

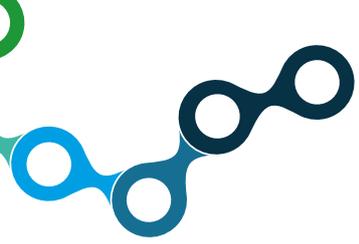
PORT
LOGISTIQUE
MARCHANDISES

RELATIONS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES ENTRE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE- PROVENCE ET SES TERRITOIRES VOISINS

ECHELLES ET ENJEUX

SEPTEMBRE 2022





PRÉAMBULE

Dans le prolongement des travaux du pacte État-Métropole, la Métropole Aix-Marseille-Provence (DGA Projet Métropolitain et Conseil de Développement) a sollicité les agences Agam et Aupa pour travailler sur les relations entre la Métropole et ses voisins.

Ce cahier s'inscrit dans une série de publications s'attachant à explorer les liens qui relient Aix-Marseille-Provence à ses voisins, proches comme lointains, pour présenter les enjeux de coopération associés.

Le présent cahier s'attache plus particulièrement aux activités logistiques et portuaires, en présentant le système logistico-portuaire à toutes les échelles. Il « dézoome » progressivement depuis la Métropole en incluant :

- > les voisins limitrophes d'Aix-Marseille-Provence avec l'ouest des Bouches-du-Rhône, le sud du Vaucluse, l'ouest du Var et l'est du Gard
- > le delta Rhône-Méditerranée
- > les voisins plus lointains : métropole lyonnaise, axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône, hinterland⁽¹⁾ du Grand port maritime de Marseille, Europe, Méditerranée, Asie, Monde...

A rebours des approches habituelles sur le portuaire et la logistique, ce cahier explore plus particulièrement les relations de complémentarité du système logistico-portuaire métropolitain avec ses voisins proches, un sujet essentiel en vue de son renforcement.

[1]. Hinterland : en géographie, le mot hinterland désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, par opposition au foreland. Le mot hinterland, emprunté à l'allemand (hinter « derrière » et de Land « terre, pays ») et utilisé en anglais, apparaît en français en 1894.

POURQUOI S'INTÉRESSER AUX RELATIONS LOGISTIQUES AVEC NOS VOISINS ?

1

AIX-MARSEILLE-PROVENCE CONSTITUE UN PÔLE LOGISTIQUE MAJEUR EN EUROPE

Grâce à son positionnement géostratégique, entre Europe et Méditerranée et à la présence du Grand port maritime de Marseille (GPMM), du troisième aéroport de province, AMP est un pôle logistique majeur en Europe qui compte de grandes infrastructures logistiques tous modes (air-fer-mer-fleuve-route-pipelines). 3^e moteur d'emplois de la métropole, la logistique constitue un enjeu économique majeur pour ce territoire.

2

L'ÉCHELLE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES EST, PAR ESSENCE, SUPRA-MÉTROPOLITAINE, NOTAMMENT EN MATIÈRE PORTUAIRE ET AGROALIMENTAIRE

Avec les zones logistiques du pays d'Arles (Saint-Martin-de-Crau) et d'Aix-Marseille-Provence, le Grand Port Maritime de Marseille dispose d'une véritable « couronne logistique » complémentaire à ses propres infrastructures logistiques, et bénéficie avec le port d'Arles d'un axe fluvial renforcé. Ce territoire, étendu au nord-ouest des Bouches-du-Rhône constitue également un bassin de production agricole pour la consommation locale, nationale et internationale. Il est doté d'infrastructures performantes dédiées à la logistique agroalimentaire, qui pourraient être renforcées par de plus grandes synergies entre les Marchés d'Intérêt National et des débouchés accrus en matière de consommation locale.

3

L'ÉCHELLE DU DELTA RHÔNE MÉDITERRANÉE PERMET DE DÉVELOPPER DES COMPLÉMENTARITÉS POUR DEVENIR ACTEUR CLÉ DE LA LOGISTIQUE À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

Le renforcement de cette filière passe donc nécessairement par une intensification des relations d'Aix-Marseille-Provence avec l'extérieur : le monde, la Chine, la Méditerranée (le Foreland⁽²⁾ du Grand Port Maritime de Marseille), mais aussi dans l'hinterland : la France métropolitaine et l'Europe, où se situent ses clients. Le delta Rhône-Méditerranée apparaît clairement comme l'échelle des stratégies d'alliances et des complémentarités à renforcer, pour affronter les concurrences internationales féroces dans le secteur et aller vers une économie plus « durable ». L'avenir appartient notamment aux « Gate-ways » mondiaux qui ont su se structurer à une échelle territoriale large, comme cela a par exemple été le cas pour l'axe Seine, avec Haropa⁽³⁾. Il est ici question de mieux capter les flux maritimes, notamment ceux issus des ports du nord de l'Europe qui effectuent ensuite une partie du trajet en camion... ou de favoriser l'exportation des produits de l'industrie et de l'agriculture locale. Le delta logistique Rhône-Méditerranée constitue également une opportunité pour mieux organiser la logistique continentale et régionale des régions de l'arc méditerranéen. Et c'est en définitive à son échelle que pourrait se structurer le système logistico-portuaire métropolitain de demain. Mieux positionner la Métropole nécessite donc des complémentarités inter-régionales organisées à cette échelle.

4

LE SECTEUR LOGISTIQUE EST AUX PRISES DE PROFONDES MUTATIONS QU'IL CONVIENT D'ANTICIPER POUR MAÎTRISER SON IMPACT SUR L'EMPLOI ET L'AMÉNAGEMENT

Le secteur logistique est soumis à d'importants changements : innovation (RFID, numérisation, automatisation), réglementation (pollution des navires, transition énergétique), évolution des flux mondiaux, etc. Il convient d'anticiper et d'accompagner au mieux ces mutations afin de préserver et développer les emplois de la filière mais aussi pour maîtriser leur fort impact sur l'aménagement du territoire d'Aix-Marseille-Provence (Bassins est et ouest du Grand Port, Grandes plateformes logistiques, flux de logistique urbaine). Les trafics portuaires connaissent également un rééquilibrage au profit des conteneurs (25% du trafic, 80% de la valeur ajoutée) et au détriment des vracs liquides qui devrait se poursuivre avec la transition énergétique.

(2). Foreland : un foreland ou avant-pays désigne la zone de desserte d'un ensemble de lignes régulières de transport à partir d'un port ou d'un aéroport. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers.

(3). Le Havre-Rouen-Paris

SOMMAIRE

1	AIX-MARSEILLE-PROVENCE AU CŒUR D'UN ÉCOSYSTÈME LOGISTIQUE ET PORTUAIRE DE DIMENSION MONDIALE	6
	> Un territoire métropolitain à la croisée de tous les types de logistiques	
	> La spatialisation du système logistique et portuaire métropolitain : cinq grands hubs spécialisés	
	> Le Grand Port Maritime de Marseille, un port global	
	> L'aéroport Marseille Provence, un «hub » pour le fret aérien à ne pas négliger	
2	LE SYSTÈME LOGISTICO-PORTUAIRE MÉTROPOLITAIN ET SES VOISINS LOINTAINS	12
	> Un écosystème logistique et portuaire de niveau mondial	
	> L'axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône, le futur gate-way	
	> Le retour du grand Delta ? Marseille Lyon sur le chemin d'Haropa	
3	LE DELTA RHÔNE-MEDITERRANÉE, UN CARREFOUR LOGISTIQUE GLOBAL	18
	> Un territoire de flux multiples	
	> Un réservoir d'emplois logistiques	
	> Les différents types de logistique	
	> Une armature de plateformes logistique performante, mais insuffisamment structurée	
	> Une façade maritimo-portuaire tricéphale (Marseille-Fos, Toulon est Sète)	
	> L'intermodalité pour développer une alternative au « tout routier »	
4	LE SYSTÈME LOGISTICO-PORTUAIRE MÉTROPOLITAIN ET SES VOISINS PROCHES	30
	> Les composantes du système	
	> La couronne logistique présentielle	
	> La couronne logistique du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)	
	> Arles et l'axe fluvial	
	> Châteaurenard-Avignon-Cavaillon	
	> Le Var, le Gard et le Vaucluse	
	CONCLUSION : DEMAIN LA LOGISTIQUE...	38
	> Une logistique plus innovante, plus durable et plus coopérative	

POUR CHAQUE THÈME



LES CONSTATS

Des éléments de diagnostic révélateurs des interactions entre les territoires



LES ENJEUX

Des interpellations sur des problématiques communes



ÇA EXISTE

Les formes de coopération déjà existantes entre la Métropole et ses voisins



AIX-MARSEILLE-PROVENCE AU CŒUR D'UN SYSTÈME LOGISTIQUE ET PORTUAIRE DE DIMENSION MONDIALE



La Métropole
Aix-Marseille-Provence

Le 1^{er} port de commerce français

3^e de Méditerranée

7^e européen

4 grandes plateformes logistiques
de plus de 100 000 m²

90 000 emplois dans la filière
logistique

41 500 emplois liés au GPMM

La Métropole Aix-Marseille-Provence constitue le cœur d'un écosystème logistique et portuaire de niveau européen et mondial qui s'appuie notamment sur une offre d'infrastructures logistiques particulièrement performante :

- > la présence du Grand port maritime de Marseille : un trafic global de 78,9 millions de tonnes en 2019 (1,45 M d'Équivalent Vingt Pieds (EVP)⁽⁴⁾, avec une baisse de 12,7% en 2020 (69 Mt), mais -9% pour les conteneurs (1,25 M d'EVP), ce qui est peu compte tenu de la crise sanitaire ;
 - > l'aéroport Marseille-Provence, 2^e aéroport français en fret express avec 59 694 tonnes en 2019 ;
 - > un positionnement géostratégique remarquable, au centre de l'arc latin et méditerranéen, et au débouché du couloir Rhône-Saône, qui fait d'AMP la principale porte d'entrée du sud de l'Europe, directement reliée à 3 euro-corridors de fret (RTET) ;
 - > une desserte multimodale complète : mer, air, route, fleuve, fer, pipelines ;
 - > un réseau ferroviaire multimodal dense : 2^e plus importante gare de triage⁽⁵⁾ française (Miramas), plusieurs chantiers de transport combiné⁽⁶⁾ : Canet/ Mourepiane, Miramas, Fos Graveleau, un « huit ferroviaire » permettant d'organiser le trafic de fret avec le Nord de la métropole et la Vallée du Rhône 2,9 millions de tonnes de trafic fluvial depuis Marseille-Fos ;
 - > une desserte autoroutière particulièrement développée (vers le Nord/Sud-Est/Ouest) ;
- > 55 000 emplois dans les entreprises de la filière transport et logistique (selon la classification NAF), et plus de 90 000 emplois élargis à l'ensemble des métiers logistiques ;
 - > 4 plateformes logistiques spécialisées de + de 100 000 m² : Clésud (Miramas), Distriport (Port-Saint-Louis-du-Rhône), La Feuillane (Fos-sur-mer), La Crau (Salon), mais plus de 2 000 hectares de foncier logistique au total si l'on intègre les zones mixtes à dominante logistique ;
 - > 1 Marché d'Intérêt National : Marseille Arnavaux.

(4) EVP : Équivalent vingt pieds, unité de mesure des conteneurs (en volume)

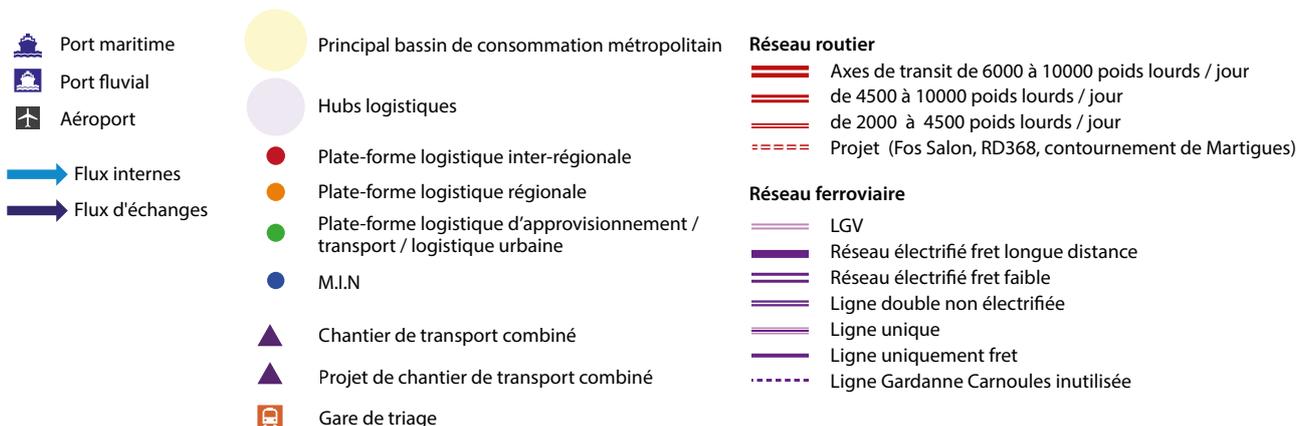
(5) Une gare de triage est une gare ferroviaire spécialisée où les wagons de marchandises isolés de leur rame initiale sont triés pour être incorporés dans de nouveaux trains de marchandises (fret). Celle de Miramas effectue ses opérations au moyen du tri à la gravité, plus précis que le tri à la bosse

(6) Un chantier de transport combiné est un espace exclusivement utilisés pour le transport rail/route, et qui permettent de charger ou décharger les UTI (conteneurs ou caisses mobiles) par grue mobile ou portique.

L'écosystème logistique et portuaire à l'échelle des Bouches-du-Rhône

Total Bouches-du-Rhône :

- > 6 plateformes logistiques spécialisées de + de 100 000 m², soit 3 millions de m² de surface logistiques ;
- > 177 millions de tonnes de marchandises circulent dans le département, répartis entre 69 millions de tonnes de flux terrestres et 73 millions de tonnes de flux maritimes, dont 35 millions de tonnes de flux internes au département, auxquels s'ajoutent 35 millions de tonnes de flux de transit ;
- > le transit, majoritairement routier, représente 10 000 poids lourds/jour ;
- > 2 M.I.N - Châteaurenard et Arnavaux (Marseille).



UN TERRITOIRE MÉTRO- POLITAIN À LA CROISÉE DE TOUS LES TYPES DE LOGISTIQUE

Le système logistique métropolitain d'Aix-Marseille-Provence se situe à la croisée de tous les types de logistique :

- > **la logistique maritime**, autour des bassins ouest (ZIP de Fos, Saint-Martin-de-Crau) et est (façade maritime nord), mais également à l'est de l'étang de Berre ;
- > **La logistique aérienne**, avec l'aéroport Marseille Provence, et le fort développement du fret express ;
- > **la logistique continentale**, représentée à Clésud comme à Marseille et qui relie notamment la métropole au nord de la France et de l'Europe via le couloir rhodanien ;
- > **la logistique régionale**, présente à Clésud, et dans l'arrière pays aixois, qui est particulièrement liée à la grande distribution ;
- > **la logistique métropolitaine**, ou logistique d'approvisionnement, est la logistique nécessaire à la desserte de l'agglomération, que ce soit pour les habitants ou pour les entreprises. Elle se situe gé-

néralement autour et à proximité des agglomérations. Elle inclue notamment la logistique urbaine. En plein essor, elle traduit l'intérêt croissant des villes pour intégrer la logistique du dernier kilomètre, prendre en compte les dynamiques de croissance du e-commerce, les enjeux environnementaux et les problématiques de fonctionnement des centres-villes. Des acteurs proposent ainsi des solutions innovantes (La Poste, Monoprix, Hopps...) ainsi que des modes de livraison « propres » (véhicules petits gabarits, électriques...);

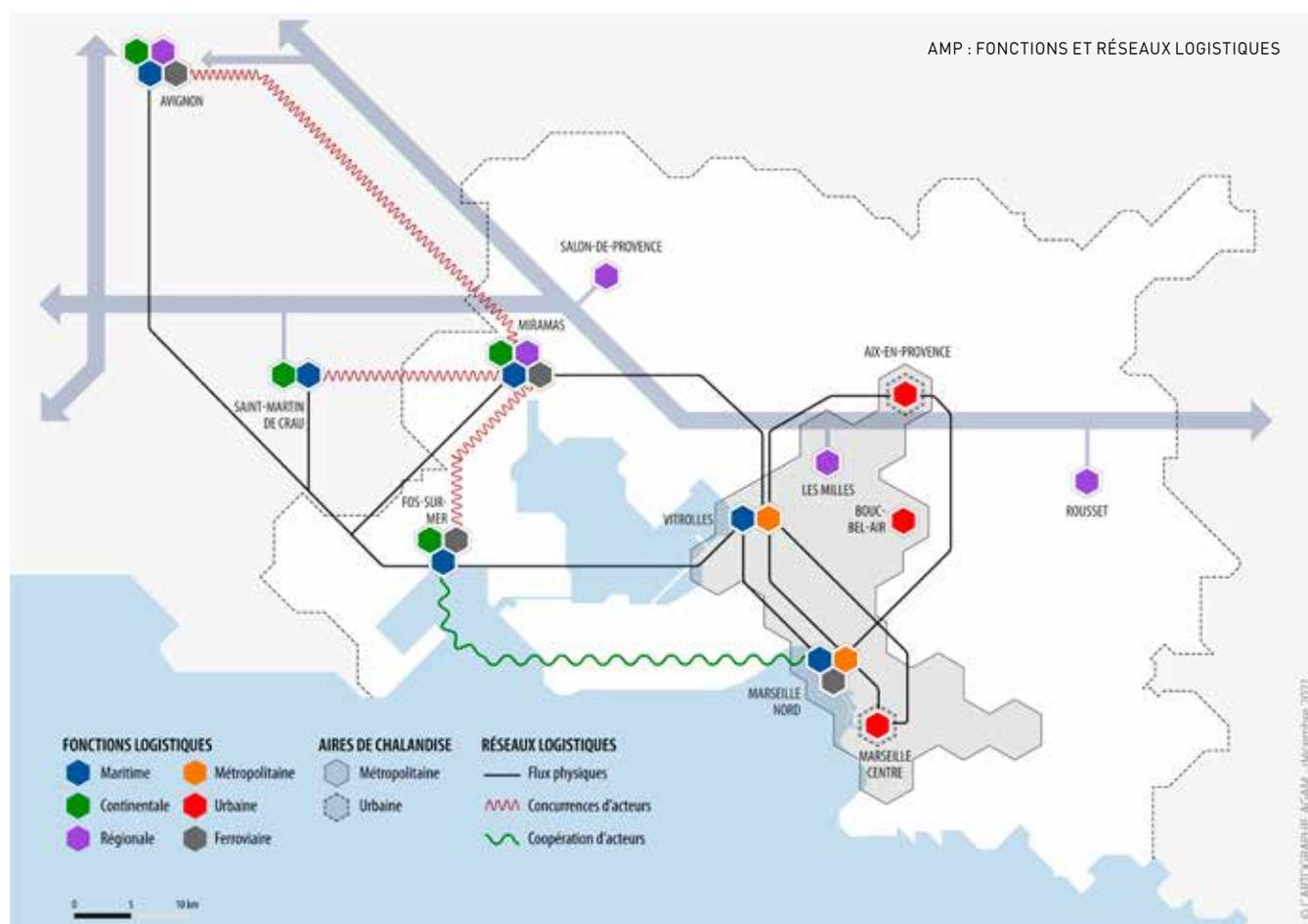
- > **une logistique industrielle** à part entière, notamment au sein des territoires d'industrie lourde, mais également adossée aux différentes filières industrielles du territoire, à l'instar de Daher pour l'aéronautique.

Des types de logistique qui sont par ailleurs soumises à des évolutions :

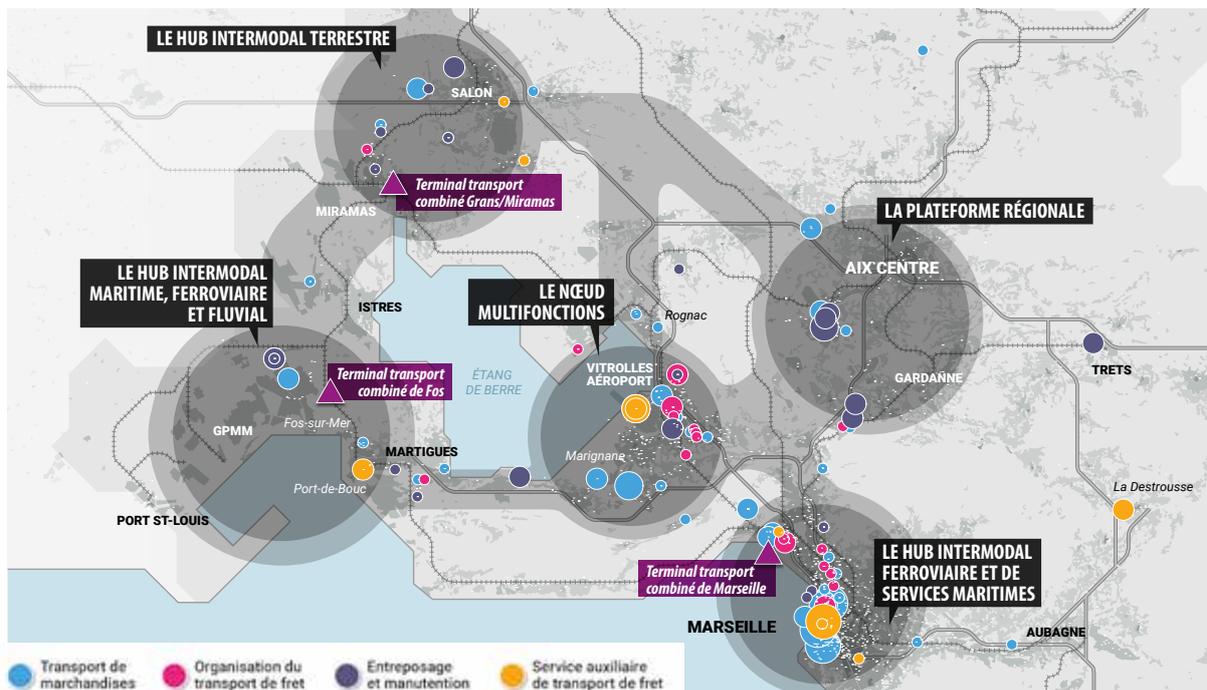
- > La logistique régionale, autrefois concentrée dans les Bouches-du-Rhône connaît d'abord **un phénomène de desserrement et de rapprochement des agglomérations**, avec notamment la création de la zone des Bréguières aux Arcs qui

dessert désormais Var et Alpes-Maritimes, mais aussi la création de la zone d'Aiguilles en proximité de Marseille. **Une tendance à la re-concentration nationale des entrepôts (logistique continentale)** est également évoquée. Mais celle-ci pourrait également être fortement impactée par **le développement croissant du e-commerce**, qui représente aujourd'hui 13,4 % des achats et introduit de nouveaux acteurs (Amazon, etc.) et le relatif déclin des hypermarchés qui remet en cause les circuits logistiques de la grande distribution. Enfin l'automatisation des entrepôts (12% aujourd'hui) pourrait également conduire au réaménagement des zones logistiques régionales (Clésud). La logistique de Casino à Aix-en-Provence va par ailleurs se voir relocalisée.

- > La logistique de proximité connaît également une montée en puissance, tant en proche périphérie qu'à l'intérieur de la ville dense, même si parallèlement la dynamique du marché logistique (y compris en 2020, l'année de la crise sanitaire) se poursuit à l'ouest de l'étang de Berre.



LA SPATIALISATION DU SYSTÈME LOGISTIQUE ET PORTUAIRE MÉTROPOLITAIN : CINQ GRANDS HUBS SPÉCIALISÉS



Au sein de la métropole, la filière s'organise autour de 5 hubs logistiques plutôt spécialisés, dont l'ancrage territorial est bien défini.

Le hub intermodal ferroviaire et de services maritimes

- > Centré sur Marseille, il comprend notamment les bassins est du GPMM, le grand tertiaire portuaire (siège des armateurs, dont la CMA-CGM, La Méridionale, Corsica Linéa, Bourbon, etc...), des fonctions de report modal ferroviaire (Mourepiane), de la logistique urbaine, etc.
- > Le hub marseillais est en concurrence avec les ports méditerranéens proches (Sète et Toulon), mais de plus grandes complémentarités entre les ports du Delta doivent être imaginées, tout comme la mise en œuvre d'une logistique des circuits courts entre la ville-centre et la périphérie intra-métropole, de voisinage ou régionale.

Le hub intermodal, maritime, ferroviaire et fluvial

- > Centré sur la Zone Industriale Portuaire (ZIP) de Fos, il comprend notamment les bassins ouest du GPMM, la ZIP de Fos et ses deux zones logistiques (La Feuillane et

Distriport), les terminaux ferroviaires bord à quai des terminaux à conteneurs (Fos 2 XL) et la desserte fluviale du GPMM.

- > Le hub de la ZIP de Fos entretient de fortes relations avec Saint-Martin-de-Crau, moins avec le port d'Arles. Sa mise en réseau avec les autres ports du secteur, comme avec le pôle agroalimentaire du nord des Bouches-du-Rhône et du sud Vaucluse, et avec les plateformes logistiques du delta Rhône-Méditerranée (cf chapitre 4) pourrait toutefois lui ouvrir des perspectives nouvelles.

Le hub intermodal terrestre

- > Centré sur les villes de Miramas et de Salon, il comprend notamment les plateformes logistiques de Clésud (Miramas) et de La Crau (Salon-de-Provence) dédiées à la logistique régionale et continentale, le chantier de transport combiné de Clésud, et la gare de triage de Miramas.
- > Le hub Miramas/Salon dispose sur Clésud d'un chantier de transport combiné de dimension régionale, voire même à l'échelle de l'arc méditerranéen. Dans le même temps, une partie de la logistique régionale se relocalise plus à l'est. Des complémentarités dans le

domaine de la logistique agroalimentaire peuvent également être envisagées avec Avignon.

La plateforme régionale

- > Organisée autour d'Aix-en-Provence, elle concentre de nombreuses fonctions de logistique régionale (grande distribution) et également métropolitaine (cf Bouc-bel-air). Ces plateformes ne sont pas connectées au fer, à l'inverse de Clésud.
- > Le hub aixois participe de la dynamique régionale de l'A8 et pourrait également se reconnecter à Miramas via le Service Public de Fret Ferroviaire (SPFF cf p.15).

Le nœud multifonctions

- > Centré sur l'est de l'étang de Berre, il concentre différents types de logistique, notamment métropolitaine, régionale, portuaire et aérienne. Malgré de forts enjeux de requalification des zones d'activités, il constitue un véritable nœud logistique métropolitain.
- > Le hub est Berre se situe au cœur de la métropole, et apparaît moins tourné vers l'extérieur.

LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE. UN PORT GLOBAL

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est un port global dont les infrastructures permettent de traiter tous types de trafics (hydrocarbures, vracs liquides, marchandises diverses, vracs solides et passagers). Il dispose d'espaces et d'infrastructures pouvant recevoir à la fois des activités maritimes, logistiques et industrielles. Grâce à son positionnement géostratégique, idéal pour les échanges Nord / Sud / Est-Ouest et à sa quadri-modalité (route, rail, fleuve et pipelines), il constitue la principale porte d'entrée de l'Europe.

LA GOUVERNANCE DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Le GPMM, ex - port autonome de Marseille (PAM) avant la réforme de 2008, est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial (EPIC). Il est géré par un directeur de quatre membres. Le conseil de surveillance du GPMM comprend, outre les différents représentants de l'Etat, du personnel et des personnalités qualifiées, et des représentants du Conseil régional, du Conseil départemental, de la Métropole et de la Ville de Marseille.

DEUX BASSINS COMPLÉMENTAIRES : MARSEILLE ET FOS SUR MER

Il se compose de deux bassins complémentaires (est et ouest) :

> les bassins ouest (10 000 hectares), situés sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, accessibles aux plus grands navires et dédiés aux grands flux intercontinentaux, bénéficient d'une dynamique d'un port mondial pour l'industrie et la logistique. Le GPMM accueille également à Fos des entrepôts de grands groupes de distribution sur deux zones logistiques principales (La Feuillane et Distriport) à proximité des terminaux à conteneurs de Fos-sur-Mer (Ikéa, Maisons du

Monde, Geodis/ Mattel...) ainsi que des industries (raffineries, sidérurgie, industrie chimique).

> Les bassins est (400 hectares), situés à Marseille, s'affirment comme un port de proximité en Méditerranée pour les marchandises (roulier, conteneurs, vracs solides... etc) et les passagers (ferrys et croisiéristes). Le port y dispose d'un important pôle de réparation navale. C'est à Marseille également qu'on trouve les sièges des grands armateurs, dont CMA-CGM, siège du troisième armateur mondial, mais aussi La Méditerranéenne, Bourbon, etc.

UN PORT EN MUTATION

L'activité portuaire génère 41 500 emplois dans le département des Bouches-du-Rhône. Le port constitue un véritable outil métropolitain, porteur d'innovation et d'emploi au travers des projets innovants pour le territoire comme PIICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation Caban Tonkin) qui favorisent les projets d'économie circulaire, et de transition énergétique à l'image des différents projets du smart port. Avec l'avitaillement du 1^{er} bateau alimenté par GNL (Gaz Naturel Liquéfié) le 5 mai 2020 à Marseille et le branchement électrique de ses ferrys et cargos mixtes, le GPMM s'affirme comme un des ports pilotes de la transition énergétique en Méditerranée.

LES TRAFICS DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

En 2020, les trafics du GPMM ont été particulièrement affectés par la crise de la Covid 19 (69 Millions de tonnes contre 78,9 millions de tonnes en 2019), avec des chutes spectaculaires (vracs liquides -10,7%, vracs solides -22,1%, marchandises diverses -11,1%, dont conteneurs -8,7%), même si ce sont les trafics de croisiéristes (-93,1%) et ferrys (-51,7%) qui ont été les plus affectés.

En 2019, le GPMM avait franchi le seuil des 3 millions de passagers, dont 1,85 million de croisiéristes, et

poursuivait le rééquilibrage de ses trafics de marchandises, marqué par une baisse structurelle des vracs liquides (57,7 % en 2019 contre 70% il y a quelques années) au profit des marchandises diverses (20,62 millions de tonnes, +2%), notamment tirés par les conteneurs (1,46 million d'EVP). Les vracs solides connaissent également une première chute importante en 2019 (charbon -42%, bauxite -12%) qui devrait se poursuivre avec la fermeture annoncée des centrales à charbon en 2022, et les difficultés persistantes d'Altéo à Gardanne et d'Arcelor.

Enfin la part du report modal pour les trafics du GPMM a progressé ces dernières années (18% en 2018, dont 11% pour le ferroviaire et 7% pour le fluvial), et le GPMM envisage de la porter à 30% en 2030, même si le trafic routier lié aux conteneurs devrait continuer à augmenter. L'objectif du GPMM est en effet de 3 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2030, contre 1,5 M d'evp en 2021. Même si le port remplit ses objectifs de report modal, l'évacuation des trafics supplémentaires attendus de conteneurs (doublement) rend nécessaire la réalisation du barreau routier Fos Salon, d'autant que les trafics ont déjà augmenté de 35% entre 2012 et 2019, avec une dégradation déjà constatée des conditions de circulation dans le secteur.

Pour la période 2020-2024, la stratégie retenue par le Grand Port Maritime de Marseille, « un port vert au service de l'économie bleue » vise à concilier excellence environnementale, compétitivité et attractivité économique. Ce nouveau projet stratégique est structuré autour des 4 axes suivants :

- > **Axe 1 - La redynamisation industrielle et l'innovation énergétique : le Port vecteur de la transition énergétique**
- > **Axe 2 - La transition numérique et les nouvelles technologies : le French Smart Port in Med**
- > **Axe 3 - Une place portuaire compétitive : Marseille Fos, un port au service de ses clients :**
- > **Axe 4 - La valorisation des compétences de la place portuaire : Marseille-Fos, un port d'experts.**

Mais le plan stratégique comporte également tout un chapitre « Porter une vision d'axe et de façade », porteur de nouvelles coopérations avec les ports et territoires voisins : « Le regroupement de plateformes majeures de l'hinterland et de la façade méditerranéenne avec lesquelles des synergies peuvent être trouvées est un outil de compétitivité majeur et de visibilité à l'international du système portuaire de Marseille-Fos (...) Les partenariats et synergies qui seront élaborées à cette échelle étendue permettront d'acquérir le poids susceptible de le rapprocher des champions du range nord et d'en faire la porte

sud incontournable de l'Europe. Ceci implique par essence une indispensable massification des modes de desserte (maritimes et terrestres) en desserte interne et vers des destinations éloignées de ce système portuaire. L'objectif est de se positionner en gateway sud de l'Europe en réponse aux besoins des clients de solutions alternatives aux ports du nord, à la fois soumis à des phénomènes de saturation et imposant des chaînes de transport potentiellement moins efficaces ».

Les points plus particulièrement développés sont les suivants :

- > Partager les stratégies des plateformes majeures de l'hinterland et de la façade méditerranéenne, synergies pour renforcer la compétitivité du système portuaire, devenir la porte sud incontournable de l'Europe (stratégie MeRS).
- > S'appuyer sur le réseau Medlink Ports : ouvrir au ferroviaire plusieurs entrées maritimes (Marseille-Fos, Sète et Toulon).
- > Réussir la transition numérique et faciliter le déploiement de chaînes informationnelles sur l'axe Medlink.
- > Développer les sujets où un dialogue entre ports maritimes, plateformes intérieures et opérateurs est nécessaire pour adresser les enjeux de transition énergétique et écologique.



© HW architecture

CMA-CGM, 3^e ARMATEUR MONDIAL

A son siège mondial à Marseille : Résultant de la fusion en 1996 de la Compagnie maritime d'affrètement (CMA) et de la Compagnie générale maritime (CGM), cette entreprise a connu depuis un développement fulgurant. La flotte de 566 navires du groupe assure aujourd'hui 257 services maritimes et escales dans 420 ports dans 160 pays. L'entreprise compte 110 000 salariés dans le monde, dont 2 700 au siège. C'est le premier employeur privé de la ville de Marseille.

L'AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE. UN "HUB" POUR LE FRET AÉRIEN À NE PAS NÉGLIGER.

59 694 tonnes de fret ont été avionnés en 2019, ce qui fait de Marseille-Provence le premier aéroport régional français de fret (+5,3% en 2019). Ce trafic connaît une croissance constante depuis 2015. L'express totalise 50 000 tonnes, dominé par DHL,

et Marseille s'affirme comme leader en Méditerranée occidentale dans ce domaine devant Barcelone et Rome. Le général cargos (marchandises générales) connaît toutefois une croissance soutenue, avec des croissances annuelles pouvant atteindre 10%. Le numéro 1 du général cargos est Air Algérie, suivi d'Air Corsica. Pour cause de crise sanitaire, l'année 2020 a été très difficile pour l'aéroport Marseille Provence avec 3,4 millions de passagers en 2020, contre 10,1

millions de passagers en 2019. Le trafic 2021 est de 4,66 Millions de passagers, avec une forte croissance du low cost en 2022, mais il faudra plusieurs années pour regagner l'ensemble du trafic perdu.

Le fret a toutefois connu un recul de moindre ampleur que le trafic passagers (-9,5% en 2020). Certaines lignes de passagers ont par ailleurs été parfois équilibrées avec du fret.

Le trafic fret est de 56 526 t en 2021.

LE SYSTÈME LOGISTICO-PORTUAIRE MÉTROPOLITAIN ET SES VOISINS LOINTAINS

UN ÉCOSYSTÈME PORTUAIRE ET LOGISTIQUE DE NIVEAU EUROPÉEN ET MONDIAL

La métropole Aix-Marseille-Provence constitue un écosystème logistique et portuaire de niveau européen et mondial : le Grand Port Maritime de Marseille et l'aéroport Marseille Provence mettent en relation la Métropole avec l'ensemble des continents. Le premier partenaire du port est la Chine, en particulier pour les conteneurs (+ de 400 000 evp). Le GPMM entretient un partenariat important avec le port de Shanghai.

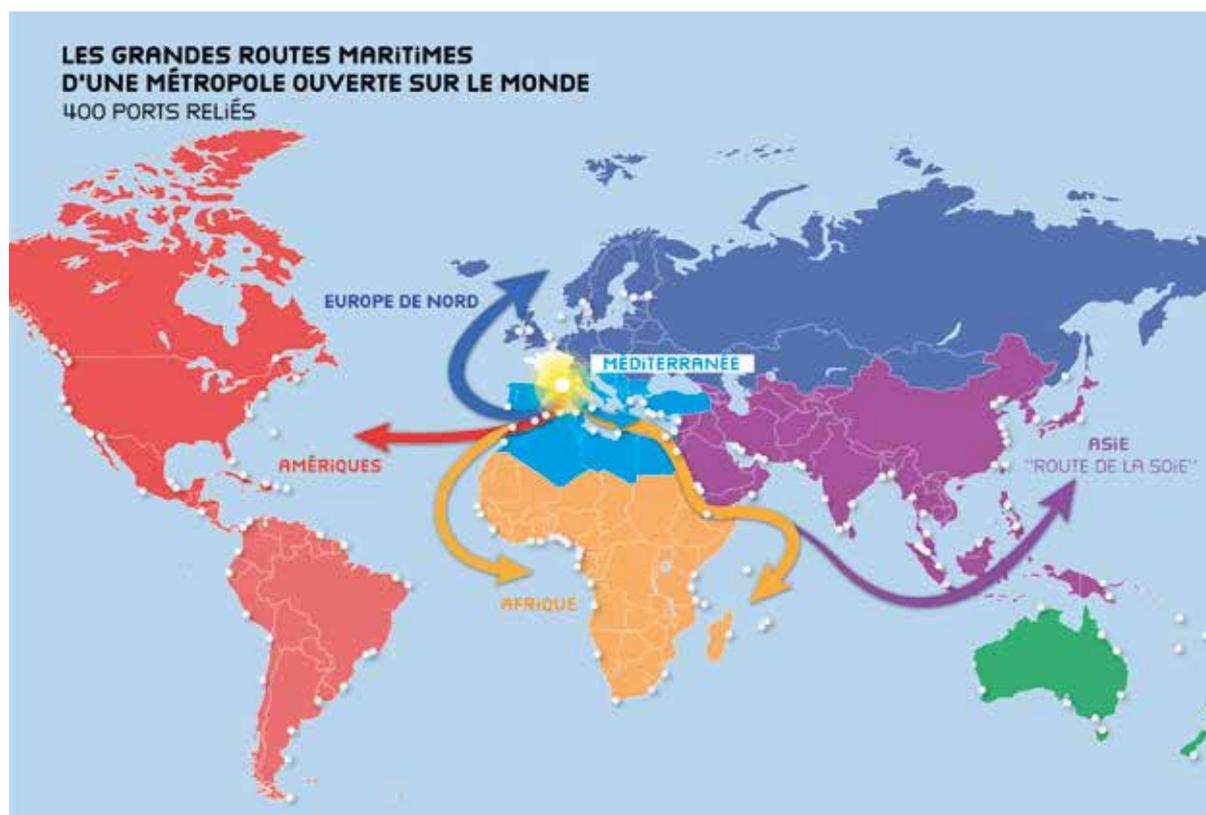
La Chine a développé depuis plusieurs années des partenariats multiples à travers ses routes de la soie^[7]. La principale route de la soie en Méditerranée emprunte d'abord le canal de Suez (dont la capacité a été doublée en 2015) et relie notamment Port Saïd à Trieste en passant par le Pirée, port racheté

par les chinois il y a quelques années. Après la Grèce, l'Italie s'est fortement positionnée sur la route de la soie (notamment Trieste). La route de la soie est également terrestre avec une multiplication des trains de fret Chine / Europe depuis plusieurs années. Mais la Méditerranée (la moitié des marchandises diverses) constitue également un marché très important, desservi en grande partie à travers les bassins est, dévolus aux marchés de proximité.

Le Maghreb est aussi une cible importante pour le fret aérien. Air Algérie fait partie des deux premières compagnies pourvoyeuses de fret avionné traditionnel sur la plateforme provençale et DHL a également fait de Marseille son hub pour la desserte d'Alger. L'Eurafrique représente enfin un marché prometteur pour la métropole. Ainsi Marseille-Fos compte aujourd'hui sept services directs et cinq services de transbordement avec l'Afrique de l'ouest.

Aix-Marseille-Provence dispose avec le port de Marseille-Fos d'un outil logistique exceptionnel. Ce dernier constitue, en développant son hinterland et en se positionnant sur les nouvelles routes de la soie vers l'Asie, une véritable alternative méditerranéenne aux ports de l'Europe du Nord.

En Méditerranée les hinterlands des ports de Barcelone, Gênes et Marseille restent largement à l'intérieur des frontières nationales. Les vraies concurrence s'exercent plutôt entre les ports d'hinterland et les ports de transbordement, qui redistribuent alors la marchandise dans les ports nord méditerranéens avec des navires feeders^[8], et donc avec les ports situés à l'extrême sud de l'Europe et au Sud de la Méditerranée. Les quatre plus grands ports à conteneurs en Méditerranée sont aujourd'hui Valence, Algésiras, Le Pirée et Tanger Med. Les ports méditerranéens sont également regroupés dans une association « medports » qui leur permet de

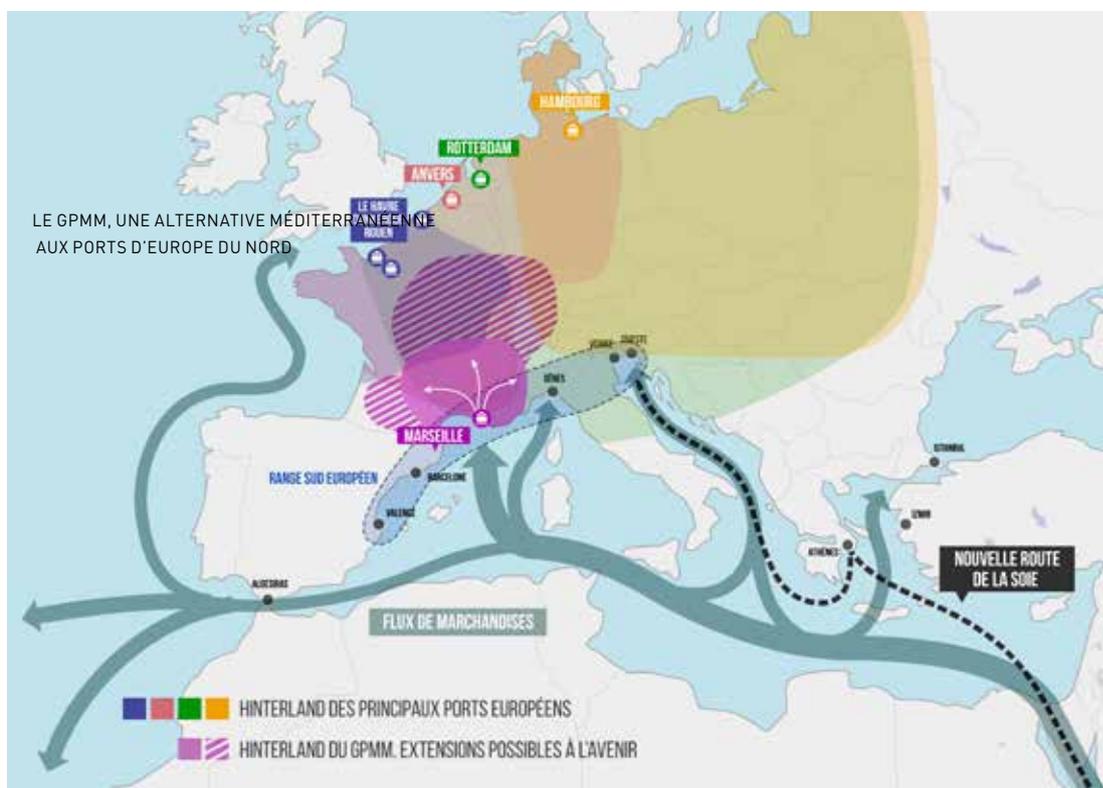
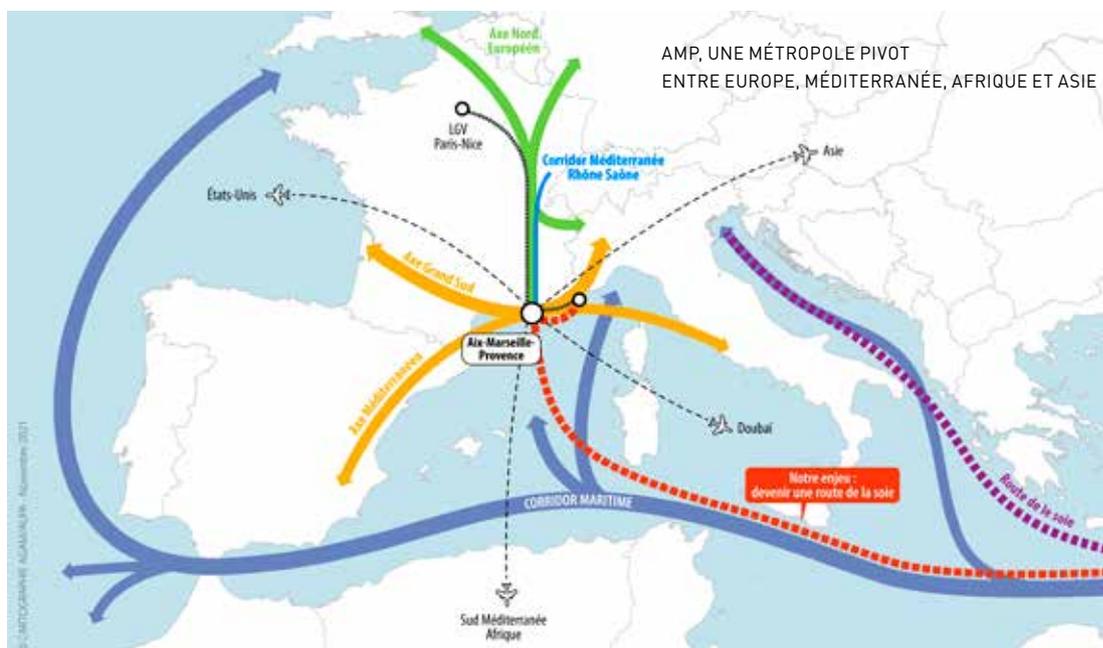


défendre des intérêts communs, notamment à Bruxelles ou dans le cadre de l'Union Pour la Méditerranée (UPM).

L'hinterland du GPMM met la métropole en relation avec un grand territoire comprenant le Sud Est

de la France jusqu'à la Bourgogne Franche-Comté et l'Occitanie, mais ses navettes ferroviaires atteignent également le Grand Est, la Suisse, l'Allemagne du Sud et la région parisienne. Ses principaux concurrents (terrestres) dans ces régions sont

les grands ports du Nord, Anvers et Rotterdam. Etendre son hinterland constitue un enjeu majeur pour le GPMM, afin de constituer une alternative méditerranéenne aux grands ports d'Europe du Nord.



[7] La nouvelle route de la soie (Belt and Road Initiative) est un projet stratégique chinois visant à relier économiquement la Chine à l'Europe, en référence aux anciennes routes commerciales qui animèrent cet espace entre le 1^{er} et le XIV^e siècle : Elle comporte un versant ferroviaire et routier à travers des corridors terrestres intégrant notamment les espaces d'Asie centrale, et un versant maritime incluant les espaces africains riverains de l'Océan indien et débouchant en méditerranée par le canal de Suez.

[8] Le feeder est un navire de petit tonnage, permettant l'éclatement, sur différents ports à courte distance, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales. Inversement, il assure la collecte de marchandises vers le port principal. L'Europe et Méditerranée sont ainsi desservies par 284 rotations hebdomadaires.

Principaux corridors terrestres européens

- Mer du Nord / Méditerranée
- Méditerranée
- Atlantique
- Rhin-Alpes
- Mer du Nord / Baltique
- Rhin / Danube
- Scandinavo-méditerranéen
- Orient / Est Méditerranée
- Baltique / adriatique



L'AXE LOGISTIQUE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE. FUTUR GATE-WAY ?

La circulation des marchandises en Europe bénéficie de la politique des Réseaux Trans européens de Transport (RTET). Aix-Marseille-Provence est reliée à trois euro-corridors : le corridor n°2 mer du Nord-Méditerranée, le corridor n°6 Méditerranée, de Séville et Madrid à Kiev, enfin le corridor Marseille-Gênes, devenu corridor européen en juin 2018.

Colonne vertébrale de l'arrière-pays du GPMM et véritable porte d'entrée multimodale des échanges de l'Europe du Sud, cet axe constitue une offre logistique de premier plan en Europe à travers ses infrastructures portuaires, fluviales et routières, et son réseau de plateformes logistiques, dont les agences d'urbanisme du Sud Est ont notamment

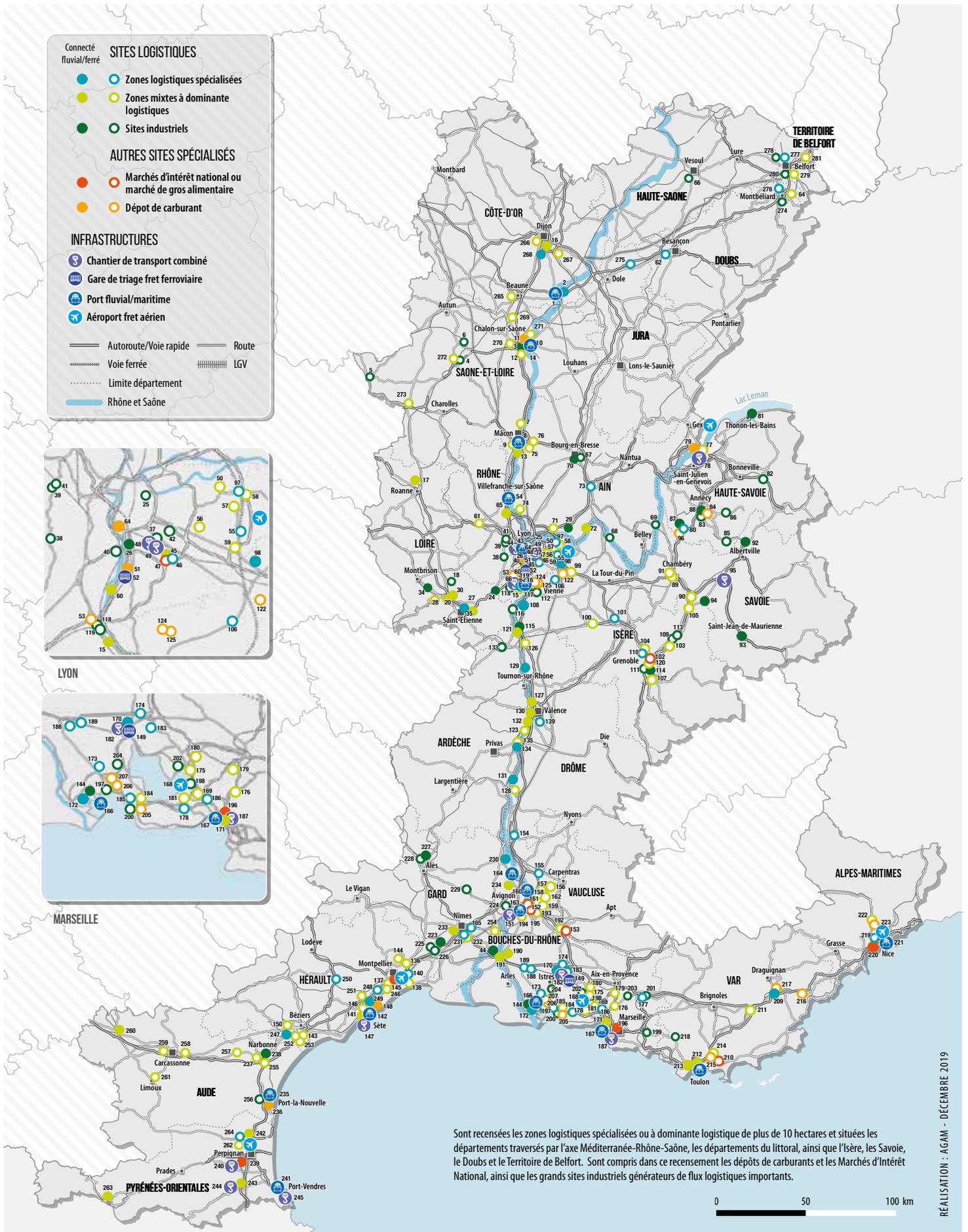
effectué le recensement. C'est pourquoi en 2017 a été créée la Délégation Interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (DIMERS), afin de développer l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône.

A l'instar de la vallée de la Seine (qui a notamment débouché sur la création d'un seul établissement portuaire pour les ports du Havre, de Rouen et de Paris, l'HAROPA), ce projet a pour objet le renforcement du port de Marseille Fos dans une perspective d'axe logistique et portuaire, articulant littoral maritime et dorsale fluviale, et couvrant quatre régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté et Occitanie), une quinzaine de départements et plusieurs métropoles. Comme pour Haropa, l'enjeu de performance des ports de la façade méditerranéenne française dans la concurrence économique mondiale

et l'approche par systèmes d'axes portuaires pour y répondre constituent un enjeu national.

Un Conseil de coordination interportuaire et logistique a été créé afin d'améliorer les synergies au sein de l'axe logistique Rhône-Saône ainsi que l'articulation avec les ports de la façade méditerranéenne. Les représentants de l'association Medlink Ports, des ports intérieurs et de Marseille, Sète, Toulon ainsi que de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et de Voies navigables de France (VNF) en font notamment partie.

Ce projet a mobilisé très largement l'ensemble des territoires concernés durant deux ans, et a notamment débouché sur l'élaboration d'un document de propositions pour le renforcement de l'intégration de la gouvernance sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône, et initié une série de projets (Blockchain logistique, etc...) mis en œuvre au sein du conseil de coordination inter-portuaire.



Sont recensées les zones logistiques spécialisées ou à dominante logistique de plus de 10 hectares et situées les départements traversés par l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, les départements du littoral, ainsi que l'Isère, les Savoie, le Doubs et le Territoire de Belfort. Sont compris dans ce recensement les dépôts de carburants et les Marchés d'Intérêt National, ainsi que les grands sites industriels générateurs de flux logistiques importants.

REALISATION : AGAM - DÉCEMBRE 2019





PORT ÉDOUARD HERRIOT À LYON

L'axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône comprend différentes sections géographiques :

- > **Le delta rhodanien et la façade méditerranéenne** constituent le socle territorial de cet espace et des problématiques qui l'animent, avec notamment la consolidation du Grand Port Maritime de Marseille dans sa position de leader méditerranéen, et la constitution d'un rang méditerranéen fondé notamment sur les atouts et les complémentarités de chacun des ports de la façade, en particulier les trois ports de Marseille-Fos, Sète et Toulon. Ce territoire, au carrefour de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien, et dont le système urbain enjambe le Rhône et soude Provence Alpes Côte d'Azur et Occitanie, constitue à n'en pas douter un territoire stratégique pour l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône.
- > **Le nœud lyonnais et rhône-alpin** constitue un carrefour logistique stratégique à l'échelle européenne et la métropole pivot de l'hinterland du GPMM. La saturation du nœud ferroviaire lyonnais constitue toutefois un goulet d'étranglement pour le développement du GPMM. C'est pourquoi le projet de contournement du nœud ferroviaire lyonnais constitue également un projet stratégique pour la métropole Aix-Marseille-Provence et son port.
- > **Le nœud dijonnais** constitue également un carrefour d'importance avec ses trois branches vers l'Alsace, l'Allemagne du Sud

et la Suisse, vers la Lorraine, le Luxembourg et la Belgique, et vers la région parisienne. L'autre enjeu dans ce secteur est également la prolongation de la navigation fluviale au-delà du secteur de Pagny (canal Rhin-Rhône, Saône Moselle, etc...).

LE RETOUR DU GRAND DELTA ? MARSEILLE -FOS -LYON SUR LE CHEMIN D'HAROPA

Lors de sa visite à Marseille en septembre 2021, le président Emmanuel Macron a évoqué un projet de transformation du Grand Port Maritime de Marseille en un port fluvio-maritime réunissant Lyon et Marseille. Alors que 6% seulement du trafic du GPMM est transporté par barges, l'enjeu vise à faire de Marseille « la capitale du Rhône » et du GPMM un port fluvial d'envergure. Outre la volonté de relancer le transport fluvial à travers différents projets d'aménagements, il s'agit notamment de redessiner la gouvernance du GPMM pour l'aligner sur celle du GIP Haropa de l'axe Seine, à travers une gouvernance unique jusqu'à Lyon, sous le nom possible de MAFOLY (Marseille Fos Lyon).

Si ce projet reste encore très incertain, il remet d'abord en lumière les multiples tentatives de coopération entre Lyon et Marseille, depuis le « Grand Delta » de Eugène Terrin dans les années soixante jusqu'à la « coopération Lyon-Marseille »^[9] dans les années 1990-2000, en passant par les chantiers de la DATAR sur le grand Sud-Est.

Sur le plan logistique, Lyon constitue la métropole pivot de l'hinterland du GPMM, bien que le GPMM ne capte que 50% des échanges maritimes de Rhône-Alpes (600 000 evp), qui est également desservi par d'autres ports, en particulier par le port d'Anvers, d'où le slogan : faire de Marseille-Fos le port de Lyon, et de Lyon le port avancé de Marseille Fos.

Effectivement, on constate certaines complémentarités entre ces deux métropoles, qui constituent toutes les deux d'importants pôles logistiques et industriels reliés par le fleuve, avec notamment une intégration importante dans les domaines de la pétrochimie et chimie et dans une moindre mesure la logistique : ainsi le GPMM participe notamment au capital du port Édouard Herriot depuis 1999, et depuis 2018, un service quotidien de barges conteneurs a été mis en place entre les deux métropoles.

Mais pour l'Union Maritime et Fluviale, au-delà de « l'enveloppe marketing » du nom, il reste à connaître les conditions d'intégration des sites, et à réfléchir au rôle de Medlink Ports. Celle-ci est également d'avis de réunir tout le monde autour de la table et de déployer un plan d'action ferroviaire, d'améliorer la desserte de Fos, d'agir pour le contournement ferroviaire au sud de Lyon et de favoriser la multimodalité.

[9] Le grand Delta était une association créée dans les années 1966-67 visant à favoriser le développement industriel de l'axe rhodanien et du pourtour Méditerranéen en lien avec la Datar, la coopération Lyon-Marseille a été initiée en 1996 par les deux Maires de l'époque : Jean-Claude Gaudin et Raymond Barre.

3

LE DELTA LOGISTIQUE RHONE-MÉDITERRANÉE, UN CARREFOUR LOGISTIQUE GLOBAL

S'agissant du système logistique, l'échelle à laquelle le potentiel de synergies apparaît être le plus important est celle du delta Rhône-méditerranée. Représenté ici schématiquement, il comporte de nombreux sites et potentiels logistiques.

Ses atouts sont exceptionnels :

- > une façade portuaire élargie de Sète à Toulon, à l'est et à l'ouest du GPMM ;

- > une position centrale dans l'arc méditerranéen français (intégrant l'Occitanie et la région PACA) et dans l'arc latin (Es-

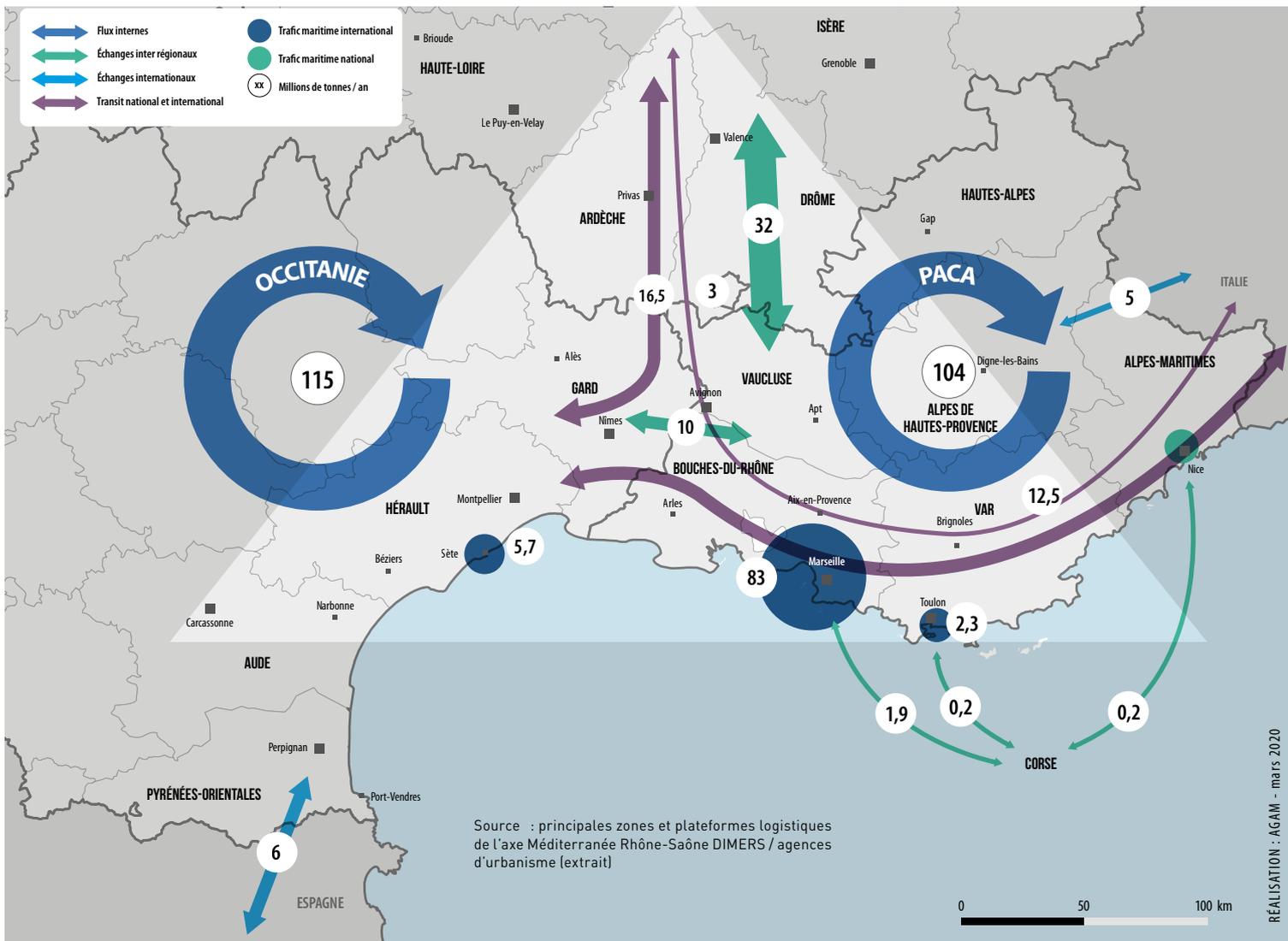
pagne-France-Italie) ;

- > une situation de porte d'entrée vers l'Europe du Nord et de carrefour au croisement du delta rhodanien et de l'arc méditerranéen, avec une offre multimodale performante ;

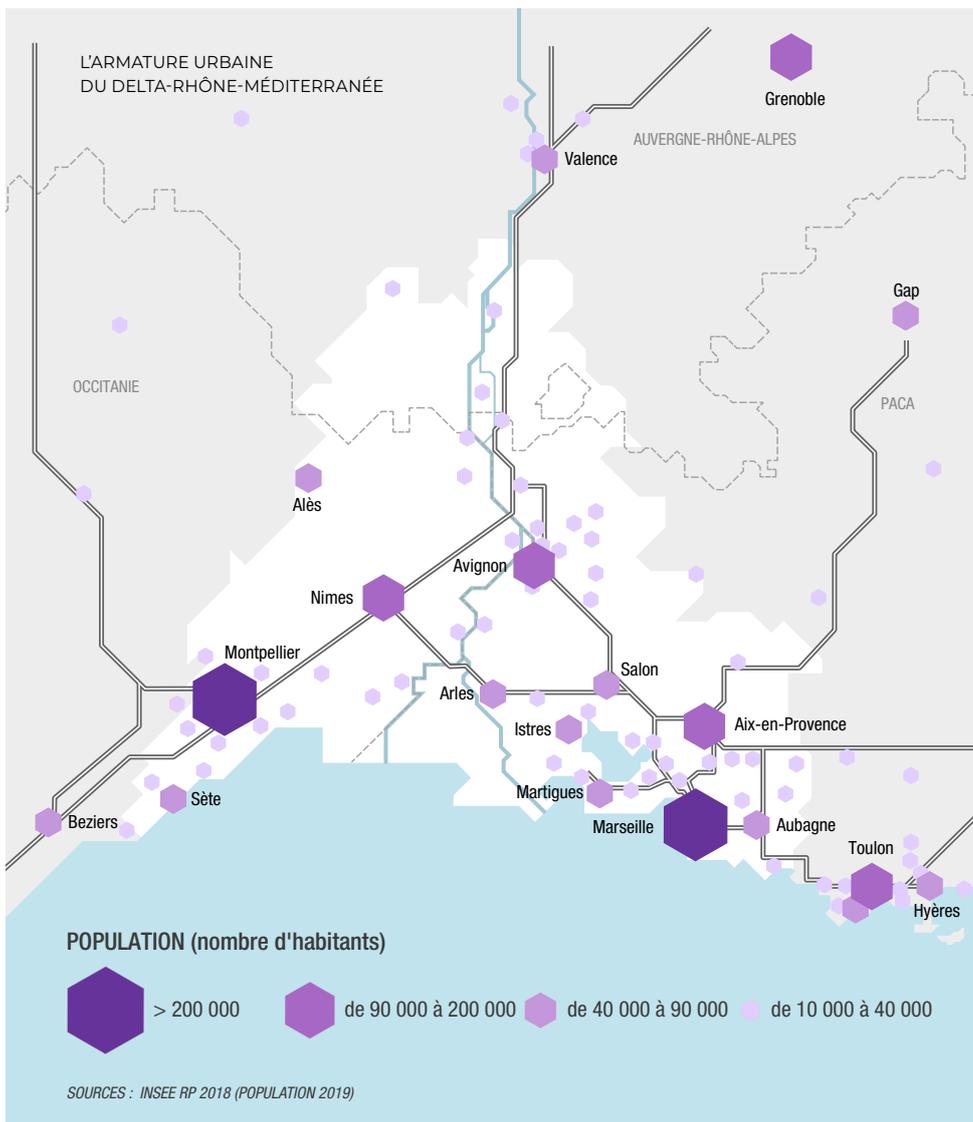
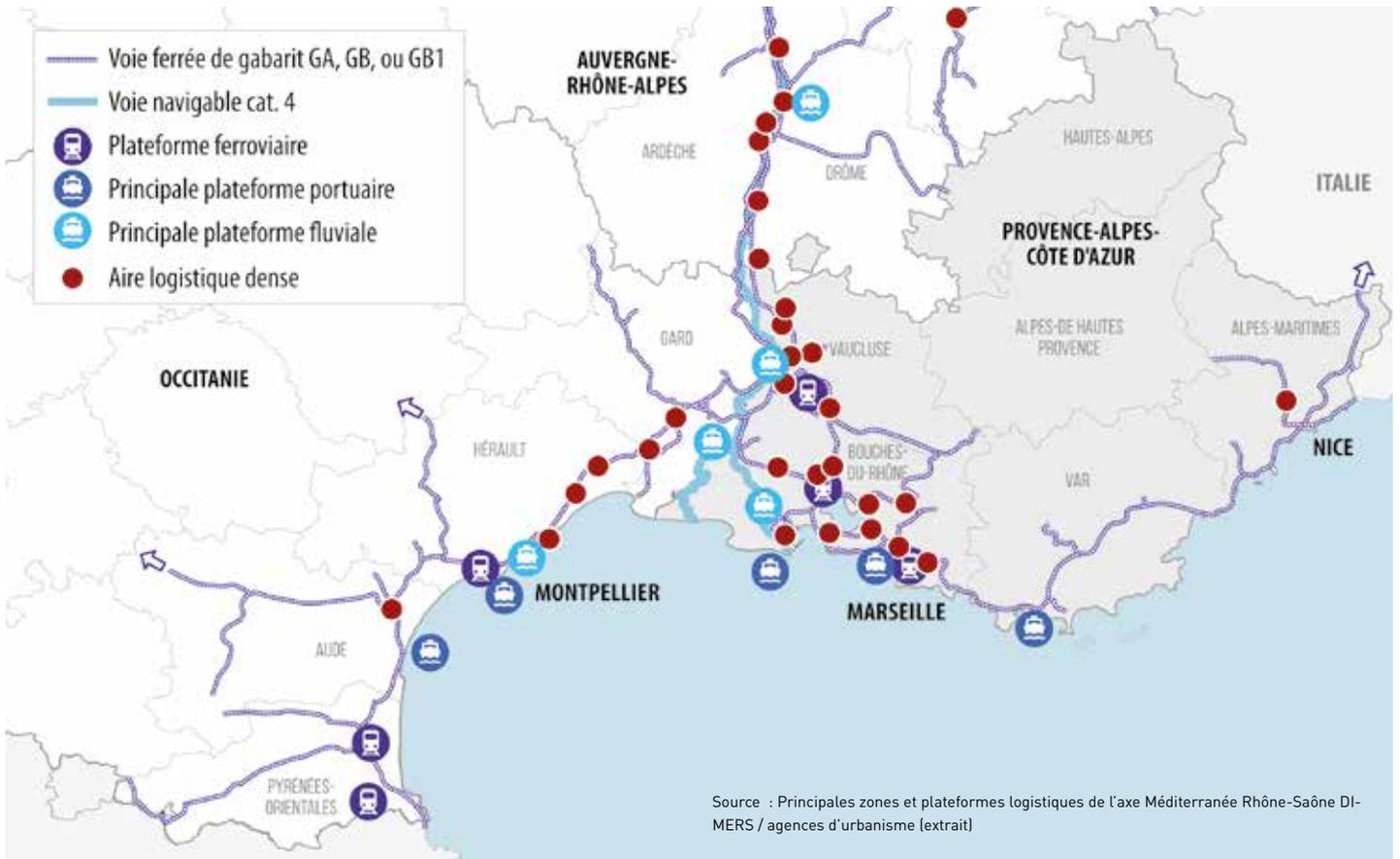
- > une offre logistique complète qui se décline de la logistique maritime et continentale internationale aux logistiques régionales, métropolitaines, urbaines et industrielles ;

- > un « espace urbain » commun, ou « système urbain » bien identifié par l'Insee et les démographes,

avec un semis d'agglomérations comparable à la randstadt hollandaise⁽¹⁰⁾ (notamment Montpellier-Nîmes-Avignon-Aix-Marseille-Toulon...).



(10) La Randstad, littéralement « ville de bordure » est une conurbation néerlandaise réunissant les villes d'Amsterdam, Rotterdam, la Haye et Utrecht dans l'ouest du pays. Elle est parfois appelée métropole du Delta, nom reflétant l'ambition d'une plus grande intégration des villes dans la Randstad pour acquérir un rang de mégapole internationale.



UN TERRITOIRE DE FLUX MULTIPLES

Le delta Rhône-Méditerranée est un espace de flux majeurs à l'échelle nationale : il constitue un des deux carrefours principaux -avec le carrefour lyonnais- du couloir rhodanien, qui draine 25% des flux de marchandises français. Il constitue un support de flux conséquents, de différents types :

- > des flux d'échanges nationaux entre PACA, le Nord (32 Mt via l'A7), et le Sud Ouest (10 Mt).
- > Des flux de transit (inter)nationaux très importants, à destination de l'Occitanie et de l'Espagne via les autoroutes A7 et A9 d'une part (16,5 Mt), dont une part importante entre l'Espagne et l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie notamment via l'A54 (12,5 Mt) et dans une moindre mesure entre l'Europe du Nord (Grande Bretagne, Bénélux, Nord France...) et l'Italie sur l'A7 (3 Mt).
- > des flux régionaux internes principalement avec les régions Occitanie (115 Mt) et PACA (109 Mt).
- > des flux de proximité à quantifier (3/4 des flux de transport de marchandises ont lieu dans un rayon de moins de 150 km), notamment

entre les grands territoires urbains du Delta. A noter que les flux d'origine portuaire (93 Mt)-en particulier du GPMM- constituent une partie notable des flux du Delta et se répartissent entre flux internes, flux d'échanges et flux de transit. Ils génèrent un large trafic de poids lourds dans une situation d'hégémonie de la route (88% au niveau national, 9% pour le fer, 3% pour le fluvial). Le trafic fluvial s'élève à 5,5 millions de tonnes transportées sur le bassin Rhône-Saône, dont 3 à partir du GPMM. Les flux ferroviaires sont un peu plus conséquents, mais demeurent relativement marginaux par rapport aux 378 millions de tonnes en circulation sur l'arc méditerranéen.

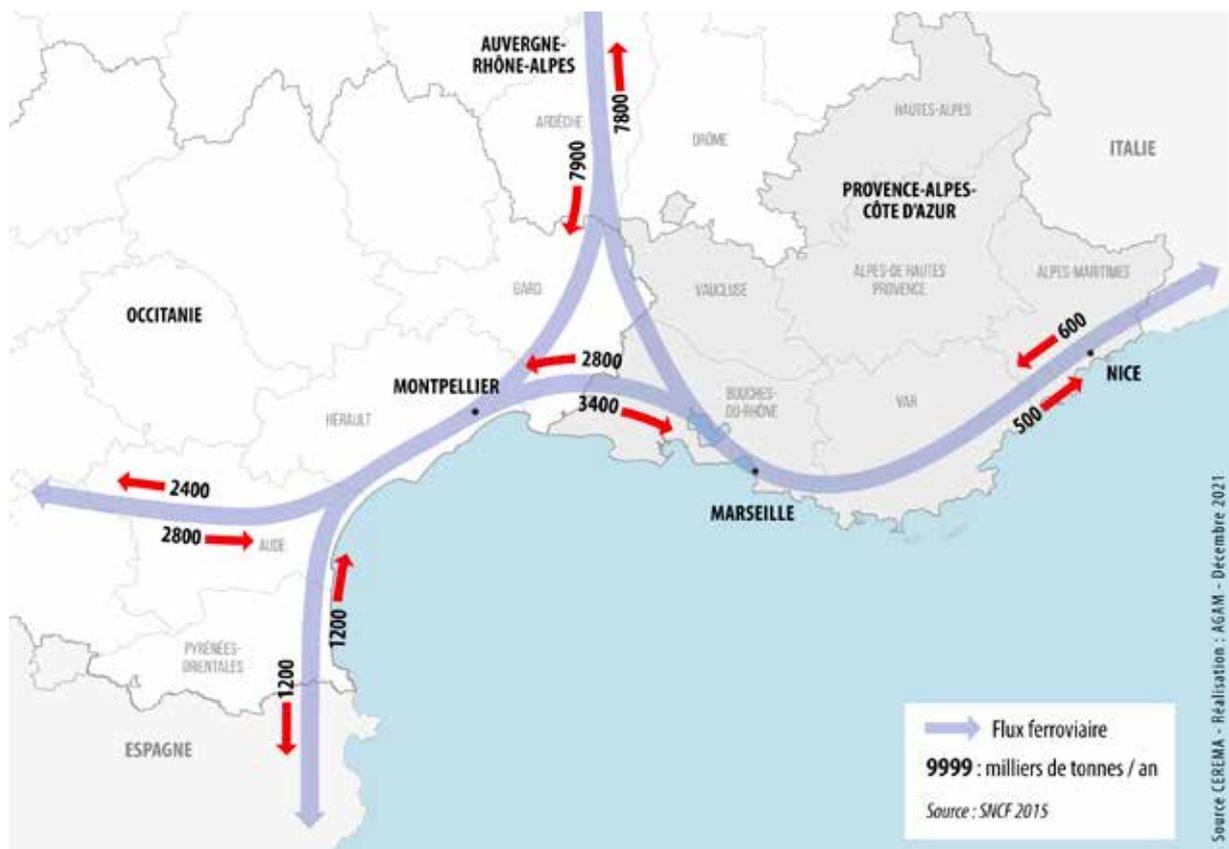
Concernant le trafic autoroutier, 13 000 poids lourds transitent quotidiennement en moyenne par le Perthus à la frontière espagnole. Les péages de Montpellier enregistrent le passage de 16 000 poids lourds / jour et ceux du sud de Lyon (Vienne) de 19 000 / jour, soit environ 4 fois le trafic de poids lourds moyen des autoroutes françaises (rapport AFSA 2017). Il s'établit à 11 000 poids lourds

/ jour entre A54 et A8, 8 000 sur l'A8 aux environs de Cannes Mandelieu, 5 000 poids lourds quotidiens à la frontière italienne, dont la moitié relève du transit international...

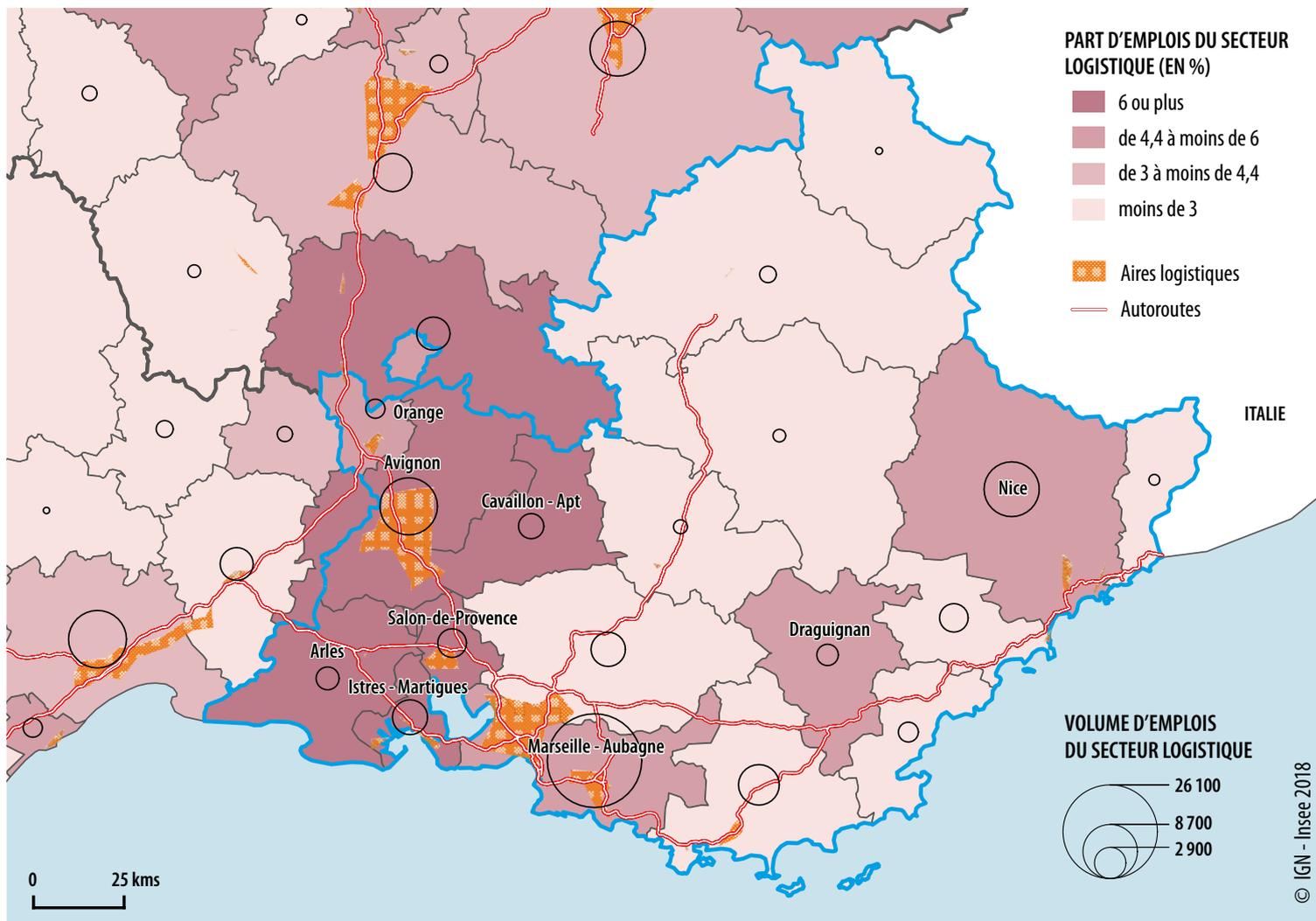
On observera à ce sujet :

- > que les trafics du GPMM ne forment qu'une part réduite de ces trafics une fois quittés les Bouches-du-Rhône : 8 400 Poids lourds / jour sortent du GPMM dont 6 200 pour les bassins ouest, 2 200 pour les bassins est, mais 58% (5 400) de ces PL restent dans les Bouches-du-Rhône ;
- > que ces trafics poids lourds peuvent être de courte, moyenne ou de longue distance, plus de la moitié des trajets étant de moins de 100 km. La composante internationale du trafic est aussi à prendre en compte : 16% des poids lourds enregistrés à Vintimille proviennent ou sont à destination de l'Espagne, alors que 25% du trafic au Perthus vient ou va vers l'Italie ou vers l'Allemagne.

LES FLUX DE FRET FERROVIAIRE DANS L'ARC MÉDITERRANÉEN



Source CEREMA - Réalisation : AGAM - Décembre 2021



UN RÉSERVOIR D'EMPLOIS LOGISTIQUES

Les régions Rhône-Alpes-Auvergne, Paca et Occitanie totalisent environ 395 000 emplois logistiques. Plus de 36% de ses emplois (142 400) sont localisés dans le delta Rhône-Méditerranée. Dans ce grand système Rhône-Méditerranée, les emplois logistiques sont particulièrement concentrés à l'ouest des Bouches-du-Rhône et dans le Vaucluse et au sud de Montellimar. La localisation des pôles d'emplois logistiques majeurs ressort clairement : la part des emplois logistiques y dépasse 6% des emplois totaux et confirme la corrélation entre emplois, infrastructures et plateformes logistiques, particulièrement visible à l'ouest du delta.

L'emploi logistique représente 10% de l'emploi privé salarié français. Très diversifié, son évolution est soumise à :

- > la croissance du trafic conteneurs - on estime qu'un million d'EVP supplémentaire équivaut à 5 000 emplois supplémentaires : (60% dans la logistique (dans un rayon de 60 km autour du port), 30% dans le transport, 10% sur les quais) ;
- > l'automatisation des entrepôts, qui est susceptible de réduire à long terme la main d'œuvre en entrepôts au profit d'emplois plus qualifiés ;
- > le développement du e-commerce et de la livraison à domicile qui engendrent de nombreux emplois de livreurs mais aussi "l'ubérisation" de la filière ;
- > le métier de chauffeur routier est un métier en tension, du fait d'une main d'œuvre vieillissante, avec de forts besoins de renouvellement.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE LOGISTIQUE

Différents types de logistiques s'entrecroisent au sein du Delta-Rhône-Méditerranée :

- > **la logistique internationale maritime** est concentrée dans l'ouest des Bouches-du-Rhône et à Marseille, dans l'aire d'influence du GPMM, Toulon et Sète développant également des fonctions logistiques au sein de leurs emprises portuaires ;
- > **la logistique continentale** se partage entre les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse du fait de la densité d'infrastructures routières et ferroviaires. Si cette logistique s'appuie largement sur l'offre foncière des grandes plateformes logistiques et sur le positionnement central des Bouches-du-Rhône, le Vaucluse bénéficie dans ce domaine de

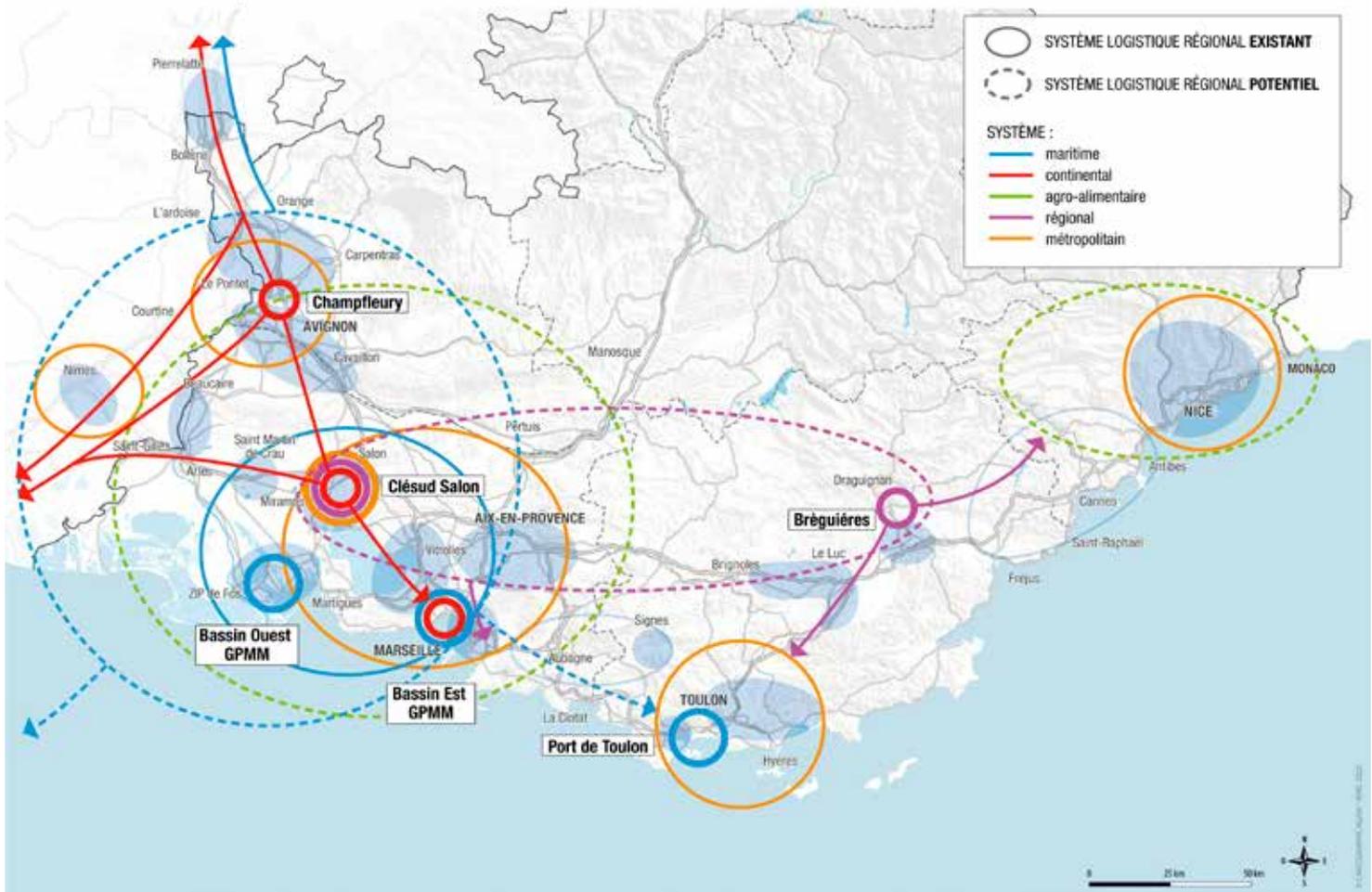
son positionnement de carrefour routier et ferroviaire et de sa spécificité agroalimentaire ;

- > **la logistique régionale** (constituée essentiellement par la logistique de la grande distribution généraliste) est disséminée entre Bréguières (dans le Var), le Gard (Nîmes) et l'Hérault, avec des logiques de débordement fort vers l'Occitanie (jusqu'à Béziers), et traditionnellement dans les départements situés au barycentre de l'arc méditerranéen (Bouches-du-Rhône et Vaucluse). Cette forme de logistique se traduit soit par de grandes plateformes couvrant une vaste aire de chalandise (Clésud ou Salon dans les Bouches-du-Rhône, Les Bréguières dans le Var), soit de façon plus disséminée dans des territoires bien connectés aux infrastructures routières (exemple : arrière pays aixois connecté à l'A8), soit par

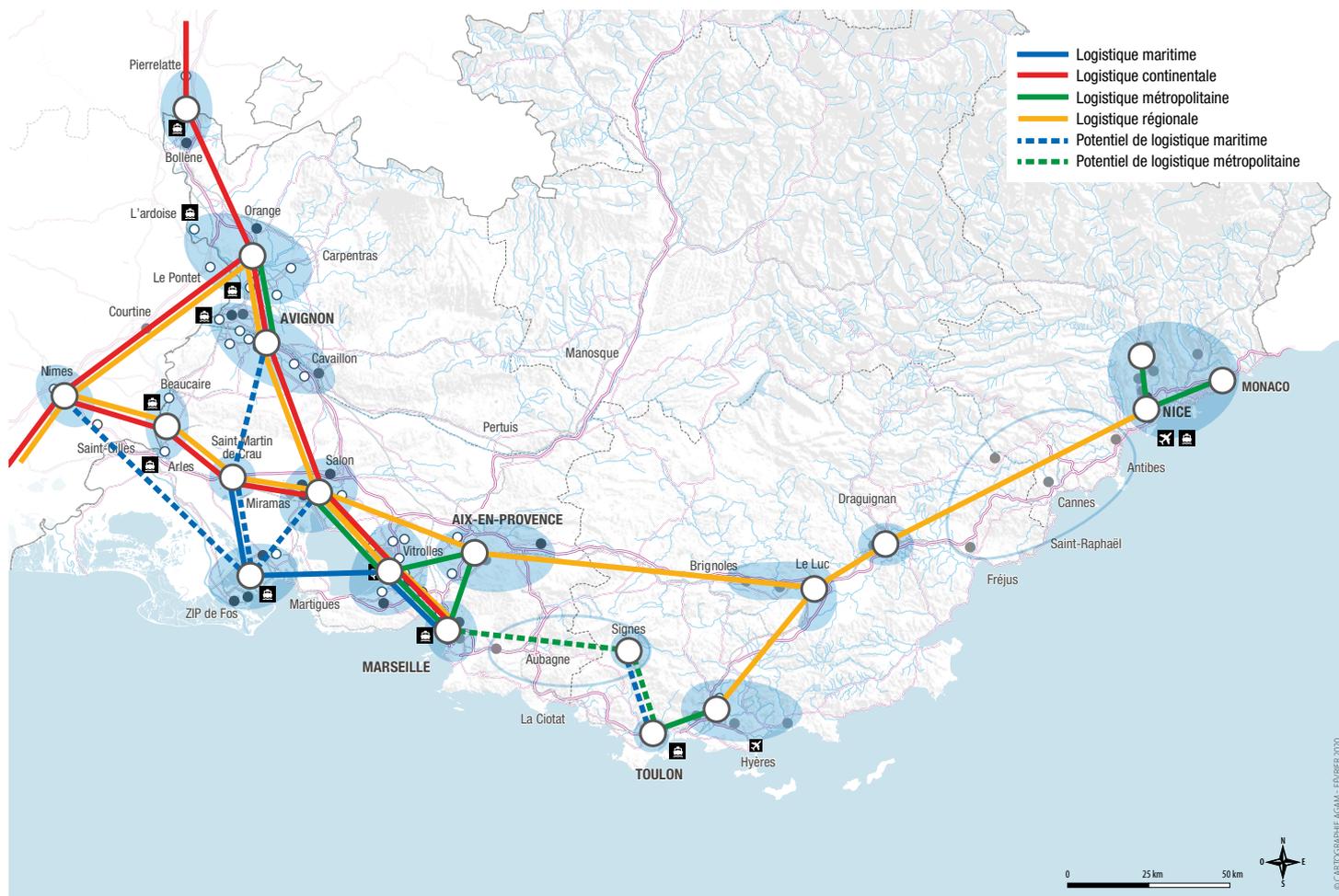
un réseau de petites plateformes (20 000 m²), aux abords des agglomérations (Grand Avignon, est étang de Berre...);

- > **la logistique métropolitaine** se situe généralement autour et à proximité des agglomérations (notamment dans le triangle Rognac-Bouc Bel Air-Marseille Nord pour Aix-Marseille-Provence). En son sein la logistique urbaine, en plein essor, tend à se repositionner à proximité des centres-villes. Si les grandes métropoles comme Aix-Marseille-Provence, Montpellier où Nice mettent déjà en œuvre des politiques de logistique urbaine, cette thématique est appelée à se développer dans les agglomérations du delta (Avignon, Toulon, Nîmes...), notamment en capitalisant sur les expériences des villes voisines ;

LES SYSTÈMES LOGISTIQUES RÉGIONAUX EXISTANTS ET POTENTIELS



LES DIFFÉRENTS TYPES DE FLUX LOGISTIQUES EXISTANTS ET POTENTIELS



> **enfin la logistique agroalimentaire** apparaît également comme un enjeu fort au sein du delta, dont les productions agricoles sont exportées ou alimentent le marché national. Celle-ci ne saurait être négligée car elle se situe au carrefour de plusieurs enjeux : souveraineté alimentaire, circuits courts, exportations, logistique internationale...

mieux structurer cet espace : complémentarité entre les plateformes logistiques, intermodalité, gestion des flux, prise en compte des enjeux de transitions énergétique et numérique.

L'observation de ces différents systèmes montre notamment la complexité de l'organisation de la logistique au sein du delta Rhône-Méditerranée, à la fois façade portuaire, carrefour logistique européen, espace urbain majeur et pôle de production agroalimentaire : c'est pourquoi le delta Rhône-Méditerranée nécessite une coopération accrue entre les différents acteurs concernés pour

UNE ARMATURE DE PLATEFORMES LOGISTIQUES PERFORMANTE, MAIS INSUFFISAMMENT STRUCTURÉE

LES CONSTATS

L'ensemble du delta est densément doté en grandes aires logistiques ou d'entreposage, les Bouches-du-Rhône apparaissant comme le cœur du système, avec six plateformes de + de 100 000 m² (cf partie 2). Les plateformes logistiques spécialisées sont toutefois plutôt rares hors des Bouches-du-Rhône, à l'exception de :

- > deux zones dans le Vaucluse : Bollène et Courthezon ;
- > la zone des Bréguières dans le Var : celle-ci joue un rôle important pour la logistique régionale, contribuant notamment à la desserte logistique du Var et des Alpes Maritimes.

La majorité des fonctions logistiques se localise cependant en zones mixtes, réparties dans des espaces d'activités généralistes. Il faut toutefois signaler l'implantation croissante d'entrepôts logistiques isolés (hors ZAE), en particulier dans le département de l'Hérault.

Si l'on considère les entrepôts de plus de 5 000 m², leur concentration au sein du delta logistique Rhône-Méditerranée est bien visible, particulièrement entre Sète, Marseille et le sud de la Drôme, avec aux extrémités du triangle, les Bréguières (Les Arcs), Montélimar et Narbonne, carrefour vers Toulouse d'une part et Perpignan et l'Espagne d'autre part.

LES ENJEUX

À cette échelle, les enjeux renvoient :

- > à une plus grande complémentarité entre les plateformes de Distriport, La Feuillane, Clésud, La Crau et Saint-Martin-de-Crau, dont l'offre pourrait être rationalisée ;
- > à la structuration d'une offre logistique coordonnée à l'échelle du delta, notamment par type de logistique, avec la mise en œuvre de nouvelles structures de coopération ;
- > aux stratégies possibles pour le GPMM : rechercher notamment une meilleure connexion logistique avec Clésud (via Fos Salon), avec le territoire Nord Bouches-du-Rhône Sud Vaucluse, et avec l'aire nîmoise ;
- > à la nécessaire intervention publique en faveur du foncier logistique : reconquête de friches et renouvellement urbain dans les zones d'activité existantes, développement de la connaissance et de l'observation foncière, relocalisation de certaines activités logistiques (logistique urbaine) en zone dense... ;
- > des données existantes sur le foncier disponible pour la logistique qui mettent par ailleurs en évidence des disponibilités plus importantes sur le territoire du Vaucluse et du Gard (plus de 300 ha) qui pourraient renforcer l'offre logistique globale du delta ;
- > à la nécessité de conduire des arbitrages entre les besoins en logistique et une gestion plus durable du foncier (consommation d'espaces), compte tenu notamment des évolutions législatives en cours (principe du zéro artificialisation nette, etc...).

ÇA EXISTE

L'Établissement Public Foncier Paca, créé en 2001 met en œuvre, pour le compte de l'État et des collectivités territoriales des stratégies foncières publiques, notamment pour la requalification et la redynamisation des sites industriels et zones d'activité économiques.

Les Ateliers Régionaux de la Logistique (ARL) de la Région Sud : créées en 2017, ces ateliers visent à faire travailler ensemble les acteurs publics et les opérateurs privés concernés par la logistique. Parmi les 6 ateliers mis en place, l'un concerne spécifiquement le foncier et les plates-formes logistiques.

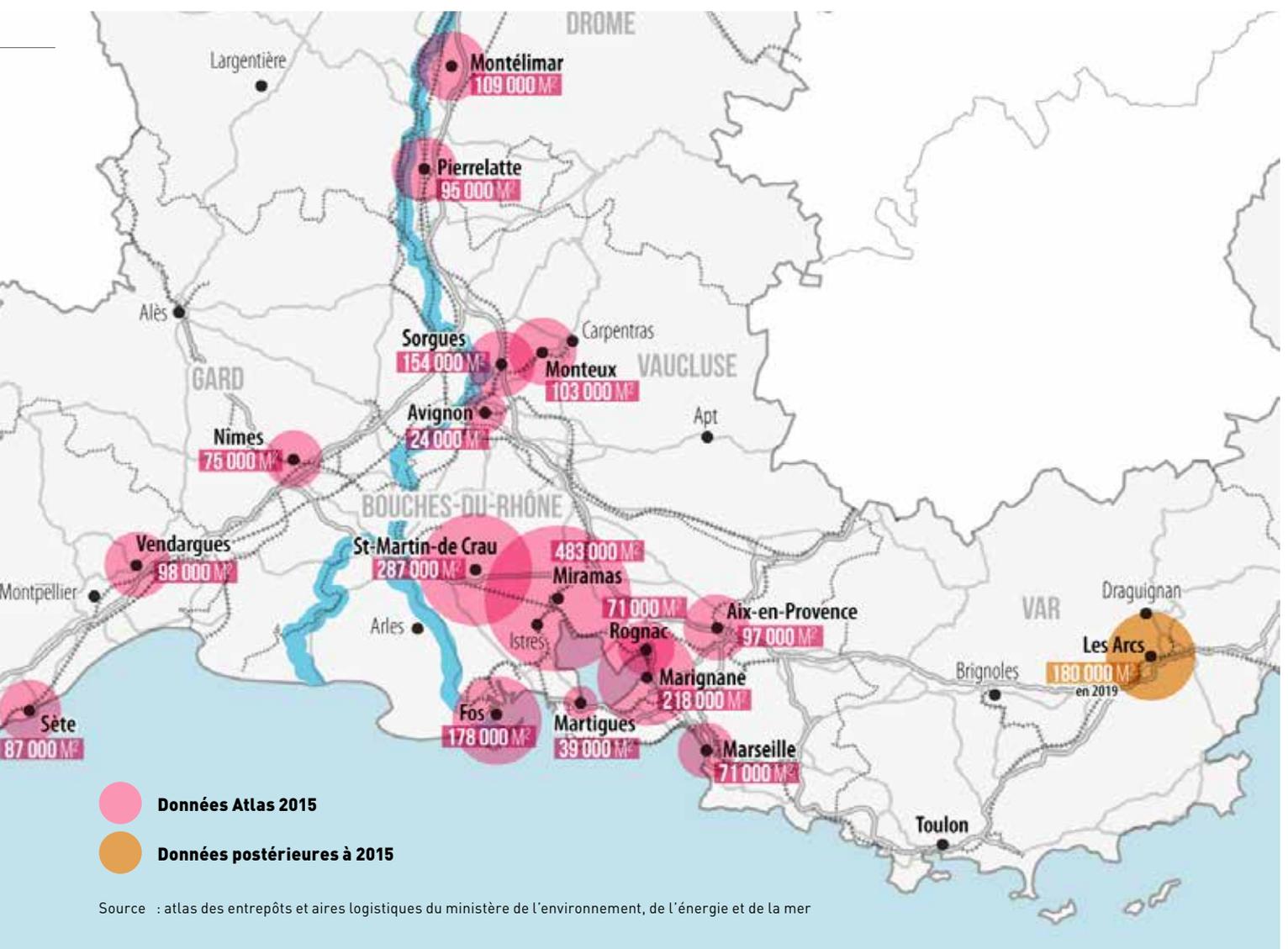
LES AIRES LOGISTIQUES D'ENTREPÔTS
DE + DE 5 000M² (2015)

Plusieurs approches existent pour définir les espaces logistiques : la densité d'emplois logistiques dans la zone d'activité ou, comme ici, le nombre d'entrepôts de + de 5 000 m².



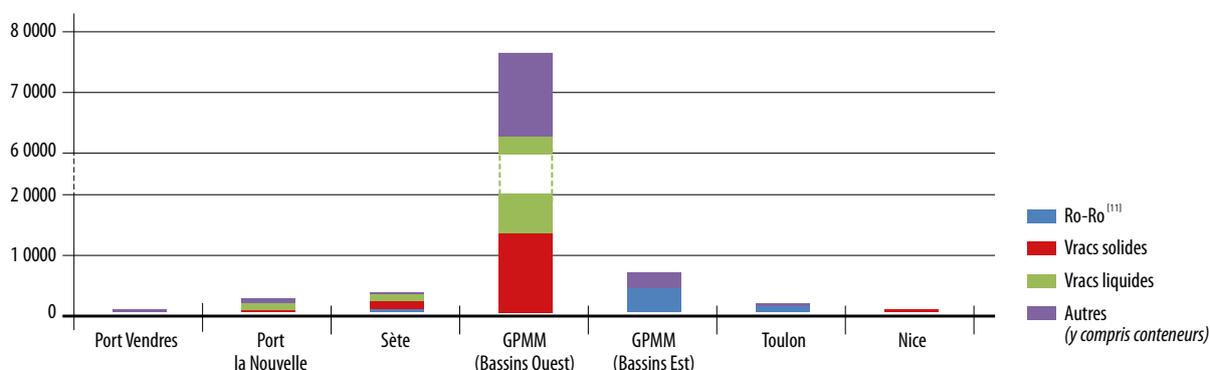


JJ devou



UNE FAÇADE MARITIMO-PORTUAIRE TRICÉPHALE (MARSEILLE-FOS, TOULON ET SÈTE)

LES PORTS DE LA FAÇADE MÉDITERRANÉENNE FRANÇAISE



LES CONSTATS

- > Le GPM : 1^{er} port français avec 79 millions de tonnes en 2019, 3^e port pétrochimique mondial, deux bassins différenciés (les bassins ouest axés sur la massification « monde » et les bassins est axés sur des flux polyvalents et de proximité) et des destinations privilégiées vers le Maghreb ;
- > le port de Toulon (990 000 tonnes de fret en 2019) : premier port militaire français, il développe parallèlement des marchés de niche pour les marchandises et les passagers à l'échelle méditerranéenne ;
- > le port de Sète : 10^e port de commerce et 2^e port méditerranéen en tonnage (4,3 millions de tonnes en 2019), il se positionne sur l'euro-corridor « Méditerranée » de fret, avec un trafic roulier en croissance sur la Tunisie, le Maroc et la Turquie.

LES ENJEUX

Dans le contexte de concurrence croissante à l'échelle mondiale, la promotion commune d'une offre globale entre ces trois ports est à rechercher : à l'échelle du delta, cela pourrait permettre de développer une offre « porte de la Méditerranée » complémentaire entre les trois ports, dans le respect de l'identité de chacun.

Les trois ports pourraient également maximiser leurs atouts dans le domaine de la Block chain (système de régulation optimisée des flux ou des disponibilités des ports par des outils numériques), ou dans le domaine de la transition énergétique (alimentation GNL) mutualisée à partir du GPM.

Enfin, une offre groupée d'autoroutes de la mer pourrait, le cas échéant s'intégrer dans le cadre des projets de l'Union pour la Méditerranée.

ÇA EXISTE

- > **Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) des « ports de la façade méditerranéenne »** : initié par l'État, dans le cadre de la mission Dimers, Il devrait réunir les ports de Marseille, de Sète, de Toulon, de Port la Nouvelle, de Nice et de Port-Vendres. Lyon y sera associé dans un second temps. Créé au départ autour de la gouvernance, il a évolué depuis vers un GIE de projet suite à la contestation de la région Occitanie. Ce GIE devra améliorer la coordination sur les questions d'innovation, de structuration de la réparation navale classique et de grande plaisance, et sur la recherche de nouveaux trafics de marchandises et de conteneurs ;
- > **L'UPM : l'Union pour la méditerranée**, créée en 2010, est une organisation intergouvernementale rassemblant 43 pays d'Europe et du bassin méditerranéen, afin de promouvoir des projets d'intégration régionale dans le bassin méditerranéen. Bien que retardée par le conflit israélo-palestinien et parfois concurrencée par le dialogue 5+5 (Méditerranée occidentale⁽¹²⁾, elle aura donné lieu depuis dix ans à plus de 51 projets de coopération régionale labellisés, 12 plateformes de politique régionale créées et plus de 300 forums d'experts organisés.

(11) Ro-Ro= diminutif de Roll-on Roll-off : il s'agit de navires « rouliers » c'est-à-dire transportant des poids lourds et des remorques chargés de marchandises

(12) Le dialogue 5+5 est un forum sous-régional des dix pays de la Méditerranée occidentale (5 du Nord et 5 du Sud). Il a été créé en 1990.

L'INTERMODALITÉ. POUR DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE ALTERNATIVE AU « TOUT ROUTIER »

LES CONSTATS

Un potentiel ferroviaire sous-exploité ?

Ce territoire dispose de ports de marchandises bien connectés au rail (la connexion ferrée du port de Toulon à la Seyne-sur-mer est désormais opérationnelle), de 4 chantiers de transport combiné (Marseille, Fos, Miramas, Avignon) qui traitent environ 280 000 UTI (Unités de Transport Intermodal) par an, de la gare de triage de Miramas, de services d'autoroutes ferroviaires (Occitanie) et d'une forte densité d'opérateurs de fret ferroviaire.

Plusieurs projets ferroviaires sont par ailleurs en cours ou ont été réalisés récemment, tels que :

- > la liaison ferrée du port de Toulon par une connexion ferrée avec La Seyne-sur-Mer ;
- > la réalisation d'un chantier multimodal rail-route pour le port de Sète pour les poids lourds et les conteneurs.

En cours :

- > GPMM, bassins ouest : jonction ferroviaire entre Graveleau et les terminaux de Fos XXL (la virgule), restructuration du faisceau du Ventillon, Bassins est : restructuration du chantier de transport combiné de Mourepiane et du faisceau d'Arenc et projet d'autoroute ferroviaire sur les bassins est ;
- > restructuration du chantier de transport combiné de Clésud (objectif 120 000 UTI par an), réflexions sur le chantier de transport combiné de Champfleury (Avignon) et projet multimodal de l'Ardoise ;
- > modernisation de la gare de triage de Miramas ;
- > réalisation de voies ferrées dans le cadre de l'extension du port de Port-la-Nouvelle ;
- > projet de Service Public de Fret Ferroviaire (de proximité) sur Aix-Marseille-Provence.



La voie d'eau, un remarquable atout pour l'avenir

Le delta compte au moins 8 haltes fluviales, dont 7 sur le Rhône et une reliée au Rhône par le canal du Rhône à Sète, Sète étant également connectée au canal du Midi (à faible gabarit). 4 de ces ports fluviaux traitent des trafics supérieurs à 200 000 tonnes de trafic annuel (en 2017) : le GPMM (3 millions de tonnes), Sète (1 million de tonnes), Arles (247 300 tonnes), Avignon Le Pontet (241 200 tonnes) et Laudin - l'Ardoise (201 600 tonnes).

Toutefois, alors que le CEREMA estime qu'environ 50% des flux routiers pourraient être transférables sur le fleuve, à contrario le trafic fluvial était encore en baisse ces 2 dernières années après avoir augmenté très légèrement les années précédentes.

LES ENJEUX

Dans le domaine ferroviaire, les perspectives d'optimisation du « système » et les opportunités sont nombreuses :

- > répondre à l'enjeu de massification des flux par la modernisation des infrastructures ferroviaires du GPMM ;
- > mettre en synergie les différents ports dans le domaine du fret ferroviaire en s'appuyant sur Medlink ;
- > se positionner sur une offre d'autoroute ferroviaire complète (cf. schéma), de Sète à Toulon, en pas-

sant par Marseille ;

- > consolider le maillage des chantiers de transport combiné en s'appuyant sur le nœud ferroviaire de Miramas et le carrefour ferroviaire d'Avignon (cf. modernisation du chantier de transport combiné de Champfleury et offre globale à l'échelle du delta) ;
- > mettre en place un opérateur ferroviaire de proximité en rabattant sur les gares de marchandises et les chantiers de transport combiné, et l'élargir aux territoires voisins (cf. étude RDT13/ Métropole) ;
- > revoir les conditions d'attribution des sillons avec la SNCF pour mieux répondre aux besoins des entreprises.

Dans le domaine fluvial, il s'agit de :

- > renforcer le report modal du GPMM sur le fleuve (conteneurs, pondéreux, céréales, chimie...) pour dépasser de façon significative les 3% actuels de part modale ;
- > améliorer la connaissance des marchés de longue distance et des besoins spécialisés des industriels ou de la grande distribution ;
- > renforcer la part modale du fleuve sur l'ensemble de l'axe Sète/Fos/Axe Rhône Saône sur les longues distances et l'articuler avec l'offre de canaux de Sète à Toulouse ;
- > développer l'offre fluviale sur les courtes distances par exemple pour les déchets, le transport de matériaux du BTP...



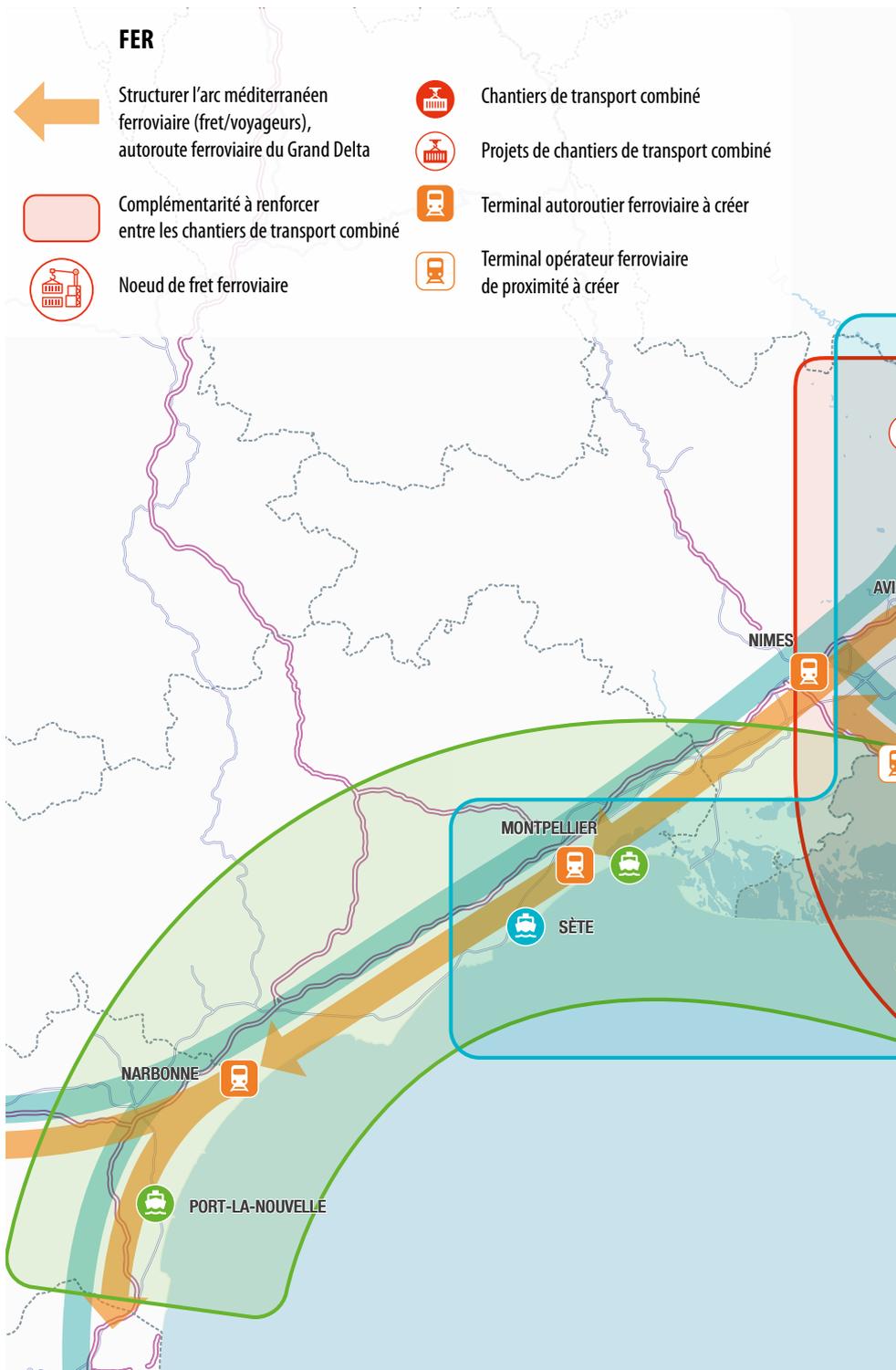
PORT DE SÈTE

ÇA EXISTE

Medlink Ports

Les ports maritimes et fluviaux localisés sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (Port de Marseille-Fos, Port de Sète, Port de Toulon, Port d'Arles, Port d'Avignon-Le Pontet pour le périmètre du delta, et tous les autres ports fluviaux du bassin Saône-Rhône) ainsi que les gestionnaires, les opérateurs privés et les développeurs d'infrastructures (VNF, CNR, SNCF réseaux...) se sont regroupés sous une bannière commune : le réseau Medlink Ports. Ils constituent aujourd'hui « la première entité fluvio-portuaire française » visant à structurer une offre de services optimisée de transport logistique massifié, pour des opérateurs nationaux et internationaux. Créé en 2008, Medlink Ports est membre du Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe méditerranée-Rhône-Saône depuis sa création en 2017.

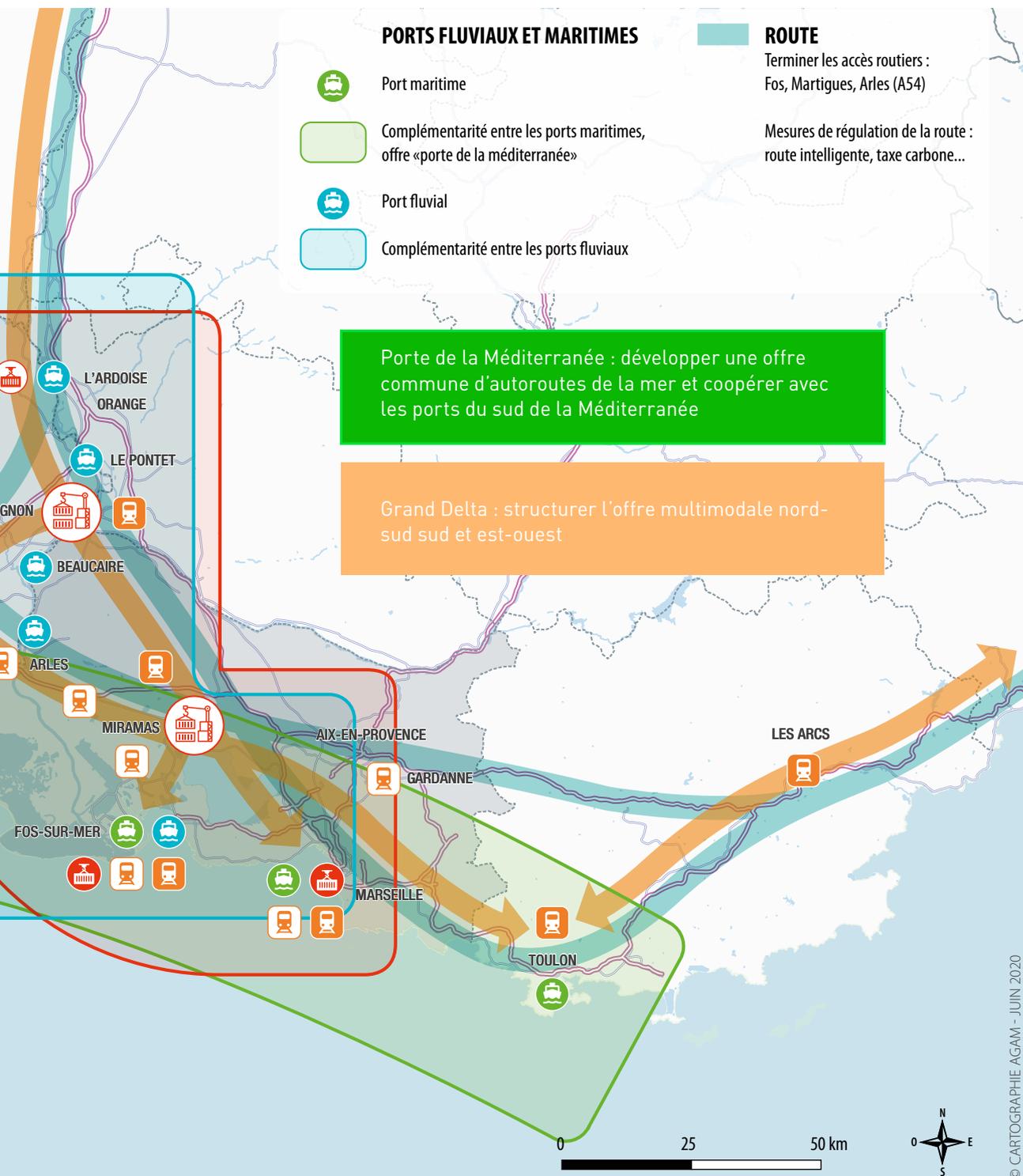
DES SYNERGIES À DÉVELOPPER SUR LES DESSERTES FERROVIAIRES ET FLUVIALES, ALTERNATIVES AU ROUTIER GRAND DELTA : UN SYSTÈME MULTIMODAL À STRUCTURER





Crédit photo : CCI Var

PORT DE TOULON





4

LE SYSTÈME LOGISTICO-PORTUAIRE MÉTROPOLITAIN ET SES VOISINS PROCHES

Le système logistico-portuaire d'Aix-Marseille-Provence déborde largement des limites institutionnelles de la Métropole.

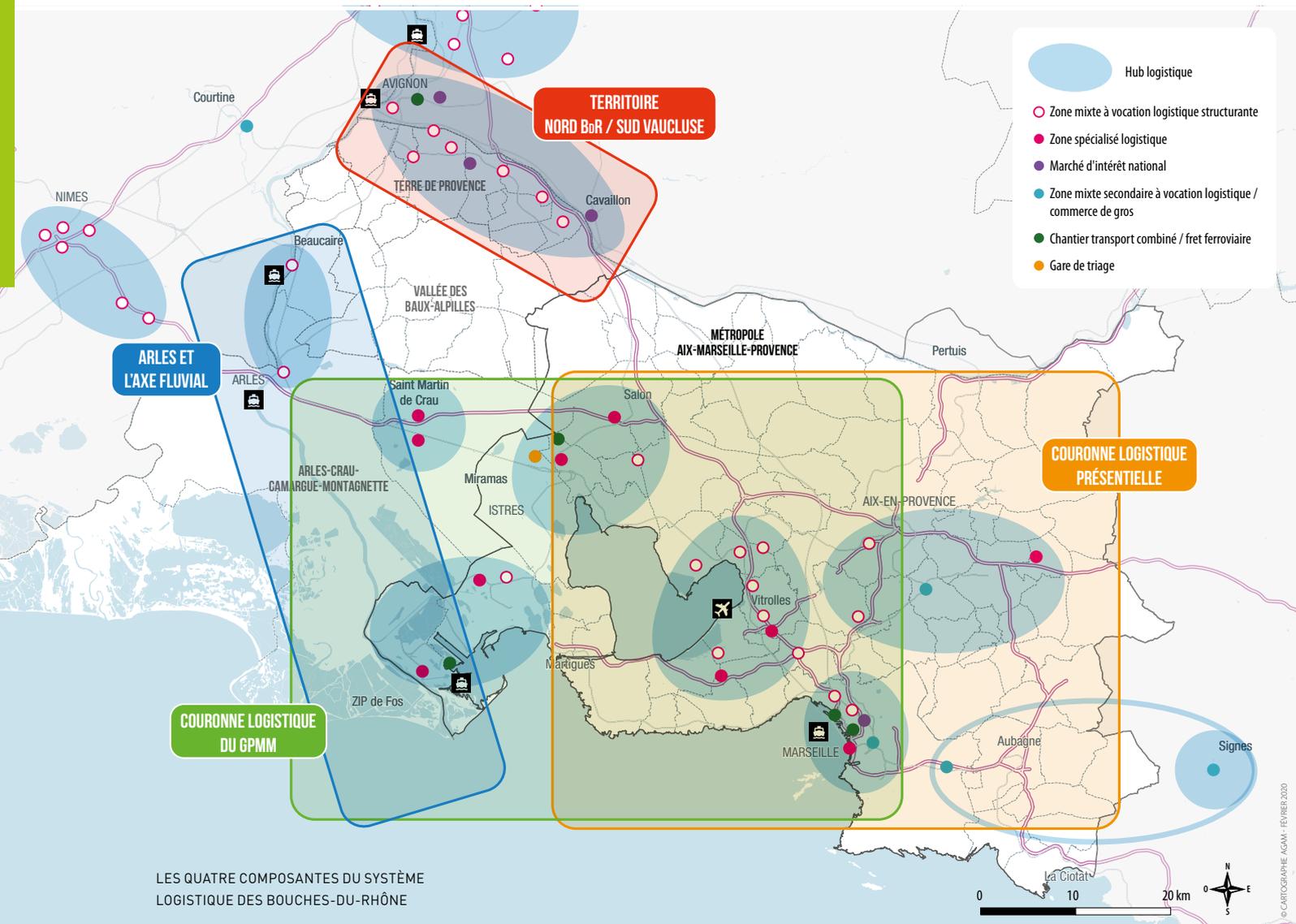
En effet, il entretient des relations fortes avec le pôle logistique de Saint-Martin-de-Crau (communauté d'agglomération Arles-Crau-Montagnette), le port d'Arles (même intercommunalité), et le grand pôle de logistique agroalimentaire du terri-

toire nord Bouches-du-Rhône / Sud Vaucluse (Terre de Provence).

Ce vaste ensemble comprend dès lors quatre composantes principales :

- > la couronne logistique présentielle, qui dessert le principal bassin de consommation de la métropole (Marseille et Aix) ;
- > la couronne logistique du GPMM complétée par Saint-Martin-de-Crau ;

- > Arles et l'axe fluvial, qui viennent renforcer le potentiel fluvial du système logistique métropolitain ;
- > le territoire Nord-Bouches-du-Rhône / Sud Vaucluse, dédié aux fonctions de logistique agroalimentaire.





UNE COURONNE LOGISTIQUE PRÉSENTIELLE À ORGANISER AU NIVEAU MÉTROPOLITAIN



LES CONSTATS

La couronne logistique présente est orientée vers la logistique de distribution, régionale et métropolitaine, qui intègre le principal bassin de consommation de la métropole, et les zones d'activité de proximité orientées vers la logistique d'agglomération. Par extension, on peut y intégrer le pôle logistique Clésud-Salon, qui joue notamment un rôle majeur pour la grande distribution dans la métropole, et constitue aus-

si la principale interface ferroviaire pour le fret métropolitain / urbain avec l'extérieur de la métropole. Centrée sur la métropole, la couronne logistique présente interfère peu avec les voisins de la métropole, exception faite des relations entre les MIN (Marchés d'intérêt National) de Châteaurenard et de Cavailon et le MIN de Marseille-Arnavaux, les premiers alimentant le second pour partie (cf p.17). Le renforcement des circuits courts dans le domaine alimentaire notamment pourrait également générer plus de liens avec la périphérie de la métropole.

LES ENJEUX

À cette échelle, les évolutions de logistique présente renvoient :

- > à la modernisation et l'extension du chantier de transport combiné de Clésud (Miramas);
- > à la bonne articulation des échelles, des espaces de stockage et de rupture de charge et des modes d'acheminement (fer, tramway, poids lourds, véhicules utilitaires légers, vélos cargos, etc) vers la ville dense ;

- > au développement du report modal pour la grande distribution (sortir du « tout routier »);
- > à la nécessaire prise en compte des enjeux de la logistique du dernier kilomètre, encore plus prégnants avec le développement de l'E-commerce : développement et réorganisation des espaces logistiques urbains, en cohérence avec les dispositifs de réglementation des livraisons, d'apaisement des centres-villes et de diminution des émissions : ZFE (Zone à Faibles Emissions), ZTR (Zone de Trafic Régulé), piétonnisation, etc., et développement des livraisons propres : GNV (Gaz Naturel pour Véhicules), électrique, vélos-cargos...

ÇA EXISTE

- > Le Plan de Mobilité (PDM) d'Aix-Marseille-Provence comporte un volet « transport de marchandises »;
- > le schéma directeur de la logistique d'Aix-Marseille-Provence est en cours - diagnostic et orientations.

LA COURONNE LOGISTIQUE DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE : DES BESOINS FONCIERS À RATIONALISER



LES CONSTATS

La couronne logistique du GPMM (comprenant les deux bassins portuaires Est et Ouest et leurs zones arrière portuaires, c'est-à-dire la ZIP (plateformes de Distriport, La Feuillane) et la Façade maritime Nord de Marseille est constituée par l'ensemble des plateformes logistiques entretenant de fortes relations avec lui : les zones logistiques de l'est de l'étang de Berre, de Clésud, du parc de la Crau et de Saint-Martin-de-Crau. Celle-ci dépasse les frontières de la Métropole.

Son fonctionnement intègre Saint-Martin-de-Crau, situé dans la communauté d'agglomération d'Arles-Crau-Camargue-Montagnette : deux zones logistiques (pour une superficie de 370 ha) y accueillent des entrepôts d'import-export, des acteurs de la logistique portuaire et disposent d'un potentiel foncier d'extension mobilisable (100 ha), notamment pour soutenir les objectifs de croissance du GPMM (3 millions d'EVP en 2030) et son besoin foncier de 350 ha supplémentaires.

LES ENJEUX

À cette échelle, les enjeux pour la couronne logistique du GPMM renvoient à :

- > la croissance des trafics portuaires, en particulier de conteneurs, qui nécessitent du foncier supplémentaire ;
- > la complémentarité entre les plateformes de Distriport, La Feuillane, Clésud, La Crau et Saint-Martin-de-Crau, dont l'offre pourrait être rationalisée ;
- > au schéma directeur de la logistique de la métropole lancé en 2020, celui-ci devant notamment intégrer les zones de Saint-Martin-de-Crau dans la programmation du GPMM ;

- > à la cohérence et à la maîtrise des développements logistiques, notamment en lien avec la loi climat et résilience et le principe de « Zéro Artificialisation Nette » : encadrement et limitation des extensions de zones, en privilégiant les espaces au sein du domaine portuaire, de préférence sur du foncier déjà artificialisé (exemple des terrains d'Arcelor) et rationalisé plutôt que gagné sur des espaces vierges, par ailleurs souvent localisés dans des zones à fort enjeu environnemental (Caban Nord, etc...);
- > aux complémentarités à établir pour le GPMM avec les territoires voisins, au-delà de la couronne logistique (notamment avec le Vaucluse, qui dispose de réserves foncières plus abondantes que les Bouches-du-Rhône).

ÇA EXISTE

La préfiguration du Service Public de Fret Ferroviaire (SPFF) de la Métropole AMP est en cours et prend déjà en compte Saint-Martin-de-Crau et Arles, en coopération avec la Communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette, dans le développement de quatre lignes ferroviaires de proximité.

LES ZONES LOGISTIQUES DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU



Le projet de Service Public de Fret Ferroviaire est porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence et sera opéré par la RDT13. Il entend proposer un service sur des courtes distances ou le marché actuel ne se positionne pas, en raison des coûts importants et moins compétitifs que le routier.

Le service s'articule autour quatre lignes structurantes :

- > ligne Fos-Saint-Martin-de-Crau avec une mise en service en 2023 ;
- > ligne Fos-Clésud avec une mise en service en 2023 ;
- > ligne Fos/Arles-Gardanne avec une mise en service en 2024 ;

> ligne Miramas-Marseille avec une mise en service en 2025.

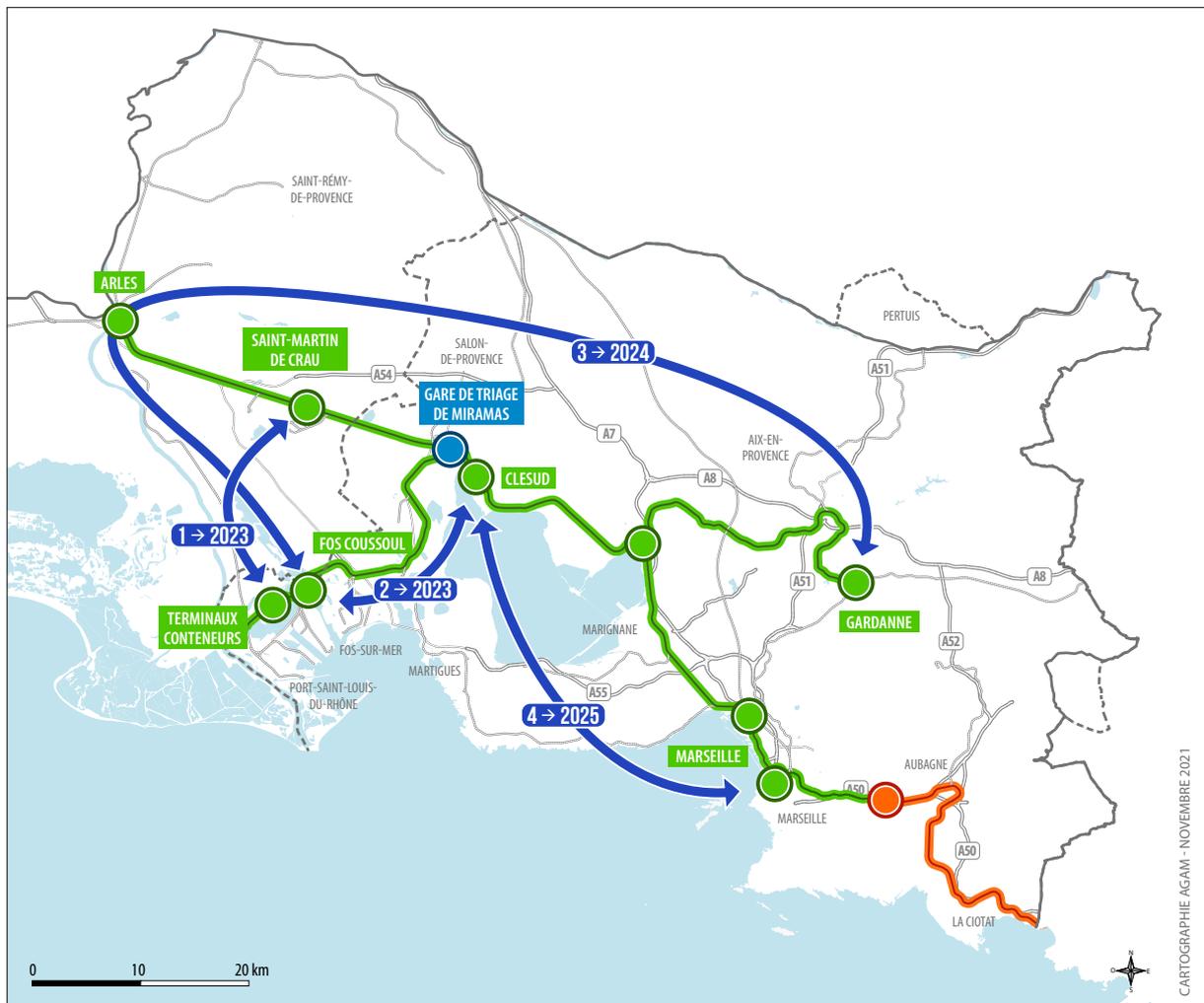
Soit 22 trains par jour.

La mise en œuvre du SPFF permettra de supprimer jusqu'à 330 poids lourds par jour, principalement sur le secteur ouest de la métropole et sur les accès nord de la métropole.

Il nécessite l'aménagement de quatre plateformes, trois à Marseille et une à Saint-Martin-de-Crau, qui n'est pas équipée à ce jour pour le fret ferroviaire.

Le coût d'investissement est de 110 millions d'euros.

LE PROJET DE SERVICE PUBLIC DE FRET FERROVIAIRE (SPFF)



LE PORT ET L'AXE FLUVIAL D'ARLES. UNE ALTERNATIVE COMPLÉMENTAIRE AUX PORTS MARITIMES DE MARSEILLE FOS ET DE SÈTE



LES CONSTATS

Le port fluvial d'Arles constitue le 2^e port fluvial de la Région Paca, après le GPMM (2,8 Mt). Avec un trafic (647 000 t en 2018) composé principalement de trafics conventionnels : produits forestiers, produits agricoles (céréales, engrais), et produits minéraux bruts, le port d'Arles ambitionne d'atteindre 1 million de tonnes à l'horizon 2030. La voie d'eau demeure cependant encore insuffisamment utilisée compte tenu de ces contraintes économiques d'exploitation.

Fort de son potentiel agroalimentaire (plus de 3 000 exploitations fruitières, céréalières et maraîchères), il entretient, notamment sur le plan de la logistique alimentaire, des relations privilégiées avec le Nord des Bouches-du-Rhône, le Gard et le Vaucluse.

LES ENJEUX

Positionné aussi bien sur le transport fluvial que sur le fluvio-maritime, et connecté à ce titre à différents ports méditerranéens et européens, le port d'Arles peut constituer sur certaines niches une alternative aux ports de Marseille-Fos et de Sète, tout en ciblant également de nouveaux services : accueil de lignes régulières conteneurisées de marchandises domes-

tiques, création d'activités liées aux engrais spéciaux et à leur stockage, développement des flux de produits de recyclage.

Il peut également offrir sur certains services des complémentarités avec Fos (cf développement récent d'un service de barges à conteneurs entre Fos et Arles).

Arles est positionné sur l'A54, barreau de l'arc méditerranéen autoroutier qui relie l'A8 et l'A9 et accueille un flux de transit de poids lourds conséquent. La traversée d'Arles devrait par ailleurs être soulagée des flux de poids-lourds (routiers ou d'origine portuaire) par le contournement autoroutier attendu de la ville. Face aux enjeux de transition énergétique et écologique, le port d'Arles pourrait également trouver, grâce à sa position géographique, une dynamique nouvelle à l'appui du développement de la logistique régionale dans son ensemble.

Le partenariat avec Arles, par ses spécificités fluviales uniques, pourrait renforcer une identité de « métropole fluviale » pour Aix-Marseille-Provence, et permettre de mettre en œuvre une politique d'axe fluvial, de la zone Fos / étang de Berre (voire Marseille) au secteur Beaucaire-Tarascon, qui dispose également (de part et d'autre du Rhône) de haltes fluviales avec des zones activités attenantes, et de travailler à la complémentarité entre les différents ports fluviaux.

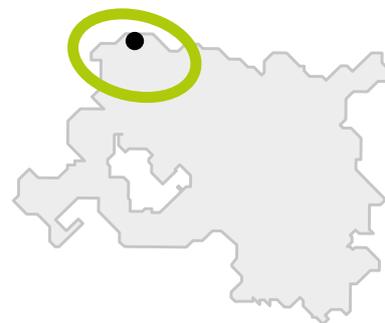
ÇA EXISTE

La Compagnie Nationale du Rhône (entreprise concessionnaire chargée de la production hydroélectrique et du transport fluvial sur le Rhône), a lancé des appels à projets pour la redynamisation économique du port d'Arles, situé au nord de la ville. Compte tenu de l'accessibilité du site et des surfaces libres potentielles, les projets retenus devront développer l'activité logistique multimodale fluviale ou ferroviaire,

et créer des emplois locaux. Ils occuperont 24 hectares sur les 57 que compte la zone, confirmant ainsi la vocation industrialo-portuaire du site inscrite dans les documents d'urbanisme.

AVIGNON. CHÂTEAURENARD. CAVAILLON. UN TERRITOIRE LEADER DE LA LOGISTIQUE AGROALIMENTAIRE

Terre de Provence



LES CONSTATS

Leader en France en termes de logistique agroalimentaire, ce territoire à l'intersection des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse compte trois Marchés d'Intérêt Nationaux (MIN) très proches géographiquement (Châteaurenard, Avignon et Cavillon), une concentration importante d'acteurs de la logistique alimentaire, et un large bassin agricole à cheval entre les différentes intercommunalités entourant l'agglomération « Terre de Provence ».

Comptant près de 304 hectares de zones d'activités à dominante logistique, son potentiel n'en demeure pas moins sous-évalué.

En captant les flux de l'hinterland du GPMM, et en particulier les fruits et légumes en provenance d'Israël et du Maroc, l'ensemble du territoire a le potentiel pour devenir un hub agroalimentaire international.,

Il constitue à la fois la « porte d'entrée » et le « grenier » de la Métropole AMP, avec en outre un rôle de distribution sur Marseille et Aix-en-Provence. Le MIN des Arnavaux en constitue un débouché important. Il est également bien connecté à Arles (4 liaisons par jour). Toutefois il dépend fortement des infrastructures de transport du Vaucluse : autoroute A7, chantier multimodal de Champfleury, projet de transport combiné trimodal d'Avignon Courtine, projets d'infrastructures routières autour d'Avignon (carrefour de Bonpas, projet de liaison est-ouest (LEO), etc. Le MIN de Châteaurenard-dixième plus important de France-est un outil logistique alimentaire majeur : MIN de production et de massification, il est situé au cœur d'un bassin de production agricole important (+ de 1 000 producteurs), qui concentre 60% des centrales d'achat alimentaires des Bouches-du-Rhône et de nombreuses entreprises de transport. Ses exports sont aujourd'hui destinés à 10% à l'international et à 60% pour la France. Il est en lien avec la grande distribution (plateformes de cross docking de Cavaillon, Easydis à Aix, Logidis à Salon, etc), différents groupes de distribution internationaux (Compagnie Fruitière) et un certain nombre de mûrseries (fruits tropicaux). La société israélienne Méhadrin (Israël) présente à Châteaurenard alimente par exemple directement Rungis par la voie ferrée Valenton-Avignon. Avec le chantier de transport combiné multimodal à proximité, le MIN dispose d'un outil essentiel à son développement. (40% des flux de Champfleury sont des fruits et légumes). Mais la modernisation du chantier (trois variantes possibles) n'en reste pas moins un enjeu important, d'autant plus avec la perspective de l'arrêt de la ligne Perpignan-Rungis qui pourrait également profiter au territoire, et à partir duquel pourrait s'organiser la massification du fret ferroviaire pour l'ensemble des fruits et légumes du sud français.

LES ENJEUX

Le positionnement de ce pôle de logistique alimentaire de dimension nationale et européenne nécessite d'être mieux intégré par la métropole Aix-Marseille-Provence. Les synergies entre les différents MIN doivent être renforcées et en particulier entre le MIN de Châteaurenard, le MIN de Cavaillon et le MIN de Marseille.

La structuration actuelle des intercommunalités est peu adaptée à une gouvernance qui intègre les logiques opérationnelles des acteurs logistiques agroalimentaires et de cette filière majeure pour les Bouches-du-Rhône et du Vaucluse. L'enjeu logistique devra également être mieux pris en compte dans les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT).

Les différents Projets Alimentaires Territoriaux (Bouches-du-Rhône, Grand Avignon et Lubéron) devront également mieux coopérer entre eux.

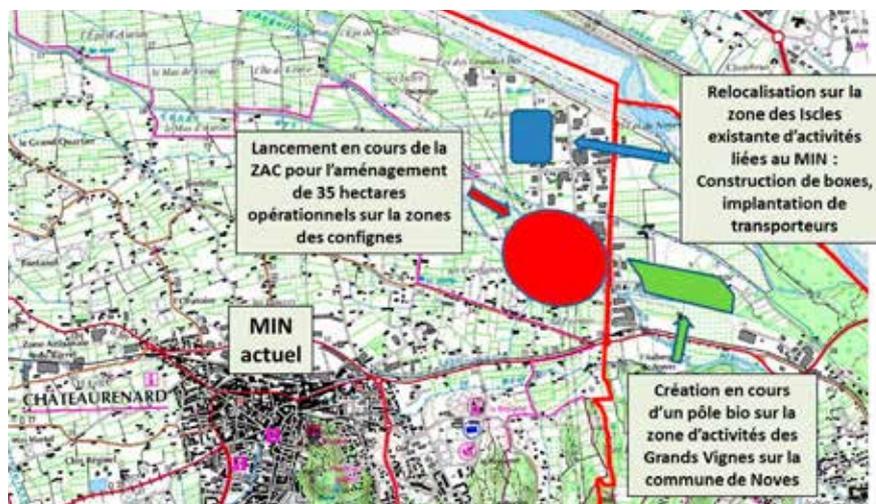
En outre ils pourraient constituer un axe de coopération important entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et la communauté d'agglomération du Grand Avignon, et au-delà entre les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, avec lequel des complémentarités logistiques sont à développer.

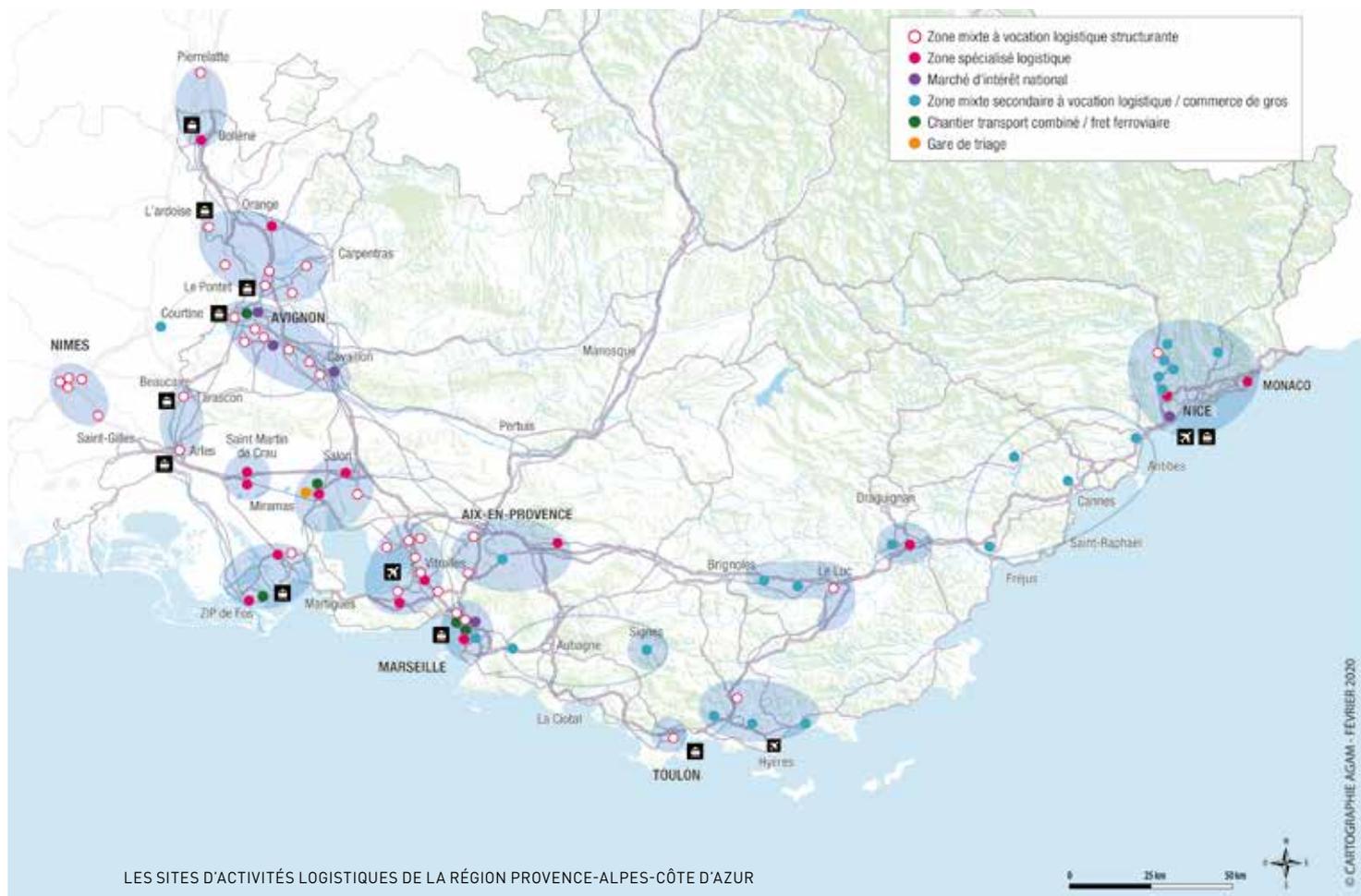
ÇA EXISTE

- > Le Projet Alimentaire Territorial (PAT), qui couvre l'ensemble du territoire des Bouches-du-Rhône (en cours d'élaboration), comprend une fiche logistique (cf. encadré);
- > une étude sur le positionnement stratégique et le développement à l'échelle régionale des Marchés d'Intérêt National, a été réalisée par la Région Sud ;
- > le projet de restructuration du MIN de Châteaurenard

LE PROJET DE NOUVEAU MIN DE CHÂTEAURENARD

Le projet comporte trois espaces différenciés : un « cœur » de MIN de 35 ha, un pôle logistique de 10 000 m², et un pôle bio sur la commune de Noves. Plus de 130 000 m² de nouvelles installations sont prévues à l'horizon 2021, avec un objectif de création de 1 200 emplois contre 600 actuellement.





LES COMPLÉMENTARITÉS À DÉVELOPPER AVEC LE VAR, LE GARD ET LE VAUCLUSE

LES CONSTATS

Plusieurs autres zones logistiques de la région PACA existent, en particulier dans les départements limitrophes. Si elles développent à ce jour peu d'interaction avec les Bouches du Rhône en dehors de l'agroalimentaire, la recherche de complémentarités aurait tout son sens, notamment avec :

> Le Var, dont la zone du plateau de Signes à l'ouest constitue un fort enjeu de développement territorial commun pour Aix-Marseille-Provence et Toulon-Provence-Méditerranée (350 Ha de potentiel foncier), mais dont l'éventuelle vocation logistique fait débat, compte tenu de la faiblesse de l'accessibilité. Plus à l'est se pose la question des re-

lations avec le port de Toulon et la zone logistique des Bréguières (Draguignan), qui dessert notamment le Var et les Alpes maritimes.

- > Le Gard, avec les complémentarités sur l'axe fluvial entre les deux rives du Rhône pour l'est Gard, notamment entre les ports et les zones industrielles et logistiques d'Arles et de Beaucaire. Plus à l'ouest se pose la question des complémentarités avec Nîmes et l'axe A9.
- > Le Vaucluse (et le nord du Gard), qui, au delà du pôle agroalimentaire à cheval sur les Bouches-du-Rhône, dispose d'un second pôle logistique très conséquent du nord d'Avignon à Orange. Le pôle, qui intègre le Nord du Gard, se développe fortement actuellement.

LES ENJEUX

- > Le Sradet PACA a identifié plusieurs sous-périmètres régionaux, dont celui de l'espace provençal, qui associe les métropoles d'Aix-Marseille-Provence et de Toulon. Les coopérations entre ces deux métropoles contigues doivent être encouragées, et notamment leur volet logistique et portuaire.
- > Le chantier prospectif « système logistique et portuaire » de préfiguration de la Métropole Aix-Marseille-Provence avait identifié une liste de coopérations possibles entre le GPMM et le port de Toulon.
- > Les enjeux logistiques le long de l'axe A8/ A54 (l'arc autoroutier méditerranéen) de Nîmes aux Bréguières, et de l'axe A9 (d'Orange à Nîmes), la complémentarité des ports fluviaux entre Fos et Avignon (avec un fleuve trait d'union entre les deux régions), et

les enjeux ferroviaires nécessiteraient une réflexion spécifique à l'échelle interrégionale. Les complémentarités logistiques pourraient être également recherchées entre les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, ce dernier disposant de réserves foncières plus important. Les enjeux de logistique d'approvisionnement des grandes agglomérations pourraient également faire l'objet de réflexions partagées. La vision d'une métropole Aix-Marseille-Provence à 360° nécessiterait que ces territoires proches soient associés aux réflexions sur la logistique métropolitaine.



Le réseau des agences d'urbanisme des aires nîmoise, avignonnaise, toulonnaise, d'Aix et de Marseille, qui ont notamment animé des séminaires sur le foncier logistique pour la région Paca et collaboré avec la Dimers.

TRANSPORT FLUVIAL SUR LE RHÔNE



DEMAIN LA LOGISTIQUE...

UNE LOGISTIQUE PLUS INNOVANTE, PLUS DURABLE ET PLUS COOPÉRATIVE

Ces dernières années, les flux logistiques n'ont cessé de croître dans le monde et les prévisions vont dans le sens d'une massification croissante des flux et des infrastructures (porte conteneurs, infrastructures portuaires, méga entrepôts, etc...). Ces évolutions ont toutefois davantage profité aux modes maritime et routier qu'aux modes ferroviaire et fluvial.

Selon les prévisions de croissance du Forum International des Transports auprès de l'OCDE, le trafic international de fret commercial devrait être multiplié par 4,3 à l'horizon 2050 dans le monde, avec une augmentation des émissions de CO₂ imputables au commerce international de 290 % entre 2010 et 2050, notamment due à une forte augmentation du transport routier. Pour le territoire français, les flux logistiques sont également appelés à croître dans une moindre mesure : + 2,1% par an de trafic fret + 2,5% par an pour les entrepôts logistiques, avec également des flux portuaires en augmentation dans le Delta (doublement prévu des flux de conteneurs du GPMM d'ici 2030), tous comme les flux intra-européens (+ 280% d'augmentation prévue d'ici 2050 à l'échelle européenne) qui transitent par le Delta.

UNE PANDÉMIE QUI N'A PAS MODIFIÉ LA TENDANCE À LA CROISSANCE DES FLUX À COURT TERME. MAIS QUI POURRAIT ENTRAÎNER DES MODIFICATIONS À MOYEN/LONG TERME.

La période de confinement liée à la crise du Covid 19 aura d'abord révélé et mis en exergue le caractère indispensable voire vital du transport et de la logistique dans la vie économique et l'approvisionnement des besoins quotidiens des habitants (activité de seconde ligne). Ce secteur a globalement continué à fonctionner, même si le transport routier a été affecté durant le premier confinement (un camion sur 2 n'a pas roulé pendant cette période), et le système a parfois frôlé la limite pour l'approvisionnement alimentaire. Mais l'importance de la logistique s'est révélée y compris jusque dans la question de la disponibilité des masques et des vaccins, notamment lorsque ceux-ci devaient être conservés à basse température.

Le e-commerce a notamment été une des réponses quand les déplacements physiques des personnes ont été réduits, en même temps que le retour aux commerces de proximité, mais aussi et de façon exponentielle, aux circuits courts. La vente en ligne en particulier a gagné 2 à 3 ans de développement en 3 mois de temps, l'achat de produit de

consommation courante ayant progressé de 45,7% au deuxième trimestre 2020 (53% pour les dépenses d'alimentation grâce au développement des ventes en drive). Mais les prévisions restent exponentielles dans ce domaine, la crise sanitaire n'aura joué qu'un rôle d'accélérateur d'une tendance déjà à l'œuvre. Cependant, la dimension planétaire de cette pandémie a également interrogé la mobilité qui, ces dernières décennies, n'a fait que croître. La question de la « démobilité » est devenue un sujet de réflexion à part entière, incluant notamment les thèmes des relocalisations industrielles, de l'agriculture locale et de la reterritorialisation de l'économie.

À l'échelle internationale, la chute du commerce international a été moins importante que prévue en 2020 (5,3% de baisse en 2020 quand l'OMC prévoyait une baisse entre 13 et 32%) même si la pandémie a entraîné une certaine désorganisation des chaînes d'approvisionnement international. Cela a entraîné une relative contraction des trafics portuaires -12,7% à Marseille, -7% au Havre, -6% à Rotterdam, même si Anvers a réussi à maintenir une croissance des conteneurs en 2020 (+1,3%).

Le paradoxe est que l'effet « surchauffe » s'est fait sentir avec une reprise intervenue plus tôt que prévue et particulièrement forte (+9,8% de progression du commerce international en 2021). Celle-ci a eu des impacts inattendus : pénurie de conteneurs, envolée des coûts de fret (et des bénéfices des grandes compagnies maritimes) et congestion portuaire, en particulier en Europe, moins bien servie que l'axe Chine / Etats-Unis qui s'est rétabli rapidement. L'impact par ricochet se caractérise également à présent par une pénurie sur certains produits, comme par exemple les composants, mais aussi les cartouches d'encre, des articles non disponibles chez Ikea, du vin destiné à l'export bloqué dans les châteaux en France, voire une pénurie annoncée de certains jouets à Noël...

La perturbation de l'économie mondiale et du système logistique depuis la crise de la covid 19 s'est par ailleurs poursuivie avec la **guerre en Ukraine en 2022** : Sur le plan du transport maritime notamment, la Russie et l'Ukraine sont d'importants exportateurs, notamment de matières premières (gaz, pétrole et céréales). Les conditions de navigation, les assurances, le personnel des navires, l'engorgement des ports européens comme Constanza ou Hambourg conséquemment au détournement des trafics vers d'autres ports, ont eu évidemment des conséquences importantes. Une certaine désorganisation en résulte, puisque la routine des rotations des grands armateurs a été de nouveau perturbée.

Au cœur de la crise sanitaire, trois scénarios avaient ainsi été proposés en 2020 par des experts portuaires pour la logistique internationale :

- > un scénario de reprise comme avant la crise (business as usual) ;
- > un scénario de rupture douce, sur fond d'interventionnisme accru des États dans les échanges commerciaux stratégiques, une politique d'indépendance stratégique de l'Europe, un effet de nearshoring (relocalisations) au Maghreb et en Europe de l'Est, un rééquilibrage des échanges commerciaux avec la Chine et une légère baisse du trafic de conteneurs (-10%) ;
- > un scénario de déglobalisation accélérée (rupture avec la Chine notamment) renforcée par une forte prise de conscience environnementale, avec une forte baisse des trafics de fret international.

Au vu des développements récents, le premier scénario semble se confirmer, non sans une forte désorganisation des marchés, qui profite d'avantage pour l'heure à l'axe Chine Etats-Unis. Néanmoins à moyen terme, un certain réaménagement de la mondialisation n'est pas à exclure, surtout si cette désorganisation devait se poursuivre : A titre d'illustration ces hypothèses sont ainsi largement prises au sérieux dans les scénarios prospectifs du schéma directeur de la logistique de la métropole Aix-Marseille-Provence : Ainsi deux des scénarios retenus se confrontent autour des concepts de mondialisation / relocalisations.

Dans cette hypothèse de réaménagement de la mondialisation, on pourrait alors imaginer : une accélération possible des relocalisations et des échanges intra-européens, mais aussi avec le Sud de la Méditerranée, avec pour conséquence dans ce cas un potentiel de rééquilibrage des flux logistiques et industriels sur la Méditerranée (nearshoring) et l'Europe revalorisant les fonctions portuaires de proximité des ports nord méditerranéens (par rapport aux ports hubs du sud de l'Europe et aux routes de la soie), en parallèle de la montée des préoccupations écologiques.

Une montée en puissance des coopérations territoriales de proximité autour des questions de bassins agricoles, et des industries locales, nationales et européennes) dans une logique de re-territorialisation de l'économie et de montée en puissance d'une logistique de proximité.

Une préoccupation accrue de l'organisation logistique du territoire, avec notamment l'élaboration d'une stratégie à l'échelle du Delta sur le foncier, l'accessibilité logistique, et la transition écologique et numérique

DES MUTATIONS À ANTICIPER

Indépendamment de la crise du covid 19, la logistique en elle-même est appelée à connaître de profondes mutations et innovations dans les années à venir, particuliè-

rement dans le domaine des transitions énergétique et numérique. Ces évolutions sont à prendre en compte pour développer des coopérations adaptées aux enjeux contemporains à l'échelle du Grand Delta du Rhône.

L'ESSOR DU NUMÉRIQUE ET L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DES CONSOMMATEURS

L'explosion de l'e-commerce via internet, générant des livraisons toujours plus rapides, mais aussi plus atomisées a enclenché le processus (1,34 milliard de colis en circulation en France avec un passage estimé de la part du commerce de détail de 13,4% à 25% en 2025), mais la digitalisation croissante concerne également l'amont de la logistique : robotisation et automatisation des entrepôts (12% en 2020), apparition d'une logistique 4.0 fondée sur une numérisation des processus : traçabilité, blockchain, market place, etc...

La numérisation des systèmes portuaires est déjà bien avancée, notamment avec les cargos community system (MGI) ou les conteneurs connectés (Traxens), mais elle devrait se poursuivre, notamment avec le projet de blockchain porté par la Délégation Interministérielle au développement de l'axe logistique méditerranée Rhône-Saône, visant à expérimenter un démonstrateur pilote pour la sécurisation de la chaîne de transport digitale afin d'améliorer la fluidité, la sûreté et la compétitivité de la chaîne logistique et de l'acheminement intermodal des marchandises sur l'axe Rhône-Saône.

Au delà des changements profonds du système logistique, l'évolution des pratiques des consommateurs, qui constituent les premiers générateurs de l'activité logistique, pourraient aussi influencer à terme sur ces activités. Ainsi le développement de la consommation locale (circuits courts, etc...), même s'il représente des volumes très faibles, mais aussi les tendances à une plus grande sobriété (recyclage, fin de l'obsolescence programmée...etc) constituent des indicateurs de changement de comportements. D'aucuns pensent également -ou espèrent- que ces tendances conduiront le cas échéant à long terme à une réduction (ou pas) des flux globaux.

L'ÉVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES

La croissance prévisible des flux ne doit pas faire oublier leur soumission constante aux aléas mondiaux : poursuite de la crise sanitaire à moyen-long terme, crises géopolitiques comme c'est le cas actuellement avec la guerre en Ukraine qui engendrent de fortes répercussions sur les trafics (gaz céréales par exemple, la réorganisation des trafics profitant plutôt au GPMM), mais aussi évolution du type de marchandises transportées : ainsi pour le commissariat général au développement durable, d'ici à 2030. Les baisses les plus conséquentes concerneront les combustibles minéraux solides (-2,4% par an) et les produits pétroliers (-1,8% par an), en raison de la diminution de l'utilisation de ces sources d'énergie. A l'inverse l'augmentation de la demande de transport devrait être pous-

sée par les machines et véhicules (+2,7%), les produits chimiques (+2,1%), les produits métallurgiques (+2,1%) et les produits agricoles (+2%). La répartition resterait similaire entre 2030 et 2050. Ces tendances sont déjà très marquées comme on l'a vu pour le GPMM qui cherche au de la du développement des conteneurs, de nouveaux leviers de croissance, notamment à travers les énergies renouvelables et l'immobilier, pour compenser ses trafics historiques.

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'impact du réchauffement climatique, la lutte contre la pollution, mais aussi l'émergence de modèles logistiques plus durables vont conduire à la mise en œuvre de politiques de transition énergétique plus ambitieuses, qui vont impacter fortement les activités logistiques dans différents domaines :

- > un renforcement des réglementations, qui concerne surtout pour l'instant le transport maritime et la logistique urbaine : La réglementation internationale sur le transport maritime a notamment évolué en matière de pollution par les dioxydes d'azotes (nox),

avec la réglementation 2020 de l'OMI sur le taux de soufre dans le fuel (0,5%), qui sera renforcée en 2025 par la création d'une zone SECA en méditerranée (passage à 0,1%). Concernant le CO2, l'objectif de réduction de l'OMI est de 40% d'ici 2030 pour la logistique urbaine, les véhicules de livraison sont désormais soumis aux réglementations des Zones à faible Emissions dans les cœurs des grandes agglomérations, à l'instar des véhicules particuliers. C'est ainsi le cas à Marseille depuis septembre 2022. La réglementation du transport routier est pour l'instant moins avancée, les principales échéances devant intervenir en 2035 (interdiction des véhicules thermiques), conformément à la loi climat et résilience

- > de profonds changements quand à la motorisation des véhicules (bateaux, poids lourds, véhicules électriques, GNL, GNV, hydrogène, vélo, cargo, etc.), qui vont impacter autant la logistique urbaine que la décarbonation du transport routier et maritime;
- > un encouragement au report modal (fer, fleuve, etc..);
- > enfin, une hausse supplémentaire des coûts de transport, déjà surrécherchés par la crise sanitaire.

GRAND PORT DE MARSEILLE : FOS 2XL



Credit photo : La Marseillaise

« Des coopérations énergétiques sont notamment à imaginer à l'échelle du Delta, de la vallée du Rhône, voire de l'arc méditerranéen dans ce domaine : ex : mise en œuvre de filières et de réseaux d'acheminement (pipelines, barges etc...) d'hydrogène, GNL, bio-méthane, E et bio-carburants à partir de la ZIP de Fos pour desservir les ports maritimes du Delta et l'hinterland, taxe carbone inter-régionale, maillage du Delta en stations GNV, hydrogène, etc... » .

LA SOBRIÉTÉ FONCIÈRE

Au plan spatial, l'impact de la logistique sur l'aménagement du territoire recèle encore de nombreuses inconnues. Le premier élément à anticiper est le développement exponentiel du e-commerce. Ce facteur renforce à la fois la tendance au développement des grands entrepôts en périphérie (cf projets de grandes plateformes d'Amazon), mais aussi le développement de petits entrepôts en ville, et de points d'éclatement au plus près des consommateurs, compte tenu de la multiplication attendue des volumes de colis. C'est sans doute au sein des villes ou à leurs abords que les transformations seront les plus profondes, malgré la pénurie

foncière en milieu urbain dense, mais celles-ci ne renvoient pas véritablement à des logiques de coopérations inter-territoriales.

En revanche, la vigilance sur la question foncière est désormais de mise avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette prévu pour 2050 (-50% en 2030). Celui-ci constitue une épée de Damoclès pour un immobilier logistique gourmand en terrains en périphérie des villes, et à concilier avec l'objectif de compétitivité réaffirmé dans la récente stratégie logistique nationale (France logistique). Certains territoires comme la ZIP de Fos ne sont par ailleurs pas concernés pour l'instant par son application.

On observe néanmoins aujourd'hui dans la métropole Aix Marseille Provence comme ailleurs, outre le développement des premiers entrepôts à étage, une accélération des projets logistiques sur des terrains déjà artificialisés, conjuguée à un renforcement de l'intermodalité au sein des grandes plate-formes logistiques. Ces nouveaux défis pourraient également contribuer au développement de coopérations inter-territoriales nouvelles visant notamment à rationaliser d'avantage le développement des implantations logistiques.





PORT
LOGISTIQUE
MARCHANDISES

RELATIONS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES ENTRE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE- PROVENCE ET SES TERRITOIRES VOISINS

ÉCHELLES ET ENJEUX