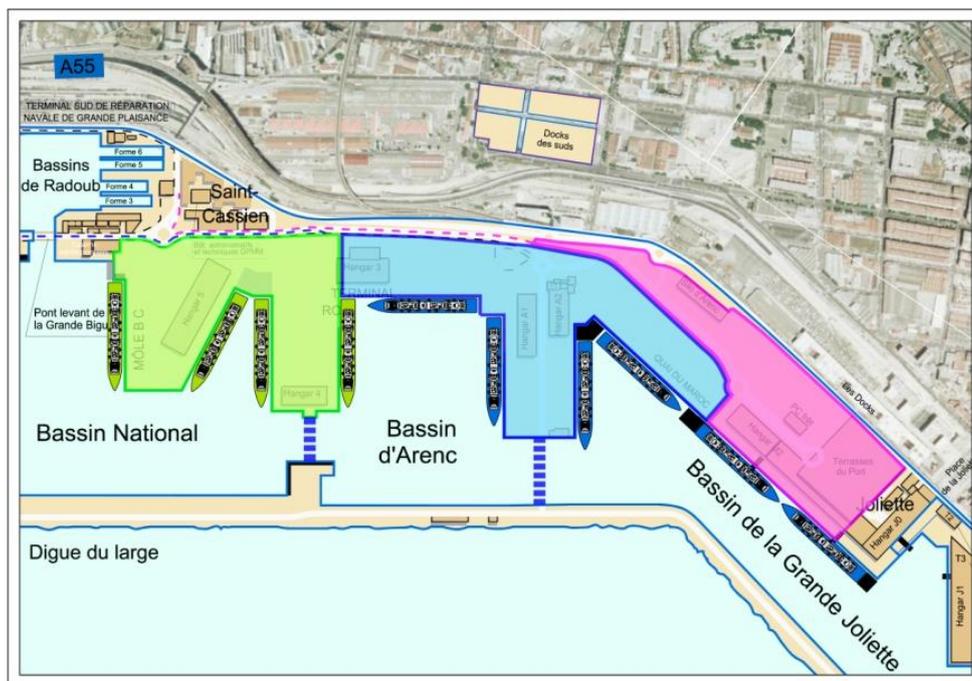


Nombre de navires >200ml probables sur la Corse en fonction de l'augmentation des besoins de capacité.

b) Les séquences d'évolution des bassins

Aujourd'hui l'étroitesse du bassin de la Joliette et du bassin d'Arenc en limite l'accès à des navires de 180m. De ce fait le Jean Nicoli (SNCM) ou le Tanit (CoTuNav) sont dès maintenant contraints d'escaler sur les postes du Cap Janet. Accueillir des navires de 220 ml dans les bassins de la Joliette imposerait, soit de déplacer la digue du Large, soit de démolir 3 hectares de terre-pleins en pleine exploitation. Ces pistes ont été écartées, et le bassin de la Joliette restera donc limité à des navires de 180ml.

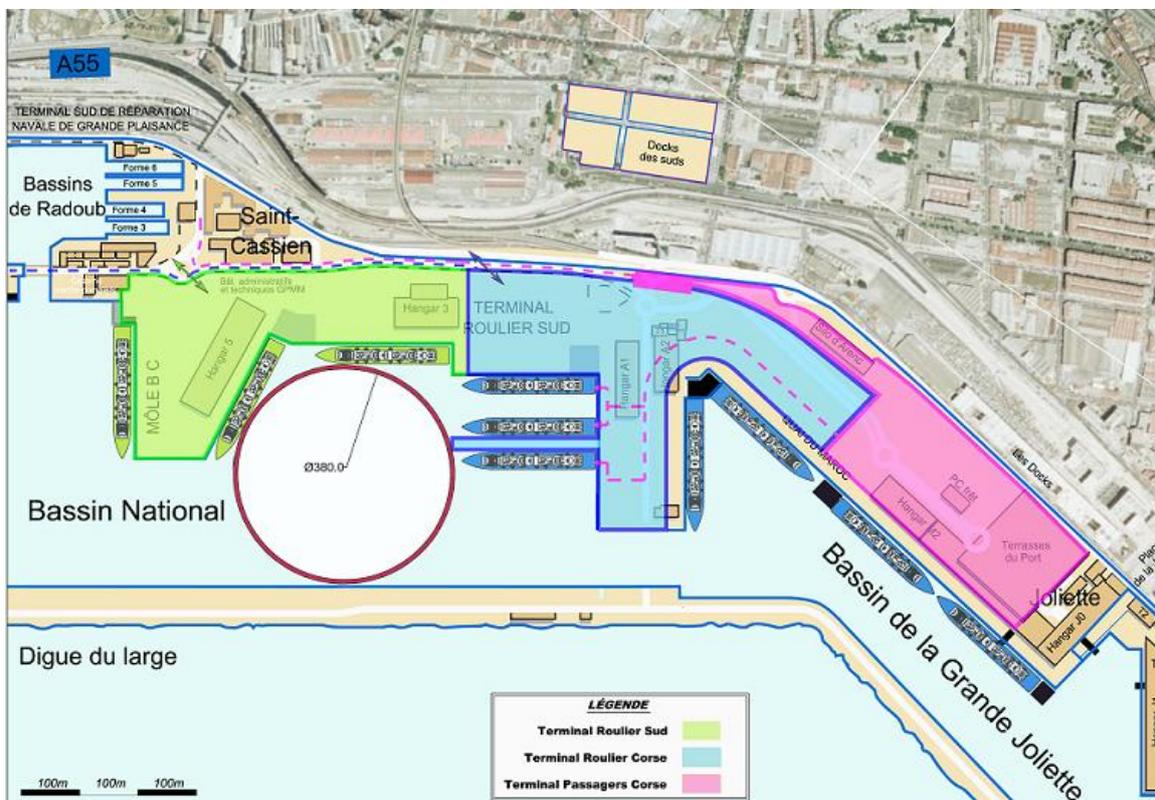
Cette limitation pourrait être repoussée à 200ml en élargissant la passe d'Arenc et en démolissant le môle A, pour établir un cercle d'évitage suffisant au nord du môle d'Arenc :



Démolition du môle A et élargissement de la passe d'Arenc

Le déplacement du terminal Maghreb sur les nouveaux postes rouliers créés sur le Cap Janet permettra l'accueil des navires d'au moins 220ml. Il répond dans le même temps au souhait du port et de la ville de requalifier les espaces au Sud de la Joliette en implantant des activités en synergie avec le développement du centre d'affaires Euroméditerranée, participant au rayonnement du port et de la ville.

Pour la Corse, l'accueil des navires > 200 m, conjugué à la volonté de concentrer tout son trafic entre la Joliette et les deux faces du môle d'Arenc, impliquerait un second élargissement du bassin d'Arenc en démolissant le môle de l'Abattoir et peut-être, sous réserve d'études trajectographiques, en élargissant le pont Pinède. Les trafics seraient répartis suivant leur taille entre le bassin de la Joliette (< 180 m ou < 200 m si la passe d'Arenc est élargie) et celui d'Arenc (>200m).



Démolition du môle de l'abattoir pour permettre l'évitage de navires de 225 m

Si la possibilité d'accueillir au nord du môle d'Arenc des navires > 200 m nous paraît l'objectif à retenir, le choix reste ouvert entre plusieurs modalités, qui devraient être étudiées plus avant:

- arasement du môle A (et élargissement concomitant de la passe d'Arenc ?), pour accueillir des navires de 200 m ; arasement ultérieur du môle de l'Abattoir pour accueillir les >200 m ;
- démolition simultanée des môles A et de l'Abattoir pour accueillir sans délai des navires > 200 m, mais sans que ceci implique nécessairement l'élargissement de la passe d'Arenc et la suppression de son pont tournant.
- Certains imaginent aussi que ce « big bang » pourrait s'assortir d'un prolongement du môle d'Arenc jusqu'à la digue du large, en séparant complètement le bassin de la Grande Joliette du bassin National, où l'on n'accéderait plus que par le Nord.

L'augmentation programmée du nombre de navire pour la Corse impliquerait, dans un terme supérieur à 10 ans, de disposer d'une partie des postes sur le terminal roulier Sud. Or, dans le même temps, le projet stratégique vise une **très forte augmentation du trafic roulier international**. Cette évolution se traduira par l'augmentation de la capacité des navires et un taux d'utilisation des quais des terminaux rouliers plus soutenu autour de Pinède, ce qui pourrait conduire à densifier sur plusieurs niveaux les aires allouées aux trafics de voitures, à l'instar de Barcelone. Elle suppose également que le nombre de quais rouliers soit maintenu.

Le réaménagement du terminal roulier Sud devrait donc s'accompagner de la réalisation de 3 postes rouliers supplémentaires sur les postes 25, 28 A et 28B pour reconstituer le nombre de postes.

Pour le Maghreb, l'augmentation du nombre de navires se fera en utilisant pleinement les postes 11 et 12 ainsi que le poste 4 partagé avec la croisière.

2. AMELIORER LES ACCES TERRESTRES DU PORT

a) Accès des passagers piétons

Les passagers piétons embarquent aujourd'hui par 2 gares pour le Maghreb, 2 gares pour la Corse, 3 ou 4 gares pour la croisière. Ces gares sont dans l'ensemble mal desservies par les transports en commun. Le déplacement du terminal Maghreb vers le Cap Janet à 5 km au Nord du centre Ville accentuera ce problème.

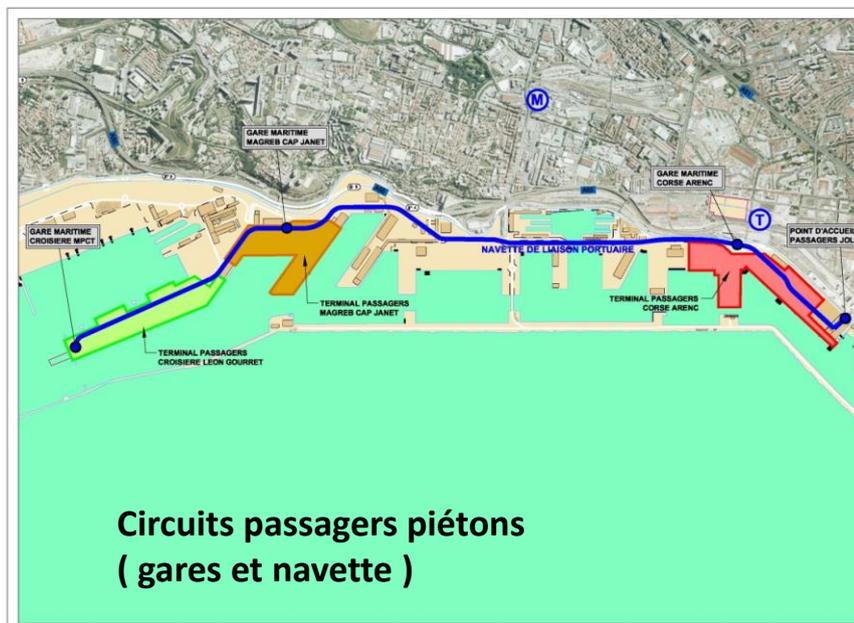
La communauté urbaine a programmé un **développement significatif du réseau des transports collectifs** vers le Nord de la ville dans les prochaines années. Ainsi le métro sera prolongé jusqu'au Capitaine Gèze pour la fin 2014, puis un bus à haut niveau de service desservira la rue de Lyon (dont 4 km en site propre) en 2017 et enfin l'arrivée du tramway empruntera le chemin de la Madrague Ville jusqu'à Saint-Exupéry. Ces nouvelles dessertes amélioreront l'offre de transport pour les noyaux villageois, les quartiers d'Euroméditerranée et les zones d'activités. Néanmoins, elles ne constituent pas une réponse satisfaisante pour la desserte des gares maritimes prévues. Les accès au port à partir des futurs arrêts du réseau seront trop difficiles à partir des itinéraires définis actuellement.

→ **Des adaptations sont à étudier pour mieux intégrer la desserte du port au réseau des transports.**

De même, le niveau de service de **l'offre ferroviaire** restera très modeste à court et moyen terme (1 TER toutes les 30 minutes dans les deux sens). La **halte ferroviaire d'Arenc** est en cours de réalisation avec en phase provisoire un quai unique à l'horizon fin 2012. Elle devrait faire l'objet d'investissements complémentaires avec un passage à deux quais à un horizon à définir, et sans pénaliser le fonctionnement du faisceau d'Arenc dans ses diverses dimensions (fret inclus). Le conseil régional mène aussi une étude de faisabilité sur la création de **nouvelles haltes** : Saint André **et un arrêt intermédiaire** dont la localisation reste à déterminer (Canet, Cap Pinède, Calade) pourraient voir le jour. Cet arrêt pourrait constituer un point important de desserte du port sous réserve d'une fréquence suffisante.

Mais en l'état actuel, le point du port le mieux desservi en transports en commun reste la place de la Joliette avec le métro, le bus et le tramway. **Il est donc proposé de concentrer l'accueil de l'ensemble des passagers piétons à la Joliette** : son caractère urbain et animé se renforcera encore en 2014 avec l'ouverture des Terrasses du Port et de leurs 55 000 m² de boutiques et de restaurants. Ce lieu, et le hangar J0 tout particulièrement, pourrait réunir les fonctions de ventes de billet, information, dépose de bagages lourds, enregistrement des billets et hall d'attente pour les compagnies qui en auraient convenance.

A partir de ce hall restauré, **une navette desservirait les différents terminaux**. Celle-ci pourrait se connecter à d'autres points de liaison (Pôle multimodal d'Arenc, Pôle multimodal du Capitaine Gèze, Calade,...) en fonction de la qualité des connexions disponibles sur ces points.

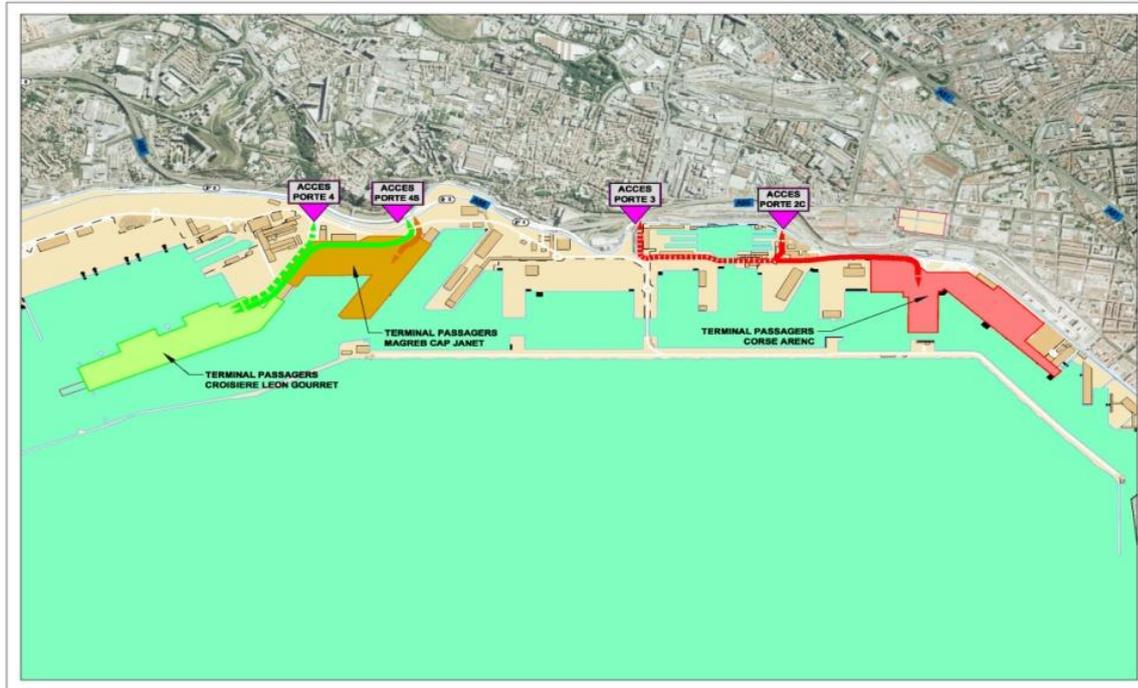


Sur le Cap Janet, les contrôles aux frontières seront effectués au plus proche du navire et nécessiteront des installations dédiées dans des gares adaptées. Les ferries pour la Corse pourront être desservis, comme actuellement sur les quais proche de la gare de la Joliette, par des passerelles garantissant une bonne qualité de service au piétons. Pour les navires ropax, des navettes déposeront les passagers au pied du navire ce qui évitera les trajets sur les passerelles ou la multiplication des gares.

→ **La faisabilité, le financement et le mode d'exploitation de ces navettes restent à étudier.**

b) Accès des véhicules passagers

L'accès au port pour les véhicules passagers est déjà assez convenable.



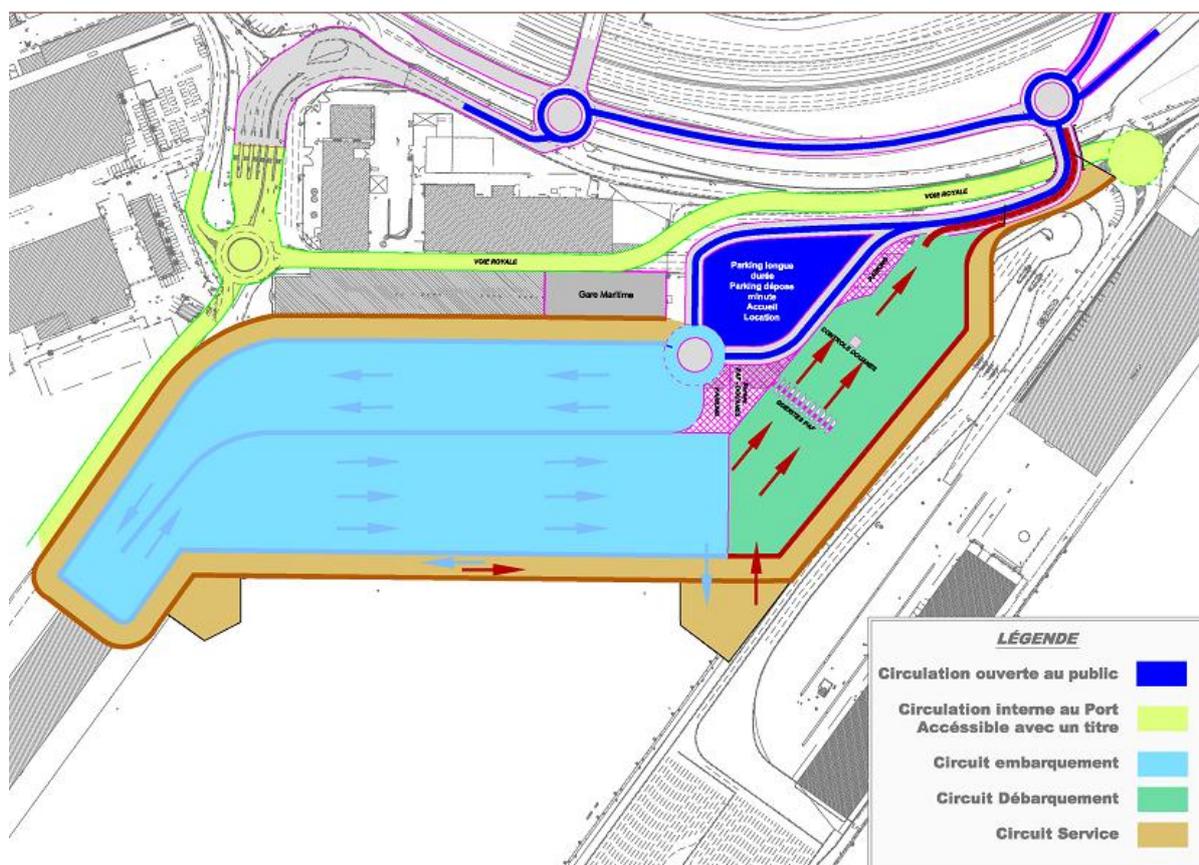
Mais la signalisation devrait être revue depuis A55 et A7 et les voies primaires pour mieux canaliser les passagers en voiture et les poids lourds vers les points d'accès du port à privilégier (portes 4, 3, 2C).

Les entrées et sorties des flux passagers se trouvent du fait des développements d'Euroméditerranée dans des zones de circulation très denses, en particulier au niveau de la porte Chanterac. Le déplacement du terminal Maghreb sur le Cap Janet allègera le trafic sur le Boulevard du littoral, qui devrait cependant être élargi au droit des petites formes dans les conditions établies entre RFF et l'EPAEM à propos du faisceau ferroviaire d'Arenc.

La question se pose de savoir si, ou quand, l'entrée Chanterac pourrait compléter l'accès préférentiel des VL pour la Corse qu'assurerait la porte 2C, voire la porte 3, puis la voie royale interne au port.

L'accès du terminal Maghreb sur le Cap Janet imposerait la création d'une porte supplémentaire 300 mètres au Sud de la porte 4. La faisabilité de cette porte reste à démontrer : il faudra notamment s'assurer que son fonctionnement ne perturberait pas l'accès des poids lourds en porte 4 et la sortie de l'A55 vers la Calade.

- Une étude fine de trafic et des avant-projets seront nécessaires pour statuer sur ces points.
- Enfin, le port, avec sa voie royale à utiliser plus intensément, devrait être intégré dans un système de supervision et gestion dynamique du trafic de Marseille à développer à moyen terme, sinon pour 2013.



c) Accès des poids lourds

La porte 4, en amont des quartiers à dominante résidentielle et tertiaire, serait clairement dédiée à ce trafic PL. Le bureau des cartes portuaires et des services aux camionneurs seraient implantés sur ce site pour conforter cette vocation. Le trafic PL dans les portes en aval (2 C et 3), notamment pour le fret Corse et les rouliers, ne serait envisagé qu'à partir du moment où les études de trafics démontreraient que ces accès contribueraient à alléger le trafic sur la voirie urbaine pour les flux vers le Sud ou l'Est.

L'accès poids lourd au port au niveau de la porte 4 est très bien connecté au système autoroutier A55 notamment depuis ou vers le Nord. En revanche, l'itinéraire vers l'Est (Aubagne) n'est pas continu, la connexion à la L2 est difficile pour les poids lourds.

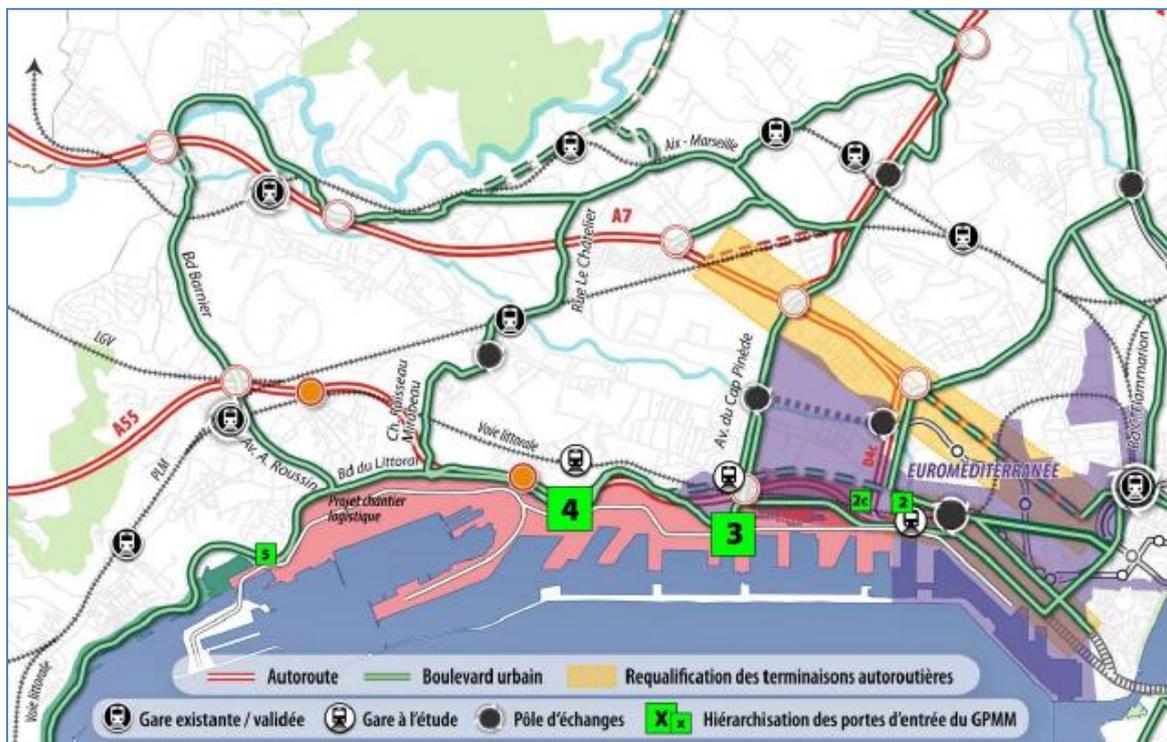
Le paradoxe est que les liaisons entre le port et ses zones logistiques sur Marseille sont difficiles.

La communauté urbaine étudie trois « *boulevards économiques* » pour faciliter à terme ces liaisons : boulevard Barnier ou une variante au Nord (itinéraire 1), RD4 et rue le Chatelet au centre (itinéraire 2) et Avenue Cap pinède au Sud (itinéraire 3). Un 4^{ème} itinéraire sera constitué par le passage supérieur de Lesseps (A 557) réaménagée entre la façade littorale et l'A 7, dans le prolongement de Plombières, une fois la L2 mise en service. Ces itinéraires présentent des points durs et leur faisabilité restent à démontrer.

Ils supposent notamment la création d'échangeurs Aygalade/ A7 sur l'itinéraire 1, Cap Pinède/ A 55 sur l'itinéraire 3, Lesseps / A55 sur l'itinéraire 4, Saint Barthélémy / A7 sur l'itinéraire 4, Arnavaux / A7 sur les itinéraires 2 et 3 et il conviendra de décider de leur opportunité. Néanmoins, ceux-ci sont stratégiques pour le développement du trafic des remorques sur le port.

La L2 mise en service constituera un élément structurant de ce réseau à terme. Pour autant, les modélisations actuelles montrent une amélioration réduite sur les itinéraires du périmètre d'étude.

→ Une étude origine-destination des remorques devra donc tester l'intérêt à maintenir la porte 2C ou la porte 3 pour les PL et pour relier les terminaux rouliers Corses aux zones logistiques de Marseille.



PLAN GLOBAL DES CIRCULATIONS

- Pour approfondir ces enjeux, il apparaît aussi nécessaire d'engager une **démarche partenariale du type « dossier voirie d'agglomération »** pour structurer les voiries primaires (autoroute, VRU, boulevard urbain). Les partenaires d'une telle démarche sont l'Etat, MPM et le CG13, auxquels devraient s'associer le conseil régional, le GPM, l'AGAM, les services de la Ville et l'EPAEM.
- **La commission « circulation » pourrait utilement être mobilisée.** Cette instance contribuerait à répondre aux points à approfondir identifiés par la commission spécialisée des Bassins Est.

3. Préparer les terminaux à la massification du trafic

Le port et les compagnies entendent développer le trafic avec les avantages compétitifs suivants:

- Des ropax de grande capacité (1500 pax et 3000 ml de remorques) plutôt que des Ferries, avec l'équation économique déjà évoquée. La capacité des parcs de remorques devrait être augmentée. Pour le parc Corse, cette capacité devrait passer de 10 hectares aujourd'hui à environ 16 hectares à terme. Pour le Maghreb le besoin en parc de remorques dépendra de la répartition effective entre les navires rouliers et les ropax. Ce besoin, qui pourrait atteindre 18 hectares, sera nécessairement réparti entre le terminal du cap Janet et les autres terminaux rouliers.
- Les circuits véhicules passagers devront être réaménagés sur 10 ha pour la Corse et autant pour le Maghreb. Si le besoin s'en accroît, le port dédoublera les parcs sur 1 ou 2 niveaux. Des circuits séparés seront conçus pour les remorques et les passagers embarquant sur les mêmes navires.
- Le niveau de service pour les passagers piétons ou en attente sur les parcs d'embarquement devrait être équivalent au standard aéroport (circulations PMR, prise en charge des bagages, navettes

surbaissées, circulations limitées, salles d'attente confortables et rafraichies, jeux d'enfants, sanitaires impeccables...).

- Les contrôles de la police et les douanes pourront être renforcés, avec des installations le permettant. Les contrôles des compagnies pourront se faire hors guérite pour réduire les surfaces d'attente.
 - Dans une optique de réduction des coûts et d'augmentation du niveau de service, les passerelles fixes pourraient progressivement être supprimées et remplacées par une navette. Les passerelles mobiles seraient montées sur pneus pour pouvoir être utilisées sur différents quais et pour réduire les coûts.
- **Les compagnies qui loueront des installations réalisées et maintenues par le port (ce qui leur permet de concentrer sur leurs navires leur capacité d'investissement) devraient être étroitement associées d'abord à la conception de ces installations, puis au détail des phases transitoires pour en réduire au minimum les gênes à l'exploitation.**

IV. DES SYNERGIES A VALORISER ENTRE LES ESPACES PORTUAIRES ET URBAINS

Le port de Marseille se développe depuis le fort Saint-Jean jusqu'au tunnel du Rove, qui s'enfonce dans le massif de la Nerthe. Cette bande littorale de plus de 10 kilomètres est divisée en trois séquences sur lesquelles la géographie, le rapport avec la ville et le potentiel portuaire induisent des vocations bien marquées :

1. Dans le Sud, le port passagers au contact du centre-ville et du pôle d'affaire est un vecteur de rayonnement et d'attractivité réciproque des activités urbaines et portuaires,
2. Au centre, le port industriel, tourné vers la Méditerranée et générant de l'activité, crée le lien commercial et logistique avec les grandes villes méditerranéennes,
3. Au Nord, les espaces dédiés à la plaisance et au tourisme offrent à Marseille un cadre de vie privilégié, le potentiel d'être le premier port de plaisance de Méditerranée et une destination touristique attractive.

1. LE SECTEUR SUD : LA VITRINE DU RAYONNEMENT PORTUAIRE ET URBAIN

Dans le Sud, du terre-plein du J4 jusqu'à Arenc, le port est partie intégrante du centre-ville et est associé dans ce périmètre à la dynamique d'Euroméditerranée. Il s'insère dans un water-front attractif qui assurerait la valorisation croisée des activités et espaces urbains et portuaires à l'instar de Barcelone, Gênes, Hambourg ou New-York.

De grands équipements sont d'ores et déjà en cours de réalisation ou livrés, MUCEM, CeReM, Terrasses du Port et Silo et viennent compléter, aux pieds du quartier du Panier, une façade maritime historique marquante, composée de grands monuments comme les Docks, la Major, la Digue du Large ou le Fort Saint-Jean. De nouveaux espaces publics emblématiques se développent au contact du port avec le J4, le boulevard du littoral et la place de la Méditerranée, et accompagnent de nouvelles promenades urbaines depuis le Vieux-Port, la rue de la République jusqu'à la place de la Joliette qui constitue le cœur historique du quartier. Un réseau de transports en commun dense irrigue désormais le site.

La dynamique économique du pôle d'affaires comme le renouvellement de la façade maritime et des quartiers résidentiels proches contribuent à l'attractivité globale de la ville et du port en accueillant des sièges de compagnies maritimes ou en développant l'offre touristique et l'accueil de grands événements à l'instar de Marseille-Provence 2013.

Cette partie du port, bien que d'accès aisé par les transports en commun, est pourtant d'un accès plus difficile pour les flux massifs de remorques ou de voyageurs avec leurs véhicules. Compte tenu de l'évolution de la taille des navires, ces bassins sont également trop étroits pour l'accueil de fret industriel.

En s'ouvrant sur le centre ville et en s'associant à la dynamique économique et urbaine, le port peut devenir dans ces espaces la vitrine où la communauté portuaire valorise les synergies entre ses différents membres, le lieu où l'économie de la connaissance et les centres de décisions trouvent leur place dans un bâti emblématique, où le public et les activités urbaines cohabitent avec des trafics portuaires à haute valeur ajoutée qui se satisfont de bassins à échelle humaine et engendrent peu de flux massifs.

Le port et Euroméditerranée ont élaboré à cette fin une proposition d'orientation d'aménagement partagée.

Celle-ci organise le « water-front » en trois séquences articulant espaces urbains et portuaires de part et d'autre du boulevard du Littoral ; la place de la Joliette prolongée vers les bassins y joue un rôle central.

- * **Au Sud**, entre l'esplanade du J4 et la place de la Joliette, les bassins accueillent la croisière haut de gamme (quais 93 et 95) ainsi que la grande plaisance de part et d'autre du J1. Ils accueillent également les services support de ces activités, dans une grande cohérence urbaine et architecturale avec le territoire et son patrimoine ; c'est ainsi que peuvent être prévus l'aménagement d'une gare maritime de croisière haut de gamme, l'accueil de services support à la grande plaisance ou à la croisière (club house, restauration, hôtellerie...). Ce secteur sera également le lieu privilégié d'accueil d'activités culturelles et de loisirs en rapport avec la mer, ainsi que d'éventuels événements économiques (salons nautiques, Sea Trade...); d'autres activités à haute valeur ajoutée, orientées vers l'innovation, la recherche et la créativité dans les domaines liés à la mer, peuvent également être envisagées.

Ces activités devront s'insérer dans un secteur à **dominante paysagère**, et dont la constructibilité devra répondre à une obligation de haute qualité architecturale et d'intégration dans le patrimoine et le site. C'est ainsi que peuvent être envisagés en premier lieu l'aménagement d'un bâtiment croisières de petite taille en lisière du J4, la restructuration et l'éventuelle extension de la gare de la Major ou son accompagnement par de nouveaux bâtiments s'inscrivant dans une composition architecturale de valeur, et bien sûr la restructuration du hangar J1 après l'année 2013.

Ces différentes activités supposent une mixité des usages, et appellent une ouverture au public de ces espaces de haute valeur, adaptée bien sûr aux exigences des activités qui y prendront place, sans pour autant méconnaître les intérêts financiers du GPMM aménageur et propriétaire de ces lieux.

- * **La place de la Joliette étendue** connecte l'aménagement littoral avec le tissu urbain et l'activité du centre-ville (pôle d'affaire, rue de la République Panier, boulevard du littoral, Vieux-Port), structure et met en scène une nouvelle offre tertiaire et d'équipements (siège du GPMM, J1, J0, Terrasses du Port, gare maritime piéton...) tout en présentant une excellente accessibilité aux transports collectifs urbains (Métro, Tramway, TER et éventuellement navette maritime).

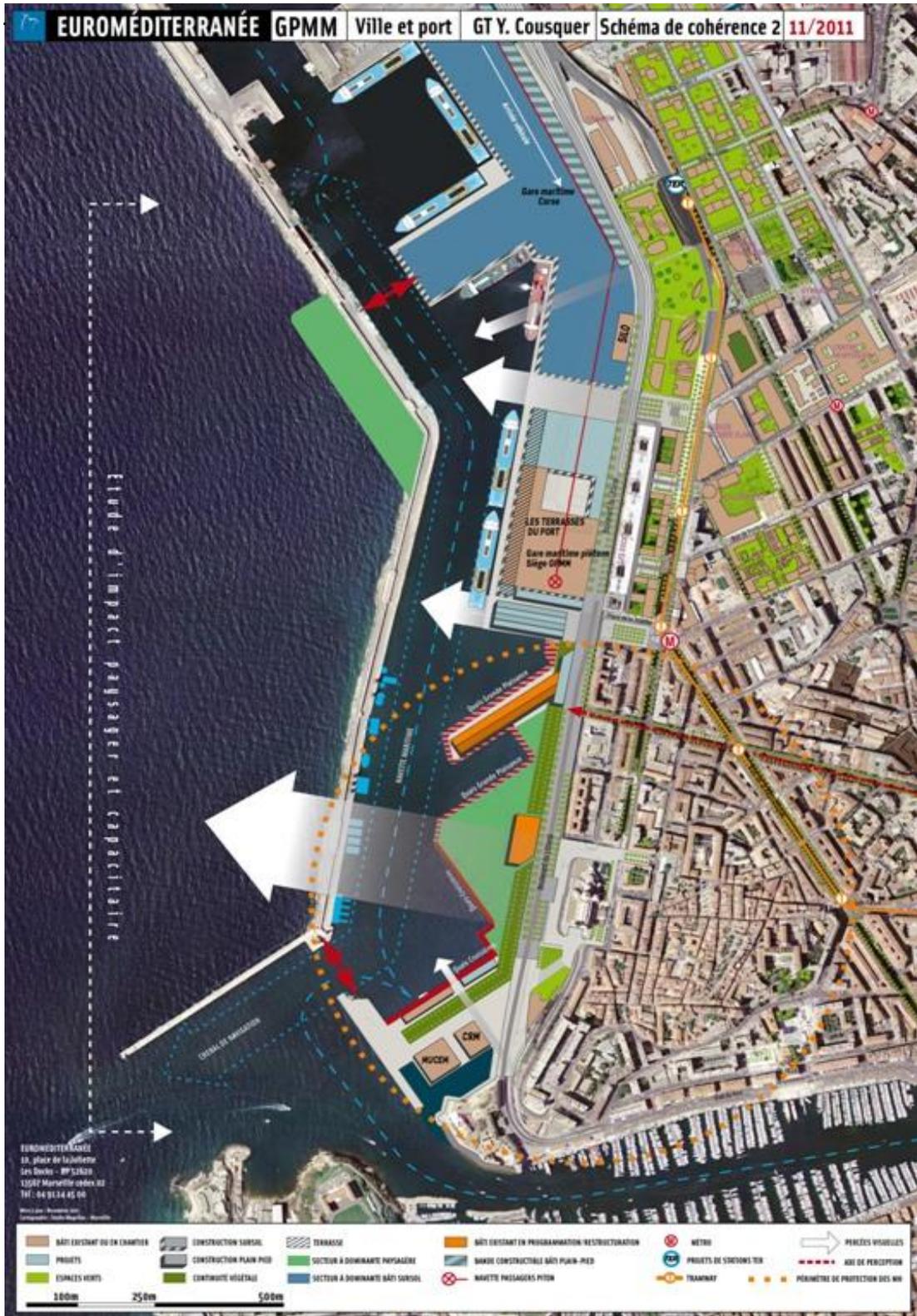
S'ouvrant sur les bassins, elle offrira dans le secteur du J0 au J1 des perspectives dégagées sur l'activité portuaire et permettra l'accès du public au contact de l'eau grâce à ce qui pourra devenir un quai d'honneur le long du J0. Elle deviendra le parvis d'accès à la gare maritime piéton et au nouveau siège du port. En effet, la démolition envisagée du siège actuel du GPMM permettra de compléter l'alignement du boulevard du Littoral et d'étendre la place de la Joliette.

La **halle Eiffel J0** réhabilitée valorisera le patrimoine portuaire. Largement ouverte sur l'espace public et ménageant des transparences vers les bassins, elle accueillera des activités et services ouverts aux publics et assurera l'accueil des passagers piétons du port et l'accès aux navettes internes du Port dont la station terminale se situerait au Nord sous le bâtiment des Terrasses.

Le **Siège du GPMM** sera réimplanté sur le site, dans un nouveau bâtiment constituant une véritable façade urbaine orientée au sud, édifié à l'alignement de l'hôtel de direction des Docks sur la place de la Joliette et sur l'alignement du boulevard du Littoral, en continuité Sud des Terrasses du Port. Il pourra offrir des surfaces de bureaux en sus de la reconstitution de celles du siège et accueillir tout ou partie de la gare maritime piéton et de la station des navettes.

* **De la place de la Joliette à la place de la Méditerranée,**

Le bâtiment des Terrasses du Port, le boulevard du littoral et le dégagement de perspectives visuelles depuis la place de la Méditerranée au Nord des Docks, constituent les limites d'un espace susceptible d'accueillir des constructions achevant de constituer un îlot en vis-à-vis des Docks.



Celles-ci se développeraieent majoritairement en sursol afin de préserver l'usage industriel du terre-plein et/ou pourraient également être érigées de plain-pied dans une bande longeant le boulevard, la hauteur

maximale des constructions restant inférieure ou égale à celle du bâtiment des Terrasses du Port. La terrasse serait également prolongée dans sa partie Nord.

* **Au-delà de la place de la Méditerranée,**

Les mêmes principes de sursol pourraient être retenus au dessus du terminal fret avec, de ce fait, des contraintes fonctionnelles et structurelles accrues pouvant limiter la constructibilité du secteur. Au demeurant, une constructibilité trop importante est exclue de par l'impact paysager qu'elle pourrait avoir sur les vues depuis les bâtiments de grande hauteur implantés à proximité, ou de la passerelle autoroutière A 55 ou depuis le Silo et son voisinage.

Un aménagement cohérent est par ailleurs à rechercher pour ce secteur en articulation avec le pôle de St Cassien, qui a lui vocation à être renforcé.

• **La digue du Large,**

L'ouverture permanente au public est envisagée. Sa connexion piétonne avec la Ville serait assurée par navette. Elle s'accompagnerait de l'implantation d'activités de restauration et loisirs permanentes ou temporaires installées sur le terre-plein ou dans le bassin sous réserve de compatibilité avec les mouvements des ferries Corse.

→ *Les réflexions à poursuivre sur le pertuis d'Arenc, qu'il soit rescindé, maintenu ou comblé, devront intégrer l'obligation de maintenir un deuxième accès véhicule à la digue du Large et la possibilité d'un accès piéton pérenne - à bien séparer ou déniveler des flux de remorques et de véhicules embarquant ou débarquant sur les terre-pleins du môle d'Arenc.*

→ *Ces réflexions pourront aussi prendre en compte diverses hypothèses de constructibilité sur la digue du Large.*

TEST DE CAPACITE DU SECTEUR JOLIETTE-AREN-CASSIEN et de la DIGUE DU LARGE

secteurs	vocation des espaces	surface utile dans volume existant	surface utile dans surface à créer
Terre plein J4	Culture, croisière.	-	10 000
Terre plein major	Yachting, croisière, évènements, bio pôle	7 000	5 000
Hangar J1	Yachting, évènements, hôtellerie	25 000	
Halle Eiffel J0	Gare maritime, pôle voyage évasion	8 000	
Sud Terrasses	Gare navette, siège GPMM et tertiaire		> 20 000
Nord Terrasses	Technopôle logistique portuaire		90 000
Sur môle Arenc	Centres / armements et logisticiens		35 000
Digue du Large	Tourisme, accès à la mer		Pour mémoire -
SURFACE UTILE TOTALE		40 000 m²	160 000 m²

Au vu de cette première approche, le potentiel constructible du secteur Sud du port s'établirait autour de 200 000 m² utiles, dont 40 000 par réaffectation ou reconstitution de surfaces existantes (J0, J1, siège du GPMM). Ce volume significatif doit permettre d'implanter des activités qui incarneront les synergies entre la ville et le port et prépareront le port de demain. Néanmoins ces surfaces ne sont pas marginales dans la dynamique de

développement de la ville et d'Euroméditerranée. En effet sur Aix/Marseille les transactions de bureaux en neuf se sont établies en moyenne à 41 000 m²/an sur la période 2000/2010*. La réalisation de ce potentiel ne pourra s'appréhender que sur une période longue, de façon coordonnée avec l'EPAEM, en testant la capacité d'absorption du marché au vu de l'évolution économique générale.

- *Compte tenu des forts enjeux de qualité, de transparence, de perméabilité et de porosité de cette interface port - ville, **les orientations proposées devront être étayées d'une étude urbaine, architecturale et paysagère portant sur l'ensemble de la façade maritime**, pour confronter plusieurs scénarios de constructibilité du front de mer et du front de port afin d'en évaluer l'impact, et esquisser la future « skyline », qu'elle soit perçue depuis la mer ou depuis les quartiers riverains du port.*
- **Une réflexion programmatique globale** devra être conduite à la même échelle, en cohérence avec les développements urbains d'Euroméditerranée et du Centre-Ville.

Ces éléments pourraient être constitutifs du **cahier des charges d'une étude urbaine d'ensemble** qu'il est indispensable de lancer dans un avenir proche (compte tenu de la nécessité de livrer le secteur Joliette J4 en 2017) et qui permettra de préciser et de qualifier les orientations retenues, les programmes en découlant, et d'apprécier les conditions techniques, économiques et organisationnelles de leur mise en œuvre.

2. LE SECTEUR CENTRAL : LE PORT INDUSTRIEL TOURNE VERS LA MEDITERRANEE

Dans le secteur central qui se déploie d'Arenc à la Forme 10, le port affirme sa vocation et sa physionomie portuaire et industrielle, une vocation que la ville lui reconnaît pleinement.

C'est là que la ville conserve la mémoire de ses origines industrielles : le port y est un pourvoyeur d'activité indispensable pour la métropole. Il alimente les industries locales : St Louis Sucre, les usines de Gardanne, Panzani, la filière BTP pour le ciment ou les clinkers, Eurocopter pour ses expéditions... Il accueille sur ses terrains et dans ses formes de radoub les industries liées à la réparation navale, dans ses divers segments.

Il crée de nombreux emplois : la logistique portuaire réunit à elle seule 14 000 emplois sur le périmètre de MPM, même si les révolutions du conteneur et des remorques et les gains de productivité en découlant ont, à trafic quasi constant, réduit en une vingtaine d'années de 2 000 à 500 le nombre des dockers des bassins Est.

C'est là que gît le plus clair de son potentiel de croissance, ces 3 millions de tonnes à gagner sur les trafics intra méditerranéens, un million de passagers de croisière supplémentaire, un doublement recherché pour les conteneurs et les remorques traitées. Quelle que soit l'incertitude des temps, c'est là que Marseille manifesterà le plus clairement sa maîtrise des flux de marchandises et des hommes et son aptitude à s'affirmer comme une des capitales de la Méditerranée.

- *Les enjeux de l'interface ville-port y **concernent l'aménagement des abords, le traitement des fronts bâtis, des clôtures et du paysage urbain.***
- *Compte tenu de la topographie, de la coupure que constituent l'A55 et de la typologie des quartiers (noyaux villageois de la Cabucelle, de la Calade, zone d'habitat collectif de Mirabeau et de Consolat), il conviendra d'y **soigner tout particulièrement les accès aux bassins.***
- ***Des opérations pour restructurer et densifier des activités urbaines liées au port** pourront également être montées à proximité...*
- *... et aussi pour **pourvoir le Port en espaces logistiques, extérieurs à l'enceinte portuaire** mais assez proches pour alimenter convenablement les trafics maritimes des bassins Est.*

a) Le Port ne pourra pas se développer sans espaces logistiques sur Marseille

Le doublement visé des trafics rouliers et conteneurs doit s'accompagner d'un report modal vers le fer, mais aussi de facilités nouvelles dans le tissu urbain proche pour traiter les marchandises à grouper ou dégroupier.

La remise en service de la boucle de Mourepiane, la construction du chantier rail/route de Mourepiane et le terminal d'autoroute ferroviaire attestent des moyens mis en œuvre par le GPMM et l'Etat pour favoriser ce report modal. A cette occasion, en intégrant le terminal du Canet qui occupe aujourd'hui 25 hectares en Ville, le Port devient un contributeur majeur pour la reconstruction de la ville sur la ville – et l'EPAEM devient à juste titre un contributeur du terminal combiné de Mourepiane.

En symétrique, le Port ne pourra développer des emplois et créer de la valeur sur Marseille, si la Ville ne dispose pas de surfaces pour accueillir une part des activités induites par la logistique portuaire. Ces surfaces à proximité de la ville-centre et du port ont pour spécificité de capter des trafics de niche. Si ces zones de réception des marchandises migrent toutes à l'extérieur de la ville, comme elles l'ont largement fait dans les années 1960-1970 en investissant les zones industrielles de Vitrolles, le port perd son avantage compétitif et ces marchandises arriveront indifféremment par Fos ou Anvers, sinon Barcelone ou Gênes.

La logistique portuaire dispose d'environ 50 ha sur Marseille quand son développement en nécessiterait 30 à 50ha de plus* (étude EuroCiF). Or aujourd'hui les surfaces réservées à ces activités dans le Plan Local d'Urbanisme sont en position défensives, car soumises à la pression urbaine : la loi du marché foncier fait fuir les logisticiens au profit des promoteurs immobiliers. Et le projet avorté de Distrimar a montré que cette logistique ne peut se développer sur les terrains du port (au demeurant plus limités en surface qu'on ne le croit généralement), du fait du coût de main d'œuvre des dockers et de leur monopole revendiqué de territoire.

En parallèle, selon les estimations de l'AGAM, **la logistique urbaine** occupe environ 80 ha sur Marseille et aurait besoin de 200 000 m² de planchers supplémentaires (dont une moitié environ sera constituée de petites implantations susceptibles de s'inscrire dans le tissu urbain et l'autre moitié doit correspondre à des espaces dédiés, soit 10 à 15 ha d'assiette), pour répondre à la croissance de la ville et accompagner les opérations de renouvellement urbain portées par Euromed. La solution passe sans doute pour partie, comme l'AGAM ** le préconise, par des opérations volontaristes de remembrement et de densification d'activités logistiques existantes : les zones d'Actisud, Arnavants, Plombières et la Valentine ont un potentiel de 50 ha et leur densification pourrait dégager 8 ha environ. D'autres surfaces sont à identifier, soit sur la ville de Marseille, soit à défaut sur le territoire de MPM, comme la ZAC des Equilles sur Gignac-La Nerthe.

- **Des surfaces nouvelles, à hauteur de 40 à 70 ha, devraient donc être affichées dans les PLU comme dédiées au développement de la logistique, portuaire et urbaine – dont 30 à 40 sur la Ville de Marseille et un complément du même ordre sur les rives Sud de l'Etang de Berre.**
- *On souhaiterait, aussi, que le territoire métropolitain et ses grands opérateurs des transports et de la logistique puissent, avec le concours du Cluster Logistique PACA, mobiliser les capacités développées par ses sociétés d'ingénierie les plus performantes pour **simuler le fonctionnement et optimiser le volume et la distribution de hangars logistiques**, dont les diverses natures devraient être spécifiées, entre les zones d'activité existantes, à créer ou à inscrire dans les PLU.*

En distinguant mieux les diverses fonctions logistiques à organiser au bénéfice du port, de son hinterland terrestre et de son foreland maritime, comme au bénéfice de la cité et sa région métropolitaine, et en dégageant les surfaces nécessaires dans les documents d'urbanisme, au prix d'arbitrages parfois difficiles entre les prescriptions réglementaires, les réserves d'utilité publique et le jeu des forces et spéculations sur le marché foncier, le Projet Ville-Port ferait œuvre utile et nécessaire.

Ainsi **autour de la porte 2C, à Saint-Cassien**, le port dispose de 2,5 ha de tertiaire diffus qu'il utilise à ses fins ou pour la réparation navale. Ce bâti pourrait être densifié en créant 25 000 à 50 000 m² utile pour favoriser la constitution d'une grappe autour de la réparation de grande plaisance.

La porte 3A se trouve au centre des terminaux rouliers : le port dispose de peu de disponibilité foncière hormis le BCMO implanté sur 1,2 ha mais une réaffectation des surfaces intégrées dans un projet à développer avec Euromed, sur les terrains reconquis sur les échangeurs, permettrait d'offrir des services et des locaux aux manutentionnaires et aux camionneurs en relation directe avec les terminaux et avec un positionnement stratégique. Du point de vue de l'EPAEM, qui a prévu à cet endroit un équipement urbain structurant, cette perspective est envisageable, mais sous réserve de pouvoir soit dégager des constructibilités de type sur-sol en complément de la programmation arrêtée sur ce site par l'EPAEM dans le bilan du protocole extension, soit de procéder à des échanges fonciers entre GPMM et EPAEM permettant le maintien du bilan de l'extension.

Le secteur de la porte 4 concentrera l'essentiel des flux poids lourds. On devra donc logiquement y trouver des services à la marchandise et aux camionneurs: douane, contrôles sanitaires aux frontières, transitaire, bureaux des cartes portuaires, accueil camionneurs, sanitaires, restauration...

Ce sera également le cas du secteur de la **gare internationale du Cap Janet** avec tous les services aux passagers impliqués : gare, police, douane et autres services privés, aujourd'hui fournis au voisinage de la Joliette et sur lesquels la COTUNAV et la CNAN ont attiré l'attention de la Commission spécialisée..

Pour conforter le renouveau de la **réparation navale**, il vaudrait de soutenir le développement d'un cluster réparation navale en synergie avec les ateliers implantés auprès des formes 8 et 9 pour pouvoir offrir un service global avec l'ensemble des entreprises disponibles sur place.

secteurs	vocation des espaces	surface utile dans volume existant	surface utile dans volume à créer
Porte 2C St Cassien et Grande Bigue	Capitainerie, Grappe / innovation Réparation plaisance	20 000	15 000
Porte 3 et Beauséjour	Manutentionnaires zone Marseille, Services poids lourds, Synergies avec Euromed XXL.		20 000
Porte 4 sud Gare Maghreb	Gare maritime, Loueurs voiture, Assurances, Police, Compagnies	10 000 Y compris BSM	
Porte 4 Marchandises	Accueil poids lourds, cartes portuaires, Manutentionnaires, Douanes		10 000
Porte 4 Cluster réparation navale	Activités, Hangars, Halles (existant)	5 000	5 000
Porte 5 Forme 10	Cluster réparation navale	Pour mémoire	
SURFACE UTILE TOTALE		35 000 m²	50 000 m²

3. LE SECTEUR NORD : UN POLE D'ATTRACTION POUR LA PLAISANCE ET LE TOURISME

a) Appel à projet grande plaisance Nord forme 10

Le port étudiera la faisabilité de relancer un appel à projet (déjà étudié en 2008) pour un port de grande plaisance sur la face Nord de la Forme 10, en fonction du résultat de l'appel à projet « réparation navale » en cours sur le réemploi de la Forme 10, quand il sera connu début 2012.

b) Master plan du littoral de l'Estaque

Le Master plan élaboré par la Ville avec l'aide de l'AGAM propose un programme complet et diversifié pour requalifier les espaces littoraux de l'Estaque et renforcer durablement l'attractivité de cet espace exceptionnel à l'abri du mistral et en balcon sur le front de mer du cœur de Marseille.

- Ce plan prévoit d'implanter les nouvelles activités économiques sur la Zac Saumaty puis d'investir les terrains 'MetalEurope au fur et à mesure de leur dépollution sur les quinze prochaines années.
 - La maison de la Mer proposera des aquariums autours desquels se développeront des programmes mixant travaux scientifiques et expériences grand public.
 - La plaisance est très prégnante sur ce périmètre. Un développement mesuré de 150 anneaux supplémentaire est prévu sur Saumaty. Le plan prévoit surtout une requalification des ports existants pour réduire leur impact visuel et améliorer les services aux usagers.
 - L'accueil des navires « institutionnels » du Vieux Port semble possible dans les bassins de Saumaty. Cela permettrait de reconverter les espaces emblématiques qu'ils occupent dans le Vieux Port.
 - Certains terrains peu valorisés en front de mer pourraient être reconvertis pour participer davantage à la dynamique de cet espace.
 - Une extension des plages de Corbières est programmée et plus largement le plan cherche à favoriser l'accès à la mer pour les riverains
 - Un centre aquatique pourrait être installé en reconversion d'un ancien carreau de carrière située dans le massif de la Nerthe qui bénéficie d'une vue unique sur la mer et sur Marseille.
- **Ces développements d'activités nécessiteront la requalification de la RD 568 et la création de parkings mais surtout la construction de l'échangeur du Jas de Rhode sur l'A 55.**

Désenclavant le Nord de l'Estaque, cet échangeur serait une pièce essentielle de ce projet de requalification et remise en valeur de ces espaces littoraux. Il rendrait également possible le déplacement de stockeurs et réparateurs de conteneurs dans les carreaux de carrière de la Nerthe, comme évoqué plus haut.

4. ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Le port a engagé une série d'opérations pour réduire son empreinte écologique :

- Les projets de report modal, terminal Rail route et autoroute ferroviaire en tête, sont bien entendu déterminants.
- La gestion des déchets navires a été mise en place également avec succès et les audits sur le sujet sont élogieux.
- Les études sur le branchement des navires à quais ont permis de démontrer la faisabilité sur le trafic ciblé des navires passagers et ropax réguliers. La mise en œuvre imposera que l'on détermine de façon pérenne les navires et les postes concernés après l'attribution de la Délégation de service public.
- Les appels à projets photovoltaïques successifs n'ont pu aboutir du fait des réductions progressives du prix de rachat. Le port sollicite désormais leur inscription dans les appels d'offre nationaux.

- Le port étudie l'implantation d'un échangeur eau de mer pour doubler les rendements thermiques à l'arrière du port. Cette expérience limitée à 300 Mégawatt pourra servir de lanceur à la boucle plus ambitieuse étudiée par la Ville de Marseille sur le secteur Euromed II et au delà.
- Le GPMM favorisera l'essor de la filière économique du recyclage et de la valorisation énergétique.

Pour ses nouveaux aménagements, le GPMM s'inscrira dans le prolongement de la démarche éco-cité d'Euromed pour favoriser un développement cohérent et harmonieux sur la zone. Notamment les spécifications thermiques, architecturales et paysagères des bâtiments à construire sur le port s'inspireront de ceux d'Euromed.

V. MISE EN ŒUVRE

1. PHASAGES

Segmentation du projet en macro-opérations

Le projet global d'évolution des Bassins Est pourrait être structuré autour de 3 macro-opérations :

- Le déplacement du trafic Maghreb depuis les bassins de la Joliette au cap Janet, l'adaptation du terminal Corse et le développement de nouvelles activités sur la Joliette vont dominer les 5 prochaines années. Pour mettre en cohérence les projets urbains et portuaires les espaces de liaison entre le port et la ville devront être réorganisés.

- En parallèle les projets sur la forme 10 volet réparation navale, la réalisation du terminal combiné de Mourepiane et de l'Autoroute Ferroviaire vont redéfinir les activités et les flux entre la porte 4 et la porte 5 sur les 5 à 10 ans qui viennent.

- L'appel à projet de grande plaisance sur l'espace au nord de la forme 10 et le développement de la plaisance et des activités touristiques au nord de cette forme va progressivement redynamiser les espaces littoraux sur le secteur Saumaty / Corbières pendant 10 à 15 ans.

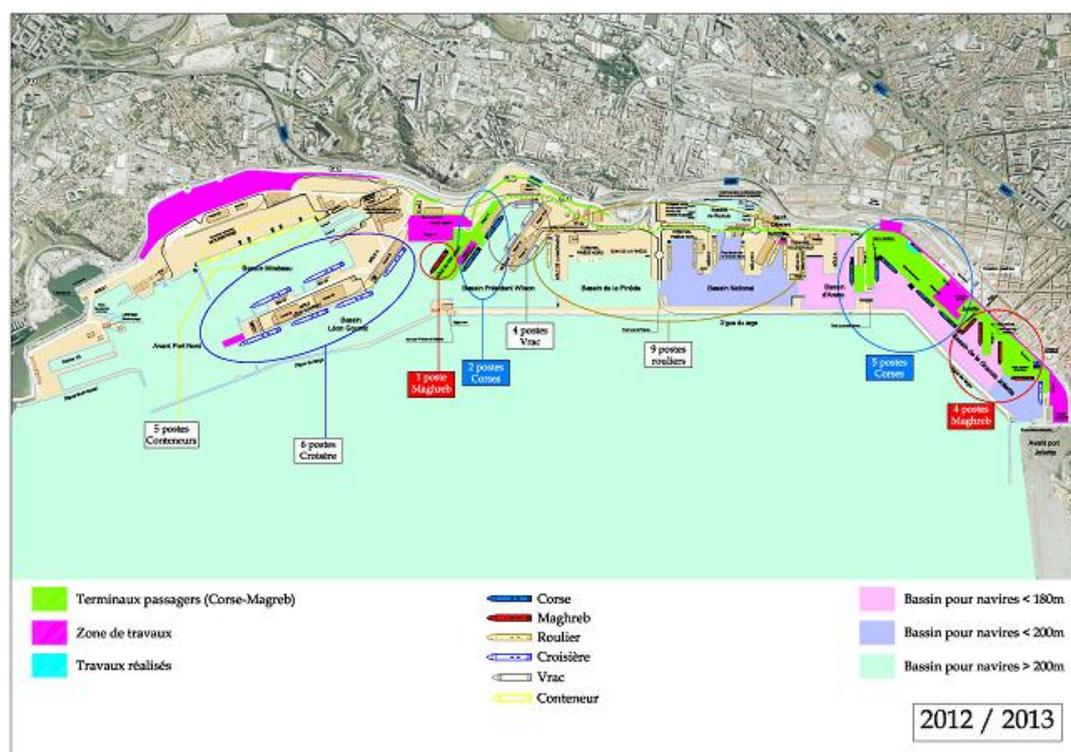
Ces 3 opérations répondent à des exigences distinctes et chacune se développera selon son propre phasage.

a) Phasage de l'opération 'de la Joliette au Cap Janet'

Le phasage est contraint en premier lieu par la nécessité d'assurer la continuité de l'exploitation sur les terminaux pour chaque étape et la nécessité d'accueillir les nouveaux navires au gré de l'évolution des trafics et des flottes. En dehors de ces terminaux, le phasage peut être plus souple ; il intégrera des phases amont d'études de définition, des concours, des procédures et de la concertation qui garantiront aux projets une cohérence urbaine, une qualité architecturale et une adhésion de la population.

i. Phase 1 - 2012 et 2013 : accompagner l'arrivée du Tanit

Plan
phase 1



Pour le Cap Janet, les années 2012 et 2013 seraient consacrées à la mise en place du circuit international provisoire pour l'accueil du Tanit comprenant l'adaptation de la gare maritime du hangar 16, la modification des circuits de véhicules, l'installation de guérites de contrôles et la sécurisation de l'accès par la porte Beauséjour. Une navette serait mise en place à titre exploratoire sur cette période. Les trafics sur ce terminal seront réduits aux 2 puis éventuellement 3 navires ne pouvant éviter dans le bassin de la Joliette. Compte-tenu des 5 postes disponibles sur la zone et de la surface de 25ha du terminal, la coordination entre les travaux et l'exploitation est envisageable sans dégradation excessive du niveau de service.

→ La difficulté viendra avant tout de l'avancement des travaux de la gare pour la première saison.

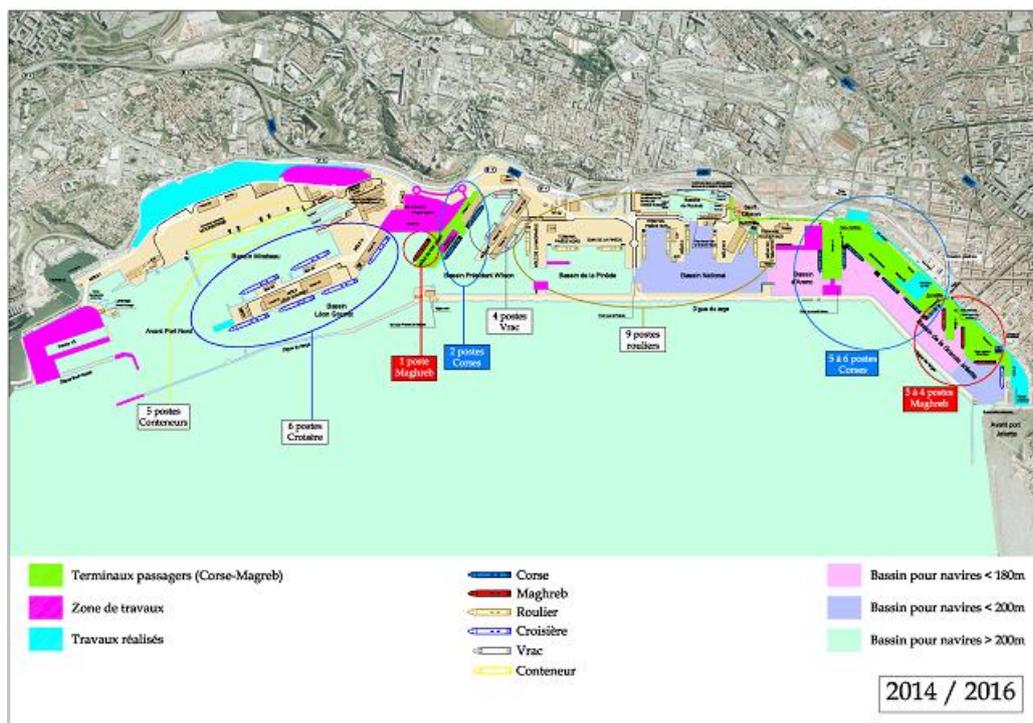
ii. Phase 2 - entre 2014 et 2016 : préparer le déplacement du Maghreb sur le Cap Janet

Les travaux définitifs seraient réalisés sur la porte d'accès, la gare maritime et les accès du Cap Janet. Pendant ces travaux, le nombre de navires sur le Cap Janet serait limité au strict minimum, 2 à 4 navires fréquenteraient le Cap Janet et 13 à 15 navires resteraient sur la Joliette.

- Le point sensible serait la construction du giratoire de la porte 4 qui constituera l'accès principal du port.
- Sur cette même période, les travaux maritimes d'élargissement du bassin d'Arenc (2015, 2016) se feraient sur l'emprise du Terminal roulier Sud dont les 3 postes à quais auraient été au préalable élargis et sans incidence sur les quais des terminaux Corses.
- Le chantier du siège du port prendrait place également dans cette phase.

L'accueil passagers Joliette ne se construirait qu'après la migration des trafics du Maghreb et la désaffectation des contrôles internationaux sous le J0.

Les circuits seront adaptés *a minima* suite à la fin des travaux des Terrasses du Port en 2014, puis en 2016 lors de l'intégration du nouveau poste sur le Bassin d'Arenc dans le terminal Corse. Les accès seraient également transférés si nécessaire de la porte Chanterac à la porte 2C.



Plan phase 2

Cette planification paraît compatible avec le calendrier des équipements prévus dans le programme Euroméditerranée sur ce secteur, qui auront tous, sauf exception, été achevés dans la phase 2012-2014 :

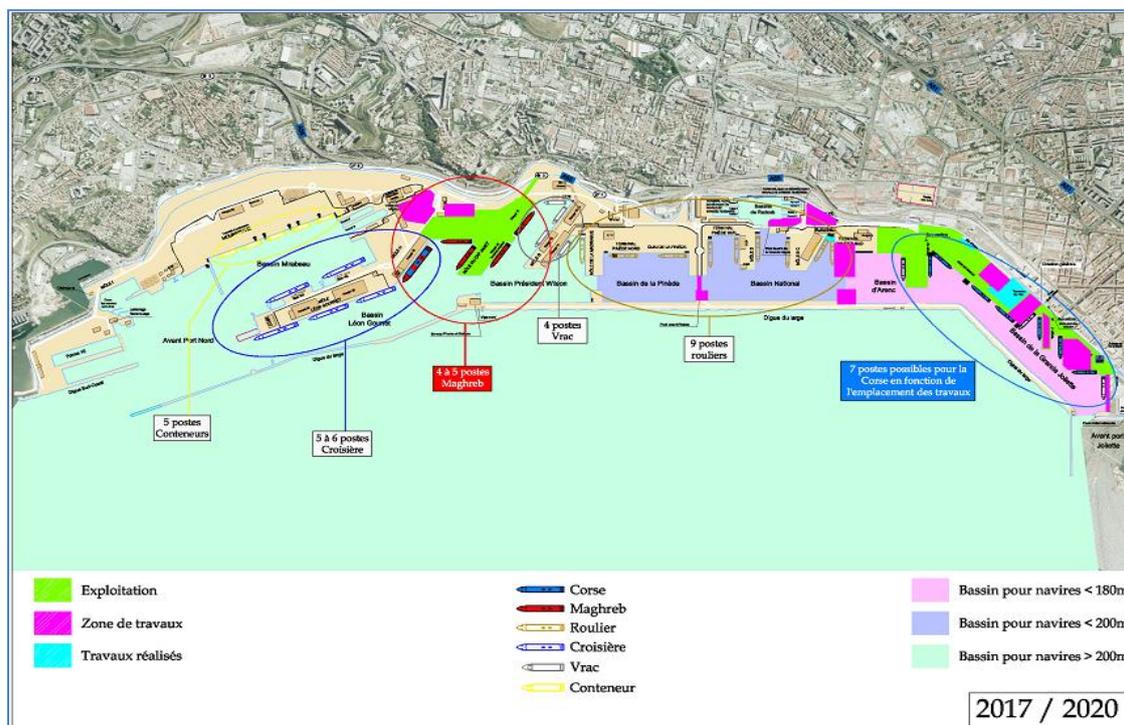
- fin 2012 pour l'exutoire du ruisseau des Aygaldes, la gare d'Arenc, l'aménagement provisoire de la place de la Joliette (aménagement définitif en 2016) et le J4 ;
- début 2013 pour le Boulevard du Littoral Sud ;
- 2014 pour les voûtes de la Major, le parvis de la Major et la réhabilitation de la Consigne Vaudoier.

Une attention particulière devra cependant être portée à la réalisation de la boucle à eau de mer projetée sous maîtrise d'ouvrage ville de Marseille dont le permis de construire est en cours d'instruction et qui doit être livrée en 2016 pour plusieurs tours du programme d'Euromed. La possibilité devrait être considérée d'y raccorder en grappe les installations propres aux Terrasses du Port et celles qui desserviraient le futur siège du GPMM.

iii. Phase 3 - entre 2017 et 2020 : adapter le bassin d'Arenc aux navires supérieurs à 210m et implanter les nouvelles activités sur la Joliette

2017 serait l'année du transfert des navires Maghreb accueillis jusque là dans les bassins de la Joliette sur le terminal Cap Janet reconfiguré. Ce terminal profiterait de 4 ou 5 postes à quai pour les navires Maghreb. La Corse disposerait des postes 81 et 82 libérés par le Maghreb ce qui lui permettrait de libérer le bassin d'Arenc le temps d'adapter ce bassin aux navires de plus de 210 m.

Pendant ces quatre années le port ferait construire les bâtiments programmés surtout au nord du J1 profitant des surfaces de stockage libérées par le trafic Maghreb. Les autres programmes sur le port pourraient également se construire à cette période. Toutefois, des arbitrages budgétaires, la limite des ressources et la capacité d'absorption du marché pourraient conduire à répartir ces investissements dans le temps au-delà de 2020.



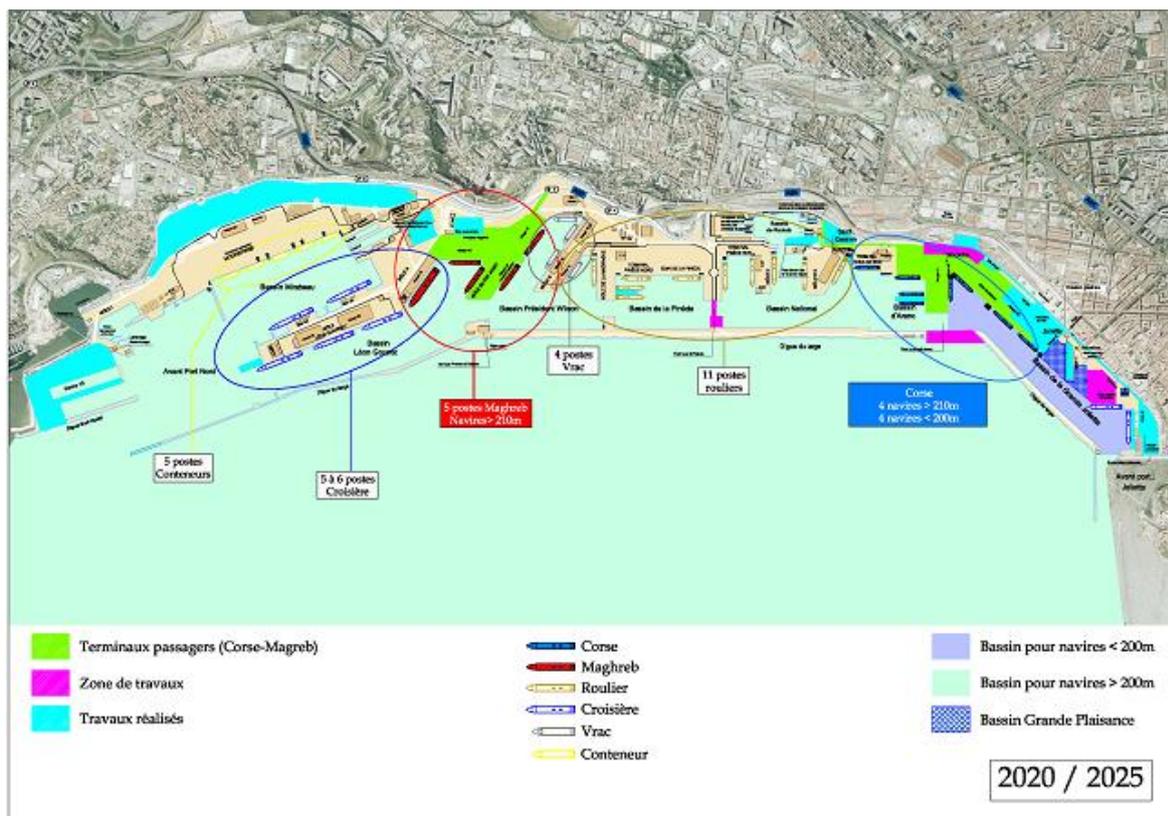
Plan phase 3

Ce planning paraît compatible avec celui des équipements du programme Euromed.

iv. Phase 4 -Au-delà de 2020 : compléter la valorisation de l'espace.

Les quais au Sud du J0 seraient libérés et pourraient accueillir la grande plaisance et le quai d'honneur. Les opérations sur le terre-plein de la Major et le port de yachting seraient finalisées dans cette dernière phase ainsi que le technopôle pour la réparation navale du yachting sur Saint Cassien. L'ensemble de l'aménagement des espaces publics sur la Joliette serait alors finalisé.

Les enseignements et l'expérience de l'année 2013 devront commander les études de détail des aménagements du secteur J1-J4 et leur phasage. Le calendrier de ces études devra être compatible avec une mise en service dès 2017.



Plan phase 4

b) Phasage de l'opération 'Mourepiane et Forme 10'

L'opérateur du terminal de Mourepiane pourrait être désigné début 2012.

Compte tenu de l'importance de cet aménagement, des procédures inhérentes et du contexte économique incertain et du faible engagement sur les délais des éventuels porteurs de projets, une date de mise en service de cet équipement en 2013/2014 reste crédible.

Cette opération pourrait être suivie de la construction du chantier d'autoroute ferroviaire, à livrer en 2015.

La relance d'une activité de réparation navale dans la forme 10 est un enjeu fort pour la communauté portuaire dans son ensemble. A l'issue de l'appel à projet en cours, qui sera connue en janvier 2012, des travaux de remise en état du site seront nécessaires avant une mise en exploitation qui pourrait subvenir en 2014-2015.

c) Phasage de l'opération 'Un littoral attractif pour l'Estaque'

Dans l'attente d'une étude permettant de définir le projet et sa programmation le phasage sur ce secteur pourrait être envisagé en trois étapes :

- la première consisterait à aménager la zone littorale sur les espaces du port et en continuité avec le noyau villageois de l'Estaque et l'anse de Saumaty-Séon. Elle pourrait être mise en œuvre sur la période 2012-2017.
- la seconde s'amorcerait en lançant un appel à projet pour de la grande plaisance dans le secteur Nord de la Forme 10. Il pourrait être lancé dès 2012, à l'issue de l'attribution de l'appel à projets réparation navale sur la Forme 10 actuellement en cours, pour une réalisation sur la période 2017-2020.
- Une troisième étape 2017-2025 correspondrait à l'aménagement des anciens sites industriels des Riaux qui ne peut être engagé avant la dépollution du site de Recilex.

L'implantation d'un site de stockage de conteneurs dans le massif de la Nerthe, déjà évoquée, dépend elle d'un calendrier possible de réalisation de l'échangeur du Jas de Rhode.

2. APPROCHE FINANCIERE PRELIMINAIRE

Le total des dépenses d'investissement sur les bassins de Marseille sur 10 à 15 ans s'établirait à plus de 450M€ (suivi et maîtrise d'œuvre comprises) répartis sur les 10 postes principaux suivants. S'y ajouteraient des frais supplémentaires d'entretien et de maintenance, un déficit de fonctionnement de la navette portuaire, le gardiennage supplémentaire des portes pour un montant de l'ordre de 2 M€ par an.

DEPLACER LE TERMINAL MAGHREB	<u>70 M€</u>
<i>Créer la porte d'accès 4 Sud pour le terminal Cap Janet</i>	50 M€
<i>Construire la gare maritime et le pôle contrôle aux frontières du Cap Janet</i>	20 M€
ADAPTER LES BASSINS DU TERMINAL CORSE	<u>190 M€</u>
<i>Adapter les bassins Joliette et Arenc aux navires de 200ml</i>	80 M€
<i>Adapter les bassins Arenc aux navires >210ml</i>	110 M€
ADAPTER LES CIRCUITS ET GARES DU TERMINAL CORSE	<u>50 M€</u>
ACCUEILLIR DES IMPLANTATIONS COHERENTES AVEC LE PROJET URBAIN	<u>90 M€</u>
<i>Démolir et reconstruire le siège du port</i>	35M€
<i>Préparer les espaces publics pour les nouvelles implantations</i>	55 M€
AMELIORER LE SERVICE A LA MARCHANDISE	<u>55 M€</u>
<i>Construire un pôle d'accueil des camionneurs et de contrôle de la marchandise</i>	20 M€
<i>Accompagner les projets de terminaux ferroviaires</i>	35M€

AUTRES INVESTISSEMENTS pour mémoire	
F1 Aménagement de la forme 10	(appel en projet en cours)
F2 Reconfiguration de la passe Nord	(priorité pour la croisière)
F3 Approfondissement de Mourepiane	(éventualité de long terme)
F4 Requalification de l'espace littoral de la Rade Nord	(appels à projet futurs)

Ce montant est très important, comparé aux sommes investies sur les bassins Est ces dernières années. Il reste cependant du même ordre de grandeur que les sommes investies dans le même temps sur les bassins Ouest.

A titre d'illustration, sur la période 2004-2010, pendant 7 ans, le port a investi en moyenne 21 M€ par an dont 10 M€/an pour la mise à niveau de ses installations et 11 M€/an pour accompagner des développements de trafics. Ces développements ont concerné l'acquisition de nouveaux portiques et l'optimisation du terminal conteneurs de Mourepiane pour 8 M€, la préfiguration du terminal du Cap Janet pour 12 M€, l'accompagnement du développement de la croisière sur le Cap Janet pour 12 M€ ou encore la seconde phase du terminal Maghreb de la Joliette pour 48M€.

Ces montants d'investissement sur les bassins de Marseille sont en phase avec les recettes qui y sont perçues par le port et représentent, suivant les chiffres 2010, 39 M€/an. A elles seules, les activités Corse et Maghreb représentent un tiers de ces recettes soit 13M€ en 2010. Sur la même période de 7 ans, ces terminaux ont mobilisé un tiers de l'ensemble des investissements de maintien et de développement des bassins Est soit environ 7M€ par an.

Selon des estimations tout à fait préliminaires, qu'il ne faudrait surtout pas prendre au pied de la lettre, les nouvelles activités esquissées dans les chapitres précédents, rapporteraient environ 1 M€/an pour la grande plaisance dans les bassins de la Joliette et 10,5 M€ pour l'ensemble des charges foncières facturées aux nouveaux projets ou aux locaux et gares loués, qui se rajouteraient aux 2,2 M€ annuels des Terrasses du Port.

Le Projet Ville-Port envisagé impliquerait donc une modification profonde des équilibres économiques du port sur les prochaines années. Les recettes issues de la croissance du trafic et de la commercialisation du foncier ne seraient effectives qu'à la fin de chaque opération, ce qui pose un problème évident de trésorerie et de portage pour chacune. Le plan de financement mettra à contribution l'ensemble des parties prenantes : les armateurs concernés en paieront une part significative à travers les droits de ports et taxes, le port mobilisera sa capacité d'autofinancement et d'emprunt, les nouvelles activités apporteront des recettes foncières supplémentaires, les collectivités territoriales seront sollicitées pour subventionner les aménagements les plus emblématiques ou pour réaliser sous leur maîtrise d'ouvrage les travaux routiers ou les transports collectifs de leur compétence. Alors même que la capacité des collectivités locales et de l'Etat sera limitée par les politiques de rigueur annoncées.

Ce Projet, tout en se montant dans un contexte global économique incertain, doit prendre en compte les concurrences entre ports et une volatilité des trafics accrue. Le montage du Projet dispose donc de peu de marges de manœuvre, sinon opération par opération, et devra être accompagné d'une analyse de risque concernant ses hypothèses de développement et de commercialisation à moyen terme.

- **Ce Projet Ville-Port appellera à l'évidence un examen particulier par le comité d'audit, sur la base d'un dossier à constituer pour établir le bilan socio-économique de ses diverses composantes, approfondir les coûts en cause et les recettes (droits de port, amodiations, loyers ou cessions d'actifs) et subventions à dégager en regard, et examiner les montages financiers ad hoc.**

VI. DES PARTENARIATS RENOUVELES AU SERVICE DE LA VILLE-PORT

1. LE MODELE DE LA VILLE -PORT

La Ville-Port repose sur un consensus à établir entre les acteurs du territoire sur un projet global logistique, économique, industriel, architectural et urbain, servant l'attractivité et la prospérité de la ville et de son port.

Cette ambition doit être partagée par l'ensemble des acteurs du territoire marseillais, au-delà des mondes économique et portuaire, convaincus que cette revitalisation de la relation Ville-Port, intégrant l'objectif de créer une véritable interface logistique multi modale, est la condition essentielle au maintien d'une activité industrielle et commerciale dont les perspectives sont aujourd'hui évaluées à un gain de 30% à moyen terme en termes de tonnage pour le port (3 millions de tonnes) comme d'emploi (...) pour la métropole.

Se penser en ville seulement tertiaire, touristique et balnéaire est aujourd'hui insuffisant pour une ville aux ambitions de métropole. Pour préserver ses emplois, pour développer son économie, pour renforcer son rayonnement et disposer d'un atout d'attractivité, Marseille avec son territoire doit pouvoir redéfinir son ambition économique et d'aménagement : dynamiser les échanges entre la mer, le port et son territoire en redevenant une Ville -Port, sur le modèle de ce qu'ont réussi à faire en termes de dynamisme économique comme d'intégration urbaine et portuaire ou de paysage des métropoles comme Barcelone, Anvers ou Hambourg.

Se penser en port exclusivement industriel serait dépassé pour les bassins Est. Ils capteront le potentiel du marché intra méditerranéen en démontrant leur plasticité, en créant les conditions d'une réappropriation de l'enjeu portuaire par l'ensemble des acteurs et habitants de la ville-port, en développant des activités diversifiées dans tous les segments qui vont de la croisière de luxe à la croisière massifiée, en passant par les RoPax et l'accueil d'unités de grande plaisance, de la réparation navale industrielle à celles de yachts, des conteneurs au remorques du roulier, du sucre au ciment et aux céréales, des aluminates aux hélicoptères du futur. ..

Etre plaque tournante de tout ce qui se fait, crée, forme et innove autour de l'économie maritime, des échanges, du négoce, des flux, du monde turbulent de la Méditerranée, en appui d'un dynamisme renouvelé des activités portuaires traditionnelles, telle doit être l'ambition d'une capitale portuaire, l'ambition de Marseille en ce siècle.

2. UNE VOLONTE POLITIQUE FORTE AU SERVICE DE PROJETS PARTAGES

Les conditions premières de la réussite sont bien connues, même si elles ne sont pas suffisantes :

- Une volonté politique forte et cohérente.
- Une gouvernance coordonnée autour d'un grand projet urbain et portuaire à partager.
- Des documents de planification des collectivités qui osent fixer des priorités pour développer des activités urbaines et logistiques support d'activités maritimes et portuaires.
- Une visibilité du projet qui sera d'ordre culturel et esthétique autant qu'économique et sociale.

3. DES EQUILIBRES ECONOMIQUES RESTENT A VALIDER.

De manière schématique on notera ce qui reste à prendre en compte, et dont les appels à projet en cours de jugement du terminal combiné de Mourepiane et de la forme 10 donneront de premiers enseignements :

- L'entrée de nouveaux acteurs dans l'économie locale et l'économie du Port, à la faveur des changements de vocation de tel ou tel secteur du Port et des appels à projet mobilisant de nouveaux investisseurs et de nouvelles entreprises.
- Une validation économique et financière des modèles du Port aménageur et des contributions demandées aux collectivités territoriales ou à l'Etat.

4. TROUVER ENTRE PROJETS URBAINS ET PORTUAIRES, EMPLOIS PORTUAIRES ET EMPLOIS INDUITS DES EQUILIBRES PROPRES A REFONDER UN CONTRAT SOCIAL

Chacun sait que c'est là une condition préalable à la reconquête des clients du port et de leur confiance dans son présent comme dans son avenir. Il y faut :

- Des partenaires économiques et sociaux très largement impliqués et engagés dans la démarche, au travers des deux Conseil de développement, celui du port et celui de MPM, mais d'abord au travers du dialogue social de base qui a pour cadre chaque entreprise (armateur, manutentionnaire, port, etc.).
- Un développement voulu et organisé des emplois et qualifications.
- Une réappropriation de leur port par les Marseillais, en premier lieu à la faveur de MP 2013.
- Et peut-être une concertation citoyenne originale (s'appuyant éventuellement sur des groupes référents, volontaires ou tirés au sort, associés aux choix des projets à toutes leurs étapes, .etc.)

5. UNE CHARTE VALANT PLAN D' ACTIONS ET ENGAGEMENTS COORDONNES DE L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES AU PROJET VILLE-PORT DE MARSEILLE

Il est proposé que, pour signifier leur volonté de partager ce Projet Ville-Port, qui vise le réaménagement et le développement des bassins Est du port et l'évolution coordonnée de l'aménagement urbain, les institutions¹ et établissements² les plus impliquées dans ce Projet et leurs principaux partenaires économiques et sociaux³ manifestent solennellement leur adhésion à une **charte commune de leurs buts et engagements**.

Cette charte, partant du socle constitué par le rapport de la Commission spécialisée et les délibérations du Conseil de surveillance du GPMM, serait élaborée par une personnalité indépendante, mandatée par le Directoire du GPMM et apte à dialoguer avec chacune des parties prenantes pressenties. Elle pourrait prendre en compte dans sa mission les avis, sur le présent rapport de la Commission spécialisée, qui seront sollicités des conseils de développement du GPMM et de MPM, et du conseil d'administration de l'EPAEM, ou les contributions que voudront bien lui apporter les personnalités que la Commission a auditionnées et qui auraient été destinataires du présent rapport.

Cette charte énoncerait les buts poursuivis, au vu des enjeux reconnus, puis listerait la série limitée des chantiers à mener en partenariat tels :

- La prise en compte du schéma d'évolution du port dans les documents de planification (SCOT et PLU)
- Les nouveaux modèles économiques aptes à financer les aménagements projetés
- Le contrat social refondé qui sous-tendra l'avenir de ces territoires (accords particuliers à annexer)
- Les schémas de maîtrise d'ouvrage des ouvrages composites situés sur les accès principaux, au voisinage des voies structurantes et des transports collectifs et des portes du port
- La coordination des projets des grands opérateurs de transport tels RTM et RFF pour réussir les interfaces ergonomiques des nouveaux besoins du port et des modes de transports collectifs
- Etc.

La charte fixerait un chef de file, et une feuille de route pour chacun de ces enjeux.

Elle définirait les contours, la consistance et les échéances d'un dispositif partenarial de travail et de suivi, tant au niveau des instances de gouvernance que des services.

¹ Ville de Marseille, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, Conseil général des Bouches-du-Rhône, Conseil régional Provence Alpes-Côte d'Azur, Etat représenté par le préfet.

² GPMM, EPAEM et éventuellement CCIMP, RFF, RTM, SNCF...

³ UPE 13, Union Maritime et Fluviale, Syndicats ouvriers...

6. UN PARTENARIAT GPMM-EPAEM A REDEFINIR DANS CET ESPRIT

Après quinze années d'existence, l'opération d'intérêt national Euroméditerranée poursuit sa triple mission de réaménagement urbain et de développement économique et social.

20 000 emplois ont été créés et implantés, (dont 10 000 en solde net), plus de 5 000 logements neufs ont été lancés, dont 30% de logements sociaux. Marseille est passé de la 28^{ème} à la 23^{ème} place dans le classement des métropoles européennes de la DIACT.

Dans le même temps, le GPMM a participé, en partenaire actif de cette démarche, à la mise en valeur de la façade maritime.

A l'échelle de la métropole 13 500 emplois sont générés par les trafics et l'activité des Bassins Est (1/3 des 41 300 emplois liés à l'activité de l'ensemble des bassins), représentant 400 M€ de salaires nets versés (30 k€/emploi) et 4 milliards € de chiffre d'affaires.

Depuis quinze ans, la zone historique de la Joliette, au croisement des périmètres de l'EPAEM et du GPMM, a permis aux deux établissements publics de prouver que les développements urbains et portuaires n'étaient pas antinomiques mais pouvaient au contraire s'enrichir dans un concept d'interface ville-port original.

Après une première phase bien engagée sur le secteur de la Joliette, il reste sur le territoire commun et d'interface, des points de progrès possibles.

Le projet de mutation du Canet à Mourepiane, dans le chantier de transport combiné dont le financement est prévu dans le protocole financier de l'extension d'Euroméditerranée (2011), est un nouvel exemple de la volonté partagée de renforcer les synergies entre le Port et la Ville dans leurs activités logistiques.

Ces résultats sont à amplifier pour permettre à Marseille, seconde ville de France et premier port de France et de Méditerranée, de jouer son rôle de capitale maritime et portuaire.

Les deux établissements, travaillant sur des territoires connexes ou imbriqués et servant le même intérêt public, peuvent progresser dans leur compréhension commune et leur mode de collaboration, comme l'a montré le travail des groupes techniques qui ont accompagné la Commission spécialisée des Bassins Est.

Leur mode de fonctionnement, jusqu'alors encadré par des conventions, a montré ses limites. Il faut l'adapter à la complexité et à la durée des projets en jeu. C'est l'objet des principes convenus entre les deux établissements pour régir leurs actions partagées :

- 1) L'avancée du projet urbain comme les modifications apportées au schéma de développement économique du Port permettent aujourd'hui, une fois la mise en place de la réforme portuaire achevée, de renforcer les points de convergence pour tendre vers une dynamique commune.
- 2) Conformément à la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et en application de la décision de son Conseil de Surveillance du 9 septembre 2011, le GPMM doit assurer la fonction d'aménageur sur les espaces situés dans son périmètre et en chercher les filières de valorisation possibles. Pour le cas où des équipements réalisés sur le territoire métropolitain permettraient une valorisation des espaces portuaires dépassant significativement celle résultant de leurs usages habituels, la question d'une participation financière du GPMM à leur réalisation pourrait être examinée.
- 3) Les deux établissements doivent s'engager à élaborer ensemble une stratégie de développement et d'aménagement qui permette l'émergence et la mise en œuvre de projets créateurs de richesse, d'emplois et qui favorise une intégration architecturale et urbaine harmonieuse des territoires urbains et portuaires.
- 4) Une étude d'opportunité sera conduite en partenariat afin d'identifier, sur les deux territoires, les possibilités et conditions d'implantation des activités prioritaires suivantes :
 - * Développement des synergies entre logistique portuaire et logistique urbaine

- * Recherche de complémentarité fonctionnelle entre les espaces et fonctions urbaines et portuaires: dessertes des gares et terminaux, accès TC,
 - * Développement des filières tertiaires supérieures liées à l'économie portuaire.
 - * Renforcement de la filière formation autour du maritime et des métiers de la mer (Ecole Nationale Supérieure Maritime, Institut de Formation et d'Echanges Portuaires, formation en management maritime d'Euromed Management, CFA du transport et de la logistique...)
 - * Développement des activités et métiers autour de la grande plaisance.
 - * Capitalisation autour du champ créateur d'emplois des énergies renouvelables : ressources énergétiques marines et ressources biologiques marines sur lesquelles sont notamment impliqués les pôles de compétitivité CAP ENERGIE et MER.
 - * Développement d'équipements attractifs pour le tourisme et la croisière.
- 5) La collaboration évoquée, pour être efficace, devra s'appuyer sur un schéma directeur commun (ou plan guide d'aménagement) tant en terme urbain et d'organisation de l'espace, qu'en terme de développement économique, associant autour du GPMM et de l'EPAEM, l'AGAM et l'ensemble des acteurs du développement.
- 6) La recherche d'une meilleure articulation des modes de gouvernances respectifs favorisant la compréhension et la prise en compte des contraintes et enjeux respectifs (réglementaires, opérationnels et financiers) et la convergence des décisions et leur rapidité de mise en œuvre.

GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

CONSEIL DE SURVEILLANCE

COMMISSION SPECIALISEE

EVOLUTION DES BASSINS EST A L'HORIZON 2025

Liste des personnes auditionnées par la Commission

- M. Jean-Luc CHAUVIN Président de l'UPE13
- M. Hervé BALLADUR Président de l'Union Maritime et Fluviale
- M. Marc REVERCHON Vice-Président Directeur Général de la CMN
- M. ABID COTUNAV
- M. BOUYAHIA NAVIMED - Agent CNAN MED
- M. CUSSON MARMEDSA SARL/UNIVERSAL MARITIMA
- M. RAME RIO TINTO
- M. DEURRIEU CIMENTS DU LACYDON
- M. DENOULET SAINT LOUIS SUCRE
- M. MAHE CMA-CGM
- MM. MANCA et LONG Syndicat des dockers de Marseille-Est
- MM. GALEOTE et Syndicat CGT GPMM
- M. Raymond VIDIL PDG MARFRET, Président du CMAF

COMMISSION SPECIALISEE
EVOLUTION DES BASSINS EST A L'HORIZON 2025

Schéma de cohérence Ville-Port dressé par l'AGAM

28 novembre 2011

Sommaire

I. ORIENTATIONS GENERALES ET ATTENTES DES PARTENAIRES	2
1. LES BASSINS EST, UN OUTIL INDUSTRIEL UNIQUE ET PRESERVE AU CŒUR DE MARSEILLE	2
2. REINVENTER ENSEMBLE LA VILLE-PORT.....	3
3. REFLEXIONS SUR LA VILLE-PORT : LA COMMISSION SPECIALISEE DES BASSINS EST	4
II. LES BASSINS DE MARSEILLE : DEVELOPPEMENTS ET PERSPECTIVES	6
1. LES BASSINS DE MARSEILLE SONT VOUES A LA MEDITERRANEE ET A LA PROXIMITE	6
2. UN POTENTIEL DE CROISSANCE POUR LES BASSINS EST DE 3 MILLIONS DE TONNES	6
3. DES PROJETS DE DEVELOPPEMENT A COURT TERME	6
4. DES PROJETS PORTUAIRES, DES PROJETS METROPOLITAINS	7
III. REORGANISER LES TERMINAUX PASSAGERS POUR LES DEVELOPPER	9
1. DES INFRASTRUCTURES POUR ACCUEILLIR PLUS DE NAVIRES, ET PLUS LONGS	9
a) Approche prospective à 15 ans sur les navires passagers.....	9
b) Les séquences d'évolution des bassins.....	10
2. AMELIORER LES ACCES TERRESTRES DU PORT	12
a) Accès des passagers piétons	12
b) Accès des véhicules passagers	13
c) Accès des poids lourds	14
3. PREPARER LES TERMINAUX A LA MASSIFICATION DU TRAFIC	15
IV. DES SYNERGIES A VALORISER ENTRE LES ESPACES PORTUAIRES ET URBAINS.....	16
1. LE SECTEUR SUD : LA VITRINE DU RAYONNEMENT PORTUAIRE ET URBAIN.....	16
2. LE SECTEUR CENTRAL : LE PORT INDUSTRIEL TOURNE VERS LA MEDITERRANEE	20
a) Le Port ne pourra pas se développer sans espaces logistiques sur Marseille.....	21
b) Le port doit diversifier son activité et créer plus de valeur	22
3. LE SECTEUR NORD : UN POLE D'ATTRACTION POUR LA PLAISANCE ET LE TOURISME	24
a) Appel à projet grande plaisance Nord forme 10.....	24
b) Master plan du littoral de l'Estaque	24
4. ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE.....	24
V. MISE EN ŒUVRE.....	26
1. PHASAGES.....	26
Segmentation du projet en macro-opérations.....	26
a) Phasage de l'opération 'de la Joliette au Cap Janet'	26
b) Phasage de l'opération 'Mourepiane et Forme 10'.....	29
c) Phasage de l'opération 'Un littoral attractif pour l'Estaque'	30

2. APPROCHE FINANCIERE PRELIMINAIRE.....	30
VI. DES PARTENARIATS RENOUVELES AU SERVICE DE LA VILLE-PORT.....	32
1. LE MODELE DE LA VILLE –PORT	32
2. UNE VOLONTE POLITIQUE FORTE AU SERVICE DE PROJETS PARTAGES	32
3. DES EQUILIBRES ECONOMIQUES RESTENT A VALIDER.	32
4. TROUVER ENTRE PROJETS URBAINS ET PORTUAIRES, EMPLOIS PORTUAIRES ET EMPLOIS INDUITS DES EQUILIBRES PROPRES A REFONDER UN CONTRAT SOCIAL	33
5. UNE CHARTE VALANT PLAN D’ACTIONS ET ENGAGEMENTS COORDONNES DE L’ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES AU PROJET VILLE-PORT DE MARSEILLE	33
6. UN PARTENARIAT GPMM-EPAEM A REDEFINIR DANS CET ESPRIT	34
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES PAR LA COMMISSION	36
SCHEMA DE COHERENCE VILLE-PORT DRESSE PAR L’AGAM	37