

Volet 1 : État des lieux

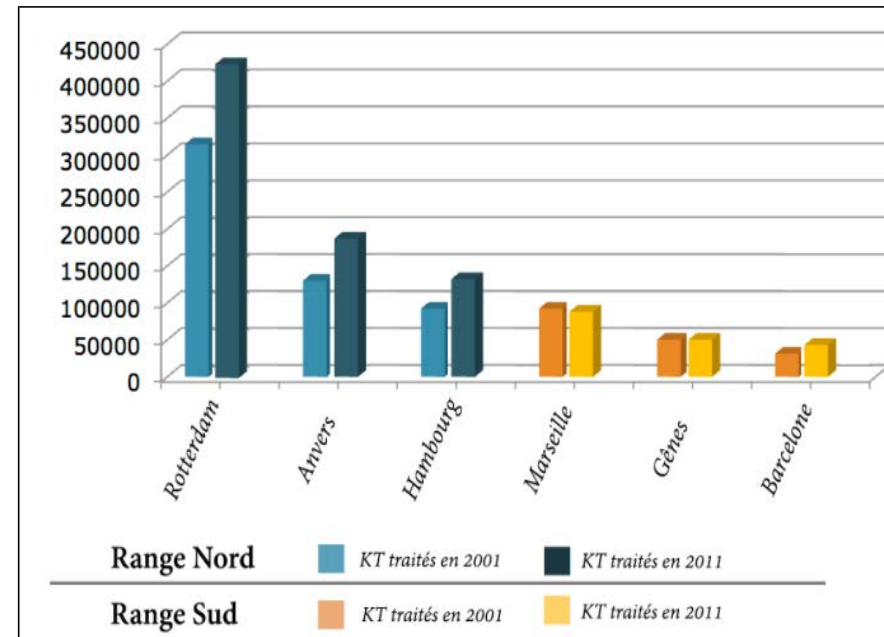
Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Le Grand Port Maritime de Marseille : un acteur majeur du transport de marchandises à l'échelle méditerranéenne, européenne et mondiale

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est le 1er port de marchandises en Méditerranée. À l'échelle européenne, il occupe la première place en terme de volume de marchandises traitées en 2010 dans le « range sud » (voir tableau ci-dessous). Le GPMM est classé 5ème port européen et 17ème port de conteneur d'Europe. En effet, le trafic européen reste largement dominé par le range Nord avec les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg dont le trafic en volume a cru plus fortement de 2001 à 2011 que les ports du range sud.

| | | Tonnages totaux 2010 (Mt) | Marchandises conteneurisées (Mt) |
|------------|----------------|---------------------------|----------------------------------|
| Range Nord | Rotterdam (NL) | 430 | 112 |
| | Anvers (B) | 178 | 103 |
| | Hambourg (D) | 121 | 78 |
| | Le Havre (Fr) | 70 | 23 |
| | Brème (D) | 69 | 52 |
| | Zeebrugge (B) | 50 | 26 |
| Range Sud | Marseille (Fr) | 86 | 9 |
| | Algeciras (E) | 66 | 36 |
| | Valence (E) | 64 | 49 |
| | Gênes (I) | 51 | 18 |
| | Barcelone (E) | 43 | 19 |
| | La Spézia (I) | 18 | 14 |

Activité des principaux ports européens de conteneurs, DGITM



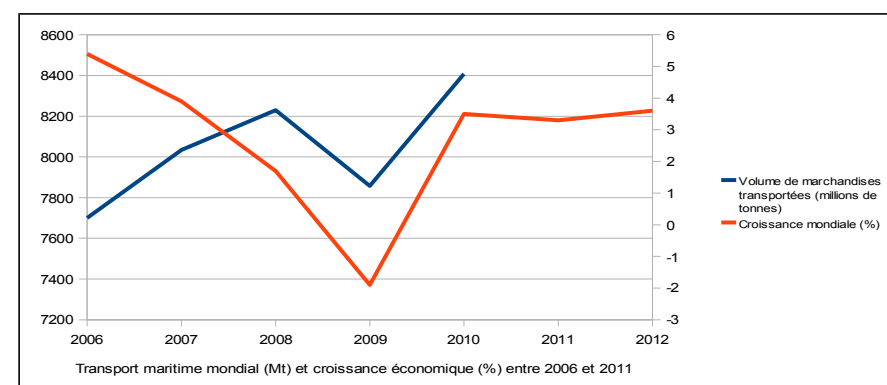
La place du GPMM en Europe

De 2002 à 2010, le trafic de marchandises du GPMM a baissé de 7%. En revanche, le trafic de conteneurs du GPMM a connu au cours de cette même décennie une forte croissance de 18%.

L'évolution des trafics et des parts de marchés des grands ports est à considérer au regard de la dynamique du trafic maritime mondial de fret, qui représente 8,4 milliards de tonnes en 2012.

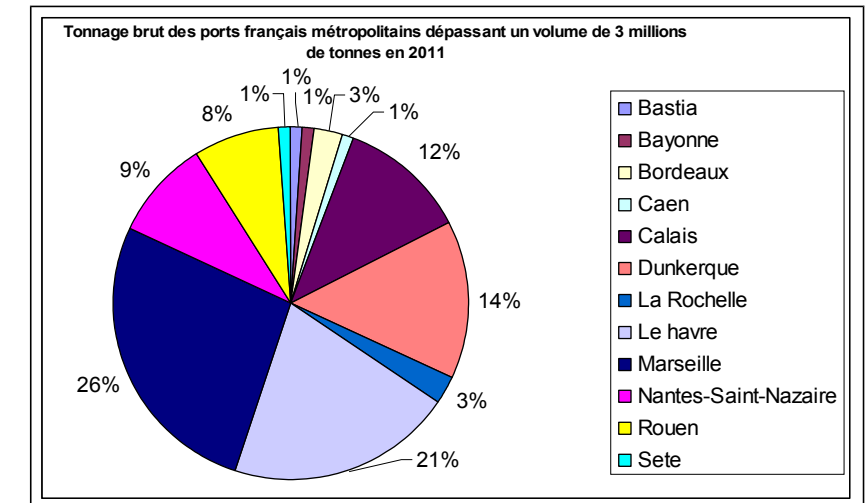
Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), cette dynamique est très étroitement liée aux conditions macroéconomiques mondiales. Notamment la crise économique mondiale a entraîné une contraction de 4,5% du trafic de marchandises en 2009. Toutefois le trafic mondial de marchandises a enregistré une tendance à la hausse d'environ 10% du volume du trafic entre 2006 et 2010.

Ainsi le GPMM occupe aujourd'hui, la 36ème place mondiale en terme de volume de marchandises, la 92ème place en terme de trafic de conteneurs et la 3ème place des ports pétroliers mondiaux. Le GPMM enregistre 1% du trafic mondial de marchandises.



À l'échelle nationale, le GPMM est le 1er port en volume et le second pour le trafic en conteneurs

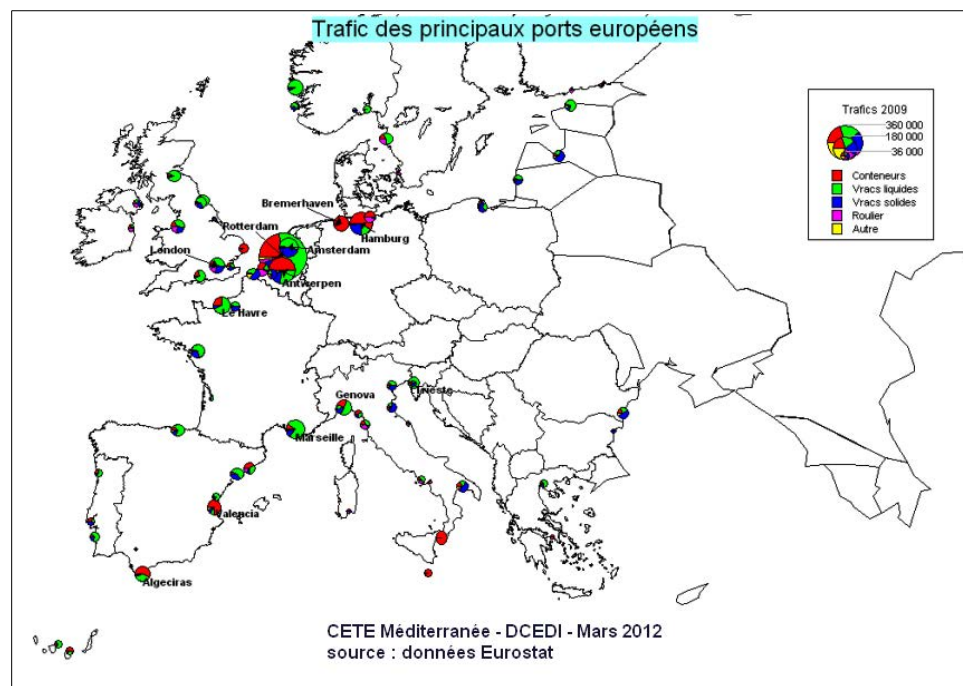
En 2011, le GPMM a traité 88 millions de tonnes de marchandises, soit 25% du volume traité en France, ce qui le place comme le 1er port en volume et le second pour le trafic en conteneurs, derrière le GPM du Havre.



Le GPMM contribue nettement à hisser la France au rang de 5ème puissance portuaire européenne, avec plus de 360 millions de tonnes de fret.

Parmi les ports méditerranéens traitant plus de 3 millions de tonnes de marchandise, on trouve également Sète (3,6 Mt) et Bastia (3,4 Mt). Le poids des autres ports méditerranéens français dans le trafic de marchandise est donc minoritaire par rapport au GPMM qui capte l'essentiel du trafic. Le GPMM traite ainsi en Méditerranée plus de 90% du trafic maritime français de marchandises et 93% du trafic des conteneurs.

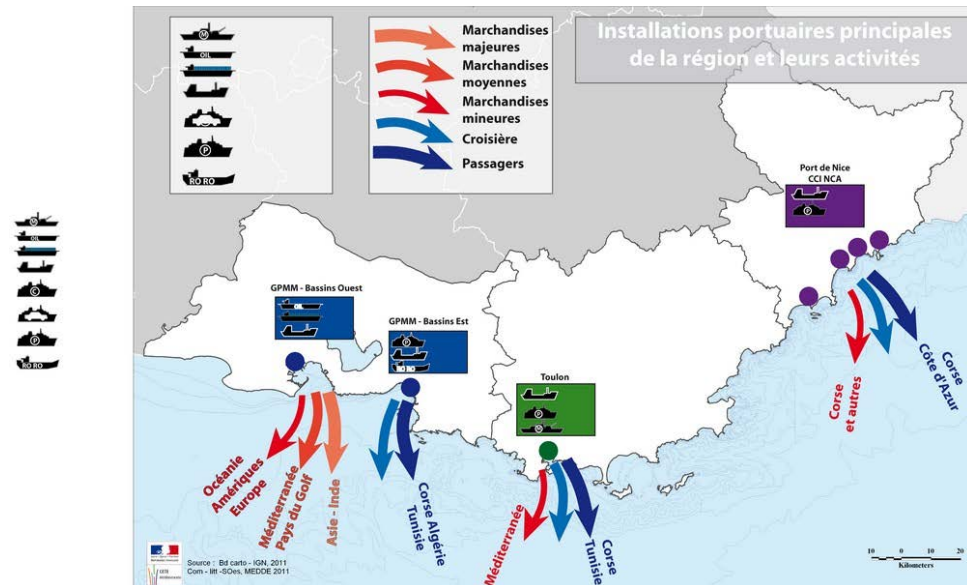
De 2002 à 2010, la diminution de 7% du trafic de marchandises du GPMM a entraîné une baisse de 6% l'ensemble du trafic de la façade méditerranéenne française, malgré une progression de 8% du trafic des autres ports français de la façade Méditerranée sur la même période avec notamment le triplement du trafic du port de Toulon (de 0,5 à 1,5Mt).



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Marseille, Toulon et Nice : 3 pôles structurants



Trafic maritime des ports du GPMM, Toulon et Nice

Le Grand Port de Marseille : une infrastructure unique

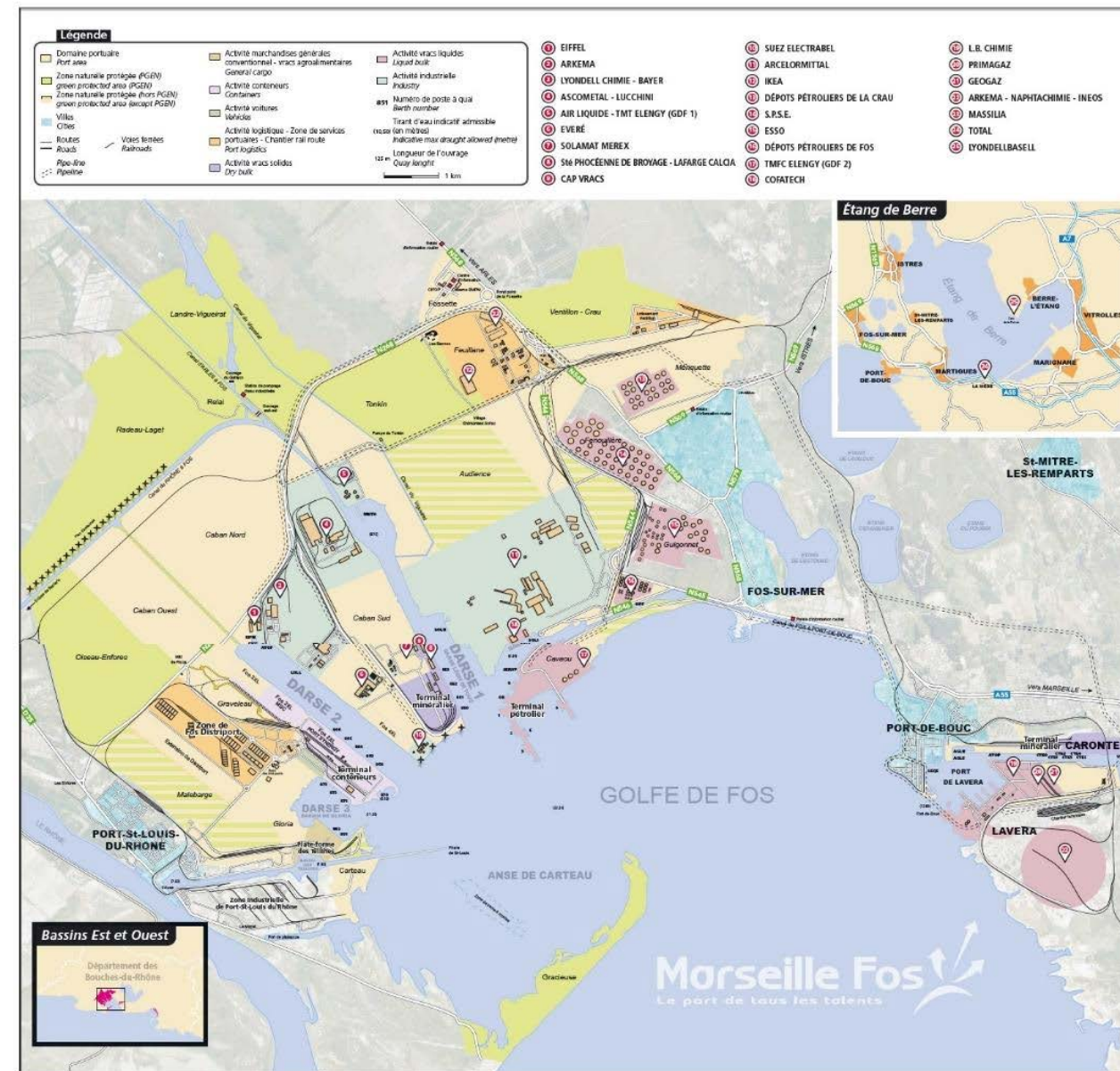
Situé à l'embouchure de la vallée du Rhône, le GPMM s'étend sur deux communes distantes géographiquement de 50 km : les bassins Est d'une superficie de 400 ha se situent sur la ville de Marseille, tandis que les bassins Ouest occupent 10 000 ha sur les communes de Fos-sur-Mer et Port-St-Louis.

L'activité de ces deux bassins n'est pas comparable : en 2010, Fos-sur-Mer a traité un trafic onze fois plus important que Marseille et près de trois fois plus important hors hydrocarbures. En revanche, le port de Marseille est très actif dans le secteur passagers.

► Le fret

Le GPMM se positionne comme un port généraliste traitant plusieurs types de trafics de marchandises : hydrocarbures, marchandises diverses, vracs solides et vracs liquides. Le bassin Est accueille conteneurs, vracs solides, alimentaires, croisières, réparation navale, gare maritime internationale, terminaux rouliers et véhicules, tandis que l'on trouve dans les bassins ouest : conteneurs, pétroles, vracs liquides pétrochimiques et vracs solides minéraux.

En 2011, le GPMM a traité 88 millions de tonnes de marchandises. Le trafic du GPMM s'articule essentiellement autour des hydrocarbures (67% des marchandises transitées en 2011, 40% des volumes français), qu'ils soient bruts ou raffinés, des conteneurs (12% des marchandises transitées en 2011 avec 950 000 Équivalent Vingt Pieds, 20% des EVP français,) et du vrac solide (10% des marchandises transitées), comme l'illustre le graphique ci-après.



Bassins Ouest du GPMM

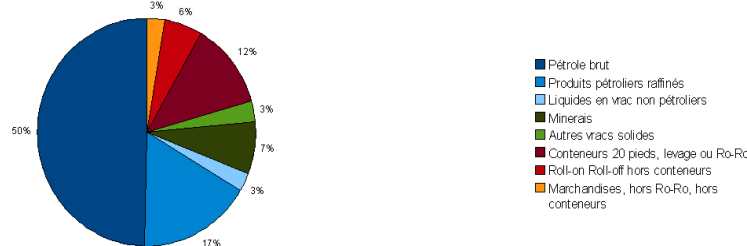


Bassins Est du GPMM

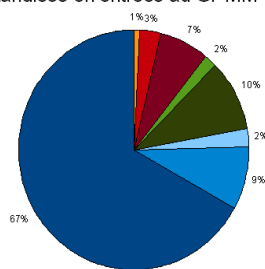
Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

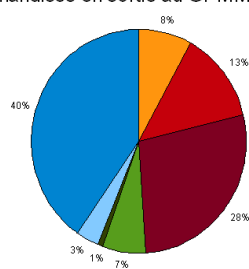
Trafic marchandises total au GPMM en 2011



Marchandises en entrées au GPMM en 2011



Marchandises en sortie au GPMM en 2011

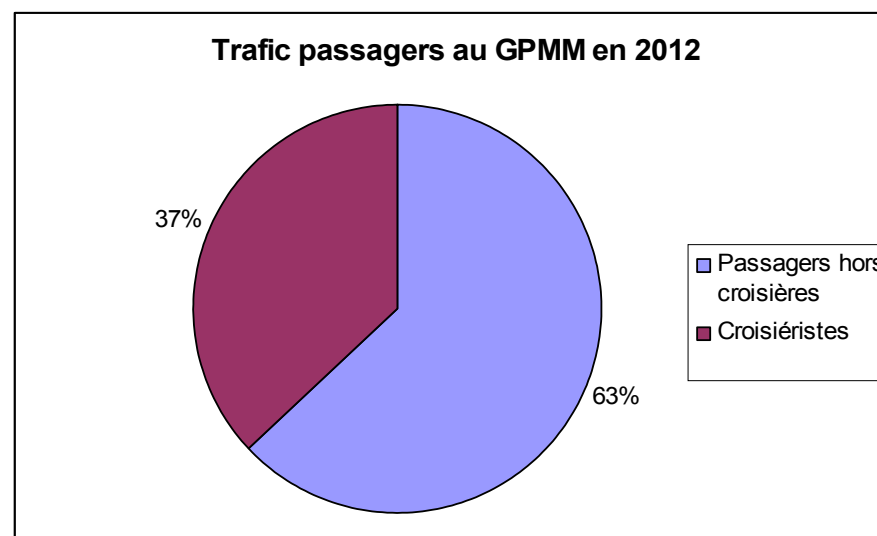


| Zones | Destinations | Escales/Semaines | Desserte moyenne/semaine |
|------------------------------|--------------|------------------|--------------------------|
| Asie et Inde | 76 | 907 | 11,93 |
| Méditerranée | 53 | 292 | 5,51 |
| Pays du Golfe | 21 | 114 | 5,43 |
| Afrique et Océan indien | 63 | 283 | 4,49 |
| Océanie | 33 | 127 | 3,85 |
| Amérique du sud | 37 | 116 | 3,14 |
| Amérique du nord et Antilles | 84 | 213 | 2,54 |
| Europe de l'ouest | 56 | 95 | 1,7 |

Répartition géographique de l'intensité de la desserte maritime, données GPMM, CETE Méditerranée

► Le transport passagers

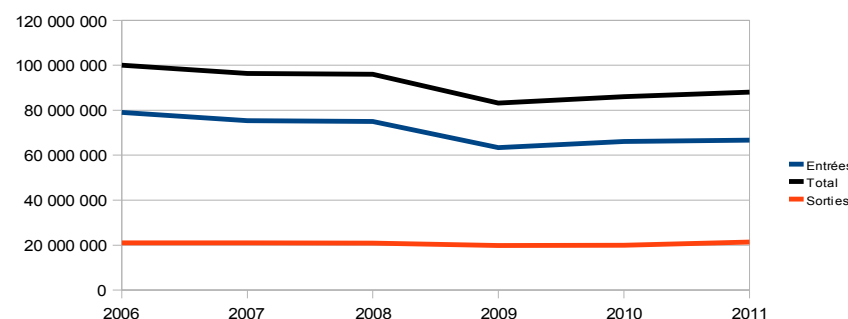
En ce qui concerne les passagers, en 2012, 2,45 millions de passagers ont transité par le port de Marseille, que ce soit sur les lignes maritimes régulières de transport de personnes (63%) ou des croisiéristes (37%). (Fiche V.3). De 1998 à 2012, les trafics voyageurs ont nettement augmenté au GPMM : Le trafic « croisiériste » a augmenté d'un facteur 6 pour atteindre près de 900 000 croisiéristes tandis que le trafic « lignes régulières » a connu une progression annuelle de 2%.



Le trafic de passagers du port de Marseille-Fos est ainsi en fort développement avec une activité croisières en Méditerranée qui le place au 1er rang français. Les installations portuaires subissent des aménagements réguliers (mise en service en 2011 de la gare maritime de la Joliette) afin de faire progresser cette activité traditionnelle pour le port qu'est le transport de passagers.

Le port de Marseille-Fos dessert la Corse, la Sardaigne, l'Algérie et la Tunisie. Cette offre maritime est dominée par la liaison avec la Corse qui représentait 65% du trafic passagers total du port en 2012.

Le GPMM est une porte d'entrée des marchandises en Europe avec en 2011, 78% des marchandises traitées en entrée. Elles sont essentiellement axées sur le pétrole brut, les produits pétroliers raffinés et les minerais, ce qui s'explique par le lien très fort avec les sites industriels du sud de la France et les infrastructures de raffinage desservies par le pipeline sud européen.



Tonnage Brut total (t) transité par le Grand Port Maritime de Marseille entre 2006 et 2011

En ce qui concerne les sorties de marchandises, on retrouve le lien très fort avec les raffineries avec une exportation majoritaire de produits pétroliers raffinés. Mais les conteneurs et marchandises transportées par camions représentent aussi une part considérable avec 41% des sorties. Après une baisse du volume total ayant transité en 2009, suite à la crise économique mondiale, l'activité semble reprendre.

Concernant la desserte par ligne maritime de différentes régions du monde par le GPMM, on constate que les régions d'échange principales sont l'Asie, la Méditerranée et les pays du Golfe, avec une fréquence de desserte significativement supérieure pour les lignes liant Marseille aux ports asiatiques.

Le port de Toulon : des activités civiles essentiellement tournées vers le transport de passagers et le transport roulier

Le port de commerce de Toulon se développe sur trois sites dans la rade de Toulon :

- Le terminal Toulon Cote d'Azur, dédié aux activités de la croisière et aux ferries (Corse et Maghreb) ;
- Le port de La Seyne-Brégaillon (Brégaillon Nord et Sud) qui reçoit principalement les trafics de fret et rouliers et qui accueille les câbliers et la flotte IFREMER ;
- Le terminal de La Seyne-Marépolis pour l'accueil des plus grands navires de croisière.



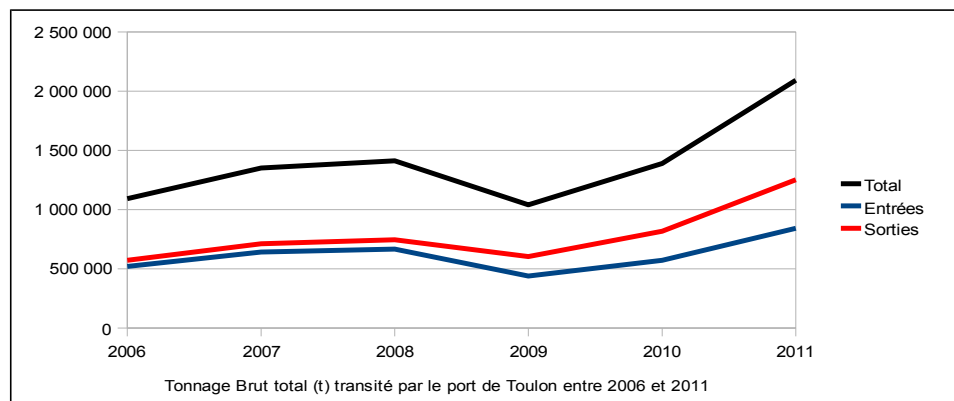
Plan des terminaux du port de Toulon

Ses activités sont essentiellement articulées autour du trafic roulier et du transport de passagers.

Le port de Toulon a connu une baisse d'activité en 2009, suite à la crise économique mais sa reprise est nette, comme le témoigne le graphique ci-après. En 2011, quelque 2,1 millions de tonnes de marchandises y ont transité, ce qui représente 0,6% du volume transité en France. Ces marchandises sont essentiellement exportées.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

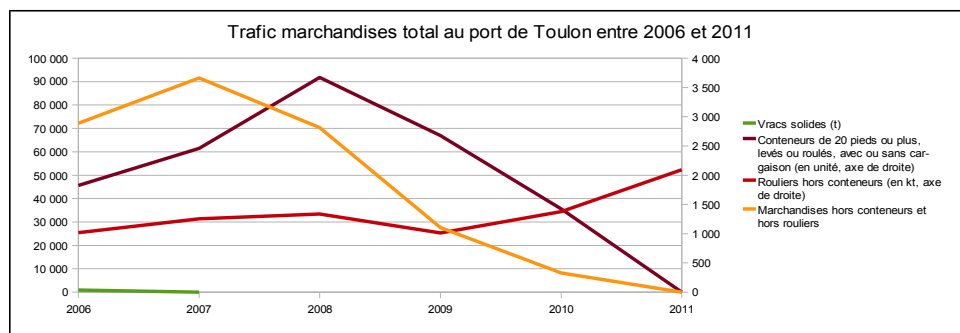


On observe, pour la période 2006-2011 une réelle reconversion du port de Toulon pour lequel le volume des marchandises conteneurisées et des colis lourds chute. Le trafic roulier connaît une hausse d'un peu plus de 100% sur la période.

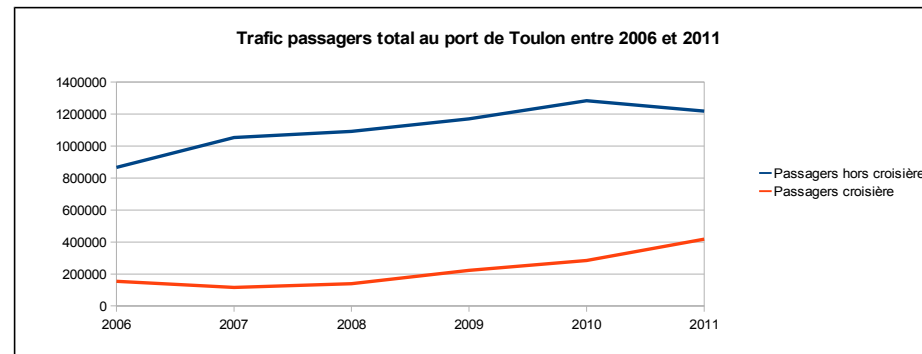
C'est une spécialisation du port de Toulon vers le cabotage roulier, notamment à destination de la Turquie. Les rouliers de la compagnie turque UN-Roro réalisent deux à trois escales par semaine entre Toulon et Istanbul pour desservir 40 000 remorques par an.

L'ouverture en 2005 ligne reliant la Seyne à Civitavecchia (province de Rome) dédiée au transport de voiture neuves pour le compte de PSA a été stoppée en 2009. Cette ambition de développer une véritable autoroute de la mer (objectif de 70 000 PL transportés sur 3 ans) n'a pas résisté à la crise économique.

Le transport de vracs solides et de vracs liquides, déjà ponctuel en 2006, disparaît quant à lui complètement à partir de 2007. Les perspectives de développement du trafic fret sont étroitement liées au développement des services rouliers de cabotage en Méditerranée.



En ce qui concerne le transport de passagers, il est essentiellement axé sur des lignes maritimes régulières de transport de personne à destination de la Tunisie et de la Corse (74% des passagers transportés). Le port de Toulon à lui seul représente 32% en part de marché des liaisons Corse-continent. C'est le premier port de desserte passagers vers cette destination. Mais la part occupée par les croisiéristes est en hausse, avec une croissance de 270% entre 2006 et 2011. Le Môle d'armement de la Seyne, ou Marépolis, comporte deux quais permettant d'accueillir les plus gros navires de croisière de Méditerranée (jusqu'à 340 m de longueur).



Le port militaire : Toulon est aussi une des principales bases navales français avec Brest. Elle accueille, sur des installations de 250 Ha, près de 60% du tonnage de la Marine Nationale Française, dont 6 sous-marins nucléaire d'attaque.

Gravite aussi autour des infrastructures portuaires, des installations du groupe DCNS, qui comptent quelque 3000 collaborateurs dans le département dont 2000 sur la base navale de Toulon.

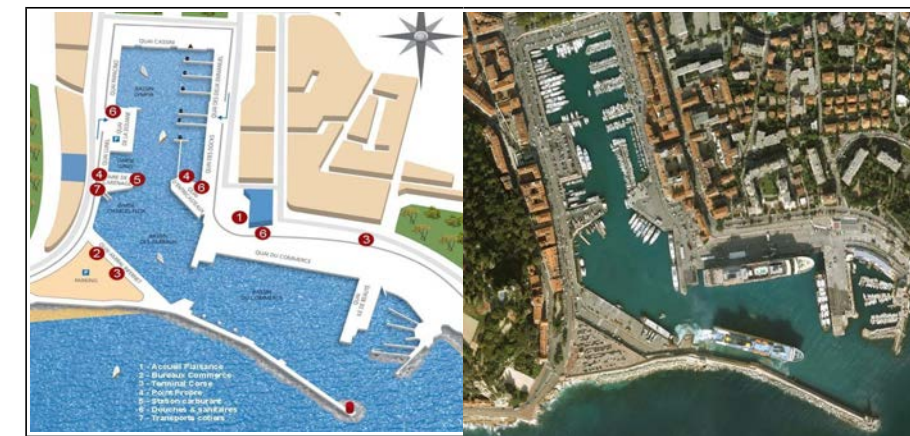
Les ports de Nice, Canne, Golfe-Juan et Villefranche, orientés avant tout vers les transports de passagers, en lignes régulières ou en croisières

Le port de Nice s'étend sur 17 hectares comportant plus de 900 mètres linéaires de quais.

Dans cette étude, la référence au port de Nice comprend également les ports de Cannes, Golfe-Juan et Villefranche également gérés par la CCI Nice Côte d'Azur.

Le port de Nice et les ports de Cannes, Golfe-Juan et Villefranche sont axés autour du transport de passagers, croisière et ligne régulière vers la Corse, et du fret spécialisé dans le domaine du ciment. Les ports de Cannes et de Nice-Villefranche Santé cumulent les activités de commerce et plaisance contrairement aux ports de Golfe-Juan et de Villefranche Darse orientés vers la plaisance.

En 2010, le trafic fret était de 282 500 tonnes, en hausse de 2% par rapport à 2009. Il atteignait 384 000 tonnes en 2001. À l'heure actuelle, il est exclusivement composé d'exportation de ciment, en grande partie à destination de la Corse.

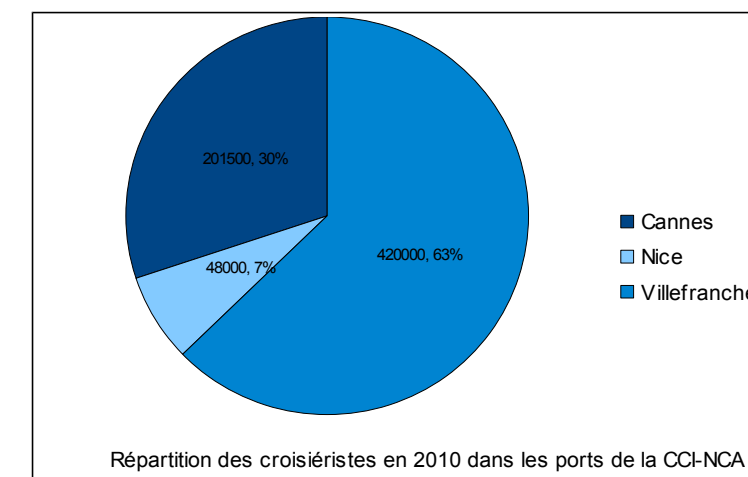


Port de Nice

Le trafic passagers aux ports de la CCI-NCA en 2010 était de 1,81 millions de voyageurs. 50% de ces passagers sont transportés sur les lignes entre la Corse et le continent, dont la moitié pendant le mois d'août.

En 2010, 672 000 croisiéristes ont fait escale aux ports de la CCI-NCA, en grande majorité au port de Villefranche (63%) et au port de Cannes (30%).

Il existe aussi une activité de transport côtier de passagers, concentrée en grande partie sur le port de Cannes, vers les îles touristiques ou les ports touristiques de la Riviera, qui concernait 355 000 passagers en 2010.



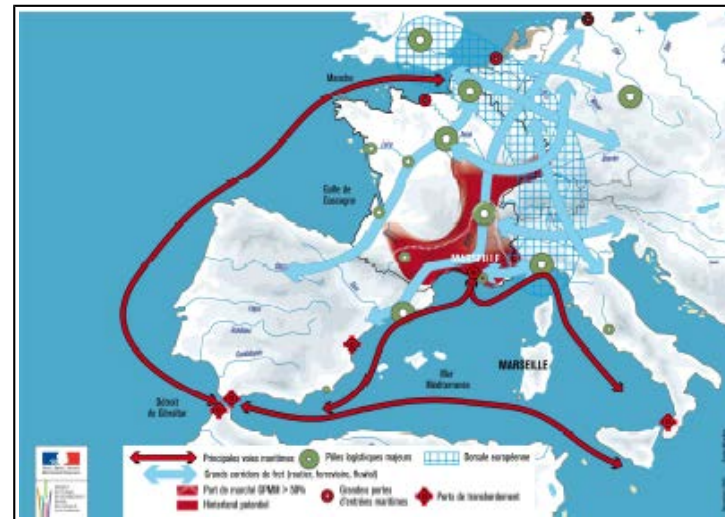
Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

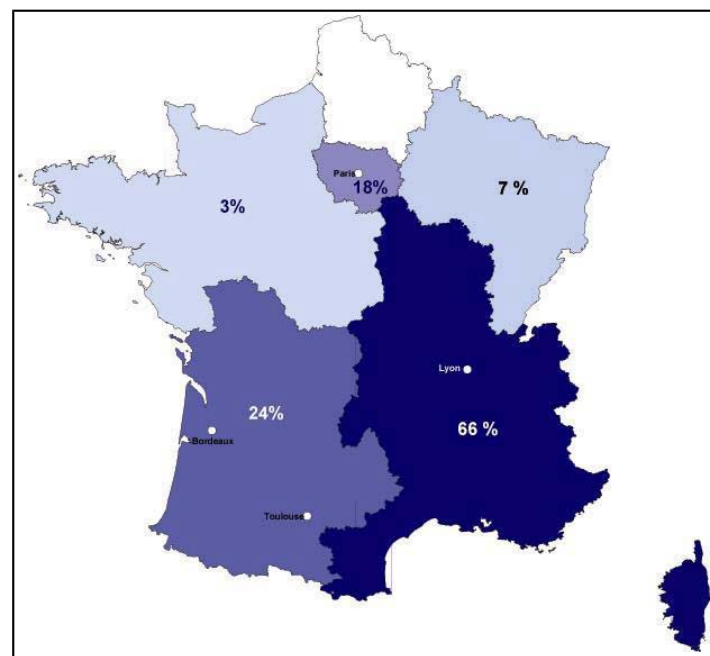
Les enjeux spécifiques de l'Hinterland du GPMM

Le GPMM est une porte d'entrée de l'Europe sur la Méditerranée

Le GPMM est un pôle logistique majeur et une grande porte d'entrée maritime de principales voies maritimes de Méditerranée, il a une position géostratégique sur 2 grands corridors européens de fret : les 2 réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). méditerranéen et Amsterdam-Basel/Lyon-Marseille



Hinterland du GPMM

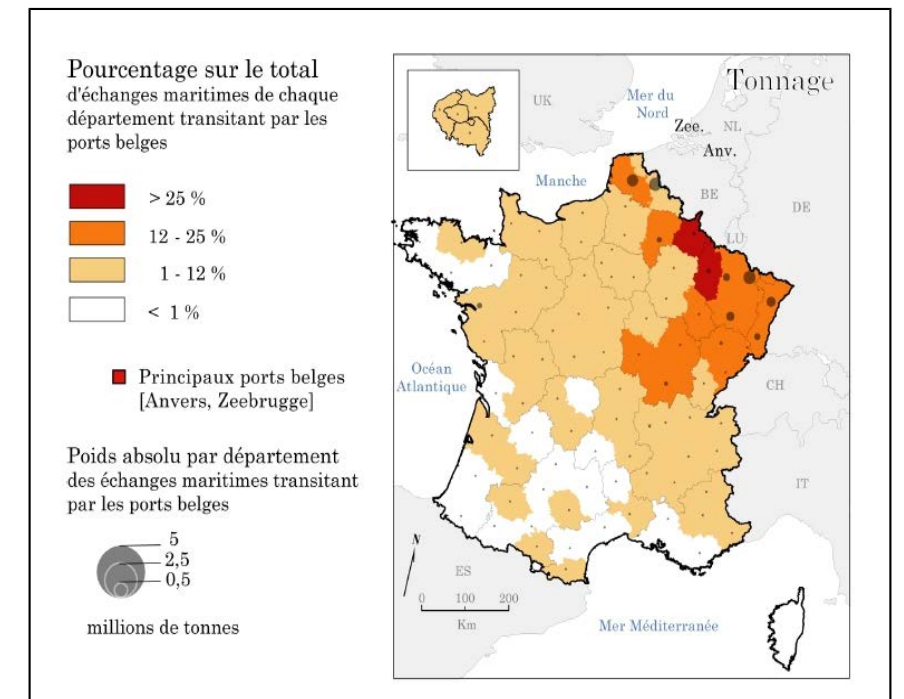
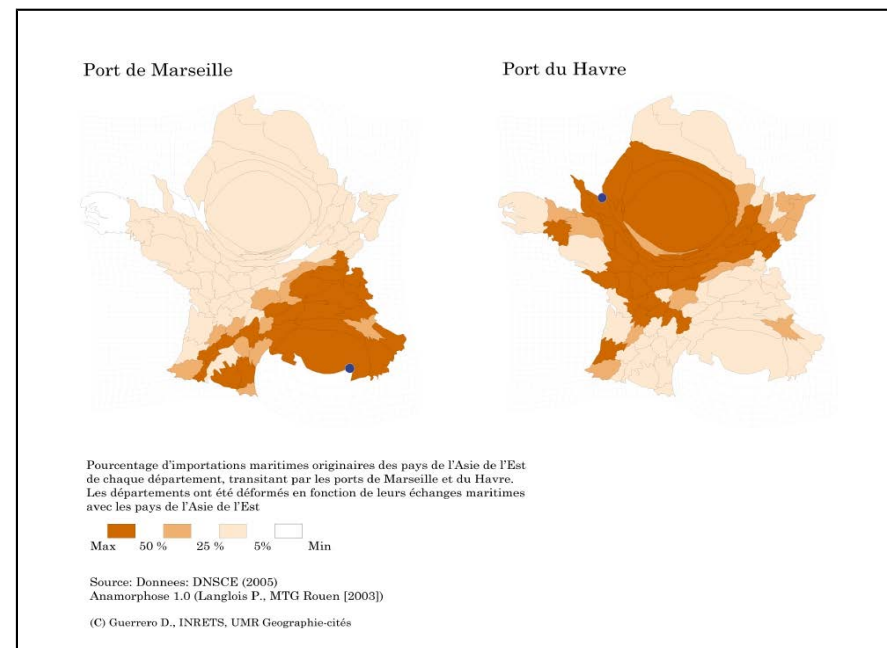


Part de marché du GPMM par blocs régions (Commerce Extérieur Maritime Français - 2005)

L'hinterland "naturel" du GPMM correspond au grand Sud-Est. En effet, la part de marché captée par le GPMM est supérieure à 66 % dans ce bloc de régions qui regroupe : PACA, Rhône-Alpes, Languedoc Roussillon et Midi-Pyrénées. Plus précisément, la zone d'influence où la part de marché du GPMM est supérieure à 50% est située sous le pointillé jaune qui pointe vers Lyon (graphe : hinterland du GPMM). L'aplat rouge, correspond à l'hinterland potentiel que le port souhaite conquérir (vers Lyon, Paris, la Suisse et le Sud de l'Allemagne).

La région PACA constitue un marché "captif" pour le GPMM avec environ 90% de part de marché captée en 2010, mais le GPMM capte des parts de marché significative en Rhône-Alpes, qui présente un potentiel non négligeable avec un trafic actuel de 135K EVP et potentiel de 300K EVP.

L'hinterland naturel du GPMM est soumis à une forte concurrence par les autres ports européens : Anvers pour Rhône-Alpes et Barcelone et le Havre pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine. La consolidation de l'hinterland naturel constitue donc un enjeu pour l'avenir des activités du GPMM qui passe également par la consolidation et le dynamisme du tissu d'activité régional et métropolitain afin de garantir un volume de trafic minimum, la conquête des parts de marché par la connaissance des hinterlands cibles ou encore la nécessité de rendre les modes massifiés plus compétitifs.....



Arrière-pays français des ports belges

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Liens du transport maritime avec le transport routier, ferroviaire et fluvial

► Le pipeline sud européen pour le transport des hydrocarbures¹

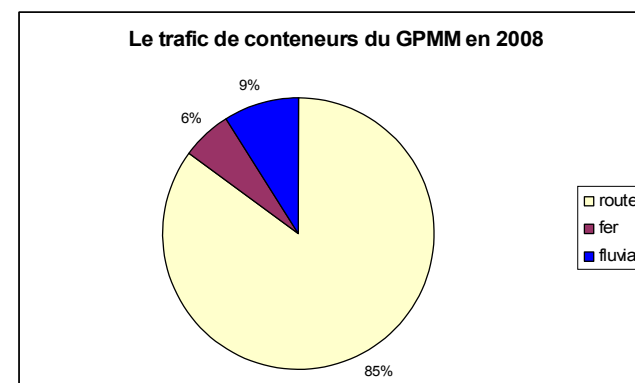
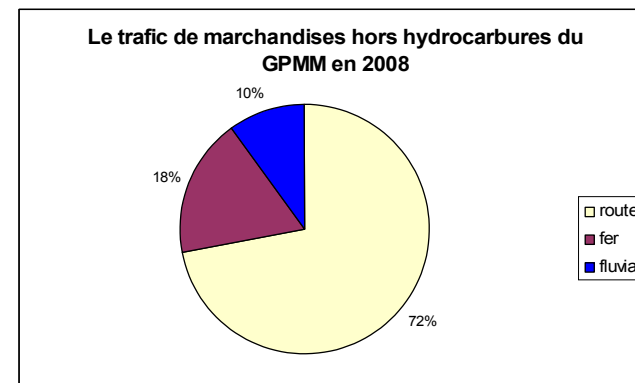
Les hydrocarbures qui représentent environ 60% du trafic total sont acheminés grâce au pipeline sud européen¹ reliant la Méditerranée à la région du Rhin supérieur en traversant la France et approvisionnant la Suisse et l'Allemagne, soit 780 kilomètres. *L'arrêt des exportations de brut en 2012 vers l'Allemagne marque toutefois la fin d'un trafic historique pour Fos* qui continue de desservir les raffineries de Feysin et Cressier (Suisse). Ils existent également des flux diffus courte distance par PL pour l'alimentation de la métropole marseillaise.



Pétrole brut et raffineries en France

► La prépondérance de la desserte routière

Concernant les 40% de marchandises hors hydrocarbure du GPMM, l'acheminement *reste fondamentalement axée sur la route*, avec une part modale de 72% du trafic en 2008. Le fer permet l'acheminement de 18% des marchandises alors que la voie d'eau atteint les 10%. Pour ce qui est du trafic de conteneurs, la desserte est moins bien partagée avec 85% de desserte par la route, 6% par le fer et 9% par le fluvial.



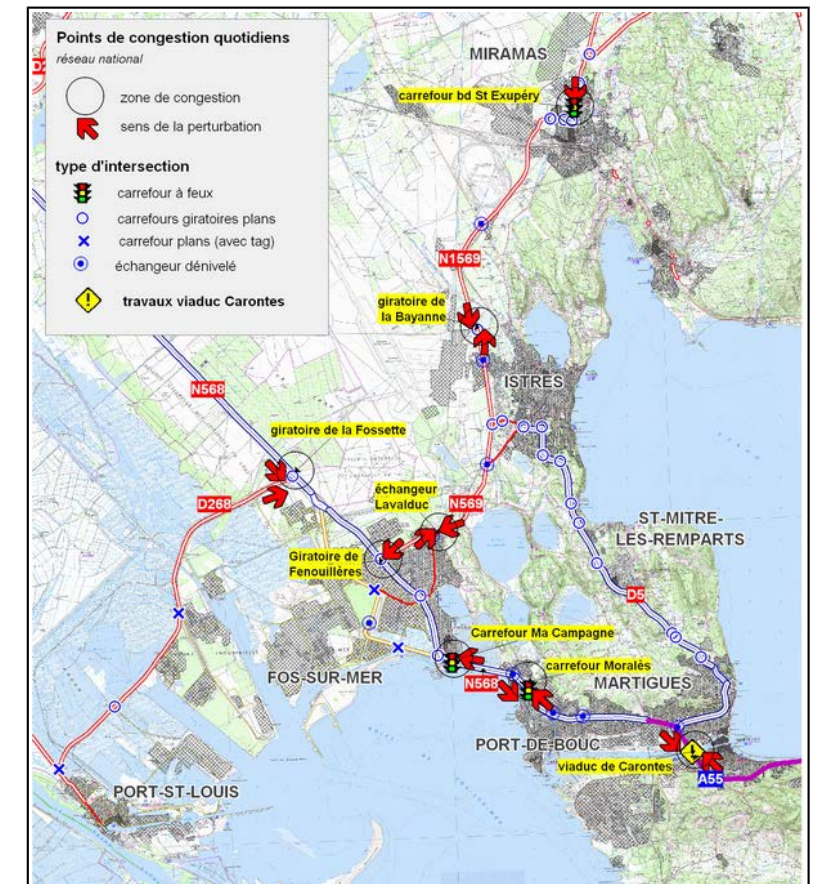
La prépondérance de la route pour le trafic conteneur s'explique par le fait que l'aire d'influence du GPMM sur ce créneau concerne des flux de courtes distance (65% sur PACA, 30, 84, 07 et 38), sur lesquels le secteur routier est plus compétitif. Pour les 35% de flux longue distance, les modes alternatifs à la route représentent 40% du trafic. Tous trafics confondus seulement 20% des PL parcourent plus de 200 KM.

Le volume du trafic est estimé à 4700 PL/j depuis/vers la ZIP avec une augmentation de 7% par an en moyenne (2006-2012). Avec des niveaux de trafics élevés sur les 3 itinéraires d'accès routiers à la ZIP, RN568 est, RN568 Ouest et RN569 Nord, les conditions d'écoulement des trafics sont perturbés aux heures de pointe et l'accidentologie supérieure à la moyenne nationale². Ainsi, la desserte routière du GPMM montre plusieurs limites avec :

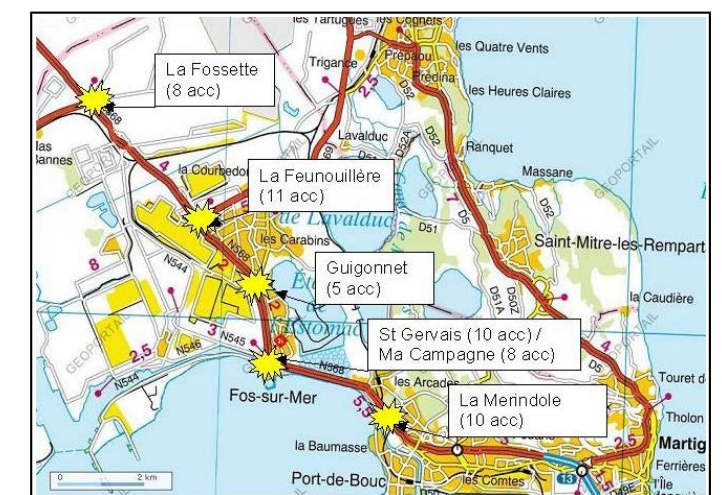
- Un réseau peu adapté à l'écoulement des trafics et d'importants dysfonctionnements : réseau routier hétérogène, zones de congestion dans les traversées d'agglomération (Port de Bouc, Fos sur Mer et Miramas) et

aux principales intersections (Fossette, Lavalduc, Bayanne), nuisances dans les traversées d'agglomération,

- Un accès portuaire pénalisé en direction du Nord (pas de connexion de type autoroutière à l'A7 en direction de la vallée du Rhône) et de l'Est ;
- Un report modal potentiel longue distance faible,
- Pas d'itinéraire dédié pour la desserte des terminaux à conteneur.



Une desserte routière problématique



Une accidentologie supérieure à la moyenne nationale

¹ Cet oléoduc transporte 22 millions de tonnes par an, alimenté par des pétroliers qui déchargent leur cargaison de pétrole brut au port de Fos-sur-Mer et leur cargaison de naphta et condensat au port de Lavéra (Wikipedia)

²

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Au niveau local, deux projets sont envisagés pour lever en partie ces limites : La déviation de Martigues - Port-de-Bouc et le barreau des étangs pour contourner Fos-sur-Mer.

► Une desserte fluviale à capacité suffisante

La part que représente le trafic fluvial pour les marchandises du GPMM est à mettre en relation avec l'exceptionnelle situation géographique du port, qui permet à des bateaux à grand gabarit d'accéder au Rhône et à la Saône *sur plus de 550 km et ainsi desservir un hinterland fluvial composé des villes de Valence, Lyon, Chalon-sur-Saône*³. L'accès fluvial via le canal du Rhône de Fos est actuellement suffisant et peut encore supporter le quadruplement du volume de son trafic. Le GPMM est ainsi un fort contributeur au trafic fluvial de l'axe Rhône-Saône (40% dont 100% pour le trafic conteneur).

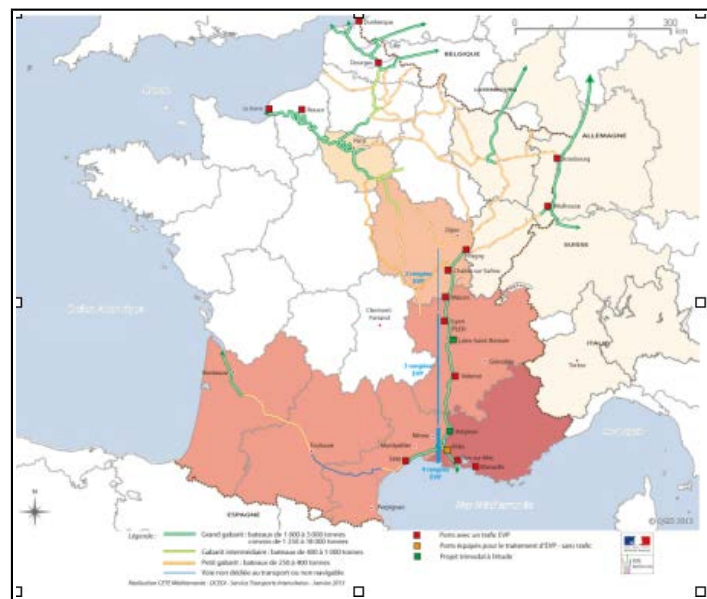
Le réseau fluvial présente toutefois des limites :

>À l'échelle de l'hinterland-

- Un enclavement fluvial du bassin Rhône-Saône,
- Des contraintes de tirant d'air et de navigation sur le Rhône et la Saône,
- Des surcoûts de manutention fluviale pour le trafic de conteneur.

>À l'échelle de la ZIP

- Pas d'accès direct de l'ensemble des darses au canal du Rhône,
- Une concomitance des circulations fluviales et maritimes dans le golfe de Fos,
- Des contraintes de tirant d'air interne au golfe de Fos.



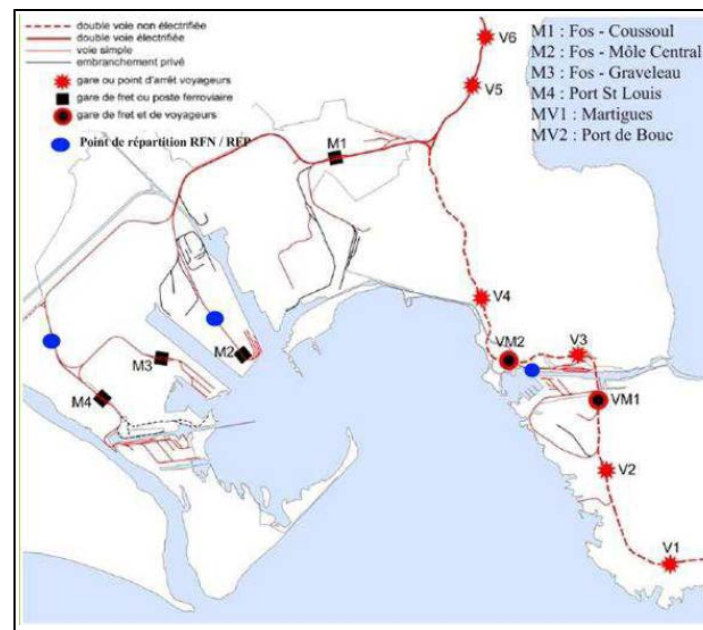
Réseau fluvial à l'échelle de l'hinterland

Au niveau local, Le projet stratégique du GPMM prévoit *la création d'une seconde liaison fluviale au Rhône* au niveau de la darse 2 afin de solutionner le problème de la concomitance des circulations fluviales et maritimes dans le golfe de Fos.

► Une desserte ferroviaire dont l'infrastructure capacitaire doit être modernisée

La circulation actuelle depuis le bassin ouest est de 14 trains par jour dont 2 à 3 trains pour la filière conteneur.

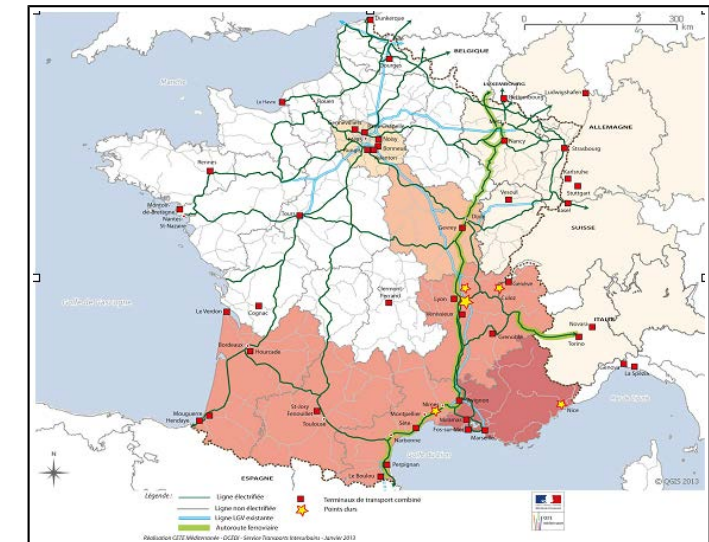
Le réseau ferré portuaire est constitué d'un système complexe représentant *110 km de voies : 9 km de voies principales sur le bassin Ouest et 101 km de voies de service* (dont 53 km sur le bassin Ouest et 48 sur les bassins Est). Ce réseau ferré dessert les terminaux maritimes mais il est également relié à une vingtaine d'installations terminales embranchées. Sur les bassins Est, le réseau ferré est totalement homogène. Le réseau ferré présente toutefois plusieurs insuffisances : des installations ferroviaires plutôt anciennes, une voie unique de desserte des conteneurs terminaux, l'absence de point de massification sur le port.



Le réseau ferré du GPMM

L'objectif du GPMM est donc de *mettre en place un réseau dédié fret régénéré et modernisé à l'horizon 2014*. Le GPMM souhaite notamment développer son réseau ferré au cours de la prochaine décennie en l'étendant notamment jusqu'à Fos-Coussoul. Sur les bassins Ouest où le réseau ferré n'est pas homogène, le GPMM souhaite acquérir les 60 km de voies ferrées manquantes pour assurer une continuité de son réseau. Enfin, Le GPMM réfléchit également à augmenter la capacité de son réseau ferré en améliorant la signalisation au sein de la zone industrialo-portuaire et à travers des études de sécurité et de fiabilité de son réseau.

Le développement du fer pour le GPMM reste toutefois conditionné par le traitement du *nœud ferroviaire lyonnais qui constitue un point dur majeur (1 100 trains/jour) et contraint l'extension de l'hinterland vers le Nord*.



Réseau ferroviaire à l'échelle de l'hinterland



Hinterland direct et zone logistique

3. Le GPMM est la seule infrastructure portuaire connectée à un axe fluvial en Méditerranée.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Le transport maritime, un secteur clé de l'économie productive régionale

Le transport maritime et fluvial : 9 100 emplois directs et 450 établissements

Le secteur du transport maritime et fluvial concerne 450 établissements, qui emploient directement 9 100 salariés, soit 0,7 % de l'emploi salarié total de ces trois départements.

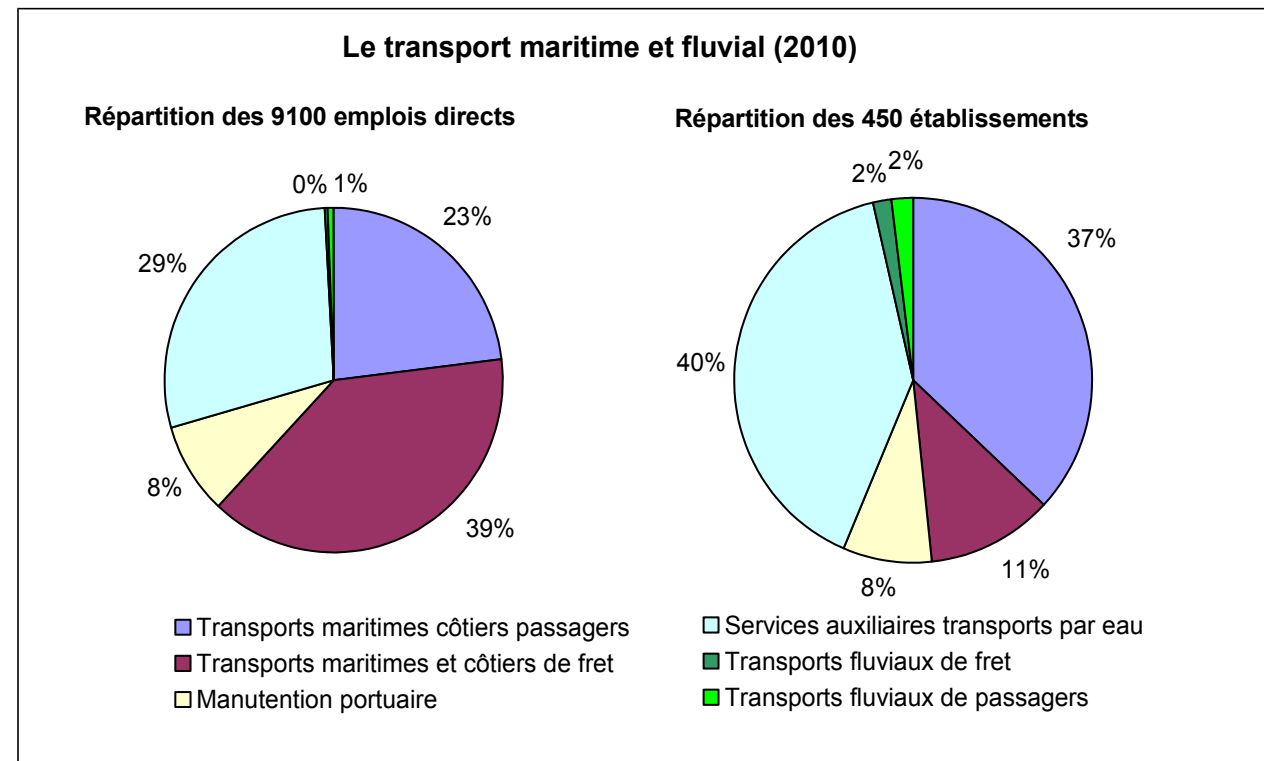
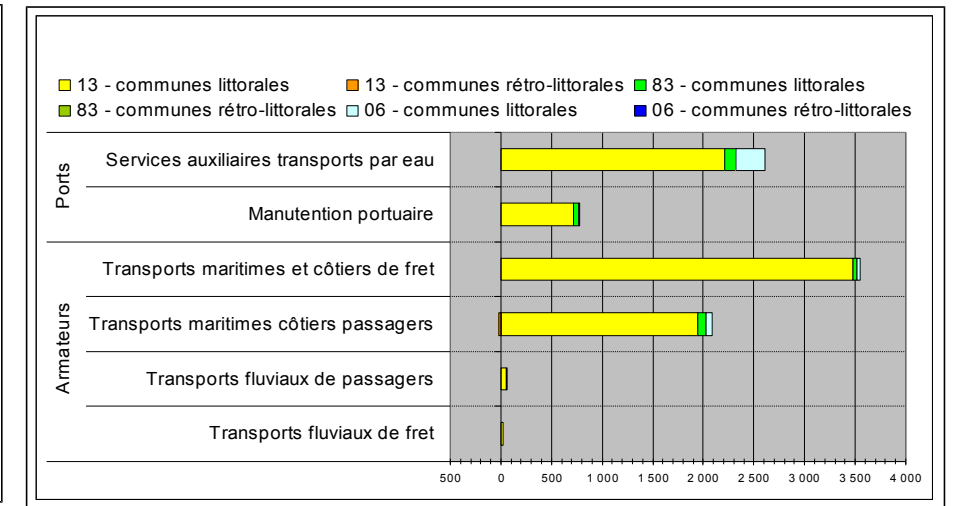
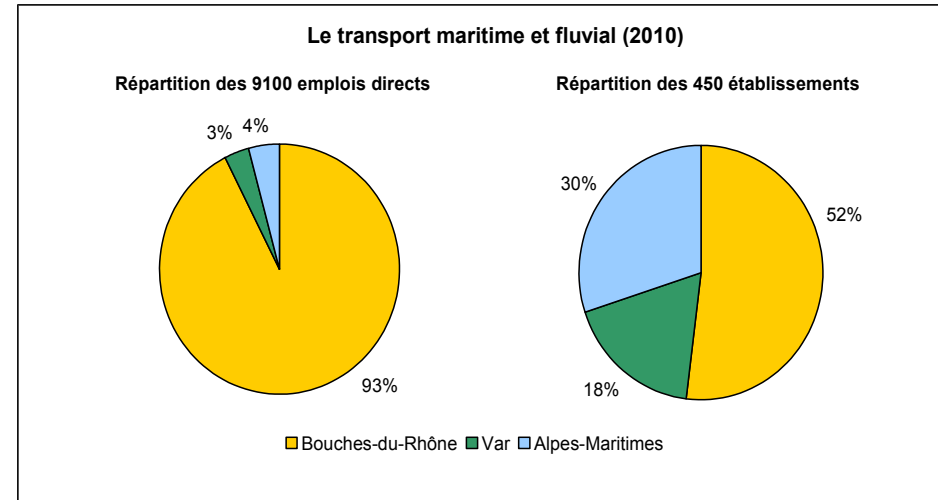
Ces emplois sont très majoritairement localisés dans le département des Bouches-du-Rhône (93%), les départements du Var et des Alpes-maritimes réunissant respectivement 3 et 4% des emplois. La répartition des établissements est cependant nettement moins inégales, les Bouches-du-Rhône réunissant seulement 52% des établissements. Cela est notamment lié à la présence dans ce département d'établissements plus importants, dont certains d'envergure mondiale, notamment CMA-CGM, le troisième groupe mondial de transport maritime par conteneurs et le numéro 1 français.

Le transport maritime et côtiers de fret occupe 39% des emplois directs et devance les services auxiliaires de transport par eau (29%), le transport maritime et côtiers de passagers (23%) et la manutention portuaire (8%).

En termes de nombre d'établissements, ce sont les secteurs des services auxiliaires transports par eau (40%) et des transports maritimes côtiers passagers (37%) qui dominent, les transports maritimes et côtiers de fret concentrant seulement 11% des établissements, compte tenu de la taille moyenne plus importantes des établissements concernés.

INSEE_CLAP 2010

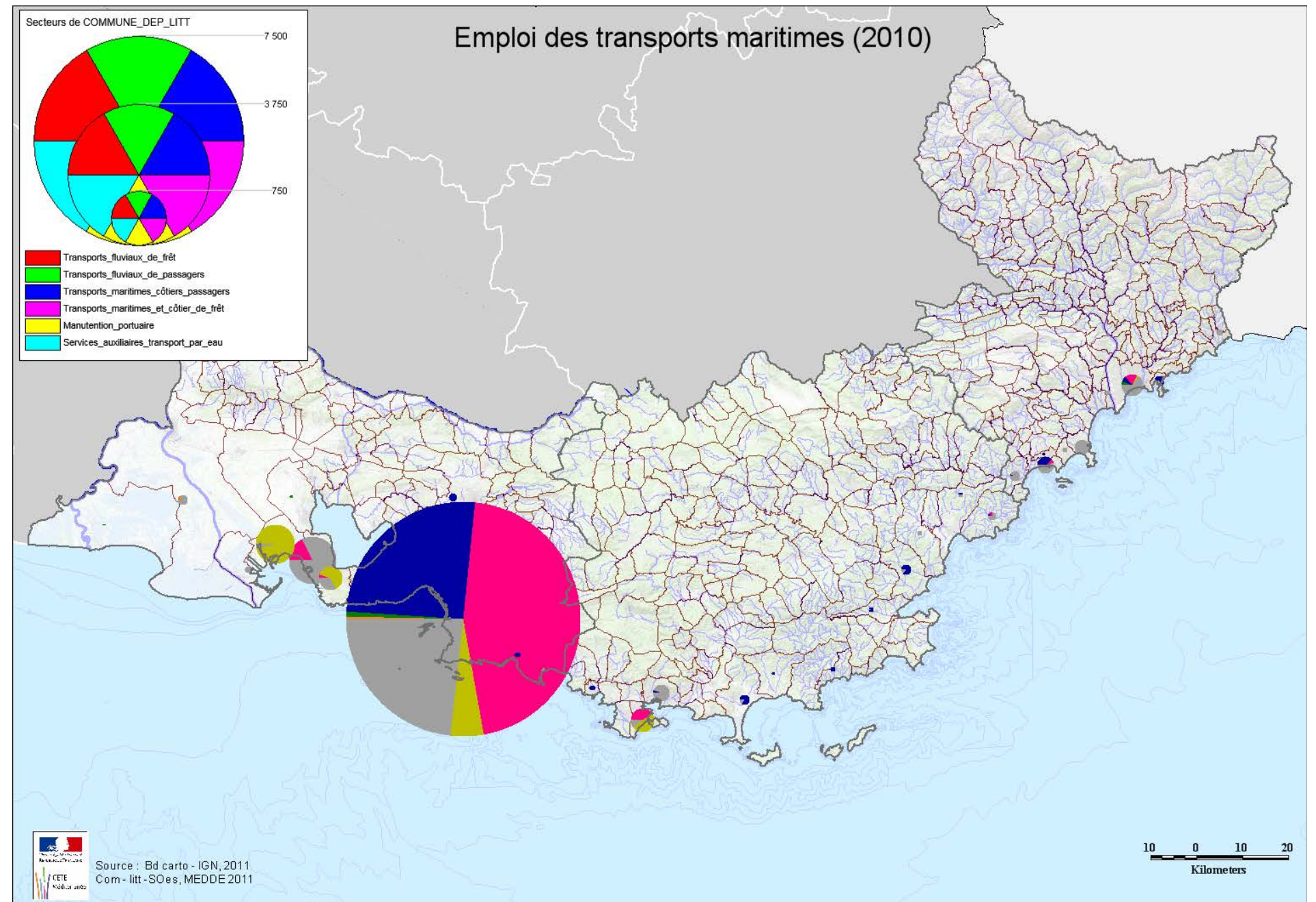
| | Nombre emplois directs | Part emplois directs | Nombre établissements | Part établissements |
|---|------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|
| Transports fluviaux de fret | 23 | 0 % | 7 | 2 % |
| Transports fluviaux de passagers | 61 | 1 % | 9 | 2 % |
| Transports maritimes côtiers passagers | 2 108 | 23 % | 169 | 37 % |
| Transports maritimes et côtiers de fret | 3 555 | 39 % | 52 | 11 % |
| Manutention portuaire | 774 | 8 % | 36 | 8 % |
| Services auxiliaires transports par eau | 2 609 | 29 % | 183 | 40 % |
| Total | 9 130 | 100 % | 456 | 100,00% |



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

La quasi-totalité des emplois sont naturellement localisés dans les communes littorales. Les emplois sont distribués à proximité immédiate des ports de commerce que sont le GPM (Grand Port Maritime de Marseille) et dans une moindre mesure le port de Toulon ainsi que les ports de Nice, pour ce qui concerne évidemment les activités transport de fret et manutention portuaire. La répartition des emplois est un peu plus disséminée sur l'ensemble de la façade littorale en ce qui concerne l'activité de transport de passagers et les services auxiliaires de transports par eau.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Le transport routier de marchandises et la logistique, un secteur d'activités stratégique fortement relié à la façade maritime

En relation avec le transport maritime proprement dit se développent à terre tout une série d'activités liées à l'organisation et la prise en charge des flux de marchandises induits: entreposeurs, transport routier, logistiques....

Le volume d'emplois cumulés pour les activités de stockage et de transport routier « à dominante fret » avoisine 28 000 emplois en PACA, soit 2,1% de l'emploi salarié des trois départements littoraux de PACA. Évidemment, l'ensemble du secteur d'activité n'est pas dédié au traitement des marchandises qui rentrent ou qui sortent du territoire en utilisant les infrastructures portuaires de la façade.

Malgré la difficulté à définir le volume d'emploi attribuable au transport maritime, il est établi de manière plus globale que l'économie portuaire transcende l'intégralité de la chaîne logistique, avec en 2001, 36% des transporteurs ou logisticiens implantés en PACA répondant que leur activité est liée pour tout ou partie avec un port de la région. Au final, *pour deux emplois directement portuaires, on dénombre un emploi « entraîné »*. Globalement, l'insee en 2001 chiffrait, à 10 000 l'emploi directement portuaire et à 5 000 l'emploi du transport terrestre et de la logistique pouvant être considéré comme entraîné par les ports de commerce en PACA. Ces emplois entraînés se retrouvent dans les secteurs du stockage et entreposage ainsi que dans le transport terrestre et notamment routier.

L'analyse géographique de la sphère des 28 000 emplois salariés que constituent les activités de stockage et de transport routier « à dominante fret » confirme l'articulation spécifique de ce secteur avec les territoires littoraux, mêmes si elle ne permet de juger de l'articulation avec les fonctions spécifiquement maritimes.

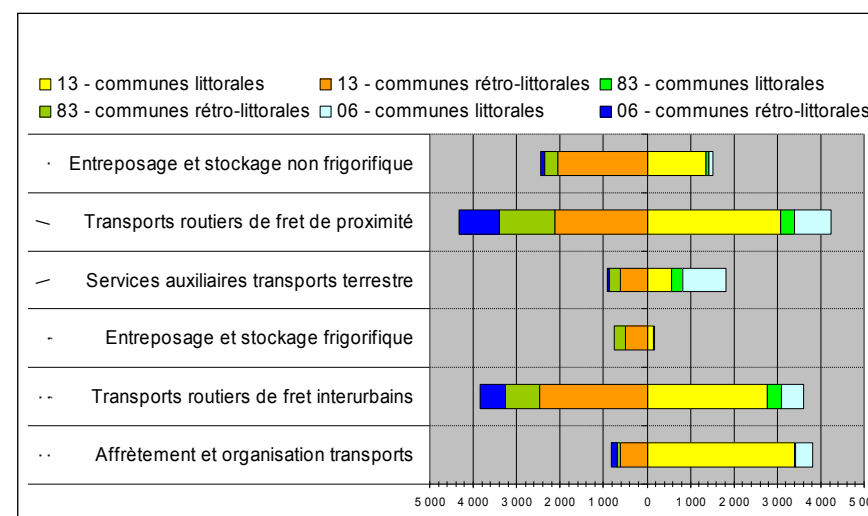
Les Bouches-du-Rhône concentre 70% de l'emploi salarié de ce secteur d'activité. Le Var et les Alpes-Maritimes se répartissent de manière à peu près égale le reste des emplois.

Le transport routier de fret regroupe à lui seul 56% de l'emploi devant l'entreposage et stockage (17%), affrètement (16%) et les services auxiliaires (10%). Les secteurs des services auxiliaires transports terrestre et affrètement et organisation transports recoupe également l'emploi lié au trafic passager.

| | nombre d'emplois | Part dans l'emploi total | Communes littorales | Part com. littorales |
|---|------------------|--------------------------|---------------------|----------------------|
| Services auxiliaires transports terrestre (y compris passagers) | 2728 | 10% | 1817 | 67% |
| Transports routiers de fret de proximité | 8556 | 30% | 4231 | 49% |
| Transports routiers de fret interurbains | 7454 | 26% | 3606 | 48% |
| Affrètement et organisation transports (y compris passagers) | 4637 | 16% | 3819 | 82% |
| Entreposage et stockage non frigorifique | 3969 | 14% | 1516 | 38% |
| Entreposage et stockage frigorifique | 919 | 3% | 171 | 19% |
| Total | 28263 | 100% | 15160 | 54% |

54% de l'emploi est localisé dans les communes littorales avec de fortes variations selon les activités. On distingue les activités pour lesquelles la part de l'emploi des communes littorales par rapport aux communes rétro-littorales est :

- minoritaire : les activités d'entreposage et stockage ;
- équivalente : Les transports routiers de fret (50%) ;
- majoritaire : Affrètement et organisation transports (82%) et services auxiliaires transports terrestre (67%).



Répartition de l'emploi salarié et des établissements de transport routier

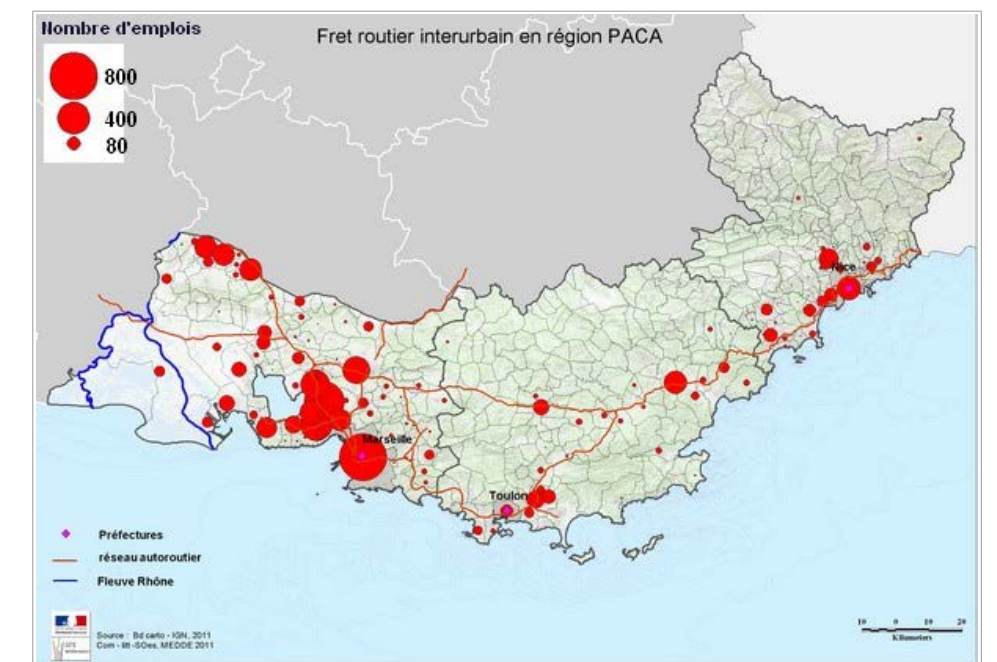
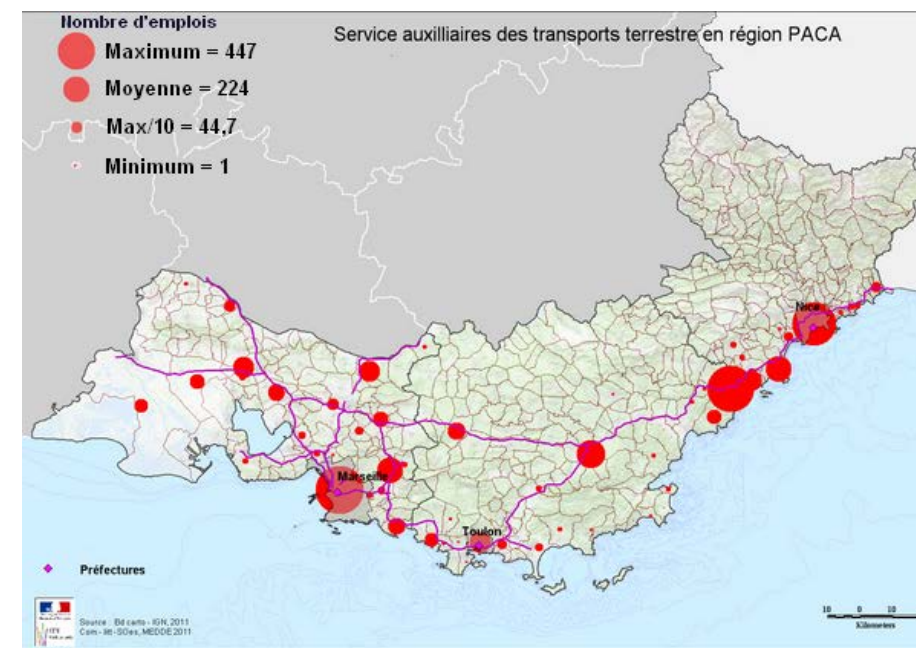
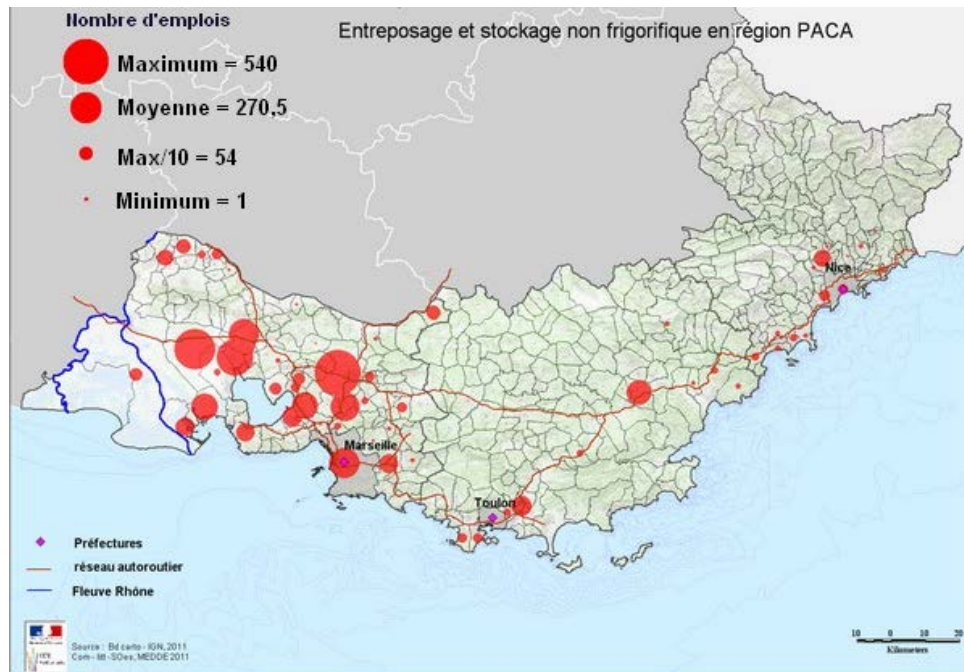
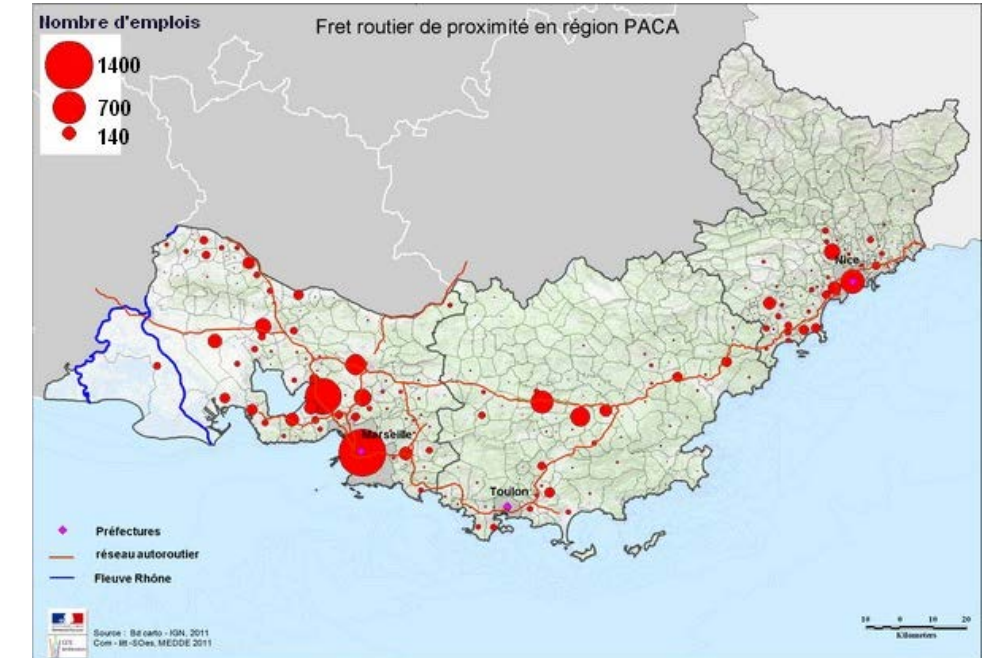
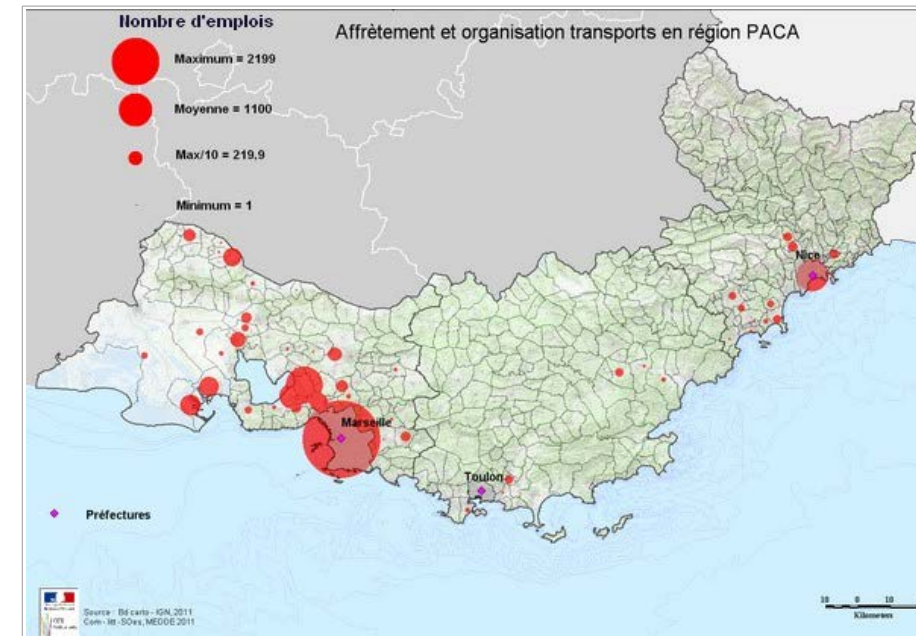
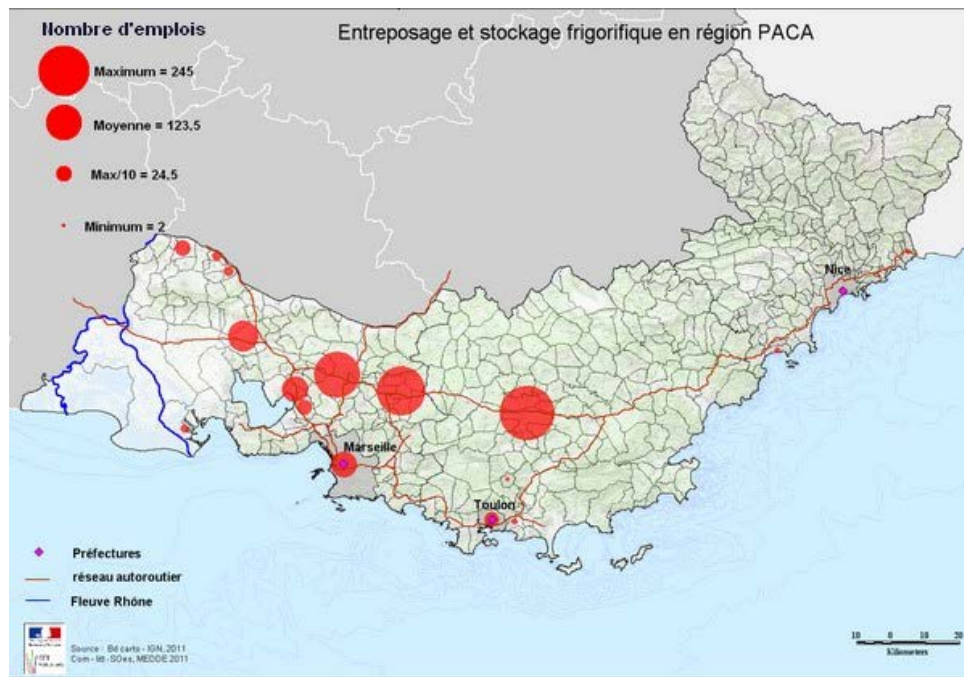
Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

Pour l'activité d'entreposage et stockage, la part de l'emploi des communes littorales est de 18% pour le frigorifique et 38% pour le non frigorifique. On constate une nette différence dans la localisation de l'emploi entre le stockage non frigorifique plutôt réparti sur les axes autoroutiers de l'A7 et l'A8 et le stockage non frigorifique plutôt centré sur le GPMM et autour de l'étang de Berre.

Pour le secteur de l'affrètement et organisation transports, on note une forte concentration de l'emploi sur Marseille et autour de l'étang de Berre. Pour les services auxiliaires de transports terrestres, la répartition de l'emploi sur le territoire est un peu plus hétérogène mais reste concentré sur quelques agglomérations.

Concernant le fret routier, la répartition de l'emploi sur le territoire est plus hétérogène que pour les secteurs d'activités précédents. L'emploi reste toutefois concentré autour des principaux pôles économiques et le long des axes autoroutiers. L'emploi en volume est logiquement plus concentré sur quelques agglomérations pour le fret de proximité que pour l'interurbain.



Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

En savoir plus

- Étude sur les transports maritimes 2011 – Rapport du secrétariat de la CNUCED
- Avant propos et résumé analytique des perspectives de l'économie mondiale – FMI octobre 2012
- Rapport à M le Premier Ministre – La desserte ferroviaire et fluviale des Grands Ports Maritime, M. le Député Roland Blum – mars 2010
- Réserves de capacité en PACA Transport Maritime – CETE Méditerranée mars 2012
- Le port, premier employeur de Marseille, L'usine nouvelle n°31, novembre 2008
- Transports : 15 000 emplois régionaux apparaissent liés à la présence des ports - SUD INSEE l'essentiel #40 juin 2001
- Observatoire de la Mobilité Vallée du Rhône et Arc Méditerranéen Bilan 2011, le transport maritime_Fiche n°4 septembre 2012, MEDDE

Sources

- INSEE, base de données CLAP, Recensements de population

Statut, domanialité et gouvernance

Le Grand Port Maritime de Marseille

La loi de décentralisation de 2004 et la loi du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire ont modifié de manière importante l'organisation des ports maritimes français : Les ports de commerce les plus importants sont sous la responsabilité de l'État. Ils ont le *statut de Grand Port Maritime (GPM) qui s'est substitué à celui de port autonome en octobre 2008*. Ils sont au nombre de 7 en métropole : Marseille, le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux, la Rochelle. L'objectif de la réforme portuaire est d'enrayer la perte de compétitivité des ports français et d'afficher la relance de ces derniers, comme un enjeu économique et social "majeur". La réforme est entrée en application à Marseille courant 2011.

► La réforme portuaire de 2008 s'articule autour de 4 axes

- Les missions des GPM

Les GPM qui demeurent des Établissements Publics d'État, voient leurs missions recentrées sur *les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire*. Les ports deviennent propriétaires de plein droit de leur domaine. Parmi les objectifs qui leur sont assignés figure l'élaboration de "projets stratégiques" qui comprend l'ensemble des aspects du développement du port : aménagement et infrastructure, environnement, politique commerciale et gestion foncière. Les GPM assurent en outre la gestion des interfaces avec les modes de dessertes et mettent en œuvre la politique multimodale de transport de fret.

- L'organisation de la manutention portuaire

L'unité de commandement est réalisée dans les opérations de manutention des terminaux et les GPM cessent de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention pour *les transférer à des entreprises privées*.

- La gouvernance des GPM

Le GPM est *dirigé par un Directoire et sous contrôle d'un Conseil de surveillance*⁴ qui délibère sur le projet stratégique du port. Les présidents des conseils de surveillance sont élus tandis que les présidents de Directoires sont nommés par l'État. Les GPM sont également dotés d'un conseil de développement à caractère consultatif qui associe des représentants de la place portuaire, des milieux sociaux et associatifs et des collectivités locales.

- Un plan d'investissement qui se décline en plusieurs axes :

- Le Contrat de Plan État Région (2007-2013) d'un montant de 1 542 millions d'euros dont 271 à la charge de l'état qui vise la mise en service d'infrastructures majeures concernant les ports et la modernisation des voies ferrées portuaires confiées aux ports autonomes,

- Un doublement de l'engagement de l'état en faveur des grands projets portuaires (Port 2000 au Havre, Fos XL à Marseille) à hauteur de 367 millions,

⁴ Le conseil de surveillance comprend des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, de la chambre de commerce et d'industrie et du personnel, ainsi que des personnalités qualifiées

- L'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales hors périmètre des ports avec un objectif de doublement de la capacité des modes à grandes capacités à destination ou en provenance des ports. Les ports départementaux de Toulon et Nice

Pour tous les autres ports, le rôle d'autorité portuaire est assuré depuis le 1er janvier 2007, en application des lois de décentralisation de 1983 et 2004, par les collectivités territoriales compétentes. Pour les ports de commerce, il s'agit principalement des régions, des départements ou des syndicats mixtes⁵. Leur gestion est généralement concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie. Les pouvoirs de police restent néanmoins de la responsabilité de l'État pour les plus importants d'entre eux.

Les ports de Toulon et de Nice sont des ports départementaux depuis 2008. Les Conseils Généraux du Var et des Alpes-Maritimes les ont respectivement concédés à la CCI du Var et à la CCI Nice Côte d'Azur qui en assurent la gestion. Dans cette étude, la référence au port de Nice comprend également les ports de Cannes, Golfe-Juan et Villefranche également gérés par la CCI Nice Côte d'Azur.

Les Stratégies Nationales

La Stratégie Nationale de Relance Portuaire (SNRP)

La SNRP fait suite à la réforme portuaire de 2008. Avec la SNRP, l'État définit plusieurs axes comme rendre les GPM de la métropole plus compétitifs, lutter contre la domination des ports du Range Nord et accompagner les évolutions (baisse des volumes d'hydrocarbures).

Cela se traduit par 3 ambitions, logistique, industrielle et d'aménagement, afin que les ports :

- Deviennent des acteurs à part entière de la chaîne logistique ;
- Participent à l'effort de réindustrialisation de la France ;
- Deviennent de véritables acteurs d'aménagements fonciers ;

Pour chacune des ambitions les objectifs sont les suivants.

► La logistique :

Proposer et mettre en place des offres de transport fiables et compétitives ;
Rendre les modes massifiés plus compétitifs et développer le report modal ;
Fluidifier le passage portuaire des marchandises ;
Conquérir des parts de marché par la connaissance des hinterlands cibles.

► L'industrie :

Disposer d'un plan d'actions prospectif pour l'accueil et le développement des activités industrielles génératrices de trafic maritime ;

Mettre en place des processus compétitifs pour l'implantation de nouvelles industries dans les espaces portuaires.

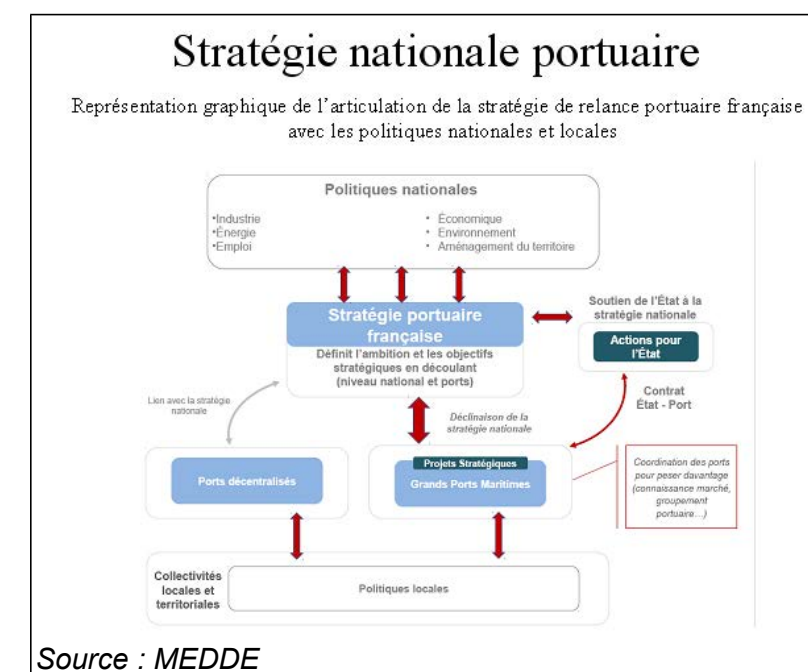
► L'aménagement :

⁵ Des départements pour les ports de pêche et des communes pour les ports de plaisance.

Disposer, pour chaque port, de plans d'aménagement d'ensemble des espaces portuaires s'inscrivant dans une démarche prospective et partagée par les différentes parties prenantes ;

Conforter le positionnement des ports français dans leur rôle d'aménageur et de gestionnaire intégré des espaces logistiques, industriels et naturels ;

Optimiser la valorisation financière et patrimoniale des actifs fonciers des ports. Sur la méthode, *il s'agit d'articuler la SNRP avec les politiques nationales et locales*.



La Stratégie Nationale des Infrastructures de Transport (SNIT) et la « Commission Mobilité 21 »

► Cadre, constats et scénarios

La SNIT est un document de stratégie établi en 2011 et qui fixe les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures de transport. Il inclut un plan d'actions d'environ 70 projets destinées à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations pour un montant de 245 Milliards d'euros à l'horizon 2030-2040.

Le schéma n'est pas un document de programmation. *La question du financement et de la hiérarchisation des projets relève de la « commission mobilité 21 »* qui dans son rapport du 27 juin 2013 a précisé que ce budget prévisionnel n'avait aucune chance d'être mobilisé. En conséquence, *la commission a établi 2 scénarios* : le scénario 1 qui retient en priorité 1 un nombre resserré de 9 projets pour un montant de 8 à 10 Milliards d'euros et le scénario 2 qui complète le scénario 1 avec 20 projets de priorités 1 au total pour un montant compris entre 28 et 30 Milliards d'euros. *L'engagement des projets de priorité 1 doit intervenir avant 2030*. La commission identifie deux autres

niveaux de priorité : les secondes priorités dont l'engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050 et les projets à horizons plus lointains (après 2050).

Concernant le transport portuaire, la commission a fait le constat de « la faiblesse des grandes plates-formes portuaires françaises de niveau européen » et de l'organisation logistique au plan national qui pénalise la compétitivité et l'attractivité de l'économie nationale et constitue au-delà un handicap majeur pour la massification des flux et le développement des modes alternatifs à la route sur le territoire national". La commission remarque notamment que les parts de marché des ports français en Europe en 10 ans ont chuté de 18 % à 14 % en tonnage et de 11 % à 6 % en nombre de conteneurs.

Face à ce constat, le scénario 1 recommande de placer au cœur des financements l'amélioration des liaisons des plates-formes portuaires de niveau européen avec leur hinterland et le traitement des grands points noirs du réseau ferroviaire. On trouve ainsi deux projets en lien avec l'amélioration des dessertes respectivement du port de Marseille-Fos (autoroute A56 Fos-Salon) et du port du Havre (électrification de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors). On trouve 4 projets relatifs aux traitements des nœuds ferroviaires dont ceux de Lyon et Marseille. Dans le scénario 2, la commission ajoute à la liste des priorités : le traitement du nœud ferroviaire de Nice, le contournement d'Arles et des provisions pour premiers travaux du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

► **Présentation des projets de la commission mobilité 21 qui ont un impact direct sur l'activité maritime en PACA**

1. A56 Fos-Salon dont contournement de Fos (240 à 330 M€)

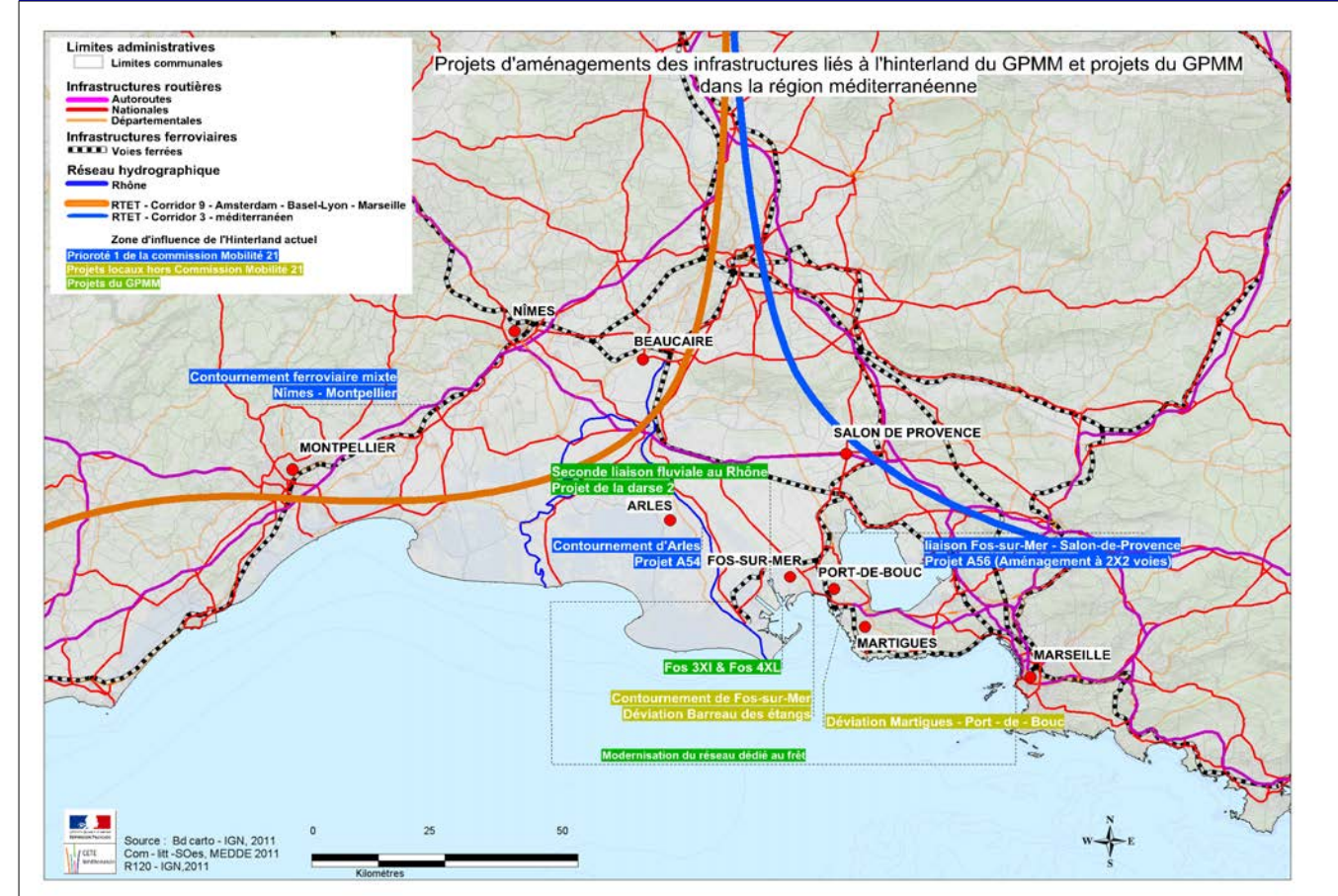
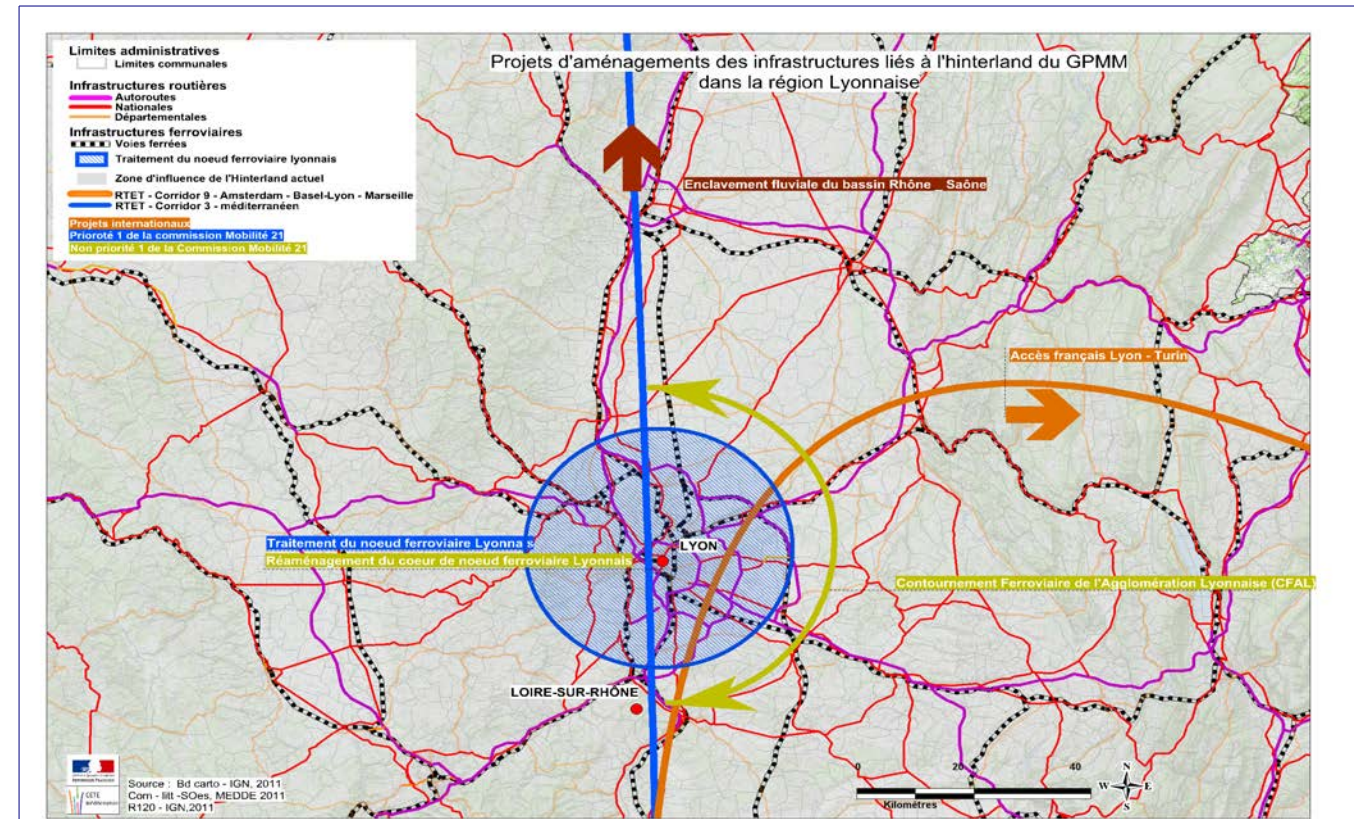
L'aménagement à 2*2 voies de l'itinéraire routier d'environ 25 km qui relie la zone industrielle portuaire de Fos-sur-Mer et l'A54 au niveau de Salon-de-Provence doit contribuer à améliorer la desserte multimodale et notamment routière du GPMM (bassins Ouest). Il crée les conditions d'un contournement de Fos-sur-Mer et d'une liaison avec le contournement autoroutier de Martigues/Port-de-Bouc en direction de l'agglomération marseillaise.

2. Traitement du nœud ferroviaire lyonnais (séquence 1 : 1000 à 1 500 M€)

Le nœud ferroviaire lyonnais joue un rôle majeur dans le fonctionnement de tout le réseau national, compte tenu de la densité et de la variété des trafics locaux, nationaux et européens qui le traversent. Ses fortes contraintes d'infrastructure doivent être levées pour rehausser le niveau général de fiabilité de l'offre de services. Il est prévu la modernisation du réseau existant (priorité 1) puis le réaménagement lourd du cœur du nœud ferroviaire (priorité 2).

3. A54 Contournement routier d'Arles (510 M€)

Ce projet doit permettre à la fois d'achever un important axe de transport Est-Ouest entre l'Espagne et l'Italie et de libérer la ville d'Arles de la très forte pression exercée par le trafic de transit.



4. Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (3500 M€)

Ce projet (CFAL) crée une ligne nouvelle mixte à 2 voies de 73 km, réalisant un maillage du réseau existant par l'Est de Lyon. Il s'inscrit dans l'amélioration progressive des corridors européens de fret n°2 et n°6. Le projet comporte une fonctionnalité voyageurs mais a avant tout une dimension fret. *La commission classe le projet en seconde priorité quel que soit le scénario considéré*, du fait de l'incertitude du trafic fret sur ce secteur, mais propose en priorité une provision pour engager en tant que de besoin, des premiers travaux en lien avec le projet.

5. Provisions pour interventions sur secteurs ferroviaires à enjeux

La commission prévoit également dans le scénario 1, une provision de 500 M€ pour améliorer le bon fonctionnement du système ferroviaire au travers de plusieurs projets. Parmi ceux-ci, la réalisation du contournement ferroviaire mixte Nîmes – Montpellier qui permettra une augmentation de capacité attendues vers l'Ouest pour le GPMM. **6. Ligne Nouvelle PACA**

la commission a constaté une *évolution du projet dit de la LGV PACA vers un projet dit de LN*, qui peut être séquencé. La réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice doit permettre de constituer un système ferroviaire performant pour la région PACA, en reliant ces trois principales métropoles. D'un linéaire total de 200 km de ligne nouvelle entre Marseille et Nice, et de 30 km entre Nice et la frontière italienne (seconde priorité : 5300 à 7800 millions), le projet intègre le traitement des nœuds ferroviaires marseillais (2 500 millions) et niçois (4 200 million).

Les 5 premiers projets devraient favoriser la desserte ferroviaire et autoroutière du GPMM, à contrario de la desserte fluviale qui est peu mise en avant dans les projets de développement. En effet, les projets fluviaux de relier la Saône à la Moselle et la Saône au Rhin (15 000 à 17 000 millions) sont considérés comme des projets à horizons plus lointains.

► Deux autres projets sont également cités par la commission mobilité 21 et le SNIT

- Accès français Lyon-Turin (7 990 millions) :

Le projet de tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin pour lequel existe un accord intergouvernemental franco-italien ne relève pas du classement réalisé par la commission relatif à la hiérarchisation et au financement des projets.

Le projet des accès français à la liaison Lyon –Turin assure la continuité d'itinéraire avec la section internationale franco-italienne du projet prioritaire n° 6 des Réseaux TransEuropéens de transport. Il est prévu dans le secteur du fret : une ligne nouvelle de fret entre Lyon et le sillon alpin, une ligne mixte fret et voyageur entre sillon alpin et St-Jean de Maurienne, un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit dans l'Est de l'agglomération lyonnaise.

- Agrandissement du GPMM : Fos 3XL et Fos 4XL :

La réalisation de ce projet doit relever des Contrats de Projets Etat-Région (CPER)

Plan stratégique de GPMM, stratégie de développement et de valorisation des emprises du Port de Toulon (CG83) et du port de Nice (CG06)

Le projet stratégique du GPMM

Le projet stratégique est en cours d'élaboration. Les axes de développement et chiffres présentés ci-dessous le sont donc à titre indicatifs car ils sont susceptibles d'évoluer d'ici la validation du projet stratégique.

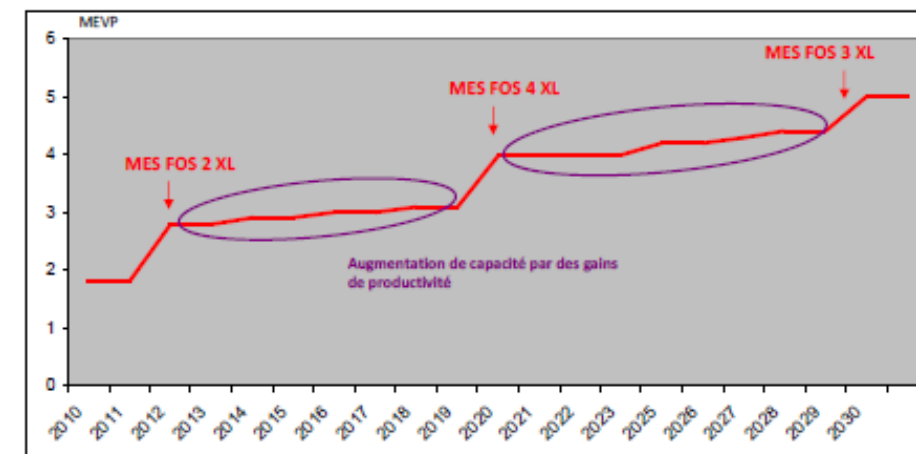
Dans le cadre des ambitions et des objectifs de la SNR, le GPMM élabore un projet stratégique sur la période 2009-2013 afin de passer son trafic de 88 à 156 millions de tonnes à l'horizon 2030. Trois politiques d'actions viennent en appui de ces orientations :

- Une politique d'investissement de 600 millions d'euros,
- Une politique d'aménagement intégrant la valeur économique, urbaine et environnementale des 10 000 hectares d'espaces à aménager,
- Une politique d'arrière-pensée qui s'attache à développer prioritairement les connexions fluviales et ferroviaires entre le port et son territoire d'influence.

Le GPMM évalue l'effet de levier de ce projet stratégique à 2,5 milliards d'euros d'investissements privés, Le GPMM s'est fixé 5 orientations stratégiques qui s'inscrivent dans la vision d'un port s'affirmant comme global, euro-méditerranéen et responsable.

► Relever le défi de la massification du conteneur à Fos

L'objectif est de multiplier par 5 la capacité des terminaux conteneurs des bassins Ouest pour atteindre 5 millions d'EVP, via la mise en service progressive de trois nouveaux terminaux : Fos 2XL (1,6 millions), Fos 3XL (0,8 millions) et Fos 4XL (1,2 millions). *Le projet 2XL est réalisé à ce jour et le lot FOS 4XL a été vendu.*



Evolution programmée de la capacité des terminaux conteneurs du GPMM à l'horizon 2030

Les trois nouveaux terminaux seront localisés dans la continuité du terminal de Graveleau⁶ (0,8 millions de tonnes). L'augmentation de capacité doit s'accompagner d'un report modal égal au doublement de la part du fret transporté sur des modes propres avec 30% pour le fer et 10% pour le fleuve (8,5% fer et 6,5% fer en 2010).

A cette fin, il est prévu la création d'une seconde liaison fluviale entre les bassins Ouest (le fond de la darse 2) et le canal du Rhône à Fos. Les voies d'accès routières et ferroviaires aux bassins Ouest et Est du GPMM vont être aménagées et développées afin qu'elles puissent répondre aux perspectives de développement des trafics. Enfin la zone logistique portuaire Distriport doit être étendue avec la construction de nouveaux entrepôts.

Le GPMM considère que cet objectif volontariste s'appuie sur un rattrapage raisonnable du marché français qui représente un potentiel élevé et se compare à des objectifs similaires de ports méditerranéens dans une logique de forte compétitivité entre ports européens.

Plus de la moitié des 600 M€ prévus dans ce programme de relance est destinée aux traitements de conteneurs et à la logistique.

| Ports | Capacité |
|-----------|--|
| Rotterdam | 17 MEVP en 2013 et 30 MEVP en 2030 |
| Anvers | 21 MEVP en 2030 |
| GPMM | 6,3 MEVP en 2020 |
| Barcelone | 5,5 MEVP en 2012 - 8,8 MEVP en 2030 - 10 MEVP à long terme |
| Gène | 10 MEVP en 2030 (port à sec dans le Piémont) |
| GPMM | 2,8 MEVP en 2012 - 5 MEVP en 2030 |

Evolution des capacités du trafic conteneur des principaux ports européens.

► Se diversifier pour rester le port de toutes les énergies

Le projet stratégique du GPMM envisage d'augmenter le volume du trafic d'hydrocarbure et notamment le trafic de produits raffinés de 63 à 75 millions de tonnes. Figure ainsi, la construction de :

- 4 nouveaux postes à quai (65 millions) pour s'adapter à la montée en puissance des flux de produits raffinés;
- Augmentation des capacités de stockage des produits raffinés (200 millions d'investissements privés);

6. Mourepiane, le second terminal de conteneur du GPMM sur les bassins Est a une capacité de 0,4 millions de tonne.

Volet 1 : État des lieux

Volet 2 : Mobilisation des politiques publiques

► Conforter la position de porte sud-européenne pour les vracs solides

L'objectif du GPMM est de multiplier par deux le volume du trafic de vrac solide pour passer de 10 à 21 millions de tonnes.

Concernant la filière céréale, le terminal de Tellines à une réserve de capacité de 1 million de tonnes. L'objectif du GPMM est un niveau de trafic de 1,5 millions. à l'horizon 2020. Action phare du projet stratégique : développement des synergies multimodales entre les marchandises par barge ou fer pour les vracs solides et l'extension du terminal céréalier des Tellines - Gloria.

► Constituer un hub roulier euro-méditerranéen

L'objectif du GPMM est de constituer un hub roulier euro-méditerranéen avec le doublement du trafic roulier (de 4,3 à 8 millions de tonnes) . Dans ce cadre, le projet stratégique du GPMM inclut aussi un chantier multimodal sur les bassins Est avec un projet de terminal d'autoroute ferroviaire.

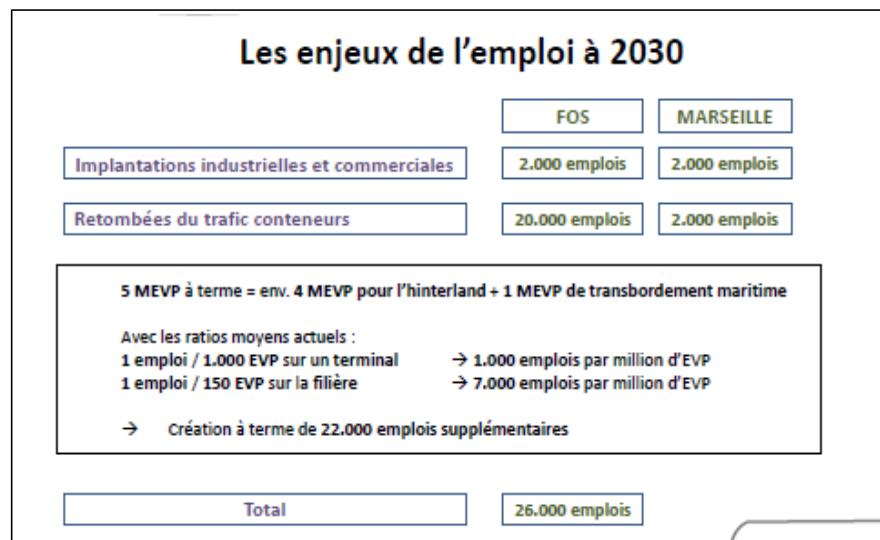
► Développer le grand port passager de la métropole du Sud

L'objectif du GPMM (projet stratégique) est de 4 millions de passagers en 2020.

Les actions phares du projet stratégique sont la création d'un nouveau poste croisière, l'aménagement d'un poste existant et le réaménagement des accès piétons.

De plus, des aménagements sont en cours pour créer un pôle multimodal à la gare maritime d'Arenc (CPER PACA 2007-2013).

Les enjeux de l'emploi de ce projet sont évalués à 26 000 emplois estimés selon les modalités de calcul présenté dans le graphe ci-dessous.



Le projet de développement du port de Toulon

Plusieurs projets sont prévus par la CCI du Var :

- La construction d'un terminal croisière à Toulon à l'horizon 2015 pour un coût de 30 M€ afin d'atteindre un objectif de 750 000 passagers en 2018,
- La modernisation du terminal ferry actuel et son adaptation aux contraintes de nouveaux navires mixtes marchandises-passagers,
 - La réalisation d'un terminal roulier au port de Brégaillon en liaison avec l'armateur roulier turque Un-Roro.

Le projet de développement du port de Nice

Il est envisagé depuis de nombreuses années de déménager le port de commerce de Nice en dehors de l'enceinte actuelle du port avec l'idée de n'en faire qu'un port 100% plaisance, de désengorger l'activité du port et développer l'activité croisière dans le nouveau site.

L'emplacement initial pressenti correspondait à une zone située à proximité de l'aéroport de Nice ce qui aurait permis aussi de le desservir en fuel via une ligne maritime. Actuellement, l'approvisionnement se fait par voie routière. Le site de l'aéroport ayant toutefois été déclaré inapte, l'emplacement maintenant envisagé serait une zone maritime d'une vingtaine d'hectares située au sud du port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var. Ce port s'imbriquerait dans le futur pôle multimodal qui, à l'entrée de Nice, devrait assurer l'interconnexion entre l'aérien, le ferroviaire et le routier. L'ensemble de ces projets nourrit un débat très politisé et n'a fait à ce jour l'objet d'aucun arbitrage ou décision.

En savoir plus

- La réforme portuaire : objectifs et enjeux – Vie publique – décembre 2008
- Schéma National des Infrastructures de Transports – MEDDE – octobre 2011
- Stratégie Nationale de Relance Portuaire – MEDDE – mai 2013
- Rapport au Ministre chargé des transports de la mer et de la pêche – Pour un schéma national de mobilité durable – juin 2013
- La stratégie du port de Marseille – Colloque ORT – novembre 2012
- Étude des retombées socio-économiques du port de commerce de Toulon – CCI du Var – septembre 2006.
- Rapport d'activités 2012-Ports de Toulon – CCI du Var – janvier 2013.