

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :  
083-248300543-20230706-Imc1209461-DE-1-1  
Date de validation par la préfecture : mardi 11 juillet 2023  
Date d'affichage : 12/07/2023

**CONSEIL METROPOLITAIN DU  
JEUDI 6 JUILLET 2023**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS  
EN EXERCICE : 81**

**QUORUM : 41**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué le jeudi 6 juillet 2023, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

Secrétaire de Séance : Anaïs DIR

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
68	11	2
OBJET DE LA DELIBERATION		
<p align="center"><b>N° 23/07/174</b></p> <p align="center"><b>DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE AU SEIN DU CONSEIL DE COORDINATION INTERPORTUAIRE ET LOGISTIQUE MEDITERRANEE RHONE SAONE ET PARTICIPATION AU SCHEMA DIRECTEUR AXE MER</b></p>		

**PRESENTS :**

M. Thierry ALBERTINI, Mme Dominique ANDREOTTI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Valérie BATTESTI, M. Robert BENEVENTI, M. Philippe BERNARDI, Mme Véronique BERNARDINI, Mme Nathalie BICAIS, M. Pierre BONNEFOY, M. Laurent BONNET, Mme Basma BOUCHKARA, Mme Béatrice BROTONS, M. Guillaume CAPOBIANCO, M. François CARRASSAN, M. Robert CAVANNA, M. Patrice CAZAUX, Mme Josy CHAMBON, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Olivier CHARLOIS, M. Amaury CHARRETON, M. Yannick CHENEVAR, M. Franck CHOUQUET, M. Laurent CUNEO, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Brigitte GENETELLI, Mme Delphine GROSSO, M. Laurent JEROME, Mme Corinne JOUVE, Mme Sylvie LAPORTE, M. Arnaud LATIL, Mme Amandine LAYEC, M. Emilien LEONI, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY, M. Cheikh MANSOUR, Mme Edwige MARINO, M. Jean-David MARION, M. Erick MASCARO, M. Jean-Louis MASSON, Mme Anne-Marie METAL, M. Joseph MINNITI, M. Christophe MORENO, Mme Cécile MUSCHOTTI, M. Ange MUSSO, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Virginie PIN, Mme Chantal PORTUESE, M. Guy RAYNAUD, Mme Valérie RIALLAND, M. Bruno ROURE, Mme Rachel ROUSSEL, M. Bernard ROUX, M. Francis ROUX, M. Christian SIMON, Mme Christine SINQUIN, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, M. Albert TANGUY, M. Joël TONELLI, Mme Sandra TORRES, Mme Magali TURBATTE, M. Gilles VINCENT, Mme Kristelle VINCENT.

**REPRESENTES :**

M. Gilles BALDACCHINO ayant donné pouvoir à M. Amaury NAVARRANNE, M. Anthony CIVETTINI ayant donné pouvoir à M. Philippe LEROY, Mme Nadine ESPINASSE ayant donné pouvoir à Mme Béatrice BROTONS, Mme Pascale JANVIER ayant donné pouvoir à Mme Magali TURBATTE, M. Mohamed MAHALI ayant donné pouvoir à M. Christophe MORENO, Mme Josée MASSI ayant donné pouvoir à Mme Geneviève LEVY, Mme Valérie MONDONE ayant donné pouvoir à Mme Amandine LAYEC, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Laurent CUNEO, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS ayant donné pouvoir à M. Joseph MINNITI, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON ayant donné pouvoir à Mme Dominique ANDREOTTI, M. Jean-Sébastien VIALATTE ayant donné pouvoir à M. Joël TONELLI.

**ABSENTS :**

Mme Corinne CHENET, M. Jean-Pierre COLIN.

## **Séance Publique du 6 juillet 2023**

**N° D' O R D R E : 23/07/174**

**O B J E T : DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA  
METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE  
AU SEIN DU CONSEIL DE COORDINATION  
INTERPORTUAIRE ET LOGISTIQUE MEDITERRANEE  
RHONE SAONE ET PARTICIPATION AU SCHEMA  
DIRECTEUR AXE MER**

### **LE CONSEIL METROPOLITAIN**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L5217-1, L5211-1, L2121-21 et L2121-22-1,

**VU** le Code des Transports et notamment ses articles L5312-12, D. 5312-40 et D5312-60-1 et suivants,

**VU** le décret n°2017-953 du 10 mai 2017 relatif à la création du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique Méditerranée Rhône Saône,

**VU** le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

**VU** le décret n° 2022-600 du 21 avril 2022 modifiant les dispositions du Code des Transports relatifs au Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique Méditerranée Rhône Saône,

**VU** le courrier du Ministère chargé des Transports en date du 22 avril 2022 demandant la désignation du Représentant de l'autorité portuaire des ports de Toulon-Provence-Méditerranée,

**VU** le dernier Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique (CCIL) de l'Axe Méditerranée Rhône-Saône MeRS qui s'est tenu le 24 mai 2023 qui a présenté le projet du schéma directeur de l'axe et sa prévision de financement,

**VU** l'avis de la Commission Mobilités en date du 23 juin 2023,

**VU** l'avis de la Commission Finances et Administration Générale du 26 juin 2023,

**CONSIDERANT** que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Métropole TPM est devenue, du fait du transfert des ports, autorité portuaire sur son territoire,

**CONSIDERANT** que l'article D5312-60-2 III du Code des Transports prévoit la désignation d'un Représentant de l'autorité portuaire des ports de Toulon Provence Méditerranée en qualité de membre du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique Méditerranée Rhône Saône,

**CONSIDERANT** qu'il est proposé de procéder à un vote à main levée comme l'autorise l'article L.2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales en cas d'accord à l'unanimité du Conseil,

Et après en avoir délibéré,

## **D E C I D E**

### **ARTICLE 1**

**DE PROCEDER** à un vote à main levée.

### **ARTICLE 2**

**DE DESIGNER** Monsieur Francis ROUX, Représentant de l'autorité portuaire de la Collectivité au sein du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique Méditerranée Rhône Saône en application de l'article D5312-60-2 III du Code des Transports.

### **ARTICLE 3**

**DE PREVOIR** l'enveloppe maximum de 18 109 € de participation au financement du schéma directeur Axe Mer sur le BUDGET annexe 30.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.  
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 6 juillet 2023

Jean-Pierre GIRAN

Président de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée



POUR 71

CONTRE 0

ABSTENTION 8

Monsieur Gilles BALDACCHINO, Madame Basma BOUCHKARA,  
Monsieur Olivier CHARLOIS , Monsieur Anthony CIVETTINI,  
Monsieur Philippe LEROY, Madame Cécile MUSCHOTTI, Monsieur  
Amaury NAVARRANNE, Madame Rachel ROUSSEL.



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

TU 6215/22, 1 Julie -  
Me voir avec l'exemple de l'aéroport -

**Direction générale des infrastructures, des  
transports et des mobilités**

Direction des transports ferroviaires et  
fluviaux et des ports

Paris, le **22 AVR. 2022**

Le directeur des transports ferroviaires et fluviaux et  
des ports

Monsieur Hubert FALCO  
Ancien ministre  
Président de la Métropole de Toulon-Provence-  
Méditerranée  
Hôtel de la Métropole  
107, boulevard Henri-Fabre  
CS 30536  
83041 TOULON Cedex 09

Monsieur le Ministre,

Dans son discours du 2 septembre 2021 à Marseille, le président de la République a exprimé l'ambition de déployer, sur l'axe fluvio-maritime allant de Marseille à Lyon, une politique publique ambitieuse de développement afin d'en faire un espace économique ouvert sur l'Europe et le monde privilégiant le recours aux transports massifiés.

Les réflexions qui ont fait suite à cet engagement (en particulier la mission confiée par le Premier ministre au préfet Pascal Mailhos) ont fait ressortir la nécessité de relancer les travaux du conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe Méditerranée Rhône Saône, en réponse à une demande forte des acteurs du bassin.

Le conseil de coordination interportuaire et logistique Méditerranée Rhône Saône a été créé par décret n° 2017-953 du 10 mai 2017. Il vise à assurer une meilleure coordination de l'axe logistique Rhône Saône ainsi qu'une meilleure articulation avec les ports de la façade méditerranéenne. L'objectif est d'accroître la compétitivité de cet ensemble portuaire et du réseau de plateformes logistiques auquel il est relié.

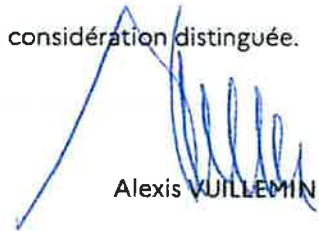
Il est prévu de réunir les membres dans les prochaines semaines.

Ce conseil est composé de :

- six représentants des collectivités territoriales ;
- six représentants de l'État ;
- quatre représentants des ports ;
- treize personnalités qualifiées ;
- trois représentants des établissements gestionnaires.

À cette fin, je vous saurai gré de faire délibérer, dès que possible la Métropole de Toulon-Provence-Méditerranée que vous présidez, afin de désigner le représentant de l'autorité portuaire des ports de Toulon-Provence-Méditerranée, conformément aux dispositions de l'article D.5312-60-2 du code des transports.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.



Alexis VULLEMIN

Copie : M. le Préfet de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur

**De :** Martin Régis <Regis.Martin@marseille-port.fr>

**Envoyé :** mercredi 7 juin 2023 15:31

**À :** thinselin.celine@portsuddefrance-sete.fr; 'c.aubert@cnr.tm.fr' <c.aubert@cnr.tm.fr>; FAUVEAU Benjamin (benjamin.fauveau@vnf.fr) <benjamin.fauveau@vnf.fr>; "CHARTRE Nicolas (Directeur du Développement) - VNF/DT Rhône-Saône/DDev/DIR" (nicolas.chartre@vnf.fr) <nicolas.chartre@vnf.fr>; DURAND Julien PREF69 SGAR <julien.durand@auvergne-rhone-alpes.gouv.fr>; GHESQUIERES Pascal (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT AURA CLT SVC FRET) (pascal.ghesquieres@reseau.sncf.fr) <pascal.ghesquieres@reseau.sncf.fr>; MARTINEZ Virginie <vmartinez@metropoletpm.fr>

**Cc :** Rey Thierry <Thierry.Rey@marseille-port.fr>; Chibah Pascal <Pascal.Chibah@marseille-port.fr>

**Objet :** **IMPORTANT ET ASSEZ URGENT : lettre d'engagement pour début du lancement du marché d'AMO pour le SD Axe Mers**

**Importance :** Haute

Bonjour à tous,

Conformément à nos règles internes qui régissent la gestion de nos marchés publics cofinancés dans le cadre d'un partenariat, nous sommes dans l'obligation de solliciter votre engagement par écrit (modèle en pj) pour confirmer votre participation financière actée lors Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique du 24 mai 2023.

Nous vous faisons une proposition ci-jointe ; vous pouvez y apporter quelques modifications à la marge si nécessaire. On n'a pas encore la réponse FEDER (CTTI fin mai) et du coup je vous propose d'envisager les deux cas à ce stade (avec ou sans la subvention FEDER)

A la réception de votre lettre d'engagement signée, nous pourrions procéder à la notification du candidat sélectionné et procéder à la rédaction des conventions bilatérales qui nous permettront d'encadrer votre participation financière.

Comptant sur votre compréhension et en espérant que vous pourrez nous renvoyer cette lettre signée au plus vite (scan par email idéalement), je me tiens avec Pascal également à votre disposition pour toutes informations utiles.

A bientôt

bien cordialement

Régis Martin

---

Régis MARTIN

Grand Port Maritime de Marseille

Direction de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques

Chef du département prospective et participations

04 91 39 46 21 - 06 21 69 48 51

[regis.martin@marseille-port.fr](mailto:regis.martin@marseille-port.fr)

**LETTRE D'ENGAGEMENT FINANCIER DE PARTENARIAT**  
**POUR LES FRAIS LIES A L'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE DANS LE CADRE DU PROJET DE**  
**REALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE AXE RHONE SAONE MEDITERRANEE**

*[Lettre à rédiger sur papier à en-tête officiel de votre organisation]*

*Objet : Lettre d'engagement à destination du Grand Port Maritime de Marseille*

*Par la présente, **[Nom de l'organisation partenaire]** représentée par **[nom du représentant légal]** s'engage conformément à la présentation lors du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique du 24 mai 2023 à participer au financement de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du schéma directeur de l'Axe Rhône Saône Méditerranée.*

*Cet engagement, sera à hauteur de maximum xxxx K€ dans le cas où le projet obtient la subvention du FEDER prévue de 30%.*

*Cet engagement sera réévalué à hauteur de maximum xxx K€ dans le cas où le projet n'obtiendrait pas de subvention du FEDER.*

*Cet engagement sera à verser au GPMM après réception du livrable final du schéma directeur produit par l'assistance à maîtrise d'ouvrage, soit approximativement courant 2<sup>ème</sup> semestre 2024.*

*Les termes plus détaillés de ce partenariat seront développés dans une convention avec le GPMM (principes de co-pilotage de l'AMO, échéance, modalités de versement...) en cours d'élaboration.*

Date :

**[Représentant légal]**

**Signature**

*Annexes.*

*Le cofinancement proposé en CCIL du 24/05/2023 (30% FEDER)*

*Le cofinancement dans le cas de non-obtention de la subvention FEDER*



Financement proposé en CCIL du 24/05/2023

<b>Option (30% FEDER)</b>			
GPMM	30%	76 057 €	21%
CNR	30%	76 057 €	21%
VNF	20%	50 705 €	14%
SNCF Réseau	10%	25 352 €	7%
Port de Toulon	5%	12 676 €	3,5%
Port de Sète	5%	12 676 €	3,5%
	<b>100%</b>	<b>253 523 €</b>	
<b>Subvention FEDER</b>	<b>30%</b>	<b>108 653 €</b>	<b>30%</b>
		<b>362 175 €</b>	<b>100%</b>

Financement si pas d'obtention d'une subvention FEDER

<b>Option (sans FEDER)</b>		
GPMM	30%	108 653 €
CNR	30%	108 653 €
VNF	20%	72 435 €
SNCF Réseau	10%	36 218 €
Port de Toulon	5%	18 109 €
Port de Sète	5%	18 109 €
	<b>100%</b>	<b>362 175 €</b>



**GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE**

-----

**DIRECTION DE LA STRATEGIE, DU PILOTAGE ET DES  
AFFAIRES JURIDIQUES**

-----

**OBJET DU MARCHE :**      **ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AXE  
MÉDITERRANÉE RHÔNE SAÔNE (MERS)**

**CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES  
C.C.T.P**

# SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE ET ENJEUX .....</b>	<b>3</b>
1.1. CONTEXTE .....	3
1.2. ENJEUX .....	5
<b>2. OBJET DE LA CONSULTATION .....</b>	<b>7</b>
2.1. OBJECTIF : ELABORATION CONCERTEE DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AXE MERS .....	7
2.2. PRESTATIONS ATTENDUES .....	8
2.3. DOMAINES D'EXPERTISE ET DE COMPETENCE REQUIS POUR ELABORER LE SCHEMA DIRECTEUR .....	10
2.4. PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR .....	10
2.5. MAITRISE D'OUVRAGE DU SCHEMA DIRECTEUR .....	12
<b>3. METHODOLOGIE .....</b>	<b>12</b>
3.1. PHASE 1 – « PREMIER ROUND DE CONSULTATION » -ÉVALUATION PROSPECTIVE DU BESOIN .....	13
3.2. PHASE 2 – « DEUXIEME ROUND DE CONSULTATION » - PREMIERE ESQUISSE DU SCHEMA DIRECTEUR .....	15
3.3. PHASE 3 – « CONCERTATION TERRITORIALISEE » - ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR FINAL .....	17
<b>4. CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE REALISATION DE LA MISSION .....</b>	<b>20</b>
4.1. CORRESPONDANTS / MAITRISE D'OUVRAGE .....	20
4.2. DOCUMENTS FOURNIS .....	21
4.3. DEROULEMENT DE LA MISSION, REUNIONS, ENTRETIENS ET RENCONTRES .....	21
4.4. DELAIS DE RESTITUTION DES LIVRABLES .....	21
4.5. CONFIDENTIALITE .....	21
4.6. LISTE DES ANNEXES .....	22
ANNEXE 1 : ILLUSTRATIONS DU PERIMETRE DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AXE MERS .....	23
ANNEXE 2 : CALENDRIER ET METHODOLOGIE SIMPLIFIEE .....	24
ANNEXE 3 : LISTE DES DONNEES, ELEMENTS ET ETUDES POUVANT ETRE FOURNIS A LA DEMANDE DU TITULAIRE .....	25
ANNEXE 4 : LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL DE COORDINATION INTERPORTUAIRE ET LOGISTIQUE (CCIL) .....	26
ANNEXE 5 : LISTE DES SITES A INTEGRER NECESSAIREMENT A MINIMA DANS LE SCHEMA DIRECTEUR ..	28

## 1. CONTEXTE ET ENJEUX

---

### 1.1. Contexte

L'axe Méditerranée-Rhône-Saône (**MeRS**) s'étend sur 4 régions : Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Occitanie.

Ce territoire qui combine façade maritime méditerranéenne et desserte fluviale (Rhône-Saône) est doté d'infrastructures majeures :

- 19 plateformes intérieures multimodales réparties sur 600 km de corridor fer/fleuve/route ;
- 3 ports maritimes d'envergure ;
- Avec environ 103 MT manutentionnées au total dans les ports, l'axe MeRS représente un des premiers ensembles fluvio-maritimes européens.

L'axe Méditerranée-Rhône-Saône est un corridor stratégique tant d'un point de vue socio-économique que géographique. Il relie, à travers son tronc principal et ses branches connexes, grâce aux voies navigables intérieures et à ses infrastructures ferroviaires et routières : le front maritime, les zones urbaines et des zones d'activités économiques et industrielles majeures.

Ce corridor englobe des secteurs très variés qui possèdent chacun leurs atouts, une densité démographique importante maillée par plusieurs pôles urbains, et une production industrielle conséquente, fortement appuyée sur les énergies fossiles et des territoires à production agricole importante (céréales, élevage, ...).

Tous ces secteurs ont une existence solidaire car ils sont liés par leur Histoire, leur proximité et la complémentarité de leurs vocations. Ils forment un territoire et un écosystème commun doté d'une façade maritime, d'une armature multimodale, de sites industriels, logistiques et énergétiques d'exception.



Cet écosystème territorial commun représente environ :

- 16 millions d'habitants, répartis sur les 4 régions : Bourgogne Franche-Comté, Auvergne Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie
- 11 000 hectares d'activités au cœur de l'axe de fret Nord Sud le plus circulé en Europe
- 1,6 millions d'emplois
- 25 % de la production d'électricité française.

Le Conseil de coordination interportuaire et logistique (**CCIL**) de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS) a été créé par décret du 10 mai 2017.

Le renforcement de la coordination et de la gouvernance de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône pour construire un « gateway » soutenant la position de puissance maritime commerciale de la France est au cœur de l'ambition du Président de la République, telle que rappelée dans le cadre du plan « Marseille en grand » annoncé le 2 septembre 2021. L'objectif in fine est de construire un port et un ensemble fluvio-maritime partant des trois ports de la Méditerranée avec le GPMM en tête de pont vers l'ensemble de l'hinterland naturel constitué le long des fleuves et des dessertes ferroviaires.

Le Premier ministre a adressé au préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet coordonnateur de l'axe Rhône-Saône (coordination d'ensemble), ainsi qu'à l'ex-Présidente du Directoire de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) sur les schémas de gouvernance et au Président du Directoire du GPMM sur le projet industriel, logistique et économique, trois lettres de mission demandant la mise en place d'une réflexion sur la structuration d'un espace portuaire plus intégré, à la fois sur l'axe pris dans son épaisseur et sur la façade.

Le rapport d'orientations, remis le 30 mars 2022 au Premier ministre fait état :

- d'actions techniques concrètes à mener dont certaines prioritaires et d'autres, plus structurantes, donnant à voir un programme de travail complet à horizon 10 à 15 ans. Il porte sur l'enjeu de décarbonation du transport, notamment par report sur les modes massifiés notamment en mobilisant davantage la ressource foncière, mais aussi sur l'enjeu de réindustrialisation du corridor et de transition énergétique coordonnée. Il a vocation à constituer de facto un ensemble fluvio-maritime par une coordination stratégique entre acteurs ;

- de propositions de gouvernance d'axe, reposant sur un principe de subsidiarité des acteurs en place, deux possibilités étant mises en avant. La structure devra incarner la dimension fluvio-maritime de l'ensemble.

Lors d'une réunion interministérielle le 18 mars 2022, les services du Premier ministre ont décidé :

- d'adresser au préfet coordonnateur de l'axe une lettre de mission complémentaire le 11 avril 2022 demandant de poursuivre les démarches en vue de mettre en œuvre le projet dans une logique concertée ;

- de modifier la composition du CCIL, par décret du 22 avril 2022, pour en faire l'instance de concertation et de décision sur le projet, en élargir la participation à des représentants du secteur privé et en plaçant cette instance sous la présidence du préfet coordonnateur.

## **1.2. Enjeux**

Le travail à mener est au cœur des politiques publiques, d'aménagement, de développement économique, de préservation de l'environnement, de souveraineté énergétique et industrielle.

Ces enjeux s'apprécient au regard des stratégies nationales élaborées au niveau de l'Etat ; stratégie nationale portuaire, stratégie nationale Bas Carbone, stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, stratégies d'accélération pour l'innovation, stratégie nationale « France logistique 2025 », mais aussi au regard des grands processus de transitions ; écologique, énergétique, numérique notamment qui ont été engagés en faveur du développement durable.

La trame industrielle du corridor devra faire face au défi majeur que constitue la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui vise un modèle énergétique décarboné en 2050.

Le territoire est fortement impacté par ce défi puisque le secteur du raffinage est un important générateur de valeur ajoutée autour de Fos-sur-Mer et dans la région lyonnaise, tout comme l'écosystème pétrochimique en aval de la filière. De nouveaux leviers de développement doivent être trouvés au travers de la transition énergétique vers les carburants alternatifs et les énergies décarbonées.

La nécessité économique de réindustrialiser le pays et de développer la souveraineté industrielle est une opportunité de création de valeur dans le contexte prévisible d'évolution des filières traditionnelles sur le corridor. L'objectif de reconquête industrielle trouve logiquement son incarnation sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS), territoire

possédant une culture industrielle importante et axe avec une vocation de carrefour européen.

Certains secteurs du territoire ont néanmoins souffert de la désindustrialisation et offrent désormais des marges vers le réemploi des friches existantes qui constitue un des cas d'application de cet objectif politique.

Pour autant, les principaux sites industriels existants, très dépendants des hydrocarbures devront se réinventer, tout comme ceux qui dépendent de l'aval du raffinage (filières chimiques, solvants et plastiques, etc...).

La nécessaire décarbonation du transport passera par le double levier : report modal accru vers les modes massifiés (pipelines, fer, fleuve) et transition énergétique (électrification, biogaz, hydrogène). La SNBC vise une décarbonation complète à horizon 2050 (à l'exception du transport aérien) et - 28 % d'émissions de GES en 2030 par rapport à 2015..

L'augmentation du recours aux modes massifiés est un des enjeux principaux, et s'inscrit clairement dans la Stratégie Nationale du Fret Ferroviaire (qui vise le doublement de la part modale du fret ferroviaire de marchandises d'ici 2030) et de l'ambition de l'augmentation du trafic fluvial. Il existe en effet un enjeu de rééquilibrage entre les modes :

- le fluvial dont l'infrastructure à grand gabarit « Rhône Saône » permet une multiplication par quatre du trafic sans investissement, mais limité au Nord à la desserte de la Bourgogne-Franche Comté. Pagny est le dernier port desservi depuis la méditerranée par le réseau à grand gabarit.
- Le ferroviaire, présente des perspectives de saturation au franchissement de l'étoile ferroviaire lyonnaise entre 2025 et 2035. Il importe donc de parvenir à basculer sur le fleuve les flux qui le peuvent pour libérer des capacités ferroviaires sur le développement du transit longue distance.

A court terme, un cycle d'offre et de demande doit être réintroduit sur le transport fluvial, pour autant le développement fort des modes massifiés suppose de mieux diriger les nouvelles implantations pour faire coïncider disponibilité du foncier, des énergies et des transports massifiés et éviter le mitage des nouvelles implantations industrielles et logistiques

La cohérence entre l'aménagement des fonciers et la présence ou la création de hubs de massification est une des priorités du corridor. La mobilisation des friches existantes implique la coordination globale des projets de territoire qui s'articulent notamment autour des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) élaborés sous l'égide des régions.

La vision partagée du développement et de l'aménagement de l'axe MeRS au travers d'une concertation large avec tous les acteurs institutionnels, socio-économiques, environnementaux qu'ils soient publics ou privés est l'un des enjeux majeurs pour le territoire et un facteur de succès important pour la démarche.

## **2. OBJET DE LA CONSULTATION**

---

### **2.1. Objectif : Elaboration concertée du schéma directeur de l'axe MeRS**

Le Code des Transports dispose dans son article L. 5312-12 :

« Lorsqu'il n'existe pas de grand port fluvio-maritime, pour assurer la cohérence des actions d'un ou de plusieurs grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés dans le but d'élaborer des positions communes par façade sur les enjeux nationaux et européens. »

Les attendus du document de coordination sont précisés par l'article D 5312-60-5 :

« Celui-ci porte notamment sur :

- o la vision partagée d'aménagement et de développement du transport de marchandises et de la logistique à l'échelle du territoire concerné par le conseil ;

- o les actions communes en matière de développement, de projets d'investissements, de stratégie et de promotion de l'ensemble portuaire et logistique et le suivi de leur mise en œuvre ; ...»

« ...Avant son adoption, il est soumis, pour avis, au conseil de surveillance du grand port maritime de Marseille, au conseil de surveillance de la compagnie nationale du Rhône, aux autorités portuaires des ports de Sète et de Toulon, à l'assemblée générale de Medlink Ports et au ministre chargé des ports maritimes. A la demande conjointe de ces instances, est inscrite à l'ordre du jour du conseil de coordination interportuaire et logistique une délibération portant sur le document de coordination. »

Parallèlement, une des préconisations des travaux menés lors de la mission initiale était de constituer un schéma directeur d'axe pour identifier les opportunités foncières et coordonner les politiques d'investissement et de développement.

Ce schéma directeur doit donner de la visibilité aux territoires autour d'une vision partagée de l'aménagement du gateway, jusqu'à sa déclinaison foncière. En outre, dans un contexte de sobriété foncière (ZAN), il doit permettre d'identifier les besoins qualitatifs et quantitatifs de foncier à l'échelle du territoire.

Le schéma directeur de l'axe sera également le document de coordination stratégique de l'axe visé à l'article L5312-12 Code des Transports. Il doit donc en respecter les dispositions et devra être adopté selon le circuit de validation indiqué.

Il a vocation à traiter des transports maritimes, ferroviaires et fluviaux, du foncier, de l'accès à l'énergie, des filières recherchées ainsi que de la manière de valoriser et promouvoir le gateway.



L'objet de la consultation porte donc sur les prestations d'études, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et l'élaboration d'un schéma directeur concerté et partagé avec les acteurs institutionnels, économiques, sociaux et environnementaux de l'axe Méditerranée Rhône Saône.

Il s'agit d'une démarche pilotée par des opérateurs publics (GPMM, CNR, VNF, SNCF Réseau, les autorités portuaires de Sète et Toulon) en associant très étroitement les autres gestionnaires de foncier économique et grandes collectivités. L'État, au travers du rôle du préfet coordonnateur, assure un rôle de soutien et de sponsor à cette démarche qui découle des travaux du CCIL.

## **2.2. Prestations attendues**

Le schéma directeur doit intégrer l'ensemble des filières stratégiques actuelles et potentielles dans son élaboration, notamment celles : du transport et de la logistique de tous types de marchandises (notamment hydrocarbures, chimie, produits agricoles et engrais, bois, minerais, déchets, produits et déchets de la métallurgie, minerais-graviers-sables et produits du BTP, sels, conteneurs-caisses mobiles, colis lourds ou exceptionnels,...), de l'industrie, de la production et du transport de l'énergie et de la transition énergétique.

Le schéma doit notamment proposer les orientations à donner au système dans son ensemble pour renforcer la compétitivité globale puis individuellement de chaque site qui sera intégré dans le schéma directeur.

Le nombre de site à étudier par le prestataire et à intégrer dans le schéma directeur sera au moins égal à 30 et il comprendra à minima les sites listés en annexe du présent CCTP. Les candidats peuvent compléter cette liste au travers de leur mémoire technique.

Le schéma directeur doit notamment :

- ⇒ Définir les potentialités de développement par filière stratégique notamment celles citées ci-dessus en visant : la réindustrialisation, la production d'énergie décarbonée et le développement de la logistique massifiée aux horizons court terme, 2030 et 2040 dans l'objectif de produire un document partagé et concerté utile aux territoires, mais également opérationnel ;
- ⇒ Evaluer et synthétiser les besoins fonciers par filière stratégique notamment celles citées ci-dessus, ainsi que les besoins en dessertes massifiées et le besoin d'accès à l'énergie ;
- ⇒ Identifier, dans l'épaisseur de l'axe (en associant l'ensemble des gestionnaires de foncier économique à proximité des sites étudiés), l'ensemble des opportunités et potentialités foncières existantes pour les filières avec identification du potentiel d'accès à l'énergie et aux modes massifiés en fonction des opportunités des filières stratégiques ;
- ⇒ Croiser ces opportunités et potentialités foncières avec les enjeux économiques, énergétiques, environnementaux (sobriété foncière, enjeux de biodiversité, circulation, fluidité des transports...) et les risques naturels et technologiques

- ⇒ Produire une analyse synthétique de ces enjeux et proposer les orientations d'aménagement, la vocation et la fonction des fonciers dans l'épaisseur de l'axe (filières stratégiques, services, dessertes, évitement, préservation, etc...)
- ⇒ Produire toutes les cartographies liées à ces orientations.
- ⇒ Renforcer les liens entre les systèmes industriels portuaires maritimes et fluviaux, ainsi que les grands sites industriels accessibles par voie ferroviaire et les liens avec les territoires.
- ⇒ Proposer des orientations pour renforcer l'attractivité économique des zones portuaires fluviales et maritimes en confortant leur rôle de « cœur économique », vecteur de développement durable, l'acceptabilité pour les collectivités.
- ⇒ Servir de propositions stratégiques des opérateurs publics pour alimenter les documents réglementaires des collectivités (SRADDET, SRDEII, SCoT, PLU...), en particulier de contribution à l'intégration du Zéro Artificialisation Nette dans les SRADDET à modifier.
- ⇒ Renforcer les relations entre les acteurs publics et privés au travers de la consultation, de la coconstruction et de la concertation permettant de partager les choix stratégiques.
- ⇒ Renforcer le processus de coordination et de cohérence du développement, de l'aménagement et des investissements publics portés notamment par les collectivités locales et l'Etat ou les investissements privés portés par d'autres aménageurs.
- ⇒ Définir le niveau optimal des dessertes (fluviale, routière et ferroviaire) et les améliorations éventuelles à apporter afin d'augmenter l'attrait du gateway portuaire dans son ensemble.

Le titulaire se charge de toutes les études et analyses nécessaires à l'élaboration du schéma directeur ainsi que la production des schémas et plans nécessaires.

Il se charge d'organiser et d'animer la concertation avec les acteurs identifiés dans le présent CCTP.

Le titulaire élabore et rédige le schéma directeur et les cartographies associées découlant du chapitre 3 du présent document. Le schéma directeur fait office de document stratégique de coordination en matière de grandes orientations d'aménagement, de développement, de projets d'investissement et de promotion du territoire d'influence de l'axe Méditerranée Rhône Saône tel que défini dans les article L. 5312-12 et D 5312-60-5 du Code des Transports.

Il assure la maîtrise d'œuvre du schéma directeur et prend en charge toute l'organisation « logistique » (voir le chapitre 3 – Méthodologie) liée à l'élaboration du schéma directeur, y compris la concertation.

Pour toutes les réunions, et dans toutes les phases définies au présent CCTP, que les réunions soient des entretiens de consultation, des réunions de l'équipe projet, celles du comité de pilotage (COPIL), celles du comité de suivi de la concertation (COSUI), celles de la concertation territorialisée, etc... (voir le chapitre 3 - Méthodologie) :

- Il organise, rédige et transmet les invitations.
- Il met en place toute la logistique nécessaire à l'organisation matérielle et logistique des réunions et à leur bon déroulement.
- Il rédige des comptes rendus synthétiques et les diffuse aux participants.
- Il suit la validation du schéma directeur dans toutes ses étapes et notamment par les différentes instances citées à l'article D 5312-60-5 du Code des transports.

Il révisé les documents rédigés et les livrables et y apporte les modifications demandées lors des processus de validation définis au chapitre 3, jusqu'à l'approbation définitive du schéma directeur en conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL).

### **2.3. Domaines d'expertise et de compétence requis pour élaborer le schéma directeur**

Le schéma directeur de l'axe MeRS est une démarche d'analyse stratégique, foncière et économique élaborée en concertation avec tous les acteurs.

L'élaboration concertée du schéma directeur requiert de la part du titulaire, plusieurs domaines d'expertise et de compétence :

- L'économie portuaire, l'économie des transports et de la logistique multimodale et intermodale ;
- La gestion des ports maritimes et fluviaux ;
- La prospective et le développement économique, notamment la connaissance des filières structurantes que sont : le conteneur, la pétrochimie, l'énergie, les vracs, etc... ainsi que les potentiels futurs de développement ;
- La stratégie et la gestion foncière territoriale ;
- L'aménagement territorial, y compris les enjeux liés à l'urbanisme et à l'environnement;
- L'énergie ;
- La cartographie ;
- La concertation.

Au regard des domaines d'expertise et de compétence requis, l'équipe du titulaire sera nécessairement pluridisciplinaire.

### **2.4. Périmètre du schéma directeur**

Le périmètre de travail est envisagé dans l'épaisseur du territoire de l'axe MeRS.

Le périmètre est constitué :

- des trois ports de Sète, Marseille-Fos et Toulon comme portes d'entrées privilégiées du corridor, sur la façade maritime,
- de la Vallée du Rhône, dont la métropole de Lyon et ses ramifications vers les principales agglomérations de la région Auvergne Rhône Alpes (AURA) : Grenoble, Saint-Etienne, Roanne, Chambéry, Annecy, Bourg-en Bresse , Clermont-Ferrand,...;
- de la Vallée de la Saône jusqu'à Pagny.

Les connexions vers les frontières de la Suisse et de l'Italie font également partie du périmètre du schéma directeur.

Le nombre de site à étudier en détail par le prestataire et à intégrer dans le schéma directeur (cf. chapitre 3 du présent CCTP) sera au moins égal à 30 et il comprendra à minima les sites listés en annexe du présent CCTP. Les candidats complètent cette liste au travers de leur mémoire technique.

Le périmètre se veut ambitieux. Les territoires clés qui disposent de zones d'activités économiques ou de foncier disponible, même s'ils ne se situent pas en « bord à voie d'eau » sont à cibler et à intégrer dans le périmètre du schéma directeur. L'illustration ci-après ainsi que l'annexe 1 permettent de visualiser le détournage approximatif du périmètre.



*Illustration schématique à l'échelle continentale du périmètre « MeRS »*

## 2.5. Maitrise d'ouvrage du schéma directeur

**Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)** est un Etablissement Public de l'Etat, et c'est un acteur majeur du commerce international. Comprenant deux sites principaux (Bassins Est/Marseille et Bassins Ouest/ZIP de Fos) situés au croisement des routes maritimes mondiales. **Le port de Marseille Fos** se positionne comme la porte d'entrée naturelle (« gateway ») du Sud de l'Europe.

Propriétaire foncier, gestionnaire et aménageur, le GPMM dispose de tous les atouts, espaces et infrastructures, pour accueillir et développer des trafics maritimes diversifiés à l'échelle continentale, les pré-post acheminements massifiés ainsi que les activités liées à la logistique, l'industrie, la transition énergétique et numérique.

**La Compagnie Nationale du Rhône (CNR)** est le concessionnaire du Rhône pour la production d'hydroélectricité, le transport fluvial, l'irrigation et les usages agricoles. Il est le premier producteur français d'énergie exclusivement renouvelable. Aménageur des territoires, CNR est un acteur clé de la transition énergétique. Son expertise sur l'ensemble de la chaîne de valeur des énergies de l'eau, du soleil et du vent et ses missions d'intérêt général en font un partenaire de premier plan pour le développement et l'équilibre des territoires.

**Voies navigables de France (VNF)** est l'opérateur central national de la promotion de la voie d'eau et de la logistique fluviale. VNF exerce également des missions d'aménagement du territoire en lien avec le tourisme fluvial notamment et de gestion globale de l'eau.

VNF assure une mission de navigation en gérant 8700 km de rivières et canaux. La Direction Territoriale Rhône Saône assure la mission de navigation sur la Saône et le canal du Rhône à Sète de Saint-Gilles à Sète.

**L'autorité portuaire de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM)** exerce la compétence « Aménagement, entretien et gestion des ports ». Toulon abrite le principal port militaire en France, mais sa Rade concentre également un écosystème portuaire à fort potentiel, qui en fait un levier important du développement économique, touristique, industriel et durable du territoire. **Le port commercial de Toulon** développe significativement son activité, notamment dans le domaine du roulier, de la croisière et des ferries.

**L'Etablissement Public Régional Port Sud de France** gère le **Port de Sète**.

Une activité dynamique a permis au Port de Sète de développer ses échanges de marchandises ainsi que les transports de voyageurs. Ses infrastructures multimodales offrent une grande connectivité routière, ferroviaire mais aussi fluviale (canal du Midi et canal du Rhône à Sète).

Au sein du groupe SNCF, **SNCF Réseau** est un acteur clé du développement de l'offre ferroviaire en France et en Europe. Gestionnaire du réseau ferré national, il orchestre les circulations et assure l'entretien, la modernisation et la sécurité des lignes.

SNCF Réseau est également garant d'un accès neutre et équitable à l'infrastructure, en partenariat avec les pouvoirs publics et les territoires.

## 3. METHODOLOGIE

---

L'élaboration du schéma directeur de l'axe MeRS est réalisée par grandes phases, définies comme suit et séparées par les étapes de validation décidées par la maîtrise d'ouvrage, décrites dans les chapitres 2 et 3 du présent document.

**L'équipe « projet »** du schéma directeur est constituée par les représentants de la maîtrise d'ouvrage : GPMM, CNR, VNF, Port de Toulon (TPM), Port de Sète, SNCF Réseau.

**Le Comité de pilotage (COPIL)** est constitué des représentants de la maîtrise d'ouvrage auxquels se joignent :

- le Préfet coordonnateur de l'axe ou son représentant, le délégué général au développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône,
- les représentants des quatre régions,
- les représentants des quatre chambres de commerce et d'industrie régionales,
- les représentants des trois métropoles (Lyon, Marseille, Toulon).

Les services de l'Etat sont mobilisés au besoin par le préfet coordonnateur de l'axe et interviennent en appui du COPIL.

**Le Conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL)** est l'instance d'harmonisation à grande échelle : à chaque réunion, un point d'étape et d'avancement est présenté.

### **3.1. Phase 1 – « Premier round de consultation » -Evaluation prospective du besoin**

L'objectif de cette première phase est de produire collectivement une évaluation prospective du besoin, à l'échelle du périmètre global (défini au chapitre 2.4 du présent CCTP) du schéma directeur, en matière de :

- foncier fléché par filière stratégique,
- dessertes terrestres (fer, fleuve, route, canalisations),
- accès aux énergies.

Le titulaire doit évaluer le besoin et diagnostiquer les capacités (foncier, dessertes terrestres, énergie).

Le titulaire doit identifier les filières stratégiques structurantes pour l'axe MeRS.

A minima, 3 scénarios de développement économique et industriel sont à envisager par le titulaire: réindustrialisation tendancielle, réindustrialisation significative, réindustrialisation soutenue.

Dans le scénario de réindustrialisation tendancielle, l'axe MeRS voit son tissu industriel évoluer et croître au fil de l'eau.

Dans le scénario de réindustrialisation significative, l'axe MeRS voit son tissu industriel évoluer vers un modèle où la part de l'industrie dans le PIB augmente de façon notable (environ 22 % cf. Italie).

Dans le scénario de réindustrialisation soutenue, l'axe MeRS voit son tissu industriel évoluer vers un modèle où la part de l'industrie dans le PIB augmente de façon dynamique (environ 27 % cf. Allemagne).

Les candidats synthétisent des scénarios basés sur ces hypothèses dans leur offre.

Pour chaque scénario, 3 horizons temporels font l'objet de l'évaluation du besoin: Court terme, 2030 et 2040.

L'évaluation du besoin doit se nourrir des éléments de diagnostics et études (inventaires fonciers, schémas directeurs territoriaux, dessertes, énergie, logistique, socio-économique, etc...) existants (cf. annexe 3).

Afin de structurer et bâtir les scénarios prospectifs qu'il doit établir, le titulaire organise et anime un premier « tour de table » dit « premier round de consultation », au travers d'entretiens et de rencontres thématiques et territoriales avec certains acteurs institutionnels et économiques, dont à minima :

- Les services économiques des quatre régions (AURA, Sud, BFC, Occitanie), notamment les quatre conseils économique, social et environnemental régionaux (CESER)
- Les services économiques des quatre chambres de commerce et d'industrie régionales (CCIR),
- Les quatre directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS),
- Les services économiques des métropoles de Lyon, Toulon, Grenoble, Saint-Etienne, Dijon et Aix-Marseille, et de l'agglomération de Sète,
- Des représentants du monde économique proposés par le titulaire.

Les modalités et le nombre de ces entretiens et rencontres sont proposés par les candidats dans l'offre et le mémoire technique (simples réunions « BtoB », ateliers, tables rondes, etc...). Cette proposition d'organisation du « premier round » de consultation devra être pensée de telle manière que le calendrier prévu par le présent CCTP. Lors de ces entretiens et rencontres, doit être traité l'ensemble des thématiques nécessaires à la construction d'une évaluation partagée du besoin en vue de l'élaboration du schéma directeur visé par la présente consultation.

Des points d'avancement sont réalisés au travers de réunions organisées par le titulaire, avec l'équipe projet et le COPIL au rythme suivant pendant toute la durée de la phase 1 :

- 2 réunions de l'équipe projet par mois ;
- 1 réunion du COPIL toute les 6 semaines.

L'évaluation du besoin visée au travers de cette phase 1 sera concrétisée par les livrables suivants :

- Rapport final « évaluation prospective » (format word et pdf) comprenant les cartographies, schémas et illustrations (format word, pdf et SIG), qui sera validé par le COPIL,
- Synthèse sous format « Powerpoint »,
  - - Base Excel des données réunies,
  - - Compte rendus des entretiens et rencontres.

**En résumé, cette phase doit permettre de quantifier et qualifier les besoins fonciers, énergétiques et d'infrastructures à l'échelle macroscopique en fonction du potentiel des filières et de réindustrialisation.**

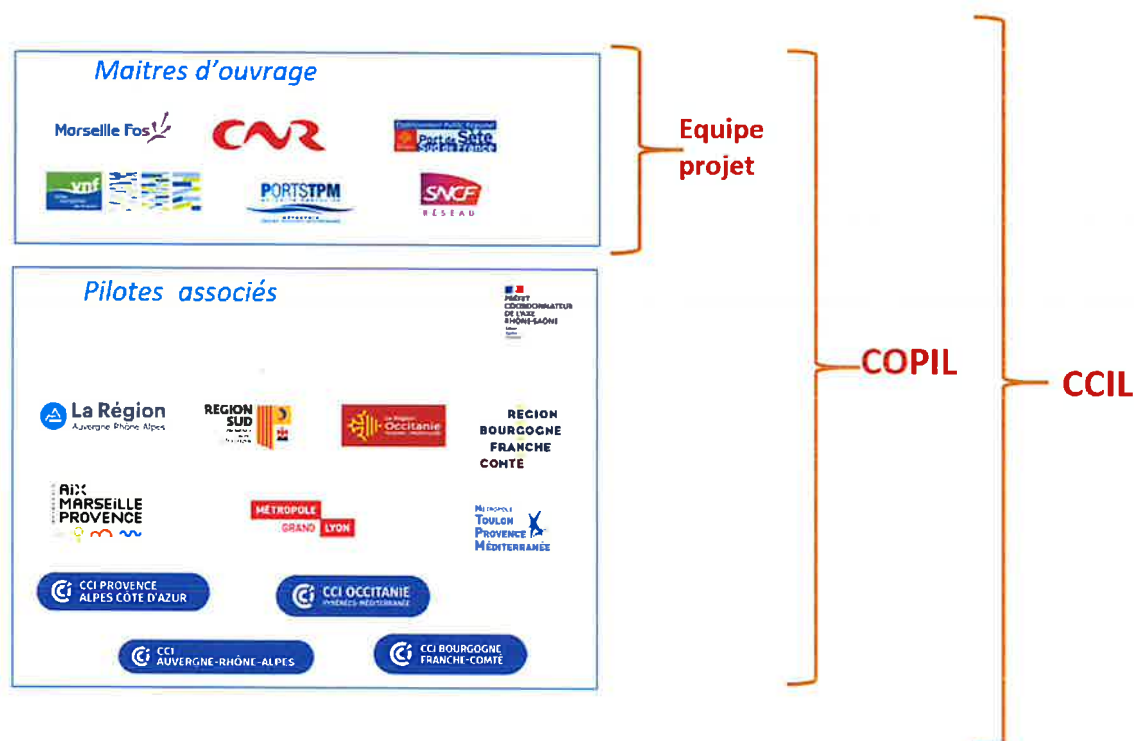


Schéma d'organisation du pilotage en phases 1 et 2

### 3.2. Phase 2 – « Deuxième round de consultation » - Première esquisse du schéma directeur

L'objectif de cette deuxième phase est de dresser collectivement une première esquisse du schéma directeur Méditerranée Rhône Saône, à l'échelle du périmètre global (défini au chapitre 2.4 du présent CCTP) sur la base de l'évaluation produite en phase 1.

Les 3 scénarios de développement économique et industriel envisagés par le titulaire en phase 1, croisés des 3 horizons temporels, font l'objet de l'esquisse du schéma directeur.

Tout comme la phase 1, cette phase 2 est alimentée par les éléments de diagnostics et études (inventaires fonciers, schémas directeurs territoriaux, dessertes, énergie, logistique, socio-économique, etc...) existants (cf. annexe 3).

Le titulaire organise et anime un deuxième « tour de table » dit « deuxième round de consultation », au travers d'entretiens et de rencontres thématiques et territoriales avec les acteurs rencontrés en phase 1 et d'autres acteurs institutionnels et économiques, dont à minima :

- Les représentants des communautés d'agglomération,
- Les représentants des communautés communes,
- Les représentants des chambres de commerce et d'industrie territoriales,
- Les gestionnaires ou exploitants de ports fluviaux,
- Les syndicats Mixtes et Sociétés d'Aménagement, (ex : syndicat mixte ZAC Inspira, Plaine de l'Ain...)



- Les propriétaires ou gestionnaires de foncier économique (ex : EDF, GIE Osiris, etc... ),
- Des propriétaires ou gestionnaires de réseaux divers (dessertes, énergie, utilités, etc...)
- Des représentants du monde économique proposés par le titulaire.

Les modalités et le nombre de ces entretiens et rencontres sont proposés par les candidats dans leur offre et leur mémoire technique (simples réunions « BtoB », ateliers, tables rondes, etc...). Le nombre de ces entretiens et rencontres doit permettre de couvrir et analyser à minima 30 sites (cf. chapitre 2.4, notamment les sites visés en annexe 5) à intégrer au schéma directeur. Cette proposition d'organisation du « deuxième round » de consultation devra être pensée de telle manière que le calendrier prévu par le présent CCTP (cf. chapitre 4.4) soit respecté.

Lors de ces entretiens et rencontres, doit être traité, à minima, l'ensemble des thématiques abordées lors de la phase 1, afin d'élaborer la première esquisse du schéma directeur de l'axe MeRS. Par ailleurs, l'un des objectifs de ces échanges est de sensibiliser les interlocuteurs sur l'intérêt de se joindre à la démarche et de recueillir leur avis sur leur potentielle participation au comité de suivi prévu en phase 3 (chapitre 3.3 ci-après).

Ces entretiens et rencontres doivent permettre au titulaire, dans chaque scénario:

- D'établir une monographie et cartographie des sites des gestionnaires fonciers volontaires pour être associés à la troisième phase « concertation sur le schéma directeur de l'axe MeRS » (potentiel foncier/opportunités, dessertes, contraintes, accès énergie, zone de chalandise et potentiel économique, etc...),
- De caractériser la vocation des fonciers selon les besoins, définir les activités à implanter sur ces fonciers,
- De caractériser les contraintes et les enjeux pesant sur ces fonciers (environnement, biodiversité, risques naturels, risques industriels, zonage urbanisme, etc...)
- De caractériser les dessertes et terminaux multimodaux actuels ainsi que les infrastructures de dessertes à prévoir,
- De caractériser les dessertes énergétiques actuelles et les besoins futurs (foncier, réseaux, etc...).

La 1<sup>ère</sup> esquisse du schéma directeur établie par le titulaire doit décrire les grands principes et orientations territorialisés en matière d'aménagement, de développement, d'implantations d'activités sur le foncier et de coordination des territoires et doit être conforme aux attentes du chapitre 2 du présent document.

La 1<sup>ère</sup> esquisse du schéma directeur établie par le titulaire, produit un rapport et une cartographie permettant de constituer une approche commune portable à la révision des quatre schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en veillant en prendre en compte les objectifs fixés par la loi « Climat et Résilience », notamment les objectifs liés à la réduction de l'artificialisation et le « zéro artificialisation nette/ZAN » à l'horizon 2050.

Afin de respecter les délais réglementaires imposés aux SRADDET et comme indiqué au chapitre 4.4 du présent CCTP, un livrable sous forme de rapport intermédiaire de la phase 2 sera fourni à T0 + 4 mois par le titulaire. T0 étant la date de notification du marché. Ce rapport intermédiaire porté à la connaissance des régions permettra de respecter le calendrier des SRADDET.

Le rapport final de la 1<sup>ère</sup> esquisse sera livré à T0 + 6 mois, comme indiqué au chapitre 4.4 du présent CCTP.

La phase 2 permet au titulaire de déterminer la liste des partenaires rencontrés et référencés, volontaires pour être associés au suivi de la concertation territorialisée organisée dans la phase 3 (COSUI/ voir chapitre 3.3).

Cette liste est proposée par le titulaire et validée par le COPIL.

Des points d'avancement sont réalisés au travers de réunions organisées par le titulaire, avec l'équipe projet et le COPIL au rythme suivant pendant toute la durée de la phase 2 :

- 2 réunions de l'équipe projet par mois,
- 1 réunion du COPIL toute les 6 semaines.

En synthèse, dans la phase 2, les livrables suivants doivent être produits par le titulaire:

- - Rapport intermédiaire « 1<sup>ère</sup> esquisse du schéma directeur » y compris les cartographies, schémas et illustrations (format word, pdf et SIG), qui sera validé par le COPIL. Il s'agit du document portable à la révision des SRADDET, visant une intégration des objectifs de réduction de l'artificialisation/ « ZAN »,
- Rapport final « 1<sup>ère</sup> esquisse du schéma directeur » y compris les cartographies, schémas et illustrations nécessaires (format word, pdf et SIG), qui sera validé par le COPIL,
- Synthèses du rapport intermédiaire et du rapport final sous format « Powerpoint »,
- - Base Excel des données réunies, notamment liste d'acteurs rencontrés et liste acteurs volontaires sélectionnés et validée par le COPIL pour participer au comité de suivi de la concertation prévu en phase 3,
- - Compte rendus des entretiens et rencontres,
- - Atlas/monographies des sites à enjeux proposés par le titulaire et validés par le COPIL y compris les terminaux multimodaux.

**En résumé, cette phase doit permettre d'esquisser une première version du schéma directeur à l'échelle macroscopique (vision d'ensemble pour tout l'axe) en intégrant les potentialités repérées au niveau local des territoires (opportunités, intérêt des territoires, ...). Elle doit incidemment permettre de formaliser une contribution à la modification à venir des SRADDET pour décliner la trajectoire de Zéro Artificialisation Nette.**

### **3.3. Phase 3 – « Concertation territorialisée » - Elaboration du schéma directeur final**

L'objectif de cette troisième phase est d'élaborer le schéma directeur final de l'axe Méditerranée Rhône Saône, à l'issue d'une concertation publique territorialisée sur la base de la première esquisse produite en phase 2.

Le titulaire organise et anime une concertation publique territorialisée sur le schéma directeur de l'axe Méditerranée Rhône Saône sur la base de la première esquisse de la phase 2.

La phase 2 aura permis de déterminer la liste des partenaires volontaires qui sont associés par la maîtrise d'ouvrage et le COPIL du schéma directeur, au pilotage et au suivi de la

concertation publique territorialisée qui doit être mise en œuvre et organisée par le titulaire dans la phase 3.

Cette concertation publique est territorialisée car elle se décline en plusieurs zones. **Les candidats proposent un découpage géographique de la concertation sur le schéma directeur en plusieurs zones, qui leur paraît pertinent et adapté à une concertation publique territorialisée. Ce découpage ne pourra pas excéder 4 zones.**

Pour chaque zone de concertation publique territorialisée, proposée par le titulaire dans son offre et validée par la maîtrise d'ouvrage, le titulaire constitue un **comité de suivi (COSUI)**.

L'objectif est de mener la concertation publique territorialisée aux côtés des acteurs majeurs en matière de foncier et de dessertes (gestionnaires, aménageurs, propriétaires, etc...) volontaires pour animer la concertation territorialisée.

Pour chaque zone de concertation publique territorialisée, le comité de suivi (**COSUI**) est constitué du COPIL et de la liste des partenaires rencontrés et référencés par le titulaire au cours de la phase 2, volontaires pour être associés au suivi de la concertation territorialisée. Comme indiqué au chapitre 3.2, la liste est validée par le COPIL :

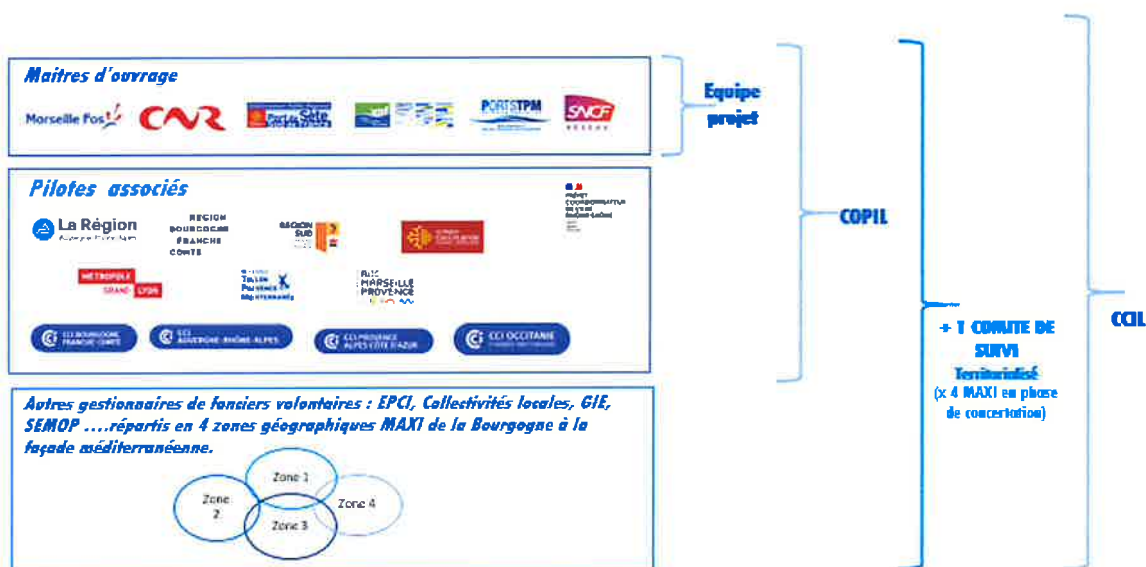


Schéma d'organisation du pilotage de la concertation publique territorialisée en phase 3

Chaque comité de suivi (COSUI) se réunit et **contribue en amont, à l'organisation des réunions de concertation publique sur sa zone de compétence**. Il fournit un travail préparatoire permettant d'élaborer les supports à présenter en réunion de concertation publique territorialisée. **Il émet des avis sur les orientations** que doit prendre le maître d'ouvrage dans le cadre de la concertation publique sur sa zone de compétence. Il favorise le partage des résultats de la concertation.

Il contribue à définir les participants de la concertation publique à inviter sur chaque zone avec à minima : Associations environnementales, gestionnaires de parcs naturels, Organisations syndicales, Grandes entreprises et industriels, Transporteurs, gestionnaires réseaux.

La liste des participants proposée par le COSUI et dressée par le titulaire et validée par l'équipe projet.

La phase 3 se déroulera de la manière suivante :

■ **Au début de la phase 3 :**

2 réunions EQUIPE PROJET et 1 COPIL afin de cadrer et valider les objectifs de la concertation que le titulaire détaillera, et approuver la composition du COSUI pour chaque zone de concertation territorialisée.(4 zones maximum).

■ **Puis sur chaque zone de concertation territorialisée définie, se tiennent, dans l'ordre :**

- → 1 COMITE DE SUIVI
- → **1<sup>ère</sup> REUNION DE CONCERTATION**
- → 1 REUNION EQUIPE PROJET
- → 1 COMITE DE SUIVI
- → **2<sup>ème</sup> REUNION DE CONCERTATION**
- → 1 REUNION EQUIPE PROJET
- → 1 COMITE DE SUIVI
- → **3<sup>ème</sup> REUNION DE CONCERTATION CONCLUSIVE.**

■ **A l'issue :**

- → 1 REUNION EQUIPE PROJET conclusive sur le schéma directeur final à proposer à la validation du COPIL lors d'une réunion dédiée puis à chaque instance de validation tel que défini au chapitre 2. (**in fine, approbation par le CCIL**).

Le titulaire organise, envoie les invitations, réalise les supports de concertation, anime toutes les réunions, modère les débats, prend note des interventions et propositions des participants, rédige et transmet les comptes rendus pour les COPIL, les COSUI, les réunions EQUIPE PROJET et les réunions de concertation. Le titulaire propose au fil du déroulement de cette phase 3 les évolutions du schéma directeur à l'équipe projet en fonction des enseignements de la concertation. Les évolutions proposées par le titulaire et à intégrer dans le schéma directeur sont validées par l'équipe projet.

Le titulaire conçoit et met en place un site internet dédié à la concertation, et l'alimente par tous les documents utiles rédigés par le titulaire ou les contributions des acteurs, soumis à la validation préalable de l'équipe projet.

Le titulaire prend en charge toute la logistique des réunions de concertation publique territorialisée et les réunions associées décrites ci-dessus (équipe projet, COPIL, COSUI).

Le titulaire prend en charge les déplacements de son équipe de consultants nécessaires à la réalisation de la mission : à minima les réunions de concertation publique seront réalisées en présentiel dans chaque zone.

Les salles de réunion seront mises à disposition par les membres de l'équipe projet, du COPIL ou du COSUI . Le titulaire s'assurera de la réservation des salles et de l'équipement de celles-ci auprès des interlocuteurs désignés par les membres de l'équipe projet, du COPIL, ou du COSUI.

Les 3 scénarios de développement économique et industriel, croisés des 3 horizons temporels tels que définis en phases 1 et 2, sont étudiés par le titulaire et sont intégrés dans le livrable final du schéma directeur.

Le schéma directeur final concerté de l'axe Méditerranée Rhône Saône visé au travers de cette phase 3, sera concrétisé par les livrables suivants :

- Rapport « schéma directeur » concerté final, (word et pdf), y compris les cartographies, schémas et illustrations des orientations du schéma directeur, (vocation foncier, aménagements à programmer, etc...) (word, pdf et SIG),
- Synthèse « schéma directeur » final sous format « Powerpoint »,
- Base Excel des données recueillies,
- Site internet dédié à la concertation,
- Atlas/monographies des sites à enjeux investigués y compris les terminaux multimodaux Pdf, SIG
- Compte rendus des réunions de concertation publique territorialisée et autres réunions associées décrites dans le présent chapitre.

Le rapport final du « schéma directeur » devra faire l'objet du circuit de validation décrit au chapitre 2, se concluant par une présentation au CCIL et d'une validation de la part de cette instance.

**En résumé, cette phase doit permettre de décliner et d'affiner le schéma directeur à une échelle plus microscopique (locale) et à en sécuriser la réalisation ultérieure par le recours à une concertation locale destinée à en valider les principes.**

## **4. CONDITIONS COMPLEMENTAIRES DE REALISATION DE LA MISSION**

---

### **4.1. Correspondants / Maitrise d'ouvrage**

Le marché est piloté par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Le correspondant GPMM est Monsieur Régis MARTIN, Direction de la Stratégie, du Pilotage et des Affaires Juridiques (06.21.69.48.51).

Comme indiqué au chapitre 2, la maitrise d'ouvrage de la mission est conjointement assurée par : GPMM, VNF, CNR, TPM/Port de Toulon, Région Occitanie / Port de Sète, SNCF Réseau.

Chacun de ces maîtres d'ouvrage désigne les membres de l'équipe projet et leur représentant au sein du COPIL décrit au chapitre 3.

Afin de compléter la constitution du COPIL se joignent aux représentant de la maîtrise d'ouvrage:

- le Délégué général au développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône représentant le Préfet coordonnateur de l'axe,
- les représentants des quatre régions,
- les représentants des quatre chambres de commerce et d'industrie régionales,
- les représentants des trois métropoles.

#### **4.2. Documents fournis**

Les documents listés en annexe peuvent être fournis à la demande du titulaire du présent marché.

#### **4.3. Déroulement de la mission, réunions, entretiens et rencontres**

Le déroulement de la mission et l'ensemble des réunions, entretiens et rencontres à organiser, animer et mener à bien par le titulaire sont décrits dans les chapitres 2 et 3 du présent CCTP.

#### **4.4. Délais de restitution des livrables**

Les délais de restitution des livrables sont définis comme suit à compter de la date T0 de notification du marché:

- Délai de la phase 1 : T0 + 3 mois
- Délai de la phase 2 : T0 + 6 mois
- Délai du livrable intermédiaire de la phase 2 : T0 + 4 mois
- Délai de la phase 3 : T0 + 13 mois

#### **4.5. Confidentialité**

Les conditions de confidentialité sont définies à l'article 5 « Confidentialité – Mesures de sécurité » du CCAG-PI de 2009.

Les parties conviennent du caractère strictement confidentiel des informations de tout ordre échangées entre-elles, tant dans la période pré-contractuelle que dans le cadre de leurs relations contractuelles et extra-contractuelles.

Le titulaire du marché s'interdit formellement de diffuser à quiconque, que ce soit pendant la durée de ses relations avec le maître d'ouvrage qu'à leur expiration, pour quelle que cause que ce soit, toutes les informations concernant le maître d'ouvrage notamment d'ordre organisationnel, commercial ou financier dont il pourrait avoir connaissance.

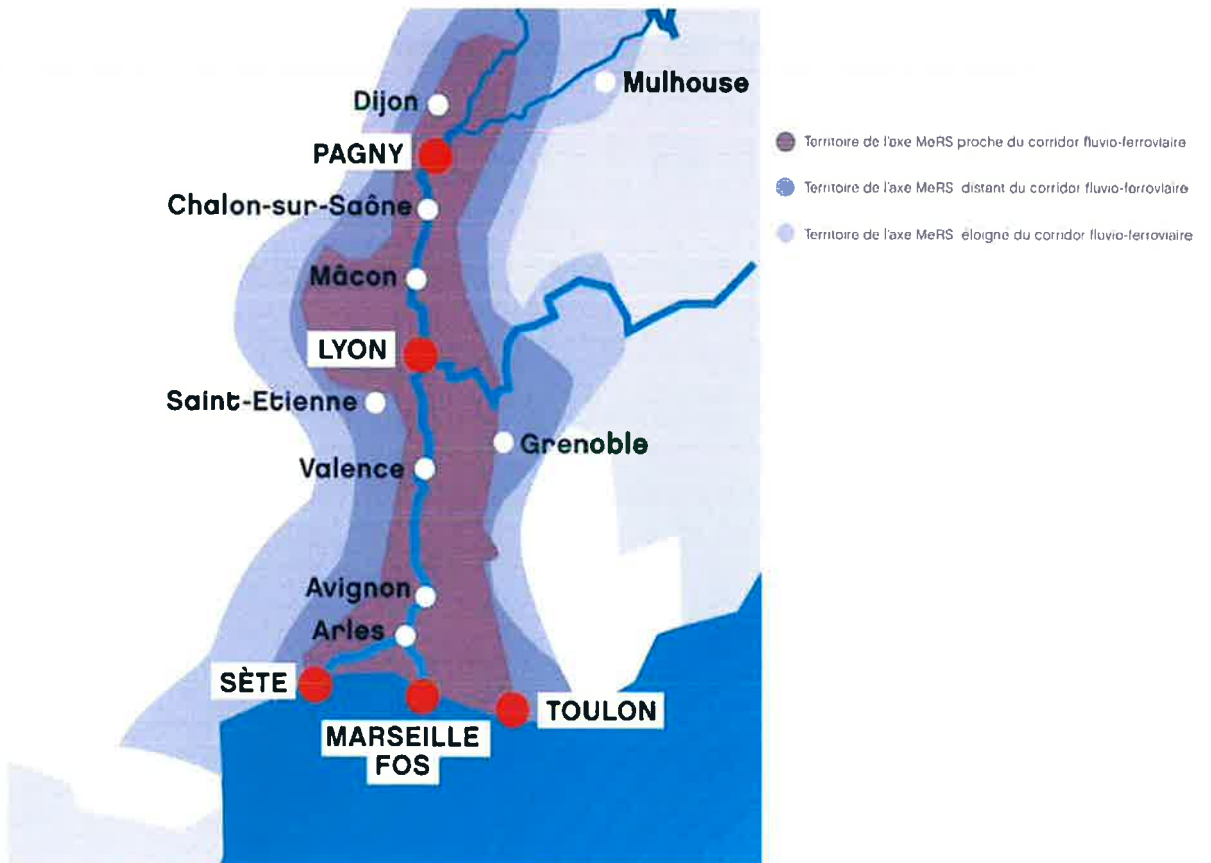
En tout état de cause, les informations dont il aura connaissance devront être utilisées exclusivement pour les besoins de la mission qui lui est confiée par le maître d'ouvrage.

En outre, l'ensemble des actes et accords qui seront formalisés entre les parties présentera également un caractère strictement confidentiel.

#### **4.6. Liste des Annexes**

- Annexe 1 : illustrations du périmètre du schéma directeur de l'axe MeRS
- Annexe 2 : Calendrier et méthodologie simplifiée
- Annexe 3 : liste des données, éléments et études pouvant être fournis à la demande du titulaire
- Annexe 4 : liste des membres du CCIL
- Annexe 5 : liste des sites à intégrer nécessairement à **minima** dans le schéma directeur

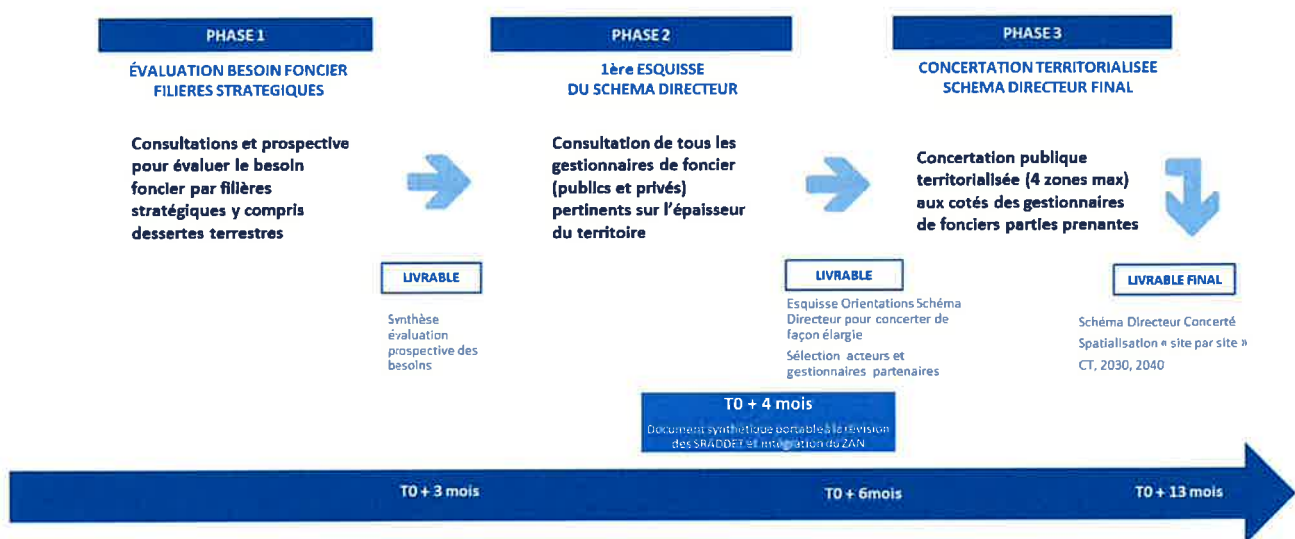
## Annexe 1 : Illustrations du périmètre du schéma directeur de l'axe MeRS.





## Annexe 2 : Calendrier et méthodologie simplifiée

### Calendrier et méthodologie envisagée



### Annexe 3 : liste des données, éléments et études pouvant être fournis à la demande du titulaire.

- Projet de coordinations logistique, industrielle et foncière pour le corridor Méditerranée-Rhône-Saône : Rapport de mission de M. Hervé Martel, mars 2022 ;
- Schéma fluvial et portuaire Rhône Saône Orizon 2035, CNR et VNF, mars 2022
- Développement du report modal en Bourgogne-Franche-Comté, note d'information sur la plateforme portuaire de Chalon-sur-Saône, Aproport, septembre 2021 ;
- Plan d'action pour dynamiser le transport fluvial sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône – Rapport de mission de Madame Cécile Avezard, présidente de Medlink Ports à Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, ministre en charge des transports, juillet 2021 ;
- Etude du schéma portuaire du Rhône méridional, VNF, documents des phases 1, 2 et 3, 2021 à 2023
- Etude d'évaluation des impacts d'un mode fluvial plus compétitif sur le report modal du BRS, et sur l'attractivité long terme du GPMM, VNF, 2021
- Etude sur le potentiel de développement des trafics fluviaux en lien avec le port de Sète, VNF et port de Sète, 2021
- Schéma de développement portuaire de la Saône en Bourgogne-Franche-Comté ensemble des rapports des phases d'étude et rapport final, 2020 et 2021 – VNF;
- Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques, édition 2020 – DGITM, avril 2021 ;
- Analyse des circulations fret nationales et enjeux liés à la croissance du combiné dans le couloir rhodanien – SNCF Réseau, mars 2021 ;
- Schéma de développement des sites industriels et portuaire CNR 2021-2023 – CNR, décembre 2020 ;
- Travaux du groupe de travail ferroviaire axe Méditerranée-Rhône-Saône – SNCF Réseau, juillet 2020 ;
- Canal du Rhône à Sète, quel devenir ? – CGEDD, rapport des inspecteurs Marie Deketelaere-Hanna et Marc Sandrin, février 2020 ;
- Projet Stratégique 2020-2024 du Grand port maritime de Marseille-Fos – GPMM, 2019 ;
- Étude relative au développement du transport fluvial de produits chimiques sur le bassin Saône-Rhône Méditerranée – France Chimie, CNR, VNF, GPMM, Medlink, 2019 ;
- Inventaire et cartographie des principales zones et plateformes logistiques de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône – agences d'urbanismes du territoire, décembre 2019 ;
- Schéma logistique et d'intermodalité de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône – CEREMA, décembre 2019 ;
- Logistique sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône : Scénarios prospectifs en faveur du report modal – CEREMA, mai 2019 ;
- État des lieux du système logistique en Auvergne-Rhône-Alpes – DREAL AURA : Rapport de diagnostic régional, novembre 2017 et Rapport d'enjeux généraux, 2019
- Mobilité volet logistique : foncier et plateformes logistiques – Région PACA & agences d'urbanismes locales, décembre 2019 ;
- La logistique en région sud Provence-Alpes-Côte-D'azur – Diagnostic et enjeux – Région PACA & agences d'urbanismes locales, janvier 2019 ;
- Analyse du système logistique sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône – CEREMA, octobre 2018 ;
- Propositions pour le renforcement de l'intégration de la gouvernance sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône – Rapport à Monsieur le Premier ministre, Rédigé par Jean-Christophe Baudouin, Délégué Interministériel, juin 2018 ;
- Attractivité et compétitivité du Range France Med et de l'axe Rhône-Saône – Rapport à Monsieur le Premier ministre, rédigé par le député François-Michel Lambert et la sénatrice du Rhône Elisabeth Lamure, 18 juillet 2016
- Schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence - ensemble des rapports des phases d'étude et rapport final – VNF, 2014 à 2016;
- Etude sur le développement portuaire du port du Pontet, VNF, 2015

## Annexe 4 : liste des membres du conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL)

<b>Collège des collectivités territoriales et de leurs groupements</b>	
Région Auvergne-Rhône-Alpes	CEDRIN, Michèle, <i>conseillère régionale</i>
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	SERRUS, Jean-Pierre, <i>Vice-président délégué aux transports et à la mobilité durable</i>
Région Occitanie	CODORNIOU, Didier, <i>Vice-président délégué à la Méditerranée</i>
Région Bourgogne-Franche-Comté	BECQUET, Alain, <i>Conseiller régional</i> <i>Commission du développement économique pour l'emploi - économie sociale et solidaire - agriculture - bois - forêt - tourisme</i>
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	ALVAREZ, Martial <i>Vice-président délégué à l'emploi, à la cohésion sociale et territoriale, à l'insertion, aux relations avec le GPMM, Maire de Port Saint-Louis du Rhône</i>
Métropole de Lyon	KOHLHAAS, Jean-Charles, <i>Vice-président délégué aux déplacements, à l'intermodalité et à la logistique urbaine</i>

<b>Collège des représentants de l'Etat</b>	
Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet coordonnateur de l'axe	MAILHOS, Pascal, <i>Préfet, président du CCIL</i> Ou son représentant
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur	MIRMAND, Christophe, <i>Préfet</i> Ou son représentant
Préfet de la région Occitanie	GUYOT, Etienne, <i>Préfet</i> Ou son représentant
Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté	ROBINE, Franck, <i>Préfet</i> Ou son représentant
Personnalité nommée par le ministre chargé des ports maritimes	RIVOALLON, Catherine
Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet coordonnateur de l'axe	DURAND, Julien, <i>Délégué général au développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône</i>

<b>Collège des représentants des ports</b>	
Grand port maritime de Marseille	MARTEL, Hervé, <i>Président du directoire</i>
Etablissement public régional Ports Sud de France (Sète)	CARMES, Olivier, <i>Directeur</i>
Autorité portuaire des ports de Toulon Provence Méditerranée	VILLEMIN, Alexis, <i>DGA Aménagement, ports, mobilités, énergies</i>
Medlink ports	GLEIZES, Mathieu, <i>Délégué général</i>

<b>Collège des personnalités qualifiées</b>	
Conseil de surveillance du GPM	CHAUVIN, Jean-Luc, <i>Membre du conseil et président de la CCI Aix-Marseille-Provence</i>
CCI Provence-Alpes-Côte d'Azur	SUHAS, Jean-François, <i>Membre élu</i>
CCI Occitanie	COLOMBIE, Michel, <i>Secrétaire de la CCI Occitanie</i>
CCI Auvergne-Rhône-Alpes	GUERAND, Philippe, <i>Président</i>
CCI Bourgogne-Franche-Comté	GAUTHERON, Pascal, <i>Vice-Président de la CCI Bourgogne Franche-Comté (BFC)</i> <i>Président de la CCI Métropole de Bourgogne</i>
Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF)	MISTRE, Alain, <i>Président</i>
Union des entreprises Transport et logistique de France (E-TLF)	VIALELLES, Jean-Christian, <i>Délégué régional</i>
Entreprises fluviales de France (E2F)	LEANDRI, Didier, <i>Président délégué général</i>
Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)	ACCARY, Fabrice, <i>Directeur général</i>
Groupe national du transport combiné (GNTC)	BARBE, Aurélien, <i>Délégué général</i>
Association des professionnels de l'immobilier logistique et de la supply chain (Afilog)	DIZIAIN, Diana, <i>Directrice déléguée</i>
Armateurs de France	NIAMBA, Laurène, <i>Responsable des affaires juridiques et institutionnelles</i>
Commission intergouvernementale pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin	BEAUD, Josiane, <i>Présidente</i>

<b>Collège des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou fluviales</b>	
SNCF Réseau	LELOUP, Béatrice, <i>Directrice régionale Auvergne-Rhône-Alpes</i>
Voies Navigables de France (VNF)	AVEZARD, Cécile, <i>Directrice territoriale Rhône-Saône</i>
Compagnie Nationale du Rhône (CNR)	BORIE-BANCEL, Laurence, <i>Présidente du directoire</i>

**Mme Anne-Florie CORON est désignée commissaire coordonnatrice du gouvernement.**  
**M. François MARENDET est désigné commissaire coordonnateur adjoint du gouvernement.**  
**M. Sylvain ROUSSELLE est désigné contrôleur général économique et financier.**

## **Annexe 5 : liste des sites à intégrer nécessairement à minima dans le schéma directeur**

- 1.Site industriel et portuaire (SIP) de Pagny,
- 2.Site industriel et portuaire de Chalon-sur-Saône
- 3.Site industriel et portuaire de Mâcon
- 4.Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH)
- 5.Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)
- 6.Parc d'activités de Chesnes (St-Quentin-Fallavier)
- 7.ZI Lyon Sud-Est : Vénissieux – Corbas – Saint Priest)
- 8.Tissu industriel grenoblois (Pont-de-Claix/Jarrie, Saint-Égrève/Sassenage...)
- 9.Tissu industriel Sud Loire: Vallée du Gier (St-Chamond-Givors-Saint Etienne) et Plaine de Forez (Veauche, Montbrison...)
- 10.Vallée de la Chimie (Saint-Fons-Solaize)
- 11.Site industriel et portuaire de Loire–Saint-Romain
- 12.Site industriel et portuaire Les Roches-Roussillon/Salaise (dont plateforme OSIRIS)
- 13.Sites industriels et portuaires de Bourg/Portes-lès-Valence
- 14.Site industriel et portuaire de Laudun-l'Ardoise&PRAE
- 15.Sites industriels et portuaires du Grand Avignon
- 16.Sites industriels et portuaires Beaucaire/Tarascon
- 17.Site industriel et portuaire d'Arles Nord
- 18.ZA de Saint-Martin de Crau
19. ZA de Miramas-Clésud
- 20.ZI de Berre-Rognac
- 21.Port de Sète
- 22.Port deToulon
23. Port de Marseille-Fos (GPMM – Bassins Ouest et Est)

## Schéma directeur de l'axe

### Méthode, concertation, calendrier

et proposition du corpus commun d'objectifs stratégiques



**Hervé Martel**

Grand Port Maritime de Marseille

**Laurence Borie Bancel**

Compagnie Nationale du Rhône

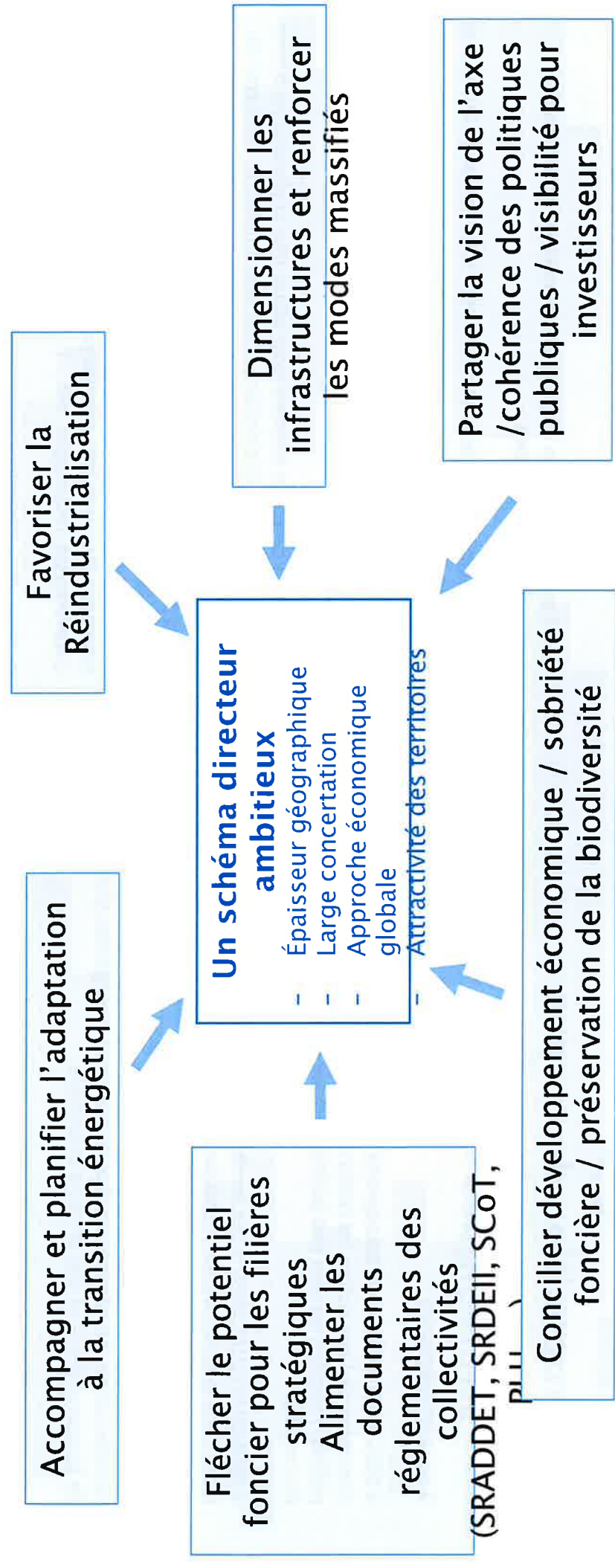




# 2 schéma directeur de l'axe

Document de coordination (article L 5312-12 du Code des Transports)  
concerté et partage

## Les ambitions du Schéma



## 2 – Schéma directeur de l'axe

### Proposition de corpus commun d'objectifs stratégiques

Ces 3 axes peuvent se décliner en un corpus commun de  
**6 objectifs stratégiques** :

1. Développer les modes massifiés pour relier les ports fluviaux et maritimes et leurs clients
2. Étendre l'hinterland des ports maritimes et développer l'attractivité du range Med pour les armateurs et plus largement pour tous les acteurs économiques
3. Produire de l'offre foncière pour attirer des implantations à forte valeur ajoutée, réindustrialiser, créer des emplois et retrouver de la souveraineté économique
4. Soutenir la sortie des énergies fossiles pour les activités industrielles et logistiques en s'appuyant sur le rôle de Fos comme hub des énergies décarbonées et en préparant l'émergence de nouveaux flux (matières premières et secondaires, énergies décarbonées, recyclages, etc...)
5. Offrir de la visibilité aux acteurs privés et publics
6. Coordonner et optimiser (coûts, ressources dont le foncier, délais) les politiques d'investissement, d'aménagement, de développement et de promotion

#### 3 axes stratégiques :

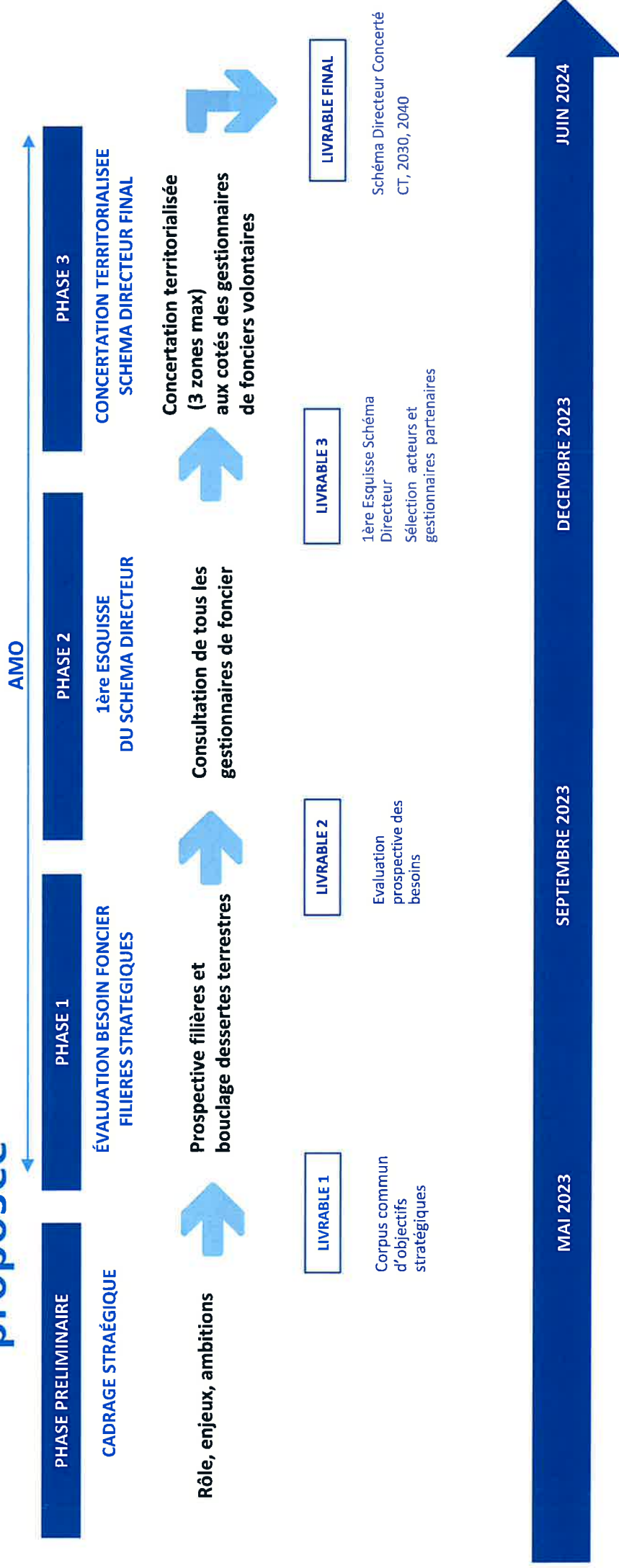
« **DECARBONER** » les transports : construire et partager une vision commune de l'axe autour du renforcement de la compétitivité des modes massifiés au sein des portes d'entrée maritimes et tout au long du corridor.

« **REINDUSTRIALISER** » les territoires : coopérer afin de peser plus lourd dans la concurrence mondiale et renforcer l'attractivité, identifier les cibles de développement, afin de transformer la façade portuaire pétrolière en hub pour les énergies alternatives et soutenir l'adaptation des activités industrielles adossées dans l'hinterland pour la décarbonation, développer les flux de matières émergentes et retrouver de la souveraineté et des emplois industriels.

« **MAITRISER** » les ressources : opter pour la coordination pour flécher la politique foncière d'implantation (transition énergétique, réindustrialisation et immobilier logistique) et favoriser la sobriété énergétique, foncière, environnementale, optimiser les politiques d'investissement et les moyens associés (coûts, humains, délais)

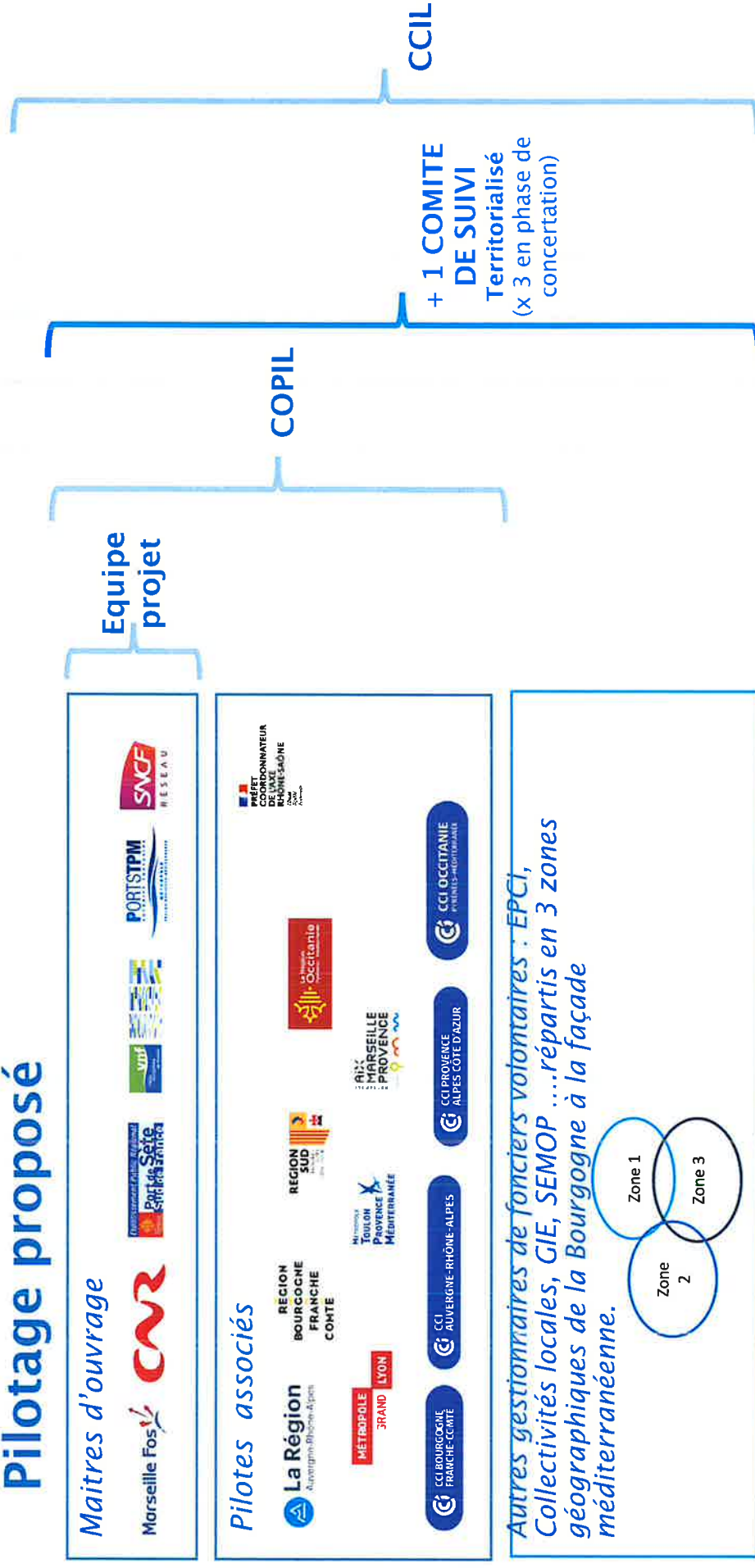


# 2— Schéma directeur de l'axe Calendrier et méthodologie proposée



## 2 — Schéma directeur de l'axe

### Pilotage proposé



## 2 – Schéma directeur de l'axe

### Cofinancement envisagé

- Cahier des charges unifié AMO Technique + AMO
- Budget initial estimé : 330 000€ HT.
- Prise en charge du pilotage administratif par le GPM
- Partage du financement et du pilotage opérationnel de l'AMO.

**prix de l'AMO : 362 175 € HT**

<b>Option (30% FEDER)</b>				
GPM	30%	76 057 €	21%	
CNR	30%	76 057 €	21%	
VNF	20%	50 705 €	14%	
SNCF Réseau	10%	25 352 €	7%	
Port de Toulon	5%	12 676 €	3,5%	
Port de Sète	5%	12 676 €	3,5%	
		<b>100%</b>	<b>253 523 €</b>	
<b>Subvention FEDER</b>		<b>30%</b>	<b>108 653 €</b>	<b>30%</b>
			<b>362 175 €</b>	<b>100%</b>

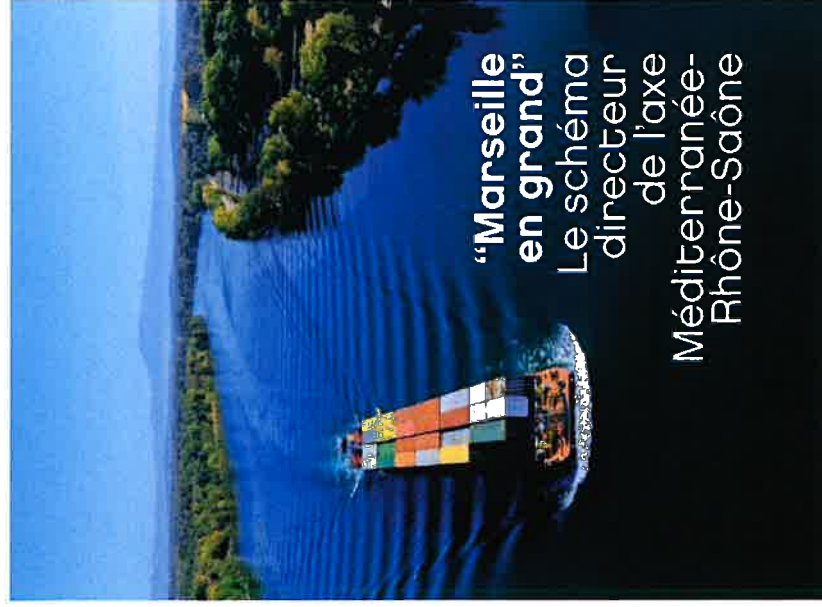
## 2 – Schéma directeur de l'axe

**Pour le prochain CCIL (en fonction de la date),**

**Présentation de l'état d'avancement du travail collectif avec l'AMO :**

- Evaluation prospective des besoins fonciers / filières stratégiques et bouclage des dessertes terrestres
- Méthodologie détaillée envisagée pour la concertation territoriale

## 2— Schéma directeur de l'axe



*Merci de votre attention*



