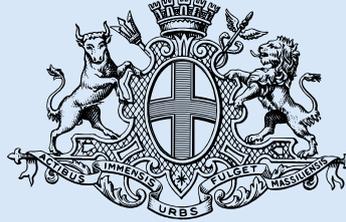


VILLE DE

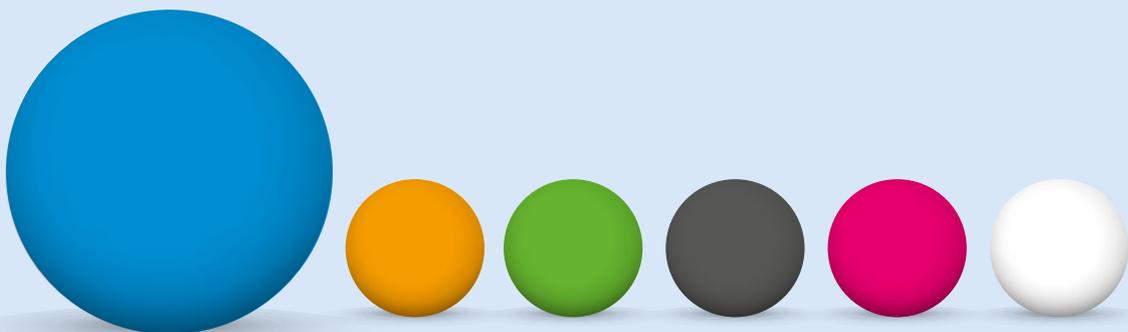


MARSEILLE

MARSEILLE AU CŒUR DES FLUX MONDIAUX EN MÉDITERRANÉE

STRATÉGIE POUR UNE VILLE PORTUAIRE
COMPÉTITIVE ET DURABLE

Décembre 2024





Benoît PAYAN
Maire de Marseille

Le port de Marseille est une promesse. Il est la richesse de cette ville qui vit de commerce et d'industrie depuis sa fondation par des marins grecs. Je souhaitais retrouver le sens de cette promesse aussi ancienne que la ville elle-même, cet esprit d'entreprendre, de voyager, d'aller plus loin, et de rencontrer d'autres peuples, qui l'anime depuis toujours.

À travers cette stratégie, l'ambition est rien moins que de réinventer les relations entre la ville et son port, de les refonder. La Ville ne s'était jamais livrée à un tel exercice depuis l'après-guerre. Cette volonté de renouveau, après des décennies d'initiatives fructueuses, de succès entrepreneuriaux, de réussites collectives mais aussi de rendez-vous manqués, de malentendus et d'ambitions contrariées, l'imposait naturellement.

Le grand port maritime a toujours été au cœur de Marseille. Il est désormais temps de le faire entrer pleinement dans la ville : il occupe une place centrale dans l'économie locale mais il doit aussi tenir une place beaucoup plus importante dans le cœur des habitants. Dockers, mariniers, ouvriers, lamaneurs, courtiers, transitaires, marins, aconiers, architectes de marine, ingénieurs, chercheurs – mais aussi professionnels du tourisme, peintres, graphistes, scénaristes, cinéastes, ou musiciens : des centaines de métiers font vivre la première place portuaire du pays. La Ville reconnaît ce qu'elles et ils lui apportent, et qu'elle leur manifeste leur soutien.

Main dans la main avec le Port et cette grande communauté des acteurs portuaires, en se tournant enfin vers les communes des bassins Ouest, la Ville aspire, dans une relation de confiance et d'exigence mutuelles, à bâtir un port compétitif et durable, tout en travaillant à rendre les espaces portuaires plus accessibles aux Marseillaises et aux Marseillais, en améliorant leur qualité de vie.

Ce document est le fruit de quatre années d'un dialogue renoué et d'échanges désormais permanents avec toutes les parties prenantes : les institutions, les syndicats, les acteurs économiques, les associations représentant les habitants et défendant l'environnement, et les acteurs culturels. Le fil est tissé, chaque jour doit maintenant le rendre plus solide.

L'avenir du port et de la ville réside non seulement dans leurs capacités logistiques et économiques, mais aussi dans leur volonté concrète et partagée d'intégrer harmonieusement les dimensions environnementales, sociales et culturelles : Marseille, premier port pour la Corse, trait d'union entre l'Europe, le Maghreb, l'Afrique, les Amériques et l'Asie, trace ainsi un cap déterminé pour bâtir une ville portuaire durable, et devenir un modèle pour les grandes métropoles de Méditerranée.

Les Marseillaises et les Marseillais, je l'espère, et je l'appelle de mes vœux, doivent ressentir de la fierté envers leur port, et être pleinement conscients de la richesse qu'il crée pour notre ville, notre région, et pour la France.



© Ville de Marseille

Préambule	5
Stratégie pour une ville portuaire compétitive et durable	10
Principales propositions	12
Accélérer la mutation du port pour développer sa compétitivité et faire face aux enjeux climatiques et énergétiques	15
Investir massivement dans le développement des infrastructures portuaires et logistiques	15
Construire autour du GPMM le grand port fluvio-maritime de l'axe Méditerranée - Rhône - Saône	17
Consolider le positionnement du port en tant que hub de référence en Méditerranée pour la desserte de la Corse et du Maghreb	17
Se préparer aux conséquences du changement climatique	18
Développer une communauté énergétique élargie et l'économie circulaire	18
Construire l'avenir du port en prenant appui sur son histoire et la culture, pour développer les compétences et les emplois d'aujourd'hui et de demain	23
Investir dans les compétences pour développer l'emploi	23
Valoriser la culture et l'identité maritime marseillaise	26
Innover collectivement avec la démarche « Smart Port »	27
Préserver la santé, améliorer la sécurité et la qualité de vie des Marseillaises et des Marseillais	31
Préserver la santé publique	31
Renforcer la sécurité, la sûreté et la protection des populations	34
Développer la logistique urbaine et la mobilité durable	36
Améliorer le cadre de vie, conforter les espaces portuaires et maritimes en développant leur accessibilité	41
Affirmer une stratégie domaniale au service du développement des trafics maritimes	41
Préserver la biodiversité terrestre et aquatique	42
Penser des projets urbains fédérateurs pour faciliter l'accès à la mer des Marseillaises et des Marseillais	42
Installer une « capitainerie urbaine »	49
Donner un nouvel élan à la relation ville-port	53
Renforcer la gouvernance et le dialogue avec un contrat de ville portuaire	54
Affirmer une vision stratégique à long terme	55
Développer les liens entre les bassins Est et Ouest	56



PRÉAMBULE

L'histoire du port de Marseille se confond avec les destinées de la ville depuis sa création il y a plus de 2 600 ans.

Fondée par des marins grecs, la cité phocéenne a prospéré grâce à son port qui en est, depuis toujours, le cœur nourricier. Au fil des siècles, les relations économiques étroites de Marseille avec de nombreuses villes du bassin méditerranéen ont renforcé son statut de carrefour commercial. Elles ont façonné son identité, sa population et sa culture. L'ouverture sur la Méditerranée et le monde a fait de Marseille une ville dynamique et multiculturelle.

Longtemps la ville se concentre dans ses remparts au nord de la calanque, le terroir marseillais contenu dans un cirque collinaire lui apportant de généreuses ressources alimentaires et en eau.

Toujours rebelle, la ville s'oppose à Louis XIV qui la soumet et entreprend des transformations qui vont engager une extension progressive.

Les forts sont construits de part et d'autre de la passe et protègent la rade tout en contenant la population. L'arsenal des galères verrouille le sud du plan d'eau, engageant l'urbanisation qui placera plus tard le port au cœur de la ville historique.

Ville et port sont fusionnels, les échanges économiques se font sur les quais et le stockage des marchandises dans les « domaines », ces entrepôts insérés dans le tissu urbain.

Il faudra attendre le XIX^e siècle et la volonté de Napoléon III d'élever Marseille au rang de capitale économique de l'Empire pour assister à la profonde transformation de la relation de la cité avec son littoral. L'essor industriel et l'ouverture de nouvelles routes maritimes la propulsent alors vers la prospérité.

Le chemin de fer arrive à Marseille et la Gare Saint-Charles est créée. Le port historique, saturé avec plus de 600 mouvements de bateaux par jour, se déplace vers le Nord avec la création des bassins de la Joliette et du bâtiment des Docks en 1860. L'extension urbaine de la rue de la République l'accompagne.

Ville de transit ou de destination, Marseille est cosmopolite, hyperactive et vit au rythme du commerce mondial. Sa population connaît une croissance fulgurante. La période est riche en récits de gens de mers, écrivains, journalistes. Marseille est prisée par les peintres.

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, sous les effets cumulés du processus de décolonisation qui s'engage, de la constitution de l'ensemble pétrochimique de l'Étang de Berre et de Fos-sur-Mer amorçant l'étalement vers l'ouest des activités portuaires, en passant par le choc pétrolier des années 1970, s'amorce un lent déclin des bassins Est du port de Marseille.

Cette perte d'activité marquera durablement l'économie, la sociologie et la structure urbaine de la ville, entraînant dans son sillage la paupérisation et la lente dégradation de quartiers populaires frappés par le chômage. On mesure alors l'impact urbain du port au plus profond de la ville et de son territoire : la relation ville-port est bien plus qu'une question littorale.

Accompagnant la création des bassins Ouest à Fos, et témoignant de l'importance stratégique pour la France de se doter d'un port d'envergure mondiale, pièce maîtresse de l'approvisionnement

énergétique national, a lieu en 1966 le transfert de la gouvernance du port de la Chambre de commerce à l'État. Ce transfert donne naissance au « *Port Autonome de Marseille* ».

De grands chantiers d'infrastructures autoroutières, portuaires, de transport et d'assainissement sont entrepris dans le même temps. Voies rapides et pénétrantes morcellent le tissu urbain et enclavent toujours plus l'enceinte portuaire, privée de pratiques urbaines et de toute connexion avec la ville.

Le port urbain, à l'Est, se spécialise dans le trafic maritime local en Méditerranée pour les passagers comme pour les marchandises.

Parallèlement, la réparation navale, fleuron de l'industrie marseillaise et pilier essentiel de l'économie locale pendant des décennies, avec près de 10 000 emplois et 70 % du chiffre d'affaires national, subit en France dans les années 1970 la concurrence étrangère et l'effet des crises économiques successives. Relancée en 2010 par le Chantier Naval de Marseille (CNM), juste après la grande réforme portuaire de 2008 ayant acté la disparition des « ports autonomes » et la création des « grands ports maritimes », cette activité historique est aujourd'hui confrontée à des enjeux majeurs, tant en matière de responsabilité sociale et environnementale que d'intégration urbaine.

À la fin des années 1980, la ville souffre et son moteur économique portuaire est à l'arrêt. C'est dans ce contexte qu'est créée Euroméditerranée, première Opération d'Intérêt National après La Défense, avec comme objectif de relancer l'économie régionale autour d'un pôle d'affaires localisé dans les anciens docks. Une double conviction nourrit la vision du Maire de l'époque, Robert Vigouroux : d'une part, la volonté de créer un grand marché économique méditerranéen dont Marseille constituerait la porte d'entrée pour l'Europe, d'autre part la prolongation de la ligne de train à grande vitesse interrompue à Lyon. Le dispositif de développement économique s'accompagne d'un vaste projet de renouvellement urbain des quartiers industriels littoraux et ferroviaires dégradés.

C'est dans ce cadre que la transformation des relations entre la Ville et le Port s'instaure en ciblant les bassins de la Joliette pour imposer au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) une porosité de ses emprises et permettre aux Marseillaises et aux Marseillais un accès au rivage et le développement d'activités portuaires mieux intégrées à la ville. L'évolution s'opère avec l'implantation d'un pôle culturel et patrimonial autour du MUCEM et du Fort Saint-Jean. Dans un autre registre, la création en sur-sol des « Terrasses du port » rend visible le bord de l'eau, en balcon, aux promeneurs.

La transformation urbaine se traduit également par la suppression des infrastructures routières en passerelles le long des emprises portuaires pour ouvrir symboliquement le paysage de la ville vers la mer et l'aménagement d'un boulevard-promenade paysager accompagnant la façade maritime historique restaurée. L'exploitation de toutes les situations de balcon urbain depuis le Fort Saint-Jean ou l'esplanade de la Major complète le dispositif littoral qui a été un des hauts lieux de « *Marseille 2013, capitale européenne de la culture* ».

Les projets coordonnés s'inscrivent désormais dans la dynamique d'une « Charte Ville-Port¹ », signée par les partenaires institutionnels² en juin 2013, et dont le périmètre englobe l'ensemble du littoral compris entre le Vieux Port et l'Estaque.

1. <https://www.marseille-port.fr/charte-ville-port>

2. Le Port, la Ville de Marseille, la Communauté urbaine de l'époque, le Département, la Région, la Chambre de commerce et d'industrie, et l'établissement public Euroméditerranée.

En ce début de XXI^e siècle, bien que faisant face à la concurrence internationale et aux désordres du monde, le GPMM s'affirme résolument comme un pilier de l'économie locale, un outil de souveraineté essentiel à la France et l'Europe, et un acteur clé du commerce international.

L'activité portuaire, et plus largement l'économie maritime, contribuent en effet de manière déterminante au développement et à la prospérité de Marseille, en mobilisant les savoir-faire et les compétences uniques des travailleurs portuaires. Ainsi, selon une étude de 2023 de l'INSEE, le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos génère 42 600 emplois, soit près de 8 % de l'emploi salarié privé des Bouches-du-Rhône, dont 14 380 à Marseille même. Les entreprises du groupe CMA-CGM, parmi lesquelles la Méridionale, mais aussi Marfret, Ponant, Corsica Linéa, La Compagnie fruitière, le Chantier Naval de Marseille, Marseille Gyptis International, la société coopérative Atem - entre autres - constituent des fleurons du tissu économique local, qu'elles irriguent avec une myriade de partenaires et de sous-traitants. L'Union Maritime et Fluviale (UMF) fédère toutes ces entreprises et constitue l'un des interlocuteurs importants et réguliers de la Ville. Les bassins Est du Grand Port Maritime s'affirment comme un outil industriel intégré à la ville et complémentaire des bassins Ouest, avec qui ils forment un tout indissociable.

Les bassins Est répondent aux standards internationaux pour l'accueil des activités passagers, qui ont connu un développement très important ces dernières années, avec 4 millions de passagers en 2023, dont 1,5 millions de passagers en lignes régulières. Forte de ses deux compagnies maritimes battant pavillon français, titulaires de la délégation de service public pour la desserte de la Corse, Marseille s'affirme comme le principal port de desserte de la Corse et du Maghreb.

Le positionnement géostratégique de Marseille en fait également une porte d'entrée évidente de la France et de toute l'Europe du Sud pour les flux en provenance d'Afrique et, au-delà, sur les routes maritimes mondiales connectées à l'Asie.

La mission officielle en Algérie conduite par le Maire de Marseille au printemps 2024, avec une importante délégation d'acteurs portuaires publics et privés, a manifesté avec force cette ambition de resserrer les liens avec le Maghreb et l'Afrique. Son essor démographique au XXI^e siècle, et le doublement annoncé de la population urbaine qui y réside, nous obligent plus que jamais à un effort d'écoute, de compréhension et d'ouverture vers ce continent. Marseille a, dans cette perspective, une double vocation : offrir une plateforme pour

Première place maritime française, comptant parmi les dix plus grands ports européens, le GPMM est un port global en capacité de traiter tous les types de trafics, qu'il s'agisse des hydrocarbures, des conteneurs ou des passagers. Il dessert 500 ports répartis dans 160 pays et a accueilli, en 2023, 9 000 escales et 72 millions de tonnes de marchandises (63 % de vrac liquides, 25 % de marchandises diverses et 12 % de vrac solides), ce qui le classe parmi les ports les plus importants de Méditerranée. Tous les modes de transport y sont disponibles (portuaire, ferroviaire, aérien et autoroutier), faisant de Marseille et son territoire métropolitain la première plateforme multimodale du sud de l'Europe, au carrefour de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, qui offre d'importantes opportunités de marchés et de développement de trafics pour la place maritime marseillaise.

les entreprises françaises et européennes souhaitant développer leurs opportunités commerciales vers le continent africain d'une part, et d'autre part constituer une base avancée des entreprises maghrébines et africaines souhaitant s'implanter en France et en Europe. Cette visite en Algérie, dont la composante portuaire était essentielle, constituait le premier déplacement à l'étranger du Maire sous ce format élargi. Elle est symboliquement fondatrice d'une nouvelle vision de Marseille.

Marseille s'affirme aussi comme un carrefour mondial pour les flux numériques, avec l'atterrage de nombreux câbles sous-marins et l'implantation de centres de données. Si ces infrastructures essentielles au fonctionnement de l'internet et de l'économie mondiale peuvent contribuer à renforcer la souveraineté numérique de la France et de l'Europe, leurs impacts énergétiques, environnementaux et fonciers doivent nécessairement être pris en compte, ainsi que leur articulation avec le tissu économique et l'emploi local.

La transition écologique et énergétique, et plus globalement le changement climatique, sont en effet au cœur des enjeux auxquels font face les zones littorales. Concentrant 60 % de la population mondiale, elles tiennent un rôle essentiel et singulier dans les activités humaines, en tant que lieux d'échanges, de production, d'urbanisation et d'innovation.

Si les territoires portuaires sont de fait fragiles, particulièrement impactés par les effets du changement climatique, ils apparaissent également comme les meilleurs endroits où expérimenter des solutions innovantes, résilientes et durables répondant à différentes problématiques en matière de développement économique, de transition énergétique, d'aménagements urbains, de mobilité, d'emploi et de formation.

Ce sont ces enjeux multiples que doivent appréhender et anticiper le GPMM et l'ensemble des acteurs de la place portuaire : évolution des trafics, décarbonation des flux et processus, élévation du niveau de la mer, évolution des compétences, qualité de vie des riverains, consommation foncière, accessibilité, etc.

Pour y répondre, le GPMM affiche une importante stratégie d'investissement visant à adapter ses infrastructures aux défis de la décarbonation et à l'accueil de grands projets de l'industrie verte. D'ici 2030, 12 à 14 milliards d'euros devraient ainsi être investis, principalement par le biais de grands projets privés, en particulier sur les bassins Ouest. La création nette de près de 15 000 emplois directs et indirects est projetée.

Ce positionnement volontariste du GPMM et de ses partenaires est essentiel pour répondre aux enjeux mais, pour qu'il soit couronné de succès et génère un développement harmonieux pour le territoire et ses habitants, il doit nécessairement, en sus du prisme de l'économie et de l'aménagement, intégrer pleinement les dimensions sociales, sanitaires, culturelles et patrimoniales des activités portuaires.

L'urgence climatique et les exigences croissantes en matière de durabilité imposent à Marseille, comme à l'ensemble des grandes villes portuaires dans le monde, de repenser leurs stratégies de développement en conciliant les enjeux de compétitivité économique, essentiels à la prospérité de la communauté portuaire et au développement de l'emploi, avec les enjeux de préservation de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie des habitants. Les 111 citoyens tirés au sort qui

composent l'Assemblée citoyenne du futur³, installée au printemps 2023, ont d'ailleurs témoigné de leur intérêt pour les enjeux portuaires en les abordant dans leurs travaux, en particulier ceux consacrés au tourisme.

Si les bassins Est et Ouest constituent indéniablement un atout clé pour la prospérité de Marseille et de sa région, de la France et de l'Europe, l'acceptation sociale de leurs activités est une condition essentielle de leur perpétuation et de leur développement. La sensibilité croissante des Marseillaises et des Marseillais – mais aussi des riverains de l'étang de Berre et des bassins Ouest – aux impacts de ces activités doit être prise en compte. De même, leur revendication de longue date d'une plus grande accessibilité du littoral Nord doit impérativement être considérée, et des réponses concrètes apportées.

Alors que le GPMM travaille à l'élaboration de son plan stratégique 2025-2029 et qu'il entend développer sa vision prospective à l'horizon 2050, la Ville de Marseille souhaite, de manière inédite, affirmer sa propre vision des enjeux portuaires et ses priorités pour le développement de son port, nourrissant dans le même temps les deux démarches du GPMM. Elle constitue également la manifestation de son soutien aux travaux de l'initiative « Provence, Fabrique des possibles » récemment lancée par l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM) Alpes-Méditerranée, le GMIF (Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région) et Industries Méditerranée.

Marseille et son port, trait d'union entre l'Europe, le Maghreb, l'Afrique et l'Asie, sont à une période charnière de leur histoire. Leur destin est indissociable et ils doivent façonner ensemble un avenir prospère et durable. La Ville de Marseille affirme sa volonté d'y contribuer pleinement, en étroite collaboration avec le Grand Port Maritime, l'État, les multiples acteurs de la place portuaire et les collectivités qui souhaiteront se mobiliser à ses côtés.

Cette vision est établie sur la base des échanges permanents que la Ville entretient avec les différentes parties prenantes : les institutions, les syndicats, l'UMF, les leaders industriels et l'ensemble du tissu économique, les associations représentant les habitants et défendant l'environnement. Elle s'inscrit en cohérence avec l'ensemble des cadres stratégiques et dispositifs municipaux, notamment la feuille de route « *Marseille 2030 Objectif Climat*⁴ » actée en avril 2023, le plan de financement volontariste et sans précédent de 10 millions d'euros voté par le conseil municipal en juin 2023 en faveur de la transition écologique des activités maritimes et portuaires, la feuille de route économique « *Marseille accélère ! Pour une capitale économique créatrice d'emplois*⁵ » et la stratégie pour une implantation planifiée et régulée des câbles sous-marins et des data centers délibérés en octobre 2023, ainsi que la stratégie de développement touristique « *Marseille, destination durable et attractive*⁶ » adoptée en février 2024.

3. <https://www.marseille.fr/mairie/actualites/l-assemblee-citoyenne-du-futur-pour-coconstruire-l-avenir-de-marseille-avec-les>

4. <https://www.marseille.fr/marseille-2030-objectif-climat-et-le-programme-100-villes>

5. <https://www.marseille.fr/mairie/actualites/feuille-de-route-economique-2023-2030>

6. <https://www.marseille.fr/decouvrir-marseille/actualites/marseille-une-destination-durable-et-attractive>

STRATÉGIE POUR UNE VILLE PORTUAIRE COMPÉTITIVE ET DURABLE

Le rapport de la mission d'information relative à la « *gouvernance et à la performance des ports maritimes* » publié par le Sénat en 2020 posait le constat que la performance des ports français demeurait insuffisante au regard des atouts maritimes de la France et militait activement en faveur du développement d'une stratégie ambitieuse visant à renforcer leur compétitivité.

Les réformes portuaires successives n'ont pas permis d'enrayer la baisse des trafics depuis 2008, qui atteignent aujourd'hui des niveaux comparables à ceux des années 2000, alors que 90 % des marchandises dans le monde sont transportées par voie de mer. En 2023, plus de 40 % des conteneurs destinés à la France métropolitaine ont ainsi transité par des ports étrangers. Le port de Rotterdam traite à lui seul plus de marchandises que le cumul des sept grands ports maritimes français.

Si la France s'est dotée depuis d'une stratégie nationale portuaire pour tenter d'inverser la tendance, ses effets tardent à se concrétiser. La compétitivité économique du Grand Port Maritime est pourtant essentielle à la prospérité de Marseille, au dynamisme des entreprises maritimes du territoire et au développement de l'emploi.

Mais cet enjeu de compétitivité se double aussi d'un enjeu écologique incontournable qui est, déjà, une condition première de l'attractivité économique. À l'heure des transitions écologiques et énergétiques, villes et ports doivent être des moteurs de transformation, équilibrant les enjeux de compétitivité et d'urgence climatique tout en maintenant un lien de proximité avec les citoyens.

Marseille a l'ambition de devenir un modèle de mutation pour les villes portuaires européennes et méditerranéennes, un territoire où l'activité et la culture maritimes restent vivantes et intégrées dans la trame urbaine, à travers son patrimoine matériel et immatériel exceptionnel, et où le port et la ville interagissent et prospèrent ensemble.

En tant que membre actif de l'Association Internationale Villes et Ports (AIVP), Marseille souhaite inscrire son développement en cohérence avec les 10 objectifs⁸ de son Agenda 2030, qui eux-mêmes déclinent spécifiquement pour les villes portuaires les Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations-Unies :



© Ville de Marseille

8. <https://www.aivp.org/accueil/nos-initiatives/agenda-2030>



En adaptant ces objectifs au contexte et aux enjeux locaux, la Ville de Marseille manifeste sa volonté de soutenir une stratégie ambitieuse d'aménagement et de développement économique durables des activités portuaires.

Cette stratégie est ainsi structurée autour de quatre piliers thématiques d'égale importance, eux-mêmes reposant sur un axe transversal relatif à la gouvernance des relations entre la Ville et son port.



PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Accélérer la mutation du port pour développer sa compétitivité et faire face aux enjeux climatiques et énergétiques

- Augmenter massivement les investissements publics et privés pour développer le port et accompagner sa transition écologique | **GPMM et partenaires**
- Affirmer une stratégie domaniale au service du développement des activités historiques du GPMM plutôt que des opérations immobilières | **GPMM**
- Faire du GPMM le moteur de la construction du grand port fluvio-maritime de l'axe Méditerranée – Rhône – Saône en veillant à ce que le processus d'intégration se fasse dans l'intérêt du territoire, des travailleurs portuaires et des entreprises locales | **GPMM, UMF, communes**
- Développer les trafics rouliers sur les bassins Est à la hauteur de leur potentiel et engager une réflexion sur les possibilités de construction en élévation des terres pleines pour procurer des marges de stockage et de trafics supplémentaires | **GPMM**
- Faire du retrofit durable des navires une nouvelle opportunité de marché et un avantage compétitif pour la filière de la réparation navale | **Chantier Naval de Marseille**
- Développer les capacités de production énergétique sur le port (géothermie, thalassothermie, énergie houlomotrice etc.) pour répondre aux besoins énergétiques de la ville | **GPMM, Ville, opérateurs privés**

→ Construire l'avenir du port en prenant appui sur son histoire et la culture, pour développer les compétences et les emplois d'aujourd'hui et de demain

- Inscrire les enjeux de formation et de développement des compétences au cœur du projet stratégique axé sur les enjeux de transition énergétique et de décarbonation | **GPMM, Région, Ville**
- Réaliser la future école des marins-pompiers afin de faire de Marseille-Fos une référence euro-méditerranéenne dans le domaine de la sécurité maritime et portuaire | **Ville, BPPM**
- Faire du Port Center un lieu fédérateur des acteurs de l'emploi maritime pour susciter des vocations pour les métiers de la mer chez les jeunes | **GPMM, Région, Métropole, Ville**
- Contribuer à la promotion du Port Center via l'Office de tourisme et les musées de Marseille pour que tous les écoliers puissent découvrir le port | **Ville, Office de tourisme**

→ Améliorer la santé, la sécurité et la qualité de vie des Marseillaises et des Marseillais

- Relancer les négociations inter-gouvernementales pour la création d'une zone ECA (Emission control area), limitant les émissions de polluants maritimes atmosphériques en Méditerranée | **État**
- Mettre en place une « Clean Air Zone » (ZFE maritime) pour améliorer la qualité de l'air et la santé des Marseillais | **État, GPMM, Métropole, Ville**
- Accélérer le calendrier de branchement de la Forme 10, plus proche des habitations que les terminaux croisières | **GPMM, Région, Ville**
- Mettre en œuvre en 2025 le programme de réduction des nuisances ferroviaires demandé par la Ville (mur anti-bruit à Saint-André) et doté d'une enveloppe de 8 M€, dont 3 M€ financés par la municipalité | **État, Ville, Métropole, Département**

- Créer le « Laboratoire Ville Protégée » (équipements mobiles de détection et mesure des pollutions air-eau-sol) | **Ville, BPPM**
- Encadrer et limiter le développement de la croisière de masse et dans les meilleurs

délais n'accueillir que des navires en capacité de pouvoir se connecter à quai | **État, GPMM**

- Limiter et à terme interdire l'accueil de navires équipés de système de scrubbers à boucle ouverte | **État, GPMM**

→ Améliorer le cadre de vie, conforter les espaces portuaires et maritimes en développant leur accessibilité

- Lancer un programme global de requalification et d'amélioration du cadre de vie de l'Estaque, Saint-Henri et Saint-André, intégrant un apaisement de la RD 568, une piétonnisation et une végétalisation des espaces | **Métropole, Ville**
- Desservir l'Estaque par navette maritime y compris l'hiver, en passant à l'intérieur de la Digue du large | **GPMM, RTM**
- Sanctuariser les voies dédiées au fret et à la constitution de trains longs sur le terminal ferroviaire d'Arenc dans le cadre de la LNPCA | **SNCF-Réseau, Région**
- Soutenir et développer la filière de réparation de la grande plaisance dans une logique articulée entre Marseille et La Ciotat | **GPMM, Région, Métropole**
- Équiper le J4 en connexions électriques | **GPMM**
- Limiter exclusivement aux espaces délaissés ou pollués le développement des centres de données, sur les seules implantations ne concurrençant pas les activités maritimes et portuaires | **GPMM, Métropole**
- Installer une « capitainerie urbaine » pour mieux gérer les flux de visiteurs qui arrivent et repartent de Marseille par l'une de ses quatre grandes portes d'entrée (port, aéroport, gare SNCF, autoroutes) | **État, GPMM, Ville, Métropole, Région, RTM, Aéroport, SNCF**

→ Donner un nouvel élan à la relation ville-port

- Élaborer un nouveau « contrat de ville portuaire » actualisant la Charte Ville-Port de 2013 en intégrant les enjeux actuels : sécurité, changement climatique, santé publique, environnement, culture et patrimoine, participation de la société civile | **Ville, État et partenaires**
- Associer le Bataillon des Marins-Pompiers à la Charte Ville-Port et au contrat de ville portuaire | **Ville, État**
- Associer plus étroitement l'Université et les chercheurs | **Ville, État, AMU et partenaires**
- Préserver impérativement les espaces dédiés à l'activité industrielle | **GPMM**
- Développer les liens entre les bassins Est et Ouest du port, en conciliant les activités industrielles et logistiques avec les besoins urbains et environnementaux | **GPMM, Ville, Métropole**
- Relancer le projet de création d'une navette ferroviaire entre les bassins Est et les bassins Ouest | **GPMM, SNCF-Réseau, Métropole**

Accélérer la mutation du port pour développer sa compétitivité et faire face aux enjeux climatiques et énergétiques

Les enjeux de décarbonation et de transition écologique des activités maritimes sont au cœur de la stratégie portuaire qui vise à faire du GPMM une référence euro-méditerranéenne en la matière. En cohérence avec la feuille de route « *Marseille 2030 Objectif Climat* », Marseille s'est engagée à relever l'immense défi de la transition écologique, indispensable pour atténuer les effets du changement climatique et favoriser son adaptation et sa résilience. La municipalité entend également soutenir à travers cet engagement un modèle de développement économique plus respectueux de l'environnement et agir pour l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des habitants. La Ville porte la conviction que les villes portuaires les plus compétitives seront celles qui, demain, auront achevé le plus rapidement leur révolution verte et bleue, ce qui implique des investissements massifs dans le développement des infrastructures portuaires et logistiques.

Le GPMM, et plus globalement les acteurs maritimes, expriment de fortes ambitions en matière de transition écologique et énergétique avec la volonté de faire de Marseille et de sa métropole une vitrine de cette transformation des activités maritimes. Cette ambition entre en cohérence avec l'action municipale et la Ville de Marseille entend y apporter tout son soutien. De nombreux projets structurants sont actuellement en cours de développement dans les bassins Ouest du GPMM, dans les domaines de l'énergie (hydrogène, biocarburants, éolien, photovoltaïsme, etc.), de la logistique et de l'économie circulaire. Ces projets industriels majeurs vont constituer à terme de puissants vecteurs de repositionnement économique pour l'ensemble du territoire. Ils contribueront à l'émergence de nouveaux métiers et nécessitent une adaptation de l'offre de qualifications et de formations, mais également des investissements conséquents dans les services de mobilité afin que ces nouvelles opportunités d'emplois puissent bénéficier aux Marseillaises et aux Marseillais.

Investir massivement dans le développement des infrastructures portuaires et logistiques

La mise en œuvre d'une stratégie d'investissement ambitieuse à l'échelle des deux bassins est indispensable afin d'adapter, avec le soutien de l'État, l'outil industrialo-portuaire et ses infrastructures aux évolutions du trafic maritime, à l'ambition environnementale du territoire et aux besoins de la chaîne logistique. Les bassins Est, plus spécifiquement, disposent d'un potentiel de développement du transport de véhicules (trafic ro-ro) non négligeable.

L'objectif visé est de redynamiser les activités historiques du GPMM (conteneurs, marchandises diverses, rouliers), de fluidifier le passage portuaire en favorisant le report modal des marchandises, de capter de nouveaux trafics à forte valeur ajoutée pour assurer un développement pérenne des emplois portuaires. Cette stratégie d'investissement doit être élaborée en partenariat étroit avec les institutions, les acteurs fédérés de la place maritime marseillaise et les travailleurs du port.



Depuis longtemps, les organisations professionnelles et syndicales, à l'instar de l'UMF et de la CGT, expriment leurs préoccupations concernant l'avenir du port et les perspectives de développement des trafics sur les deux bassins du GPMM, dans un contexte de concurrence – mais aussi de complémentarité – avec les ports italiens (Gênes, Trieste) et espagnols (Barcelone, Valence).

Mais des solutions existent, avec le renforcement des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires pour soutenir l'activité industrielle, ainsi que la modernisation et l'amélioration de la connectivité et de l'intermodalité du port pour tirer pleinement parti de son positionnement géostratégique. Cela implique l'engagement d'une politique d'investissements publics massifs, que des investisseurs privés pourraient utilement venir renforcer, afin que le port puisse se développer, retrouver et tenir le rang qui est le sien.

En particulier, l'élargissement de l'hinterland⁸, aujourd'hui limité et concurrencé par les ports d'Europe du Nord mieux desservis par les voies navigables, favoriserait le report modal (ferroviaire, fluvial) des marchandises qui transitent par Marseille et Fos. À l'heure où plus de 80 % des marchandises transitent encore par la route faute d'alternative efficace, le GPMM en sa qualité de première plateforme multimodale du Sud de l'Europe doit, avec le soutien fort de l'État, se doter d'une stratégie d'investissement à long terme en faveur du report modal et donc de la décarbonation des flux logistiques, prenant en compte l'élévation inéluctable du niveau de la mer. La mise en œuvre du projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires des bassins Est, qui fait suite à la fermeture récente de la gare du Canet, revêt ainsi une importance stratégique majeure pour le territoire.

Sur les bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille, la réalisation de projets tels que la liaison Fos-Salon, le contournement de Port-de-Bouc, la réhabilitation de la desserte ferroviaire de Caronte, la création de la zone logistique Distriport 2, la gare de triage de Miramas, ainsi que la construction des terminaux 3XL et 4XL pour le traitement de conteneurs et l'essor de la filière éolienne, sont essentielles au développement du port et doivent être considérées comme prioritaires. C'est d'ailleurs l'objet du mémorandum publié fin 2024 par le conseil de développement du GPMM, qui liste les priorités d'investissement identifiées par ses membres.

Enfin, la mobilisation des fonds européens renforce de manière non négligeable les capacités d'investissement du port, en plus du soutien financier que lui apportent l'État et les collectivités locales. La Ville accompagnera toutes les initiatives que le GPMM portera en ce sens à Bruxelles.

Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2021-2027, une enveloppe de 370 millions d'euros a été annoncée en décembre 2023 pour accélérer la transition énergétique du port et accroître l'attractivité de sa zone industrielle : fiabilisation de la desserte ferroviaire du port de Marseille par le raccordement de Mourepiane et par le faisceau d'Arenc, connexion électrique des navires à quai, contournement de Martigues et de Port de Bouc, amélioration des branchements ferroviaires...

La mise en œuvre de cette contractualisation et l'engagement effectif des crédits doivent faire l'objet d'une attention renforcée. Il est crucial de placer l'intérêt général et le développement économique durable au cœur des priorités, afin de ne pas compromettre l'avenir industriel du port.

8. L'hinterland (arrière-pays) est l'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou, en termes économiques, son aire de marché continentale.

Construire autour du GPMM le grand port fluvio-maritime de l'axe Méditerranée - Rhône - Saône

Contrairement aux ports du Nord de l'Europe, plus éloignés des grands flux maritimes qui transitent de la Chine vers les Amériques en passant par Suez et la Méditerranée, Marseille-Fos dispose – outre la qualité reconnue de ses dockers et les investissements très lourds consentis par le passé pour accueillir les plus grands navires d'un atout considérable en termes de compétitivité : son territoire, à Fos principalement, dispose de réserves importantes de foncier pour développer son activité, et de très fortes réserves de capacité pour desservir son hinterland (un quart de la population française), en particulier du fait de la sous-exploitation du trafic fluvial sur le Rhône.

Sans aucun investissement supplémentaire, en travaillant uniquement sur l'organisation, l'infrastructure actuelle sur le Rhône et la Saône permettrait de quadrupler le trafic de marchandises. Tous les ports du Nord sont quant à eux à saturation complète de leur capacité de desserte de l'hinterland, encore aggravée par le changement climatique, qui impacte déjà fortement le trafic fluvial sur le Rhin.

Si sur l'axe de la Seine les ports du Havre, de Rouen et de Paris ont fusionné en un seul établissement public d'État (HaRoPa), l'axe rhodanien souffre d'une gouvernance fragmentée et d'une absence de stratégie globale. Ce morcellement pénalise l'axe à l'échelle des grands corridors de fret européens alternatifs au transport routier, dans un contexte très concurrentiel (consolidation des ports du Nord de l'Europe et de leur hinterland, développement logistique en Europe centrale, nouvelles Routes de la soie, compétition et coopération entre les ports français de Méditerranée). Il freine le déploiement du report modal pour les activités industrielles et logistiques du quart sud-est de la France. Ces faiblesses ont été largement soulignées par les travaux récents de la délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône.

Avec le soutien des collectivités territoriales, le GPMM doit veiller à ce que ce processus d'intégration, plus que de fusion, se fasse dans l'intérêt supérieur du territoire, des travailleurs portuaires et des entreprises de l'écosystème. La Ville entend également pleinement se mobiliser sur le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) aux côtés du GPMM et de l'ensemble des parties prenantes, notamment les collectivités lyonnaises.

Consolider le positionnement du port en tant que hub de référence en Méditerranée pour la desserte de la Corse et du Maghreb

Cette ambition implique de poursuivre les plans d'actions engagés ces dernières années avec le soutien des collectivités territoriales, qui ont contribué à faire des deux compagnies délégataires de la desserte de la Corse battant pavillon français – La Méridionale et Corsica Linea – des entreprises très engagées en matière de responsabilité sociale et environnementale. Des efforts restent toutefois à produire pour favoriser la connexion électrique systématique des navires à quai.

La Ville de Marseille, en cohérence avec son plan volontariste de 10 millions d'euros en faveur de la transition écologique des activités portuaires, soutiendra les démarches d'innovation et les stratégies d'aide aux équipements des navires des compagnies maritimes qui desservent, à partir de Marseille, la Corse et les pays du Maghreb.

L'attractivité du port de Marseille sur l'activité voyageur exige par ailleurs des investissements massifs pour les infrastructures d'accueil afin d'atteindre les standards les plus élevés en matière d'offres de services aux voyageurs. Des investissements conséquents, essentiellement privés, doivent être mobilisés en ce sens. La Ville de Marseille appelle par ailleurs à la conduite d'un travail spécifique sur les portes d'accès et la signalétique portuaire.

Elle entend également impulser au côté de l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Marseille, dans le cadre du comité des acteurs du tourisme, la mise en place d'un groupe de travail consacré à l'amélioration de l'expérience voyageur.

Se préparer aux conséquences du changement climatique

Les villes portuaires maritimes et fluviales sont particulièrement exposées aux conséquences du changement climatique, eu égard à l'élévation importante du niveau de la mer annoncée par le GIEC à l'échéance de la fin du siècle. La Banque mondiale estimait dès 2010 qu'une élévation d'un mètre du niveau des océans impliquerait de rehausser les digues de deux mètres, afin de garantir une protection suffisante des infrastructures portuaires lors des tempêtes et des événements climatiques extrêmes, dont le nombre et l'intensité iront croissant selon toute probabilité.

Il est donc essentiel d'anticiper ces conséquences et de mettre en place, dans une perspective de très long terme, des mesures d'adaptation, qui se chiffrent en milliards d'euros, pour assurer la pérennité et la durabilité de notre port comme de notre ville.

À cet égard, compte tenu des durées d'amortissement considérables que cela représente, la mobilisation des instruments financiers européens, portés notamment par la Banque Européenne d'Investissement, paraît incontournable.

Ainsi, il convient de prévenir les phénomènes de submersion et d'inondation, d'une part dans l'élaboration des documents de planification stratégique, et d'autre part en ayant une politique foncière adaptée.

Par ailleurs, la mise en place d'un système d'alerte précoce doit permettre de réduire les conséquences humaines et économiques des phénomènes climatiques exceptionnels. Le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille a un rôle central à tenir en la matière.

Il s'avère également nécessaire de prendre en compte les conséquences des sécheresses et des températures élevées sur les systèmes portuaires, la chaîne logistique et les salariés.

Enfin, il est essentiel de faire en sorte que la résilience et la neutralité carbone deviennent une priorité dans la conception et l'exploitation des installations portuaires, grâce à l'utilisation des technologies les plus récentes en matière de réduction des émissions et de capture/stockage du CO₂.

Développer une communauté énergétique élargie et l'économie circulaire

Sous les effets de la nécessaire transition énergétique de leurs activités, axée notamment sur la réduction de l'utilisation du pétrole et le développement des énergies alternatives, les grands

ports maritimes français ont vu leurs besoins énergétiques augmenter de manière importante ces dernières années. Le nouveau modèle énergétique national, prévu dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte, insiste sur l'importance des énergies renouvelables pour des modes de transport plus propres, notamment par la fourniture de carburants alternatifs pour les navires, le branchement électrique à quai et la production d'hydrogène pour les besoins de l'écosystème industriel portuaire ainsi que des petits navires et bateaux.

Sur les bassins Est du GPMM, le développement des programmes de Connexion Électrique des Navires à Quai (CENAQ), l'augmentation de l'activité de réparation navale et de la mise à sec des navires dans les formes 8, 9 et 10, le développement des activités de croisière, de même que la multiplication des centres de données, ont accru de manière significative les besoins électriques du port. Sur ce dernier point, l'absence d'un schéma directeur métropolitain de planification et de régulation des implantations de ces infrastructures numériques, intégrant notamment les besoins en foncier, en énergie et en eau, est problématique ; son élaboration, souhaitée depuis plusieurs années par la Ville, l'État, les énergéticiens et les opérateurs eux-mêmes, requiert un caractère d'urgence.

Bien que leur puissance ait été augmentée, les points de livraison alimentés par le réseau de distribution public d'Enedis et les réseaux associés sont en effet aujourd'hui presque utilisés à leur capacité maximale et peuvent difficilement supporter des projets de développement de grande envergure. Cette situation laisse craindre une concurrence entre les besoins énergétiques du port et ceux de la ville, pourtant essentiels à la réalisation des objectifs du territoire en matière de transition écologique et de décarbonation.

Dans ce contexte, la Ville de Marseille, en partenariat étroit avec les autorités portuaires, appelle à la création d'une communauté énergétique élargie. Cette initiative vise à projeter les besoins énergétiques, les capacités de production d'énergies renouvelables et les stratégies d'économie d'énergie à l'échelle cumulée du territoire marseillais et des bassins Est du GPMM. Cette démarche doit permettre de mieux anticiper et de mieux gérer la demande énergétique du territoire tout en favorisant l'émergence de solutions et de capacité de production et de réutilisation communes (géothermie, thalassothermie, chaleur fatale, gaz verts, énergie houlomotrice), contribuant à une réduction significative des émissions de carbone et à la création de filières et d'emplois ancrés sur le territoire.

Plus particulièrement, l'absence d'entrepôts réfrigérés sur le périmètre du port oblige les opérateurs à organiser des mouvements de camions vers des entrepôts en ville, pour permettre l'intervention des douanes. Outre le temps, la réduction de la fluidité du passage portuaire, et les marges de compétitivité perdues, ces mouvements contribuent à aggraver la pollution et la saturation du trafic en ville. Il convient de construire ou de réaménager un hangar dédié à ces opérations de contrôle au sein de la zone d'accès restreint portuaire.

La présence de nombreuses formes de réparation navale est à cet égard une chance unique pour Marseille, car ces outils industriels, comme ceux de la Ciotat d'ailleurs, sont indispensables aux opérations de retrofit des navires, en particulier pour la modification des motorisations vers des systèmes moins émetteurs de carbone et moins polluants. Cela implique un effort massif de

conversion et d'évolution de la carte des formations professionnelles et continues pour accompagner cette transition et créer des emplois qualifiés. Le retrofit des navires recèle aussi un potentiel non négligeable de développement d'activités « low-tech » pourvoyeuse d'emplois, autour du recyclage notamment, qui pourraient être intégrées dans la réflexion sur les différents usages possibles de nouveaux espaces à développer en surélévation sur les bassins Est.

L'inscription de l'écologie industrielle comme axe stratégique de développement du GPMM depuis 2012, notamment sous l'impulsion de l'association PICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation du Caban-Tonkin), a été un élément déclencheur dans la dynamique des projets circulaires en France. La ZIP de Marseille-Fos, consommatrice et productrice de flux énergétiques (hydrocarbures, CO₂, hydrogène, ...), développe des projets expérimentaux qui visent à réduire cet impact, notamment en matière de stockage, de valorisation de l'énergie et de matériaux biosourcés.

Si les bassins Ouest du port de Marseille-Fos constituent une référence en matière d'économie circulaire au niveau national, force est de constater le faible niveau d'ambition et le peu de projets engagés ces dernières années sur les bassins Est du GPMM. Le potentiel de développement de l'économie circulaire, projeté à l'échelle des besoins de l'interface ville-port, est pourtant significatif.

Un plan ambitieux pour la collecte, le traitement, la valorisation, le réemploi des déchets générés par l'activité portuaire serait, ainsi, bénéfique. Actuellement, la gestion des déchets est caractérisée par une traçabilité insuffisante et une vision peu précise de la chaîne de traitement, de la production aux exutoires finaux. Pourtant, avec près de quatre millions de passagers accueillis en 2023, des milliers de tonnes de déchets pré-triés sur les bateaux sont déposés chaque année sur les quais du bassin Est. En y ajoutant les déchets provenant de l'activité portuaire terrestre, notamment ceux issus de la réparation navale, ces gisements pourraient être traités directement au sein du GPMM grâce à des installations micro-industrielles. Une telle stratégie, intégrant les flux générés sur la façade maritime Nord, permettrait de transformer le défi de la gestion externalisée des déchets en une opportunité de traitement sur place, réduisant ainsi les coûts, favorisant l'innovation et créant des emplois locaux, tout en améliorant l'impact environnemental. L'initiative des Terrasses du Port, qui ont installé sur leur toit une micro-centrale à biomasse pour valoriser les déchets organiques du centre commercial, mérite d'être saluée.

L'économie circulaire dans les espaces portuaires français a connu sur la dernière décennie un fort développement. La densité du tissu industriel présent dans les Zones Industrielles-Portuaires (ZIP), qui regroupent 9 des 14 filières stratégiques au niveau national, leur contribution majeure aux émissions carbone de la France, leur dimension stratégique en matière d'approvisionnement énergétique du pays (9 raffineries sur 12 sont situées sur des espaces portuaires) rendent ces espaces propices aux initiatives d'économie circulaire. Les trois plus grands ports français (Marseille Fos, Le Havre et Dunkerque) génèrent 80 % des émissions de CO₂ industriel de la France mais concentrent 90 % des investissements en matière d'économie circulaire.

PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Accélérer la mutation du port pour développer sa compétitivité et faire face aux enjeux climatiques et énergétiques

- Augmenter massivement les investissements publics et privés pour développer le port et accompagner sa transition écologique | **GPMM et partenaires**
- Affirmer une stratégie domaniale au service du développement des activités historiques du GPMM plutôt que des opérations immobilières | **GPMM**
- Développer les trafics rouliers sur les bassins Est à la hauteur de leur potentiel et engager une réflexion sur les possibilités de construction en élévation des terres pleines pour procurer des marges de stockage et de trafics supplémentaires | **GPMM**
- Développer les trafics maritimes sur la filière agro-alimentaire, notamment fruits et légumes, en partenariat étroit avec les ports du Maghreb | **GPMM, MIN des Arnavaux**
- Faire du retrofit durable des navires une nouvelle opportunité de marché et un avantage compétitif pour la filière de la réparation navale | **Chantier Naval de Marseille**
- À l'échelle des bassins Ouest, engager en lien étroit avec les communes riveraines du port les investissements nécessaires à la mise en œuvre des projets d'infrastructures essentielles au développement du GPMM (liaison Fos-Salon, contournement de Port-de-Bouc, réhabilitation de la desserte ferroviaire de Caronte, création de la zone logistique Distriport 2, gare de triage de Miramas,...) | **État, Région, Département, Métropole, communes**
- Réaliser dans les meilleurs délais les travaux préparatoires à la mise en œuvre des Terminaux 3XL et 4XL afin de développer les trafics conteneurs et soutenir la structuration de la filière éolienne sur le territoire | **GPMM, Région, Métropole**
- Faire du GPMM le moteur de la construction du grand port fluvio-maritime de l'axe Méditerranée – Rhône – Saône en veillant à ce que le processus d'intégration se fasse dans l'intérêt du territoire, des travailleurs portuaires et des entreprises locales | **GPMM, UMF, communes**
- Développer les capacités de production énergétique dans l'enceinte du port (géothermie, thalassothermie, chaleur fatale, gaz verts énergie houlomotrice) afin de répondre aux besoins énergétiques de la ville | **GPMM, Ville, opérateurs privés**
- Mettre en place un système d'alerte précoce des aléas climatiques en partenariat étroit avec le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille | **GPMM, BMPM**
- Développer dans l'enceinte du Port des entrepôts réfrigérés afin de faciliter les opérations de dédouanement | **GPMM, État**
- Structurer une filière de collecte, traitement, valorisation et réemploi des déchets générés par l'activité portuaire, notamment issus des trafics passagers | **GPMM, Métropole**
- Viser 100 % de connexion électrique des navires à quai pour la desserte Corse et Maghreb en soutenant la stratégie d'équipement des compagnies maritimes | **GPMM, Région, Département, Métropole, Ville**
- Développer l'avitaillement local des navires de croisière en tête de ligne en partenariat avec le Marché d'Intérêt National des Arnavaux pour augmenter les retombées économiques | **GPMM, Compagnies maritimes, MIN des Arnavaux**

Construire l'avenir du port en prenant appui sur son histoire et la culture, pour développer les compétences et les emplois d'aujourd'hui et de demain

En s'appuyant sur son formidable héritage historique, sa culture maritime, les forces vives de l'aire marseillaise et leur capacité d'innovation, le port doit plus que jamais se préparer aux défis et mutations actuels et futurs en investissant massivement dans le développement des compétences pour soutenir la création d'emplois.

Investir dans les compétences pour développer l'emploi

Le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos, avec pour moteur le GPMM, joue un rôle social majeur en générant à l'échelle du territoire métropolitain 42 600 emplois salariés, dont 14 380 situés à Marseille. Cette ville ne serait pas la même sans les savoir-faire des femmes et des hommes qui œuvrent quotidiennement pour faire vivre et battre le cœur du port. Sans eux, la chaîne logistique portuaire, essentielle à la compétitivité économique mais également à la résilience en période de crise, ne pourrait pas fonctionner.

Les grands projets industriels qui se profilent dans les bassins Ouest du GPMM seront des vecteurs puissants de repositionnement économique pour l'ensemble du territoire. Ils contribueront à l'émergence de nouveaux métiers et nécessitent une adaptation de l'offre de qualifications et de formations. Cela implique également des investissements conséquents des collectivités compétentes dans les offres de mobilité afin que ces nouvelles opportunités d'emploi puissent bénéficier aux Marseillaises et aux Marseillais comme à l'ensemble de la population du vaste bassin d'emploi portuaire.

Il appartient notamment à l'Éducation nationale, au Service Public de l'Emploi et à la Région, cheffe de file en matière de formation professionnelle des demandeurs d'emploi, de préparer ces évolutions, en lien avec les partenaires sociaux et toutes les parties prenantes. De plus, ces formations, initiales et continues, doivent être conçues pour optimiser les réponses aux besoins des industries, tant dans le secteur maritime et naval que dans le secteur aéronautique. En effet, sur certains métiers structurellement en tension (soudeurs

Les travailleurs portuaires sont un atout précieux pour l'avenir de Marseille. Si l'investissement dans les infrastructures portuaires est crucial pour sa compétitivité économique, il est impératif de l'accompagner d'un investissement soutenu dans le développement des compétences et savoir-faire essentiels aux emplois d'aujourd'hui et de demain. Le futur projet stratégique du GPMM doit démontrer cette ambition, en lien étroit avec les nombreuses démarches et initiatives locales portées par les acteurs du territoire.



de précision, chaudronniers, techniciens courants faibles, etc.), les débouchés peuvent se trouver dans ces deux secteurs. L'adaptation du système et des outils de formation initiale, professionnelle et en alternance doit donc s'effectuer sur la base d'une approche aussi intégrée que possible.

Cette offre globale doit enfin porter l'objectif constant de son accessibilité à la population marseillaise, tant en termes de mobilité vers les bassins de formation existants qu'au travers d'un renforcement de l'offre de formation disponible sur le territoire marseillais.

Ce renforcement, que la Ville de Marseille appelle de ses vœux et qu'elle est pleinement disposée à accompagner, doit s'opérer notamment au travers du développement de plateaux techniques modernes, supports à la mise en œuvre d'une nouvelle offre de formation, complémentaire à celle déjà déployée (sur le bassin de l'Etang de Berre mais aussi autour du port de Toulon) et

spécifiquement adaptée aux besoins des entreprises du territoire, par exemple sur les métiers de la réparation navale.

Le sujet de la sécurité maritime et portuaire, en constante évolution sous l'effet de la transition écologique et des nouveaux mix énergétiques qui lui sont associés, implique des évolutions considérables dans les modèles et les systèmes de formation. La future école des marins-pompiers va contribuer à faire de Marseille-Fos une référence euro-méditerranéenne dans ce domaine.

Dans un contexte de développement international des marchés de la réparation navale, qui offre de nombreuses opportunités pour notre territoire (refit, yachting, croisières, etc.), il est par ailleurs essentiel de relancer les initiatives visant à

renforcer les compétences locales et à structurer une offre de sous-traitance susceptible de créer des emplois durables pour les Marseillais. Les travaux et réflexions engagés il y a quelques années, avec le soutien du Pôle Mer Méditerranée, autour de la création d'une « entreprise étendue » – un groupement d'entreprises et d'acteurs économiques collaborant sur des chantiers communs – sont à remettre impérativement à l'ordre du jour.

La modernisation de l'appareil de formation marseillais peut et doit également s'entendre par le développement de formes pédagogiques innovantes et attractives, susceptibles de toucher un public nouveau (décrocheurs scolaires, jeunes sans qualification, publics en insertion...). Le modèle des écoles de production semble ainsi à promouvoir, allié à un renforcement de supports d'insertion par l'activité économique liés aux métiers de la mer, et de l'offre existante sur les trois voies de formation (initiale, professionnelle continue et par alternance). Il est essentiel que le



© Musées de Marseille, fonds Antoine Serra

territoire marseillais se mette en capacité de développer une part plus importante des compétences dont il a, ou aura, rapidement besoin.

Mais au-delà des seuls besoins liés au développement des activités portuaires, maritimes et industrielles, le GPMM, en tant qu'établissement public d'État, doit jouer son rôle de catalyseur en matière de stratégie de valorisation et de promotion des métiers de la mer, en déficit d'image et trop souvent méconnus.

Le GPMM constitue en effet un cadre fédérateur, un espace de découverte des métiers de la mer, favorisant les échanges entre les publics scolaires ou en demande d'emploi, la communauté portuaire et les professionnels du secteur. Le Port Center sera ainsi un outil précieux au service de la promotion de la culture maritime, avec l'ambition de susciter, auprès de la population marseillaise en général mais plus particulièrement de sa jeunesse, des vocations pour les métiers de la mer.

La Ville de Marseille s'est d'ores et déjà mobilisée dans cette perspective, en ayant fait des métiers portuaires l'un des thèmes de travail de sa première Conférence territoriale pour l'emploi, en 2023. Ce dispositif permanent offre de nouveaux espaces de dialogue et de rencontre entre institutions, acteurs économiques, et opérateurs de l'accueil, de l'orientation, de l'accompagnement à l'emploi ou à la création d'entreprise.

Au delà de cette nécessaire mise en synergie, la Ville soutient également le développement d'actions d'information, de sensibilisation, de formation et de mise à l'emploi vers les métiers de la mer, portées notamment par la Mission Locale de Marseille, l'École de la Deuxième Chance, la Maison de l'Emploi ou encore la Cité des Métiers. Il est à noter que de plus en plus d'acteurs locaux de l'emploi et de l'insertion s'emparent de cette thématique, innovent, portent des initiatives. La Ville entend accompagner cette capacité éprouvée d'innovation et d'adaptation aux enjeux de cet écosystème, notamment au travers de la mise en œuvre récente de son Fonds d'Innovation pour l'Emploi.

Acteur clé du développement économique et territorial du territoire Marseille Nord, l'association Marsea s'engage également au travers de différentes initiatives (« Cap au Port »), à promouvoir la vocation portuaire de Marseille et ses opportunités d'emplois auprès de ses 330 entreprises adhérentes, mais aussi à l'attention des jeunes du territoire afin de susciter des vocations.

L'action de la Ville, entre soutien direct et mise en place d'un environnement propice à la mobilisation, au dialogue et à la co-construction de solutions innovantes, est ainsi pleinement complémentaire d'autres projets structurants pour l'économie bleue de notre territoire, tels que la préfiguration de l'Université de la Mer, portée par Aix-Marseille Université, ou encore le lancement du campus international Tangram, université d'entreprise du groupe CMA-CGM, sur le site de l'École nationale de la Marine marchande. Attirer, développer, fidéliser les talents doivent ainsi être des objectifs majeurs et pleinement partagés de cette stratégie et constituer des boussoles pour les actions respectives ou conjointes des acteurs publics et privés.

La mer combine des enjeux écologiques, économiques, stratégiques, scientifiques et humains. La forte croissance économique du secteur marin devrait, selon le Cluster maritime français, s'accompagner d'une croissance importante du nombre d'emplois d'ici 2030, avec des secteurs porteurs tels que le navire du futur et les énergies renouvelables maritimes.

Valoriser la culture et l'identité maritime marseillaise

De nombreux territoires et villes portuaires se sont dotés ces dernières années d'un « Port Center », lieu physique ou espace numérique offrant à un large public la possibilité de découvrir, d'expérimenter et de mieux comprendre l'activité portuaire.

Malgré son statut de poumon économique et social, la relation des Marseillaises et des Marseillais à leur port s'est, au fil du temps, distendue, complexifiée. Le GPMM suscite aujourd'hui autant d'incompréhensions que d'intérêt et de fascination. Et nombreux sont les habitants et les visiteurs qui, à travers le port, voudraient mieux connaître la grande histoire maritime de Marseille, mieux appréhender les enjeux et les défis d'une grande capitale portuaire.

Dès lors, la Ville considère le Port Center comme un outil essentiel pour retisser le lien entre le port et les habitants et promouvoir l'identité et la culture maritime marseillaise. La Ville a ainsi activement contribué à la création en 2024 d'une première version du Port Center au sein de la gare de la Major, dans le hangar du J2/J3, riche d'une programmation appelée à s'étoffer les prochaines années avec 1 000 m² qui lui seront, à terme, dédiés au sein du futur siège du Port à la Joliette, à proximité immédiate du centre-ville.

Afin de renouer le lien intime entre les habitants et le port, ce sont les enfants des écoles qui bénéficieront de ce lieu en priorité. Les musées de Marseille mettent à disposition du Port Center des objets exceptionnels issus de leurs collections, notamment celles du Musée d'Histoire de Marseille qui égraine 2 600 ans d'histoire maritime. Les opérateurs et structures de l'emploi, ainsi que les armateurs, à travers l'Union Maritime et Fluviale, sont également mobilisés afin de faire de ce lieu un espace d'informations et de promotion des métiers de la mer au bénéfice des publics éloignés et du développement de l'emploi local. Il doit aussi devenir un lieu accueillant des artistes et des créateurs contemporains pour nourrir les imaginaires : les territoires portuaires sont en effet des objets-monde à la puissance figurative incomparable. Le port constitue aussi un terreau fécond pour développer l'économie créative de demain, celle de la création de contenus numériques, audiovisuels et cinématographiques.

Les contenus présentés dans cet espace, ancrés dans le passé du port, évoquant son présent, et se projetant résolument vers l'avenir, seront partagés avec le Port Center de Fos-sur-Mer, contribuant ainsi à construire une culture commune et un véritable pont entre ces deux espaces très différents mais complémentaires.

Dans le projet stratégique du GPMM, le Port Center doit apparaître comme un investissement stratégique, au même titre que le développement des infrastructures. Il conviendra que l'ensemble des partenaires associés contribuent à accompagner sa montée en puissance.

Le GPMM héberge aussi à l'Estaque un service du ministère de la Culture à compétence nationale, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM), situé à proximité immédiate de l'ancien quartier général du Commandant Cousteau et du site qui accueille le Saga, plus grand sous-marin civil au monde, imaginé par Cousteau et construit par la COMEX et l'Ifremer. Plus ancien service d'archéologie sous-marine au monde, créé en 1966 par André Malraux, le DRASSM incarne très fortement l'identité maritime et l'expertise mondialement reconnue de Marseille

en matière d'activités sous-marines. Sa présence sur le port, comme celle du Saga, constituent des atouts précieux à valoriser.

En effet, qu'il s'agisse de l'usage associatif et ouvert au public des anciennes consignes sanitaires, les forces vives de la cité phocéenne autour de projets éducatifs et inclusifs mettant en valeur la mer, ou encore le projet ambitieux qui oeuvre à la création d'un centre d'interprétation et de valorisation des patrimoines maritimes, inspiré du modèle de la Cité de la Mer de Cherbourg au sein du J1, sans oublier les associations dédiées à la promotion des métiers de la mer et à l'insertion professionnelle, le territoire foisonne d'acteurs et d'initiatives qui concourent ensemble, chacun à leur manière, à valoriser la culture et l'identité maritime de Marseille, notamment auprès d'une jeunesse marseillaise pleine d'aspirations et de talents. Cette jeunesse porte l'avenir du territoire, et elle doit constituer la cible prioritaire des actions de sensibilisation et de valorisation.

Innover collectivement avec la démarche « Smart Port »

Face aux nombreuses mutations économiques, sociales, environnementales auxquelles font face les territoires, les villes portuaires n'ont d'autre choix que de s'adapter pour rester compétitifs et de développer de nouveaux modèles de développement plus durable. Dans ce contexte, l'innovation joue un rôle crucial pour transformer les espaces productifs en moteurs de croissance durable et de création d'emplois.

La démarche « Smart Port⁹ », initiée en 2017 par la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Aix-Marseille-Provence, le Port de Marseille-Fos et Aix-Marseille Université, avec le soutien de la Ville de Marseille, incarne parfaitement cette dynamique, en positionnant l'écosystème industrialo-portuaire de Marseille-Fos comme un territoire d'innovation exemplaire en matière de transitions écologique, énergétique et numérique. Elle illustre comment un territoire peut se réinventer en tirant parti des innovations non seulement technologiques, mais aussi sociales et organisationnelles, voire même culturelles, pour renforcer son attractivité et son rôle stratégique sur la scène internationale.

Au fil des cinq éditions des « *Smart Port Challenges* » organisées à Marseille depuis 2019, plus d'une trentaine de défis d'innovation, lancés par de grandes entreprises du territoire (CMA CGM, Veolia, Air Liquide, Bouygues Énergie & Services, Corsica Linéa, La Méridionale...), en étroite collaboration étroite avec des start-up et PME innovantes, ont permis de cibler une grande variété d'enjeux et de problématiques et de voir émerger des solutions concrètes. Il s'agit, par exemple,

L'organisation par l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Marseille de visites de la Digue du Large, accessibles à tous, guidées, valorise le patrimoine historique remarquable des bassins Est du port, en respectant les contraintes de l'exploitation portuaire. De telles initiatives favorisent la découverte du port par les habitants et les touristes et en rapprochent les Marseillaises et les Marseillais ; il sera ainsi progressivement de nouveau – et enfin ! – considéré comme partie intégrante de la ville.

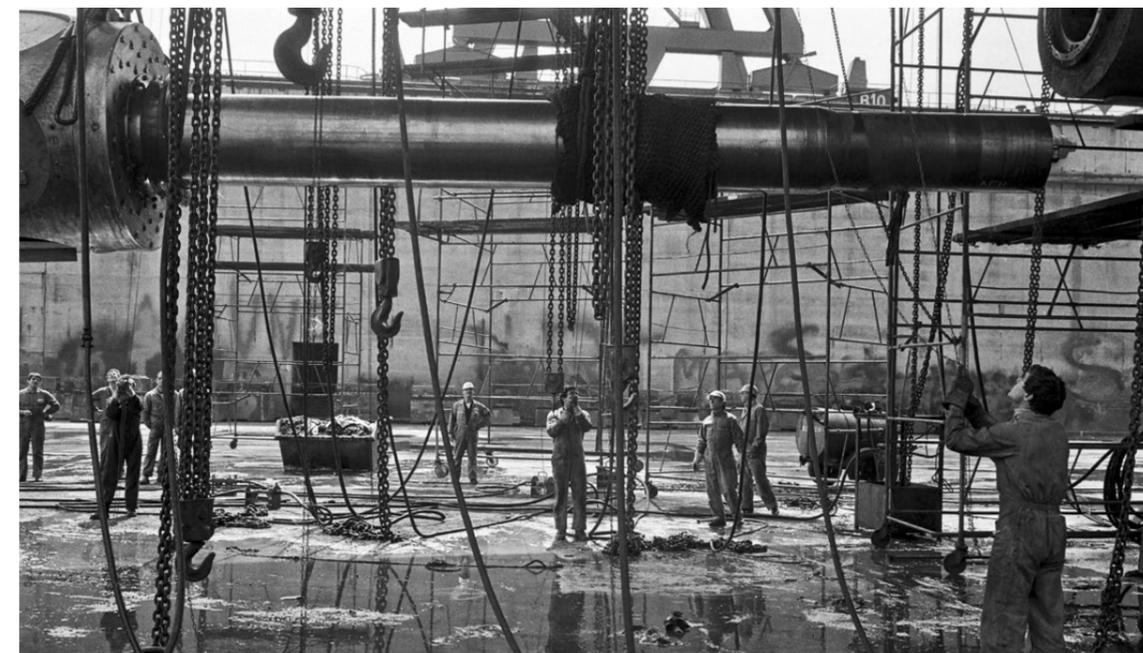
9. <https://www.smartportengrand.com/>

d'accélérer le déploiement de solutions intermodales pour fluidifier et réduire l'impact environnemental du trafic de marchandises en entrée et sortie du Port de Marseille Fos grâce à l'intelligence artificielle, de favoriser le passage d'un mode massifié comme le fluvial, vers de la cyclo-logistique urbaine pour parcourir les derniers kilomètres, de valoriser l'énergie des vagues pour créer une nouvelle source de production énergétique au sein de l'écosystème industrialo-portuaire, d'améliorer l'expérience des passagers transitant par le port, tout en améliorant la fluidité portuaire, notamment par un meilleur suivi des passagers et véhicules (InfoPax).

La Ville a elle-même porté en 2021 un défi consacré à la promotion et à la valorisation du patrimoine culturel maritime de Marseille, dans des lieux tels que les Terrasses du Port ou Grand Littoral. La visite virtuelle consacrée à l'histoire du port de Marseille, élaborée par la start-up Edikom avec l'appui du Musée d'histoire, a reçu un excellent accueil du grand public et a vocation à être valorisée dans les espaces du nouveau Port Center.

En fédérant un écosystème élargi et dynamique, composé de grands comptes privés et publics, de start-ups, de TPE/PME, d'institutions académiques et de l'économie sociale et solidaire, cette démarche collaborative est une réussite collective. Elle concourt à améliorer la performance économique et environnementale de tout l'écosystème portuaire et logistique local, à créer de nouvelles sources de valeur et d'emploi pour le territoire, à renforcer les relations entre le port et les citoyens, et à promouvoir la place portuaire de Marseille-Fos, notamment en Méditerranée. Dans cet objectif, la Ville de Marseille propose l'organisation d'une édition méditerranéenne des Smart Port Challenges, en partenariat avec les grands ports méditerranéens.

Dans le cadre de la démarche Smart Port, de nombreuses entreprises et start-up innovantes (Traxens, Searoutes, Edikom, NavAlgo/Pathway, Greencityzen, MktxDatos, Synchronicity, Euranova, Acqua Ecologie, Nge Connect & Ineo-Sense,...) ont pu valoriser leurs solutions et trouver en France et à l'international des relais de croissance.



© Fonds La Navate

PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Construire l'avenir du port en prenant appui sur son histoire et la culture, pour développer les compétences et les emplois d'aujourd'hui et de demain

- Articuler la programmation des deux Port Centers de Marseille & Fos | **GPMM et communes des bassins Est et Ouest**
- Inscrire les enjeux de formation et de développement des compétences au cœur du futur projet stratégique axé sur les enjeux de transition énergétique et de décarbonation | **GPMM, Région, Ville**
- Rendre l'offre de formation accessible à la population marseillaise (mobilité vers les bassins de formations existants, renforcement de l'offre disponible notamment auprès des publics éloignés de l'emploi) | **État, Région, Métropole, Ville**
- Réaliser la future école des marins-pompiers pour consolider Marseille-Fos en référence euro-méditerranéenne dans le domaine de la sécurité maritime et portuaire | **Ville, BMPM**
- Dans le secteur de la réparation navale relancer les initiatives visant à renforcer les compétences locales et à structurer une offre de sous-traitance locale de proximité | **Chantier naval de Marseille, Pôle Mer Méditerranée, Région, Métropole, Ville**
- Faire du Port Center un lieu fédérateur des acteurs de l'emploi maritime avec l'ambition de susciter auprès de la population marseillaise en général mais plus particulièrement de sa jeunesse, des vocations pour les métiers de la mer | **GPMM, Région, Métropole, Ville**
- Poursuivre les travaux de la Conférence Territoriale pour l'Emploi afin d'offrir un espace de dialogues et de rencontres entre institutions, acteurs économiques, et opérateurs de l'accueil, de l'orientation, de l'accompagnement à l'emploi et à la création d'entreprise | **Ville**
- Soutenir le développement d'actions d'information, de sensibilisation, de formation, de mise à l'emploi vers les métiers de la mer, portées notamment par la Mission Locale de Marseille, l'École de la Deuxième Chance, la Maison de l'Emploi ou encore la Cité des Métiers | **État, Ville, Métropole, Région, opérateurs**
- Contribuer à la promotion du Port Center via l'Office de tourisme et les musées de Marseille pour que tous les écoliers puissent découvrir le port | **Ville, Office de tourisme**
- Articuler la programmation des deux Port Centers de Marseille & Fos | **GPMM et communes**
- S'appuyer sur l'expertise de l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès pour développer le tourisme industriel et portuaire | **GPMM, Office de Tourisme**
- Soutenir la mise en place de l'Université de la Mer portée par Aix-Marseille-Université et accompagner l'essor du campus international Tangram, université d'entreprise du groupe CMA CGM sur le site de l'École Nationale de la Marine Marchande | **État, AMU, Région, Métropole, Ville**
- Organiser une édition du « Smart Port Challenge » en partenariat avec des ports méditerranéens stratégiques | **GPMM, CCI, collectivités et entreprises partenaires**

Préserver la santé, améliorer la sécurité et la qualité de vie des Marseillaises et des Marseillais

Marseille, en tant que ville portuaire, est confrontée à des défis environnementaux et sanitaires majeurs. Pour garantir un cadre de vie agréable, sain et sûr pour tous les habitants, des mesures concrètes et adaptées sont nécessaires, nécessitant le plein engagement de la communauté portuaire et le soutien actif de l'État qui disposent des leviers à activer.

Préserver la santé publique

La Ville de Marseille a fait de la santé de ses habitants un enjeu prioritaire et inscrit ses politiques publiques dans le cadre de l'approche « One Health - Une seule santé ». Cette approche reconnaît les liens étroits entre la santé humaine, animale et environnementale, en considérant que la santé des uns dépend de celle des autres. Elle vise à promouvoir des actions intégrées face aux risques sanitaires, qu'ils soient liés aux maladies infectieuses d'origine animale ou aux perturbations environnementales causées par l'activité humaine, tout en encourageant la collaboration entre les différents acteurs de la santé et de l'environnement.

L'amélioration de la qualité de l'air à Marseille, au cœur des préoccupations des habitants, constitue ainsi un enjeu prioritaire de santé publique pour la Ville.

En lien avec l'organisation à Marseille du Congrès mondial pour la Nature en 2021, l'UICN, la mobilisation de nombreux Maires de grandes villes du pourtour méditerranéen impulsée par le Maire de Marseille pour porter, au nom de ces habitants, un plaidoyer auprès des États et de l'Organisation Maritime Internationale, a permis l'instauration en 2025 d'une première zone de réglementation, visant à limiter les émissions de soufre issues de la combustion du fioul lourd des navires. Après cette première victoire pour la santé humaine et la biodiversité, les négociations inter-gouvernementales doivent désormais reprendre pour aller vers l'instauration en 2030 d'une zone ECA (« Emission Control Area ») et, avec elle, la mise en place de normes plus sévères en matière d'émissions polluantes appliquées aux navires circulant en Méditerranée, notamment concernant les oxydes d'azote.

La population de Marseille est concernée par les dépassements des seuils de particules fines (PM 2.5) fixés par les lignes directrices de l'Organisation mondiale pour la santé (OMS). Aux enjeux sanitaires s'additionnent les enjeux sociaux, avec une différence de vulnérabilité importante au sein de la population, les personnes les plus fragiles étant les plus exposées.

On compte aujourd'hui quatre zones ECA dans le monde, dont deux en Europe : la mer du Nord et la mer Baltique. Le carrefour maritime majeur qu'est la Méditerranée deviendrait, avec l'instauration de cette zone ECA, la plus grande zone de réglementation maritime au monde.

Afin de répondre aux inquiétudes légitimes des habitants de la façade maritime Nord et de pouvoir objectiver, par la production d'une donnée qualifiée, l'impact réel de toutes les formes pollutions de l'air (transports routiers, activités portuaires, industrie et chauffage au bois) sur la santé des Marseillais, la Ville de Marseille a engagé début 2024 une étude quantitative des impacts sur la santé de la pollution de l'air (EQIS-PA) sur son territoire.

Cette étude, cofinancée par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) vise à donner des estimations d'impacts sanitaires (maladies, mortalité) qu'il est possible d'éviter par des actions de réduction des émissions, comme le report des déplacements motorisés vers la marche et le vélo ou la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) maritime.

En outre, le partenariat engagé en 2024 entre le GPMM et AtmoSud prévoit l'installation d'un réseau de capteurs de pollution et d'une cabine de mesure pour une durée minimale de deux ans, entre le Pharo et L'Estaque. Ce dispositif, financé à 80 % par le GPMM, projette le déploiement de 13 micro-stations.

Ces micro-stations, en prenant en compte les conditions météorologiques (direction et vitesse du vent) dans la zone, permettront de déterminer plus précisément la part de la pollution atmosphérique attribuable aux activités maritimes et à d'autres sources de pollution, telles que le trafic routier, le chauffage domestique ou les activités industrielles.

Ce projet répond à l'urgence de pouvoir disposer de données objectives, actualisées, sur les niveaux de pollution liés aux activités portuaires, et sur leur impact sur la population, afin d'intégrer ces informations au débat public.

Par ailleurs, il est important d'optimiser la consommation et la gestion de l'eau douce et de l'eau de mer dans les ports en veillant à une utilisation rationnelle et durable de ces ressources essentielles. La performance des systèmes de récupération et de traitement des eaux usées, ainsi que des dispositifs de contrôle et de prévention des fuites et des rejets polluants, constitue un pré-requis.

De plus, il est impératif de favoriser et d'accompagner le développement d'équipements moins polluants. Les innovations technologiques et les bonnes pratiques en matière de réduction des émissions et des nuisances doivent être encouragées et soutenues : le renouvellement du parc de locomotives diesel opérant dans l'enceinte du port constitue un exemple pertinent.

La Méditerranée est l'une des voies navigables les plus empruntées au monde alors qu'elle représente moins de 0,8 % de la surface totale des mers et océans. Elle concentre 25 % du volume mondial de transport maritime commercial et 30 % du trafic mondial de transport pétrolier. Les émissions d'oxydes d'azote d'origine maritime, dont 20 % sont dues aux seuls bateaux de croisière, ont dépassé pour la première fois en 2018 les émissions routières selon l'organisme AtmoSud. Un constat qui doit, plus que jamais, rendre l'État et le GPMM solidaires d'une stratégie volontariste de contrôle et de réduction des émissions polluantes. Dans les épisodes estivaux de forte pollution, l'État doit notamment envisager de limiter l'accès des navires de croisière polluants, concentrés dans les quartiers Nord.

Ainsi la Forme 10, troisième plus grande forme de réparation navale au monde, la plus grande en Méditerranée, est une infrastructure essentielle à la vocation industrielle et commerciale du port. Mais la réparation navale, confrontée à des enjeux cruciaux (responsabilité sociale et environnementale, intégration urbaine), doit œuvrer à réduire les nuisances qui impactent durement les riverains du port. Pour progresser ensemble par le dialogue et construire un chemin conciliant les intérêts des différentes parties prenantes, la Ville de Marseille demande la mise en place d'une « charte d'exploitation durable », concertée avec l'ensemble des parties prenantes : le GPMM, l'exploitant et ses principaux clients, les riverains.

Dans le même esprit, la Ville a constamment demandé, et enfin obtenu en conseil de surveillance du GPMM le 16 juin 2023, que la Forme 10 soit équipée d'une connexion électrique afin de permettre aux navires de couper leurs moteurs lorsqu'ils sont en réparation, parfois sur de longues périodes. La Ville renouvelle une nouvelle fois sa demande que cette connexion soit réalisée en priorité car la Forme 10 est beaucoup plus proche des habitations que le terminal croisières.

S'agissant des navires de croisière de masse, il convient, à l'instar des principales villes portuaires de la façade méditerranéenne, de limiter et d'encadrer en nombre et en taille leur accueil, en cohérence avec la stratégie municipale de développement touristique, Marseille destination durable et responsable. La ville est devenue l'un des principaux ports d'escale de la croisière de masse en Méditerranée. Le nombre de passagers accueillis a explosé, passant de 1 800 000 passagers en 2019, avant le COVID, à 2 400 000 en 2023, soit une augmentation de 33 %. À ceci s'ajoute le fait que moins d'un quart des escales sont des têtes de lignes, qui permettent d'avitailier les navires et de voir les passagers passer plus de temps sur le territoire.

Le développement peu maîtrisé de la croisière de masse, s'il a pu dans certains domaines contribuer à développer de l'activité et de l'emploi, s'est cependant faite sans prise en compte de ses conséquences sur le territoire et les Marseillais, accentuant les pressions sur les infrastructures touristiques et des ressources environnementales fragiles, déjà impactées par le changement

L'arrêté pris le 31 juillet 2024¹⁰ par le préfet de région constitue une avancée majeure pour répondre aux préoccupations des riverains, en encadrant beaucoup plus strictement les conditions d'exploitation de la Forme 10 : il impose des horaires stricts pour les opérations bruyantes et limite les émissions lumineuses. Il interdit de fait le travail de nuit, entre 20h et 7h. À la demande de la Ville, un dispositif de surveillance continu de la pollution sonore sera également mis en place pour évaluer son impact sur la santé des habitants, et un comité de suivi associant l'ensemble des parties prenantes a été créé pour évaluer les actions menées et garantir le respect des engagements pris.

Plus qu'un port d'accueil de la croisière de masse, la Ville de Marseille défend la vocation commerciale, industrielle et de transit de passagers vers le Maghreb et la Corse du GPMM, avec l'impérieuse nécessité de générer du flux de marchandises en import-export pour stimuler l'économie locale et la création d'emplois. En tout état de cause, il revient aux acteurs privés bénéficiaires des activités de croisière de supporter les investissements nécessaires à la résorption de leurs impacts négatifs. Et l'État se doit de limiter les entrées de navires en fonction du franchissement des seuils de pollution, afin de préserver la santé de la population marseillaise.

10. <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/contenu/telechargement/56729/406060/file/APC%20CNM%20Forme%2010%20marseille%2020240731.pdf>

climatique. Cette analyse n'est pas propre à Marseille, d'autres villes dans le monde (Venise, Miami, Amsterdam...) partagent ce constat et décident elles aussi de prendre ces problématiques en considération, avec l'ensemble des acteurs concernés (institutions, opérateurs, riverains, syndicats), afin de restaurer un équilibre sur le territoire.

Renforcer la sécurité, la sûreté et la protection des populations

La sécurité et la sûreté sont omniprésentes dans le quotidien des acteurs du port et elles constituent à maints égards des préoccupations fortes pour les habitants de la ville comme pour les pouvoirs publics. Cette thématique doit être mieux prise en compte dans les échanges institutionnels entre acteurs portuaires.

S'agissant des questions purement régaliennes incombant à l'État et liées notamment à l'activité des douanes, ou encore à la présence de forces de sécurité, le port est l'une des plus grandes portes d'entrée du territoire français et européen. À ce titre, il est l'un des lieux où se mène la lutte contre la criminalité organisée internationale et les trafics à l'origine d'une part importante de la violence qui s'exprime dans la ville et au-delà. Ce combat doit être soutenu sans relâche, à travers une mobilisation et une vigilance permanente de tous les acteurs sur le terrain, dans le respect des prérogatives de chacun. Le caractère de priorité absolue de ce combat doit être réaffirmé avec force.

Parallèlement, le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille, seule unité militaire française placée pour l'emploi sous l'autorité d'un élu, le Maire de Marseille, a une compétence territoriale élargie, au-delà du strict périmètre de la ville, aux bassins Ouest de Fos-sur-Mer (et à l'aéroport Aix-Marseille Provence). À Marseille, quatre de ses vingt Centres d'incendie et de secours sont situés sur le périmètre du port. Fort de ses 2600 professionnels de haut niveau, il pourrait être invité formellement aux comités de pilotage et aux réunions des partenaires de la Charte, afin que les enjeux de protection et de sûreté puissent être pleinement intégrés et pris en compte dans l'élaboration des projets.

Il est également essentiel de travailler sur la prise en compte des risques et nuisances associés aux activités industrielles présentes dans le port et pouvant avoir un impact en dehors de celui-ci. Que cela soit lié aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), au soutage des navires, ou aux matières dangereuses transitant par le port, la connaissance de ces risques doit pouvoir être partagée avec la ville qui y est exposée. Dans le cadre de l'actuelle révision des études de dangers du GPMM, il pourrait ainsi être pertinent de travailler en collaboration, ainsi qu'avec les services de l'État, pour développer une cartographie des risques hors site. Cela permettrait d'identifier les zones urbanisées potentiellement exposées et pourrait servir de base pour étudier la mise en place de mesures préventives complémentaires, afin de mieux protéger ces populations riveraines. Par ailleurs, une telle cartographie optimiserait également la réponse des secours en cas d'incident, en facilitant une intervention rapide et coordonnée.

Au-delà de ce nouvel outil, une réflexion pourrait être lancée à court terme pour élargir à la ville de Marseille les actions du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (S3PI), qui intervient aujourd'hui sur le pourtour de l'Etang de Berre en associant la

DREAL, l'ADEME, les industriels, les collectivités et le monde associatif, avec l'appui d'un conseil scientifique indépendant. À travers le dispositif REPONSE (« *RÉduire les POLLutioNs en Santé Environnement* »), le S3PI offre un espace et des outils de dialogue éprouvés et constructifs sur les risques, y compris l'impact potentiel des risques naturels sur les activités industrielles. Cette association pourrait également permettre d'initier des actions visant à développer la culture du risque chez les populations riveraines du port.

L'établissement d'une commission de suivi de site, calquée sur celles mises en place pour les sites Seveso, pourrait être envisagé. Elle aurait pour mission de créer un cadre d'échange, de suivre l'activité du port et de promouvoir l'information du public, à travers un dialogue régulier autour des enjeux de sécurité et de prévention des risques.

Dans le cadre de la transition écologique, le monde maritime est en évolution constante pour trouver des carburants alternatifs afin d'atteindre la neutralité carbone qui est prévue en 2050 au niveau mondial. Cette évolution va se traduire par un mix énergétique dû à la diversité des carburants (GNL, ammoniac, méthanol, hydrogène voire nucléaire) par rapport aux types de navires et à leur zone de navigation. Les ports devront répondre à ces enjeux en fournissant des services adaptés, notamment l'avitaillement en carburant spécifique selon les modes: *Truck to ship, Ship to ship, Port to ship*. D'importants volumes de carburant divers pourront être stockés et transiteront de fait par voies routières, ferroviaires et maritimes. Dans ce contexte, il convient de mener, en lien étroit avec le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille, une réflexion sur le dimensionnement des moyens opérationnels. En effet les besoins hydrauliques, agents extincteurs spécifiques..., peuvent s'avérer insuffisants, car certains sinistres (hydrogène notamment) nécessitent des volumes d'eau très importants. En parallèle de cette transition écologique, il faudra prendre en compte l'augmentation constante de la taille des navires.

Compte tenu de ces éléments, les enjeux pour le Bataillon devront apparaître dans le prochain Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR) afin d'adapter la réponse opérationnelle, et ainsi réajuster les moyens BMPM (bateaux pompes, engins spécifiques...). Il conviendrait donc que le Bataillon soit associé aux travaux de rédaction du « contrat ville portuaire » afin d'accompagner la Ville et le Port dans cette stratégie. Il pourra alors affirmer son statut d'acteur incontournable à l'échelle euro-méditerranéenne en proposant sa vision globale d'expert dans le domaine de la sécurité portuaire. Le niveau de sécurité élevé du GPMM qu'assume le Bataillon constitue en effet un facteur non négligeable dans l'attractivité économique du port.

Le projet de « Laboratoire ville protégée » porté par la direction générale adjointe Ville Protégée avec le concours du Bataillon, qui vise à doter le territoire, y compris à l'échelle régionale, d'un instrument extrêmement performant et réactif d'analyse d'éventuelles pollutions chimiques ou bactériologiques de l'air et de l'eau, est un exemple à valoriser. En développant sa capacité d'analyse, le territoire se doterait ainsi d'un outil sans équivalent afin d'évaluer des situations environnementales et sanitaires à court, moyen et long termes, en plus des opérations d'urgence assurées par ailleurs le cas échéant. Ce projet pourrait être cofinancé dans le cadre du Contrat de plan État-Région.

Enfin, dans le cadre de sa démarche globale d'amélioration de la prévention des risques sur notre territoire, la Ville de Marseille a lancé le processus de révision de l'arrêté municipal réglementant le Transport de Matières Dangereuses (TMD), en cohérence avec les attentes des habitants de la façade maritime Nord qui militent pour un meilleur encadrement et une optimisation des parcours et des flux de matières dangereuses à l'interface ville-port.

La révision de cet arrêté, en vigueur depuis 1992, doit permettre de l'adapter à l'horizon 2025 aux évolutions très importantes qu'a connues notre ville depuis trente ans et de le rendre plus cohérent et plus sécurisant. Il est pour cela essentiel d'analyser les spécificités et les enjeux liés aux activités portuaires du GPMM, afin de les concilier avec les légitimes aspirations de la population.

Développer la logistique urbaine et la mobilité durable

Le GPMM développe sur les bassins Est, d'une surface de 400 hectares au cœur de Marseille, des activités principalement dédiées aux frets passagers et marchandises intra-méditerranéens. Acteur majeur de la chaîne logistique mondiale, il constitue un point névralgique pour l'entrée et la sortie des produits industriels, agricoles et manufacturés, qu'ils soient fabriqués en France ou importés des pays du pourtour méditerranéen, contribuant ainsi à alimenter le bassin de vie et l'appareil commercial essentiel à la vie de la cité.

Si les activités logistiques sont essentielles au bon fonctionnement de l'économie locale et des territoires, elles génèrent également des externalités négatives significatives (émissions de CO₂ et polluants atmosphériques, congestion, artificialisation...). En France, l'activité logistique représente plus de 10 % de l'empreinte carbone, principalement en raison de l'éloignement des centres de production et de distribution, de l'augmentation des échanges, de l'explosion du commerce en ligne et de la prédominance des transports routiers pour la logistique du dernier kilomètre.

À l'instar d'autres ports maritimes ou fluviaux en France (Lyon et Lille notamment), le GPMM est doté de vastes terrains qui peuvent jouer un rôle clé dans le nécessaire développement d'infrastructures logistiques de proximité, créatrices d'emplois, répondant aux besoins de Marseille et de son territoire métropolitain. Cela répond directement aux enjeux de décarbonation des flux logistiques et d'amélioration du cadre de vie des Marseillaises et des Marseillais. C'est pourquoi la Ville avait défendu en 2022 la destination industrielle et logistique de l'ancien Silo à Sucre, que le GPMM a préféré confier à un opérateur pour y développer un nouveau centre de données.

Le GPMM, fort générateur de flux à l'interface ville-port avec 4 millions de passagers accueillis en 2023, doit également, en lien étroit avec les collectivités compétentes, agir en faveur du développement de solutions de mobilité décarbonées facilement accessibles aux voyageurs dans l'enceinte portuaire. Pour limiter la circulation des autocars de tourisme dans le centre-ville de

En cohérence avec sa feuille de route climatique, la Ville de Marseille souhaite, en partenariat étroit avec les institutions compétentes, accompagner la mise en place d'une zone maritime à faibles émissions (ou « *Clean air zone* ») et soutenir des initiatives de transition vers une logistique bas carbone (fret ferroviaire, plateformes logistiques, véhicules zéro émission, cyclo-logistique, etc.).

Marseille et réduire ainsi les nuisances liées à la congestion et à la pollution, plusieurs initiatives doivent être envisagées. La mise en place des navettes électriques reliant les terminaux passagers au centre-ville pourrait constituer une solution pertinente.

Par ailleurs, la réalisation d'une piste cyclable sécurisée depuis l'Estaque vers le centre-ville permettrait d'assurer une continuité sur le littoral avec la piste cyclable de la Corniche, dans le respect des contraintes de sécurité de l'environnement industriel portuaire.

La sensibilisation et l'information des passagers sur les options de transport durable dès leur arrivée sont nécessaires pour promouvoir le libre choix des moyens de transport et garantir une adoption large de ces nouvelles solutions de mobilité durable. En travaillant en synergie avec les collectivités locales et les acteurs privés, le GPMM peut ainsi devenir un modèle de transition écologique et de mobilité durable, tout en renforçant l'attractivité touristique et économique de Marseille.

Afin d'amorcer cette démarche ambitieuse, la Ville et l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Marseille ont lancé en 2024, avec l'appui du GPMM, une étude visant à mieux appréhender l'organisation des flux de croisiéristes à l'interface ville-port.

Il est essentiel de réguler l'activité de croisière afin de l'adapter aux capacités d'accueil du territoire. Les impacts de la croisière de masse doivent être évalués et pensés de manière globale en intégrant l'ensemble des activités induites, notamment les parcours et les solutions de mobilité proposés aux croisiéristes.

Des progrès pourront sans doute être obtenus par le dialogue direct avec les opérateurs de la croisière de masse, en y associant pleinement l'État qui seul détient les clés de la nécessaire régulation de cette activité.

Enfin, sur le plan purement économique des retombées pour le territoire, l'avitaillement des navires de croisière en tête de ligne doit être promu fortement, au regard de la présence sur le territoire du Marché d'Intérêt National des Arnavaux, afin d'ouvrir des débouchés supplémentaires aux primeurs et agriculteurs de toute la région. À Barcelone ces marchés d'avitaillement représentent 500 millions d'euros, à Gênes, 380 millions, quant à Marseille ils ne s'élèvent qu'à 500 000 € !

La perspective d'une gestion du terminal Croisières par la puissance publique devra également être étudiée. À très court terme, une présence plus importante de l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès au sein du terminal doit être envisagée pour renforcer l'accueil et l'information des visiteurs. Cela permettrait d'améliorer l'expérience des croisiéristes tout en facilitant la promotion des activités touristiques locales.

L'extension et l'amélioration par la Métropole des réseaux de transport en commun, tels que les tramways, bus électriques et navettes maritimes, sont essentielles. Ces solutions offrent non seulement des alternatives écologiques aux transports traditionnels, mais favorisent également une meilleure fluidité des déplacements des passagers entre le port et les différents quartiers de Marseille.



PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Préserver la santé, améliorer la sécurité et la qualité de vie des Marseillaises et des Marseillais

- Relancer les négociations inter-gouvernementales pour la création d'une zone ECA (*emission control area*) limitant les émissions atmosphériques en Méditerranée | **État, Ville**
- Prioriser la connexion électrique de la Forme 10, plus proche des habitations que les terminaux de croisières, et accélérer le calendrier de branchement | **GPMM**
- Mettre en œuvre en 2025 le programme de réduction des nuisances ferroviaires demandé par la Ville (mur anti-bruit à Saint-André) et doté d'une enveloppe de 8 M€, dont 3 M€ financés par la municipalité | **État, Ville, Métropole, Département**
- Mettre en place une « *Clean Air Zone* » (ZFE maritime) pour améliorer la qualité de l'air et la santé des Marseillais | **État, GPMM, Métropole, Ville**
- Créer le « Laboratoire Ville Protégée » (équipements mobiles de détection et mesure des pollutions air-eau-sol) | **Ville, BMPM**
- Mettre en place une « charte d'exploitation durable » au sein du Chantier Naval de Marseille | **État, GPMM, Chantier Naval de Marseille, Ville, CIQ**
- Renforcer l'arrêté municipal sur le Transport de Matières Dangereuses | **Ville**
- Mettre en place un Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles comme sur l'Étang de Berre | **Partenaires Charte Ville-Port**
- Finaliser l'étude EQIS et le déploiement du réseau de capteurs | **Ville, GPMM, Atmosud**
- Développer des équipements logistiques de proximité et offrant des solutions bas carbone (fret ferroviaire, plateformes logistiques, véhicules zéro émission, cyclo-logistique, etc.) | **GPMM, Métropole**
- Renouveler le parc de locomotives diesel du port | **GPMM**
- Accélérer le calendrier de réalisation d'une piste cyclable entre l'Estaque et le Vieux Port | **Métropole**
- Renforcer les contrôles des paquebots voire interdire les escales des navires les plus polluants durant les pics de pollution | **État**
- Encadrer et limiter le développement de la croisière de masse et dans les meilleurs délais n'accueillir que des navires en capacité de pouvoir se connecter à quai | **État, GPMM**
- Limiter et à terme interdire l'accueil de navires équipés de système de scrubbers à boucle ouverte | **État, GPMM**
- Faciliter dans l'enceinte du Port la circulation et le stationnement des autocars de tourisme générés par l'activité portuaire | **GPMM**
- Systématiser la mise en place des navettes électriques ou navettes maritimes reliant les terminaux passagers au centre-ville de Marseille | **GPMM, Métropole**

Améliorer le cadre de vie, conforter les espaces portuaires et maritimes en développant leur accessibilité

L'action conjointe du GPMM et des collectivités locales compétentes doit contribuer à reconnecter le port et la ville dans le respect des impératifs environnementaux, et à mieux intégrer les infrastructures portuaires dans le tissu urbain tout en favorisant le développement de nouveaux espaces publics en front de mer.

Affirmer une stratégie domaniale au service du développement des trafics maritimes

Le GPMM porte une stratégie domaniale visant à affecter en priorité le foncier portuaire au développement des activités maritimes et logistiques, en cohérence avec sa vocation même. Le foncier portuaire est un actif précieux qu'il faut préserver, en encadrant strictement le développement de projets immobiliers privés à vocation commerciale.

La stratégie domaniale du GPMM doit ainsi être conçue pour favoriser l'agilité portuaire et permettre aux activités de s'adapter à un contexte économique en constante évolution et aux opportunités de marchés, et doit se nourrir d'un dialogue permanent entre les autorités portuaires, les entreprises maritimes et les travailleurs portuaires.

Sous l'impulsion de l'UMF, une étude de l'Institut Supérieur de l'Économie Maritime (ISEMAR) menée en 2021 sur « *l'évaluation prospective des besoins de développement roulier dans les bassins Est du port de Marseille* » a par ailleurs mis en lumière la nécessité de faire évoluer le complexe roulier des bassins Est pour tirer pleinement bénéfice du dynamisme des trafics à l'échelle de la Méditerranée, dans un contexte très concurrentiel marqué notamment par la montée en puissance de ports jusque là secondaires (Port de Sète par exemple).

Outre les travaux structurels et investissements essentiels pour adapter l'outil portuaire à l'accueil de nouveaux trafics, en particulier de véhicules neufs, des réflexions devront être engagées afin d'étudier les possibilités de stockage en élévation visant à procurer des marges de développement supplémentaires.

De même, l'accueil de navires de « petite croisière », à l'articulation des terres-pleins du J4 et du J2-J3

Le développement des centres de données, faiblement créateurs d'emplois, doit être limité dans des espaces délaissés ou pollués, aux seules implantations ne concurrençant pas les activités maritimes et portuaires sous le double angle foncier et énergétique. Il convient parallèlement de veiller à favoriser l'essor d'une filière numérique locale articulée avec l'activité de ces infrastructures qui constituent, au-delà de leurs externalités négatives, un enjeu majeur pour la souveraineté numérique de la France et de l'Europe.

constitue une opportunité bénéfique tant pour le port que pour la ville, eu égard à sa position, car elle génère un flux de passagers à fort pouvoir d'achat dans les commerces, les hôtels et les restaurants du centre-ville. L'option de créer sur cet espace une marina accueillant constamment des navires de grande plaisance appartient au passé : elle n'est pas envisageable pour la Ville. En revanche la connexion électrique de ce quai doit impérativement être prévue, d'autant que les navires qui accostent aujourd'hui sont déjà raccordables au réseau électrique.

Préserver la biodiversité terrestre et aquatique

L'amélioration de la qualité de l'eau des bassins portuaires est essentielle, grâce à des actions de surveillance, de prévention et de traitement des pollutions. Des recensements réguliers de la biodiversité dans le port et à l'interface ville-port doivent être effectués et publiés pour suivre son évolution et mettre en place des actions de protection et de restauration ciblées.

La préservation des habitats naturels sensibles lors de l'aménagement des emprises portuaires terrestres ou aquatiques et la régulation du batillage, c'est-à-dire des remous, sont également cruciales.

Il est également important de soutenir la société civile dans ses actions en faveur de la protection de la faune et de la flore sur le territoire portuaire. Les initiatives citoyennes sont un atout précieux pour la protection et la valorisation de la biodiversité locale.

La mise en œuvre de programmes visant à la préservation, la restauration, la compensation et au développement de la biodiversité dans le port et à l'interface ville-port est nécessaire. Ces enjeux sont à intégrer dans le cadre de la mise en œuvre de projets de développement économique et d'aménagement du territoire portuaire.

Concrètement, la mise en œuvre sans réserve des dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la dépollution des eaux de carénage, et la réduction des émissions de polluants atmosphériques (solvants etc.) dans la Forme 10 et plus globalement les formes de radoub, est indispensable.

De même, afin de préserver les herbiers de posidonies, véritables nurseries pour la vie sous-marine, les opérations d'atterrage des nouveaux câbles de fibre optique sous-marins doivent être réalisées dans des emprises réduisant au maximum leur impact sur les herbiers. La Ville a d'ailleurs voté en décembre 2023 un « Plan Posidonie », afin de protéger et de restaurer les herbiers de la rade.

Penser des projets urbains fédérateurs pour faciliter l'accès à la mer des Marseillaises et des Marseillais

L'interface entre la ville et le port est un enjeu urbain central. La prise de conscience des problématiques environnementales et les efforts pour y répondre ont favorisé des initiatives visant à valoriser esthétiquement les ports dans de nombreuses villes. Alors qu'auparavant on

Les villes portuaires françaises sont confrontées à l'érosion et à la perte de biodiversité marine, phénomène constaté à l'échelle mondiale par le rapport sur les océans du GIEC. 94 % des habitats marins et côtiers d'intérêt communautaire évalués en métropole sont en mauvais état. Pour préserver et restaurer cette biodiversité, des mesures concrètes sont nécessaires.

cherchait à dissimuler les ports derrière des zones tampons, les intentions ont évolué. L'interface ville-port existe parce que les deux mondes ne cohabitent plus sans communiquer comme ils avaient l'habitude de le faire.

Le réaménagement de cette interface doit désormais être envisagé comme un puissant levier pour repenser la ville à une échelle beaucoup plus large que sa stricte lisière avec le port, sur les trois grandes séquences aux fonctionnalités bien distinctes formalisées par le rapport Cousquer, de l'Estaque aux bassins de la Joliette¹¹. En conséquence, il est proposé de veiller à l'actualisation régulière du « Master plan » de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, qui procure une vision globale des enjeux industriels et urbains.

De plus, il est indispensable que cette lisière fasse l'objet d'un nettoyage régulier et systématique, ainsi que d'une végétalisation et d'un entretien des délaissés de voirie. C'est l'une des conditions essentielles pour une amélioration effective de la qualité perçue du cadre de vie.

Séquence Nord « Grande Estaque » : le littoral retrouvé

Au sein de ce vaste espace économique portuaire, l'Estaque constitue le noyau villageois emblématique des territoires nord de Marseille. Les plages de Corbières, propriété foncière du GPMM mais qui n'ont plus de vocation strictement portuaire, constituent le site à vocation balnéaire et nautique de la façade maritime nord, et donc le seul site offrant un accès à la mer aux 300 000 habitants de ce territoire. Cette absence de vocation portuaire industrielle au Nord de la Forme 10 doit obliger l'État à se poser véritablement la question d'un transfert du foncier à la Ville ou à la Métropole (Saumaty).

Aussi le littoral de l'Estaque est-il perçu à juste titre par les habitants comme un territoire où se joue la reconquête du littoral marseillais et où s'exprime avec force l'urgence d'un rééquilibrage de la fracture Nord / Sud en matière d'aménagement urbain, d'offres d'équipements culturels, sportifs et de loisirs, de services publics, de mobilité, dans une recherche légitime d'amélioration du cadre de vie.

C'est le sens de l'ambitieux projet urbain partenarial « Grande Estaque », entre l'anse de Saumaty et les plages de Corbière. La requalification de la route départementale RD 568, actuellement en cours de transfert du Département à la Métropole, doit en être la colonne vertébrale et une opportunité forte de développer de nouvelles mobilités douces au plus près de la mer.

À la demande de la Ville, le GPMM ne fait plus obstacle à un usage public de la digue de la Lave. C'est une avancée notable.

Récemment mis en valeur par l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès de Marseille, les espaces du Nord, riches d'une histoire culturelle et populaire remarquable, ont pourtant été négligés longtemps : la nouvelle carte des sites touristiques fait désormais apparaître ces sites célébrés par les plus grands peintres des XIX^e et XX^e siècles, des impressionnistes aux fauvistes et aux cubistes, et révélés au plus grand nombre par le cinéma.

11. La dénomination des quais et des hangars du J0 au J4 est fondée sur l'initiale de « Joliette ».

Pour autant, l'amodiation payée annuellement par la Ville au GPMM pour que les Marseillaises et les Marseillais puissent accéder aux plages de Corbières demeure difficilement compréhensible, eu égard à l'usage exclusivement public et gratuit de ces espaces, et au fait que ces plages constituent le seul accès direct à la mer jusqu'au Vieux-Port. Plus globalement, la logique de valorisation foncière par le GPMM d'espaces littoraux à l'interface directe de la ville sans aucun lien avec son activité industrielle doit être questionnée.

La desserte de l'Estaque par navette maritime, y compris l'hiver, en passant à l'intérieur de la Digue du large, constituerait une avancée importante pour relier directement le Vieux-port, et au-delà, la Pointe-rouge et les quartiers Sud.

Le maintien d'un port de plaisance important à Corbières fait consensus, compte tenu des besoins très importants d'emplacements y compris à l'échelle de la métropole. Un marché de programmation va être lancé par la Ville avant fin 2024, pour proposer une vision d'ensemble des réaménagements à réaliser depuis Corbières jusqu'au quai de la Lave. Une amélioration de l'espace littoral à des fins récréatives (plage et base nautique) est essentielle afin de répondre aux attentes et aux besoins des riverains. À l'évidence, la question du stationnement se pose avec acuité. Le renforcement de l'offre de parkings, le cas échéant avec un équipement réversible ou évolutif, pourrait apporter une réponse concrète aux difficultés récurrentes actuelles.

L'Estaque est aussi le lieu où a été inventée l'archéologie sous-marine, et elle accueille le siège du DRASSM, qui doit impérativement pouvoir rester à Marseille et construire un centre de conservation conforme à ses besoins et à sa réputation de niveau mondial. Le site sécurisé de Saumaty pourrait être envisagé, libérant une vaste emprise pour élargir l'espace Mistral.

En lien direct avec l'épopée du Commandant Cousteau, l'un des précurseurs de la protection de l'environnement et de la biodiversité marine, le plus grand sous-marin civil du monde, le Saga, se trouve sur le même site. Situé en bord à quai, il empêche aujourd'hui le passage des piétons de l'Estaque en direction de Corbières. Si son déplacement, qui reste à chiffrer précisément, s'avérait trop contraignant, l'hypothèse de la construction d'une passerelle piétonne contournant le hangar pourrait être examinée, parallèlement à une ouverture du site au public beaucoup plus importante.

Sur Saumaty, périmètre sécurisé à vocation économique, la restructuration du site par la Métropole et son opérateur, le MIN des Arnavaux, offre des opportunités foncières non négligeables pour accueillir des acteurs économiques recherchant un bord à quai et des prestations d'accompagnement répondant aux meilleurs standards actuels. Certains opérateurs actuellement présents plus au Nord, vers la Lave, pourraient ainsi, dans le cadre de la vocation de pôle dédié aux activités sous-marines et à la pêche, trouver une relocalisation plus conforme à leurs besoins. Ce projet doit aussi permettre de redessiner une entrée de ville Sud, et de proposer pour les Marseillais venant de quartiers plus au Sud une cale de mise à l'eau, leur évitant la traversée du noyau villageois avec de lourdes remorques. Il convient d'envisager la réflexion spécifique sur Saumaty en ne se limitant pas strictement au périmètre du site actuel, mais en prenant en compte l'ensemble du foncier jusqu'à la RD 568.



Carte des trois séquences issues du rapport Cousquer (2011).

Sur le terminal de Mourepiane, l'enquête publique qui s'est conclue début 2024 a permis de dégager une approche tenant compte des demandes des riverains, pour limiter l'impact de l'activité industrielle sur les habitations, en particulier en matière de pollution sonore. D'importants investissements, cofinancés par la Ville, sont prévus pour assurer la protection phonique des noyaux villageois de Saint-Henri et Saint-André. Un accroissement des contrôles sur la circulation et le stationnement des poids-lourds, en particulier la nuit, devra être mené. La Ville refusera toute extension du trafic des trains de fret la nuit. Elle accompagnera la demande des riverains de modifier les voies aériennes vers l'aéroport, qui passent juste au-dessus des noyaux villageois.

Enfin, la Métropole doit prévoir un programme global de requalification et d'amélioration du cadre de vie, intégrant un apaisement de la RD 568 dans la traversée du noyau villageois, une piétonnisation et une végétalisation des espaces adjacents côté ville et côté port. L'augmentation considérable du trafic de TER, et la desserte de la gare de l'Estaque, obligent à repenser tout le quartier de l'Estaque-Gare autour d'un pôle d'échange multimodal. De même, la réservation d'un espace en bord à quai et/ou d'une cale de mise à l'eau pour les élèves du lycée de la Mer apparaît impérative. La création d'un bassin de natation doit aussi être envisagée pour les habitants de ces quartiers, afin d'offrir aux enfants la possibilité d'apprendre à nager. Il pourrait être envisagé dans la continuité de l'espace Mistral si le DRASSM est relocalisé. Enfin, les zones de manutention des containers maritimes localisées à l'intérieur du noyau villageois génèrent d'importantes nuisances sonores : elles doivent trouver d'autres sites d'implantation, ces terrains pouvant être valorisés par ailleurs en accueillant de nouvelles entreprises, le cas échéant liées aux activités portuaires.

En tout état de cause, la réflexion collective engagée dans le cadre de la Charte Ville-Port doit se traduire sans tarder par des engagements effectifs des collectivités, en lien avec leurs compétences, et ce en concertation permanente avec le GPMM, les riverains et les acteurs locaux.

Séquence centrale des bassins de radoub : le port industriel et le renouveau des quartiers

La filière de réparation de la grande plaisance, qui mobilise de nombreux métiers très spécialisés (ébénisterie, etc.), doit être soutenue et développée dans une logique articulée entre Marseille et les chantiers navals de La Ciotat, pour éviter toute concurrence et générer un effet de cluster offrant les meilleures technologies pour la transition écologique et énergétique de cette filière à très forte valeur ajoutée, qui représente un gisement d'emplois conséquents.

À l'interface avec la ville et l'opération Euroméditerranée, la requalification du boulevard des bassins de radoub, qui constitue un espace industriel aujourd'hui peu valorisé, est nécessaire. Au-delà, la superficie immense du terminal d'Arenc, et le paysage industriel très marqué qu'il dessine, renforcé par les passerelles autoroutières, pourrait être l'occasion d'un concours international d'architecture pour en repenser les aménagements et les usages – eu égard au balcon unique sur la mer et le port qu'il constitue. Par exemple la couverture du faisceau d'Arenc par un voile léger permettant la circulation des piétons avait été imaginée, ou la fermeture occasionnelle de la passerelle autoroutière, sur le modèle de « La Voie est libre » sur la Corniche Kennedy.

Dans le contexte des travaux de la voie LNPCA qui offriront aux riverains des quartiers Nord une très bonne desserte en train vers le centre-ville, il est essentiel que les voies dédiées au fret et à

la constitution de trains longs sur le terminal ferroviaire d'Arenc soient sanctuarisées, sous peine de voir disparaître toute possibilité d'activité industrielle à Marseille, et tous les emplois qu'elle représente.

Au-delà du faisceau d'Arenc, la livraison progressive de « Smartseille », puis des « Fabriques » et la réhabilitation du Marché aux puces, ainsi que la requalification du boulevard du Capitaine Gèze, conçu comme l'une des « portes d'entrée » de la ville, doivent être l'occasion de renouer les liens entre ville et port, par le réaménagement des espaces, le développement de l'offre de logements, l'installation d'entreprises créatrices d'emplois, mais aussi des opérateurs de formation professionnelle comme « la Plateforme », qui ambitionne de former des milliers de jeunes, des acteurs de l'économie sociale et solidaire, particulièrement nombreux et actifs à Marseille, et des acteurs culturels.

À l'arrière de la tour CMA-CGM, la nouvelle Cité scolaire internationale contribue à poursuivre le mouvement de requalification de ces espaces engagés par Euroméditerranée depuis les années 90, dans une logique de mixité des usages.

Enfin, la nouvelle gare maritime du Cap Janet, mise en service en 2023, devra être adaptée pour répondre efficacement aux pics de fréquentation estivale. Cela passe notamment par une gestion optimisée des flux de passagers et de véhicules, tant à l'intérieur de la gare que dans ses environs, afin de limiter la congestion sur l'autoroute du littoral et dans les quartiers jouxtant le terminal. La Ville de Marseille veille par ailleurs à ce qu'une offre de services cohérente avec sa stratégie de développement touristique soit proposée aux usagers du port, en mettant l'accent sur l'information et la qualité de l'accueil des visiteurs.

Il est également essentiel de prévoir un dispositif d'urgence en cas de retards importants des navires à l'embarquement, pour répondre aux besoins essentiels des passagers qui se retrouvent parfois dans des situations difficiles. La Ville de Marseille et l'Office de Tourisme s'engagent à apporter leur contribution à la mise en place d'un dispositif de ce type, qui relève de la double responsabilité du GPMM et des armateurs.

Séquence Sud « Grande Joliette » : le port ouvert sur la ville

Dans la section sud du GPMM, de l'esplanade du hangar J4 au niveau du MUCEM au J0 place de la Joliette, où se situe le siège du port, une dynamique urbaine a été engagée depuis plusieurs années sous l'impulsion de l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée, visant à intégrer plus harmonieusement les fonctions urbaines et portuaires, à créer un vaste front de mer cohérent sur le plan architectural et urbanistique, et à ouvrir ces espaces au public de manière beaucoup plus importante, pour autoriser un accès visuel ou direct aux quais.

L'environnement portuaire est particulièrement riche sur le plan esthétique et peut inspirer des « quartiers créatifs », où ont vocation à s'exprimer les cultures urbaines (rap, hip hop, street art, jeux vidéos, réalité virtuelle et cinéma). Combinée à l'offre de formation professionnelle, la dimension créative doit être l'un des moteurs d'une vision refondée du port dans la ville, à l'instar du projet de studios sur l'ancienne usine Saint-Louis sucre.

Toutefois, l'un des pré-requis à toutes les opérations d'aménagement ou de requalification des espaces est-il le maintien en condition opérationnelle de la « voie royale ».

Face à la Major, le Port Center a ouvert en 2024 sur le site du J2-J3, suite au déplacement vers le Cap Janet du terminal passagers Maghreb. Conçu comme une opération d'urbanisme transitoire, le temps de la construction du futur siège du GPMM au J0, halle Eiffel située place de la Joliette, ce site du J2-J3 doit encore trouver sa vocation définitive.

À proximité immédiate, sur les quais du J4 et du J3, le port accueille des navires de « petite croisière ». Ils sont équipés de connexions électriques et répondent aux meilleurs standards environnementaux actuels, mais pour autant la Ville souhaite que l'accueil de navires dépassant les 130 mètres, dont l'impact visuel peut être important, se fasse à une fréquence raisonnable. Le site, extrêmement vaste, demeure ouvert à d'autres formes de requalification et d'usages, qui restent à définir à moyen terme. Il est fortement contraint par la présence de la Major, qui impose, en termes de hauteur de construction, le respect des prescriptions des Architectes des Bâtiments de France.

Concernant le hangar du J1, le plus grand, la relance en 2024 du projet dessine une réorientation importante bienvenue, où la formation professionnelle et la culture portuaire retrouvent toute leur place, notamment avec le concours de l'association La Navale. L'ouverture de ces espaces sur la ville, dans la continuité de la place de la Joliette, sera un élément majeur et un atout très important pour l'attractivité de Marseille, avec l'installation d'œuvres d'art ou d'éléments emblématiques de la culture ou de l'économie portuaire et maritime. À cet endroit, la voie royale devra être traitée pour garantir à la fois la continuité et la sécurité de l'exploitation, et celle des cheminements piétons.

Pour la halle du J0, sur la place de la Joliette, ce projet donnera enfin au GPMM, à l'horizon 2028-2029, un siège à la hauteur du premier port de France. Ce lieu a déjà été mobilisé pour incarner la volonté d'ouverture du port, en accueillant des manifestations importantes comme le festival de la ville. Il accueillera à terme, outre le siège du port, le siège de plusieurs entreprises et acteurs majeurs de la place marseillaise, et constituera la vitrine de l'ambition portuaire renouvelée et portée haut par le GPMM et par la Ville. Il hébergera également le Port Center, lieu emblématique du lien refondé entre les Marseillais et leur port. La Ville sera attentive à ce que les espaces résiduels à vocation commerciale ne recréent pas les conditions d'une concurrence accrue et contre-productive avec les commerces déjà installés à proximité immédiate dans le centre-ville.

Contrairement à d'autres villes portuaires qui ont repoussé leurs principales activités portuaires en périphérie, Marseille doit préserver la vocation industrielle et commerciale des bassins Est du GPMM, tout en développant de nouveaux espaces urbains attractifs. Ces nouvelles composantes

D'importants projets ont été lancés depuis le dernier projet stratégique par le GPMM sur ces espaces. L'ouverture du J4 est un succès populaire remarquable, comme la réouverture progressive, depuis 2023, de la Digue du large. La Ville, avec l'appui de l'Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès, a souhaité que les visites de la Digue puissent être accessibles à toutes et tous, gratuitement, et qu'elles soient l'occasion d'une redécouverte de ce patrimoine portuaire historique, et, au-delà de la digue elle-même, de la richesse que représente le port et de la variété des métiers qui y sont exercés, trop souvent méconnus.

du front de mer, au contact d'un port actif, posent un certain nombre de défis qui ne peuvent être relevés qu'au travers d'une concertation entre les acteurs portuaires et les habitants. C'est une chance pour la ville d'avoir conservé à proximité immédiate du centre-ville son port industriel, et c'est aussi une chance pour le port, qui peut ainsi diversifier ses activités et les consolider.

Installer une « capitainerie urbaine »

L'interface ville-port, espace dynamique où se rencontre l'effervescence des activités portuaires et urbaines, joue un rôle crucial dans le développement économique, logistique, touristique et culturel de la ville. Cette convergence d'activités et de flux dans un espace urbain réduit engendre d'importants dysfonctionnements, impactant la fluidité du passage portuaire et dégradant le cadre de vie des habitants de la façade maritime nord.

Il est indéniable que cette interface ville-port, espace singulier aux enjeux majeurs en matière de développement économique et urbain, n'a que trop rarement bénéficié d'approches et de démarches coordonnées visant à améliorer significativement son fonctionnement. Pour beaucoup de Marseillais et de Marseillaises, cet espace est perçu comme un territoire déclassé, mal géré par la puissance publique et peu lisible sur le plan urbain, générant de nombreuses nuisances pour les habitants.

Pour répondre à cet enjeu majeur, la Ville de Marseille souhaite que le GPMM s'associe à la création d'une capitainerie urbaine. À l'image de la capitainerie du port, cette démarche vise à partager en temps réel des données et des informations pouvant impacter le fonctionnement urbain, à monitorer l'ensemble des sources des émissions (lumineuses, atmosphériques, sonores), à mieux gérer les flux de visiteurs qui arrivent et repartent de Marseille par l'une de ses quatre grandes portes d'entrée (port, aéroport, gare SNCF, autoroutes). Alors même que les institutions publiques ont fait du « big data » (mégadonnées) un enjeu majeur, force est de constater que l'échange d'informations et de données entre les acteurs du territoire en est aujourd'hui encore à un stade peu développé.

Ce projet de capitainerie urbaine, démarche partenariale ambitieuse, doit permettre d'y remédier. L'objectif est d'articuler les compétences des acteurs publics afin de mieux observer les phénomènes en jeu, faciliter les échanges d'informations et de données qualifiées entre la Ville, le GPMM et les trois autres gestionnaires d'infrastructures de transport, ainsi que les collectivités autorités organisatrices des transports. Cette coordination est essentielle pour élaborer des diagnostics partagés et mettre en œuvre des politiques publiques efficaces, bénéficiant à la fois à la performance portuaire et à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Améliorer le cadre de vie, conforter les espaces portuaires et maritimes en développant leur accessibilité

- Lancer un programme global de requalification et d'amélioration du cadre de vie de l'Estaque, Saint-Henri et Saint-André, intégrant un apaisement de la RD 568, une piétonnisation et une végétalisation des espaces | **Métropole**
- Desservir l'Estaque par navette maritime y compris l'hiver, en passant à l'intérieur de la Digue du Large | **GPMM, RTM**
- Maintenir à l'Estaque le siège du DRASSM et construire un centre de conservation conforme à sa réputation de niveau mondial | **État, Métropole**
- Réserver un espace en bord à quai et/ou une cale de mise à l'eau pour les élèves du lycée de la Mer | **GPMM, Région**
- Soutenir et développer la filière de réparation de la grande plaisance dans une logique articulée entre Marseille et La Ciotat | **GPMM, Région, Métropole**
- Sanctuariser les voies dédiées au fret et à la constitution de trains longs sur le terminal ferroviaire d'Arenc dans le cadre de la Ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur | **SNCF-Réseau, Région**
- Limiter exclusivement aux espaces délaissés ou pollués le développement éventuel de centres de données ne concurrençant pas les activités maritimes et portuaires | **GPMM, État, Métropole**
- Équiper le J4 en connexions électriques | **GPMM**
- Prévoir un dispositif d'urgence en cas de retards importants des navires à l'embarquement, pour répondre aux besoins essentiels des passagers | **GPMM, Métropole, Ville**
- Mener et publier des recensements réguliers de la biodiversité pour suivre son évolution et mettre en place des actions de protection et de restauration ciblées | **GPMM, Métropole**
- Installer une « capitainerie urbaine » pour mieux gérer les flux de visiteurs qui arrivent et repartent de Marseille par l'une de ses quatre grandes portes d'entrée (port, aéroport, gare SNCF, autoroutes) | **GPMM, Ville, Aéroport, SNCF, Métropole, RTM, Région**

Donner un nouvel élan à la relation ville-port

La relation ville-port constitue à Marseille, comme pour l'ensemble des grandes villes portuaires, un enjeu majeur. Pour renforcer la gouvernance, il apparaît crucial d'actualiser le cadre partenarial instauré en 2013 par la Charte Ville-Port, en intégrant les enjeux contemporains tels que le changement climatique, les enjeux de santé publique, de préservation de l'environnement, tout en favorisant une participation accrue de la société civile.

Pour autant, la représentation de la Ville de Marseille au sein du conseil de surveillance du GPMM, réduite à un seul siège sur les 19 que compte ce conseil, est notablement insuffisante, dans le contexte institutionnel unique en France d'une Métropole où la ville centre n'est pas en situation de porter la voix de ses administrés à due proportion de leur poids démographique sur le territoire. La possibilité pour les administrateurs des collectivités de désigner un suppléant serait un élément supplémentaire favorisant leur représentation effective. Ceci impliquerait une modification du Code des Transports.

De même, la résolution de la question de la taxe foncière que le GPMM devrait de longue date verser à la Ville, comme tout acteur économique, est un préalable indispensable pour parachever le rétablissement, déjà largement engagé, d'une relation institutionnelle équilibrée.

L'un des éléments structurants du dialogue entre la Ville et le Port s'affirme à travers la volonté réaffirmée d'une relation constante et forte de la Ville avec les organisations syndicales : par leur histoire, leur engagement quotidien sur le terrain pour que l'outil industriel existe et se développe, par leur connaissance des besoins et des contraintes de cet outil, elles sont des interlocutrices indispensables pour les pouvoirs publics.

En parallèle, une vision stratégique à long terme doit être affirmée, prenant en compte non seulement les défis actuels mais aussi les perspectives jusqu'en 2050, afin d'adapter les infrastructures et les usages portuaires aux évolutions climatiques et urbaines.

Enfin, pour garantir une synergie optimale, il est essentiel de développer les liens entre les bassins Est et Ouest du port, en conciliant les activités industrielles et logistiques avec les besoins urbains et environnementaux, afin de positionner le port comme un moteur de croissance durable pour le territoire marseillais et l'ensemble de son aire d'influence.



Renforcer la gouvernance et le dialogue avec un contrat de ville portuaire

Le cadre gouvernant la relation ville-port a été institué par la Charte Ville-Port il y a plus de 10 ans, en 2013, à la suite du rapport de l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Yves Cousquer. Elle associe l'État (Préfecture, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - DREAL, Direction des territoires et de la mer - DDTM, Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS), la Ville, le Grand Port Maritime, la Métropole, le Département, la Région, la Chambre de Commerce et d'Industrie, et l'établissement public Euroméditerranée. Cette relation était alors conçue essentiellement au prisme des enjeux d'aménagement et d'équipement, et, dans une moindre mesure, d'emploi, dans une perspective limitée aux fonctionnalités économiques des bassins Est.

Depuis la signature de la Charte, le monde a considérablement changé. La crise du COVID a eu un impact considérable sur les trafics maritimes, la guerre aux portes de l'Europe et l'insécurité maritime dans le golfe d'Aden ont contraint à modifier rapidement les flux et à adapter le commerce international en fonction de l'évolution des menaces. Les rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) se sont succédés, démontrant les uns après les autres l'ampleur du défi de l'adaptation au changement climatique, en particulier face à l'importante élévation projetée du niveau des océans, qui va s'accroître.

Par ailleurs, cette démarche partenariale structurante n'a jamais fait l'objet d'un bilan global. Une évaluation de ses modalités de gouvernance et des projets qu'elle a permis de faire émerger et d'accélérer – tout autant que de ses échecs – serait utile pour mesurer les adaptations qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à ce cadre partenarial.

À cet égard, l'association, décidée en 2018 par le préfet de région, de l'Agence Régionale de Santé au comité de pilotage de la Charte, qui constitue son principal organe décisionnel, a eu un impact significatif sur la prise en compte des enjeux de santé publique par les différentes parties prenantes.

Dans la perspective de faire évoluer l'esprit de la Charte vers une prise en compte beaucoup plus large de l'objet singulier que constitue le GPMM dans son rapport à la ville et à ses habitants, il semble opportun d'inviter à ce comité de pilotage le Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille, sur une thématique aussi essentielle que la sécurité et la protection des populations. Une association des élus comme des cadres de l'administration municipale beaucoup plus large que par le passé

La Ville de Marseille considère que l'esprit initial de la Charte, et ses grandes orientations d'aménagement, issues du rapport Cousquer, qui proposait une segmentation spatiale des bassins Est en trois séquences (Nord « Grande Estaque », bassins de radoub, Sud « Grande Joliette »), demeurent pertinentes. Tous les espaces dédiés à l'activité industrielle doivent être impérativement préservés. Toutefois cette Charte doit désormais s'enrichir de nouvelles ambitions collectives adaptées aux évolutions socio-économiques et aux grands enjeux de notre temps : changement climatique, santé-environnement, culture et patrimoine, sécurité et sûreté, en renforçant également la prise en compte des problématiques de formation et d'emploi.

aux travaux concernant la relation au port est désormais engagée : elle est aussi le gage que l'institution municipale s'approprie beaucoup plus fortement, et dans une perspective globale de politiques publiques intégrées, l'ensemble des questions portuaires.

L'association effective de la société civile aux instances de la Charte est aussi l'une des garanties de la qualité des échanges entre la ville et son port, qui doit impérativement prendre en considération les aspirations et le bien-être des habitants dans ses orientations. C'est l'une des conditions, qui doit être collectivement recherchée, pour que les Marseillaises et les Marseillais renouent avec cette part déterminante de leur passé, de leur identité, de leur avenir, et soient fiers de leur port.

Cette association de la société civile se concrétise notamment à travers les réunions régulières du conseil de développement du GPMM, dont la composition est réglementée par le Code des Transports ; une plus grande publicité de leurs travaux auprès du public serait à rechercher.

Plus largement, le comité des acteurs de la Charte, effectivement constitué pour la première fois en 2016 et qui associe, au-delà des membres du conseil de développement, acteurs institutionnels et acteurs socio-professionnels directement concernés par la vie du port, des représentants du monde culturel, associatif, universitaire (historiens, architectes, sociologues, anthropologues, économistes, urbanistes...), se réunit rarement. Une réunion *a minima* annuelle de ce comité des acteurs pourrait constituer un rendez-vous utile pour contribuer à améliorer la perception du port auprès des acteurs qui font vivre la ville. L'Université et la communauté des chercheurs ont vocation à jouer un rôle particulier à cet égard, dans la mesure où leur travail inscrit les décisions du présent dans un continuum historique long, et éclaire *a posteriori* sur les succès ou les erreurs des choix d'investissement sur les infrastructures, les choix d'organisation, de formation etc.

Ainsi que le Maire de Marseille et le Président du GPMM en ont déjà convenu, ce cadre partenarial renouvelé pourrait se concrétiser par la formalisation d'un « Contrat de ville portuaire », appuyé sur les projets inscrits et financés dans le volet portuaire du Contrat de plan État-Région, ceux du programme France 2030, et complété par les orientations de la Charte, avec une dimension prospective plus marquée.

Enfin, la relance du projet de Charte Métropole-Port, démarré en 2018 mais jamais mené à son terme, reste un horizon pertinent pour mettre en cohérence les politiques publiques mises en œuvre par la Métropole avec le projet stratégique du GPMM, qui se déploie naturellement des bassins Est aux bassins Ouest.

Affirmer une vision stratégique à long terme

Le GPMM a souhaité se doter d'une vision stratégique concertée combinant plusieurs échéances, non seulement à 5 ans avec le projet stratégique à l'horizon 2030, comme le prévoit le Code des transports, mais aussi au-delà, à l'horizon 2050, projetant les enjeux du développement portuaire d'aujourd'hui et de demain à l'échelle de ses deux bassins historiques, indissociables et complémentaires.

La Ville de Marseille se félicite qu'une démarche de cette nature ait été engagée. Ainsi, la démarche prospective « OAZIP 2040 » menée par le GPMM à l'échelle des bassins Ouest devrait pouvoir

se décliner à l'échelle des bassins Est, en intégrant leur positionnement urbain, les tendances économiques, la préservation de l'environnement et les effets du changement climatique, dans une perspective plus globale, à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.

Pour autant, l'enjeu d'élévation du niveau de la mer de plus d'un mètre entre 2080 et 2100, désormais solidement documenté par les chercheurs du GIEC, nous oblige collectivement à travailler plus activement aux scénarii d'évolution urbaine et portuaire à ces horizons, pour inventer les conditions d'adaptation, en termes d'infrastructures (Digue du large, quais, etc.) mais aussi d'usages.

Développer les liens entre les bassins Est et Ouest

Le GPMM, acteur clé de la chaîne logistique mondiale, développe ses activités sur deux polarités historiques : les bassins Est, situés au cœur de Marseille, et les bassins Ouest, dans le golfe de Fos-sur-Mer. Ensemble, ces deux bassins couvrent une surface de 10 400 hectares et sont essentiels pour l'avenir économique et industriel d'un territoire de plus de 2 millions d'habitants.

Les bassins Ouest, comprenant la zone industrialo-portuaire de l'Étang de Berre, se situent au cœur d'une transformation industrielle majeure. Ils servent de terrain d'expérimentation pour la décarbonation des industries existantes (ArcelorMittal, AscoMétal, GravitHy, GF Biochemicals, TotalEnergies, Kem One, LyondellBasell, Ineos, Airbus Helicopters) et devraient accueillir de nombreux projets ambitieux de production d'énergies décarbonées (H2V, Hyvence, Neocarb, MassHylia, bioraffinerie, Carbon, Provence Grand Large, WindTech, DEOS, AO6).

L'espace foncier disponible dans les bassins Ouest est indispensable à ces nouvelles installations industrielles. Il pourrait faire de cette zone un moteur de la transition énergétique et industrielle sans précédent depuis 50 ans, avec plus d'une centaine de projets en cours ou en préparation, représentant un potentiel d'investissements d'environ 15 milliards d'euros et la promesse de création nette de milliers d'emplois.

Le développement des emplois industriels constitue une réponse clé aux défis socio-économiques d'un territoire où le taux de chômage reste au-dessus de la moyenne nationale, à la triple condition :

- de développer une offre de mobilité performante facilitant l'accès des travailleurs et de la jeunesse marseillaise à ces nouvelles opportunités,
- de proposer une offre métropolitaine de logement adaptée à ces nouveaux besoins,
- d'adapter l'appareil de formation professionnelle et continue dans une temporalité conforme à celle du développement industriel.

Via Marseille-Fos, agence de promotion de la place portuaire de Marseille-Fos, joue un rôle clé dans la valorisation du port, de ses entreprises et de ses savoir-faire. Créée à l'initiative des entreprises portuaires, de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence et de l'autorité portuaire, l'agence accompagne depuis trois décennies plus de 450 entreprises, contribuant à renforcer leur présence sur les marchés français et internationaux et à dynamiser le trafic de marchandises du port.

Les bassins Est, situés à proximité immédiate du centre-ville de Marseille, jouent un rôle complémentaire en tant que hub urbain majeur, principalement dédiés au fret marchandises, à la logistique urbaine et aux trafics passagers méditerranéens. Pour maintenir cette vocation économique essentielle à la prospérité de Marseille, une stratégie d'aménagement ambitieuse et un plan d'investissement massif dans les infrastructures portuaires sont nécessaires.

Le projet de création d'une navette ferroviaire entre les bassins Est et les bassins Ouest, envisagée par la Métropole avec la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône, doit être mis en place, en prenant appui sur le cofinancement de l'État prévu depuis la signature du « Pacte métropolitain d'innovation » en 2018. Cette création doit permettre d'accélérer la massification du fret ferroviaire, indispensable pour envisager la réduction du nombre de camions sur les routes et les autoroutes de la métropole, particulièrement engorgées.

Pour nourrir cette ambition, il est crucial que l'État et les collectivités territoriales compétentes en matière de développement économique, d'aménagement urbain, de mobilités et d'emploi travaillent ensemble pour renforcer les synergies et les complémentarités entre ces deux bassins portuaires historiques. Cela inclut l'amélioration de leurs fonctionnalités logistiques et urbaines, ainsi que le cadre de vie des territoires environnants, au service de la compétitivité économique et du développement de l'emploi.

Les bassins Ouest et Est ne doivent pas fonctionner en silos mais renforcer leurs synergies, l'un centré sur la production industrielle et la transformation énergétique, l'autre apportant une dimension urbaine et logistique essentielle pour soutenir cette croissance. Cette complémentarité assure un développement équilibré, où l'innovation industrielle coexiste avec l'amélioration de la qualité de vie des habitants, faisant du port un acteur clé du territoire métropolitain. Elle permettra au GPMM de renforcer sa position internationale et de devenir un moteur de la transformation industrielle et de la décarbonation du territoire.

Le vote du Mémoire du Conseil de développement du GPMM sur le projet de territoire du golfe de Fos a mis en lumière un alignement historique des acteurs publics et privés. Conscients de l'urgence, ils militent avec force pour une politique d'investissement ambitieuse, portée par l'État, les collectivités territoriales et le GPMM, en faveur du développement d'infrastructures ferroviaires et routières stratégiques, indispensables à la réalisation des ambitions industrielles du territoire. La Ville de Marseille apporte son plein soutien à cette démarche, qui, dans un contexte de forte concurrence internationale, vise à consolider la place du port de Marseille-Fos comme un acteur clé du commerce mondial et du développement économique régional.

PRINCIPALES PROPOSITIONS

→ Donner un nouvel élan à la relation ville-port

- Élaborer un nouveau « contrat de ville portuaire » actualisant la Charte Ville-Port de 2013 en intégrant les enjeux actuels : sécurité, changement climatique, santé publique, environnement, culture et patrimoine, participation de la société civile | **Ville, État et partenaires**
- Augmenter la représentation de la Ville de Marseille au sein du conseil de surveillance | **Gouvernement**
- Mener à terme le processus engagé de régularisation de la fiscalité locale sur le foncier du Port | **GPM**
- Préserver impérativement les espaces dédiés à l'activité industrielle | **GPM**
- Associer plus étroitement l'Université et les chercheurs | **Ville, État, AMU et partenaires**
- Développer les liens entre les bassins Est et Ouest du port, en conciliant les activités industrielles et logistiques avec les besoins urbains et environnementaux | **GPM, Métropole, communes**
- Relancer le projet de création d'une navette ferroviaire quotidienne entre les bassins Est et les bassins Ouest | **GPM, SNCF-R, Métropole**
- Associer le Bataillon des Marins-Pompiers au Comité de pilotage de la Charte Ville-Port et au contrat de ville portuaire | **Ville, État**
- Relancer le projet de création d'une navette ferroviaire entre les bassins Est et les bassins Ouest | **GPM, SNCF-R, Métropole**





VILLE DE



MARSEILLE

CONTACT

Mission des Relations Institutionnelles
mri@marseille.fr

