



## **LE PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET**

### **LES EFFETS POSITIFS DU PROJET SUR LE MAINTIEN ET LA CREATION D'EMPLOIS ET LES RETOMBEES ECONOMIQUES**

Note en réponse aux demandes de précisions et  
recommandations du garant en date du 20/01/2023

**Juillet 2023**

## Sommaire

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023 .....	3
1. Les effets positifs sur le maintien et la création d'emplois.....	4
2. Les effets positifs sur les retombées économiques .....	5

## **Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023**

« 10. Précisions sur les retombées économiques pour le territoire local, notamment en matière d'emploi »

## 1. Les effets positifs sur le maintien et la création d'emplois

En 2020, la Mission d'information parlementaire relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes notait que 1 000 conteneurs induisent 1 emploi portuaire, 6 emplois pour la distribution de la marchandise et 3 à 4 emplois en transport. Ainsi, pour un différentiel de 10 % sur 10 ans soit 30 000 conteneurs ou remorques, le projet aurait des retombées en termes d'emplois avec la création de 300 emplois supplémentaires.

Au niveau local, l'activité conteneurs liée au terminal Med Europe génère actuellement 150 emplois pour 100 000 conteneurs traités par an. Les emplois qui y sont liés sont de différente nature :

- 45 postes de dockers,
- 5 postes pour la porte d'accès,
- 40 postes pour la maintenance,
- 60 postes voués à l'administration, aux études et à la direction.

Les effets induits par la mise en service du projet (doublement des chargements des trains et augmentation de 30% du volume conteneurs traités) vont avoir une conséquence directe pour l'activité conteneurs du terminal Med Europe nécessitant 75 emplois supplémentaires (1/3 docker et 2/3 pour les autres postes).

Ce décompte ne prend pas en compte le transitaire, pilote, lamaners sur le port.

L'étude origine/destination réalisée par la DREAL PACA montre qu'une grosse partie des marchandises est déchargée dans des entrepôts de groupage/dégroupage dans la Métropole avant d'être réexpédiée. Sur les 9- 10 emplois de transport et de logistiques et de distribution cités dans l'étude la Mission d'information parlementaire, on peut estimer que 2 à 4 emplois sont fixés localement (transitaires, brouettage, entrepôts logistiques, organisateurs de transport, entreprises ferroviaires). La mise en service du projet permettra donc de générer entre 60 et 120 emplois supplémentaires au niveau local.

Globalement le différentiel de 30 000 UTI entre la référence et le projet devrait développer et/ou maintenir 300 emplois sur l'ensemble des chaînes logistiques passant par Marseille dont 135 à 195 emplois fixés dans la Métropole Aix Marseille Provence dont 75 spécifiquement sur les terminaux portuaires.

A noter que sur les 514 employés de Marseille manutention intervenant sur les Bassins Est, 30% soit 150 personnes sont des habitants des 14<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements.

Ainsi les retombées en termes de création ou de maintien d'emploi à l'échelle locale sont positives.

## 2. Les effets positifs sur les retombées économiques

Le projet présente un bilan de -25 à 83 M€ suivant le scénario retenu pour la décarbonation des poids lourds. Si cette décarbonation est rapide (neutralité en 2050 pour le scénario AMS) alors le gain lié à la réduction des poids lourds réduit rapidement avec la disparition rapide des poids lourds au gasoil. Si cette transition est plus longue (neutralité en 2070 pour le scénario AME), le gain produit par le projet agit sur une période plus longue et le projet présente alors un bilan positif.

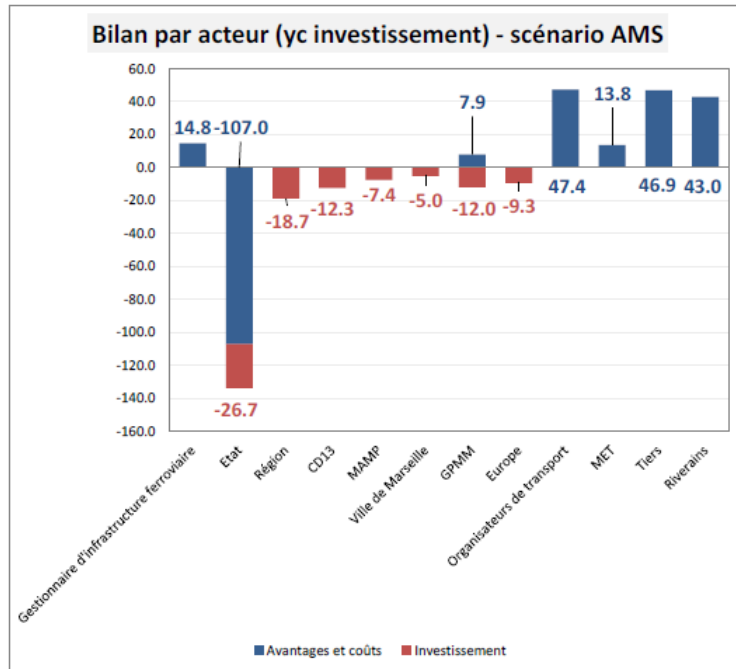


Figure 1 : Bilan socio-économique par acteur – scénario AMS

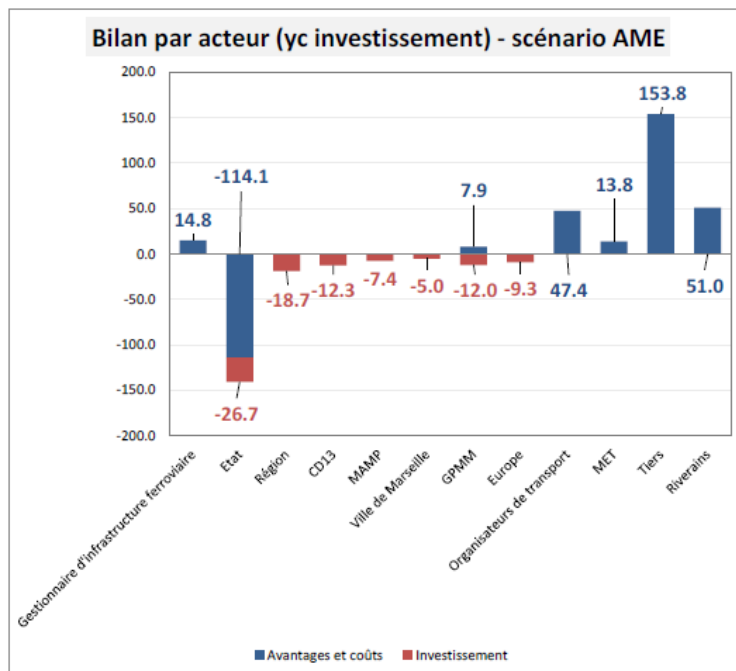


Figure 2 : Bilan socio-économique par acteur – scénario AME

Le bilan par acteur montre que l'Etat contribue grandement à ce projet de transition énergétique en renonçant à une partie des taxes sur les produits pétroliers et en subventionnant une partie des sillons ferroviaires mis à disposition.

Les principaux bénéficiaires de ces efforts sont :

- Les riverains et tiers (personnes non riveraines mais bénéficiant des effets du projet) du fait de l'amélioration de la qualité de vie pour une grande majorité (réduction du bruit, réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la sécurité routière),
- Le pouvoir d'achat avec une réduction globale du coût de transport des marchandises.

Toutefois, ce bilan n'intègre pas les bénéfices induits par les protections phoniques mises en place de façon tout à fait exceptionnelle dans le cadre du projet et allant au-delà des obligations réglementaires (construction d'un mur anti-bruit le long des voies ferrées au droit du quartier de Saint-André, isolation de façade des habitations sur la butte de Mourepiane, dans le quartier de Saint-Henri et le long du réseau ferré national entre Saint-Henri et l'Estaque) et qui permettront d'améliorer la situation de plusieurs dizaines de logements aujourd'hui exposés à des niveaux sonores importants. Les bénéfices pour les riverains sont évalués à 4 millions d'euros.

Ce bilan ne monétarise pas les effets sur l'emploi : le projet aura ainsi pour effet de consolider l'activité portuaire sur Marseille. Son impact direct est estimé à une centaine d'emplois portuaires locaux pérennisés. Au-delà, c'est toute la communauté portuaire qui se trouve confortée.

**En intégrant ces effets, on estime que globalement, le bilan socio-économique du projet est positif pour la collectivité.**