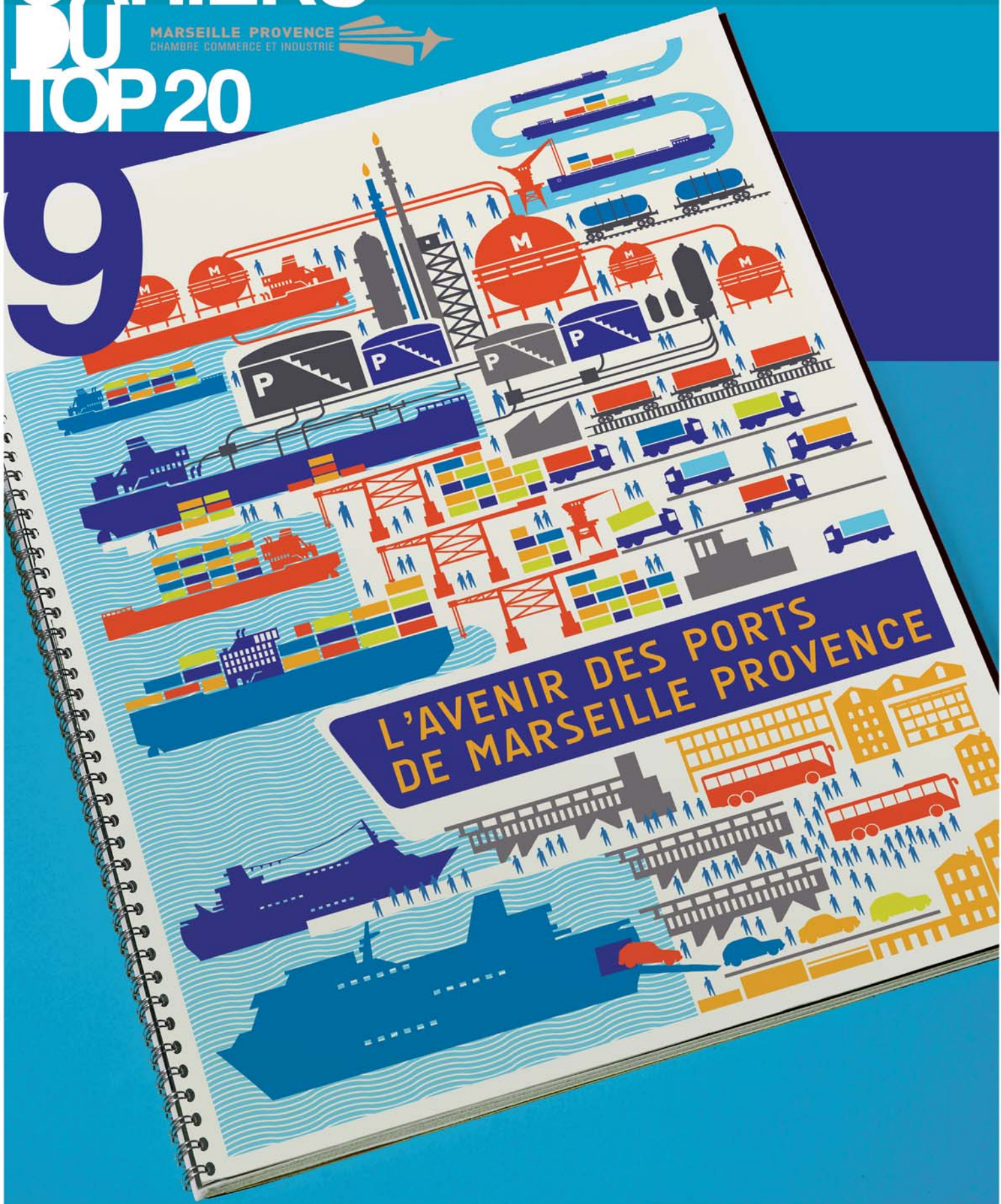


LES CAHIERS DU TOP 20

MARSEILLE PROVENCE
CHAMBRE COMMERCE ET INDUSTRIE



9



L'AVENIR DES PORTS
DE MARSEILLE PROVENCE

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Historiquement indissociable de la fondation de la ville et du développement de la métropole, le port de Marseille-Fos est un acteur indispensable de l'économie locale. Le développement du port d'Arles ces dernières années lui donne une ouverture appréciable sur le fleuve et le nord de l'Europe.



Les ports de Marseille-Fos et d'Arles

Le port de Marseille-Fos est le 5ème port d'Europe. Il a traité 86 millions de tonnes en 2010 dont 55 Mt d'hydrocarbures et 16 Mt de marchandises diverses. Avec des installations portuaires réparties sur deux sites, les bassins Est (sur Marseille) et les bassins Ouest (sur Fos mais aussi sur Port-de-Bouc et sur Port-Saint-Louis-du-Rhône), Marseille-Fos est un port global qui offre des services aussi bien pour les marchandises que pour les passagers. De lourds investissements ont été consentis ces dernières années pour créer de nouveaux terminaux ou encore améliorer les gares et l'accueil des passagers. Avec un résultat certain : l'intérêt des opérateurs, des touristes et des croisiéristes pour Marseille ne cesse de croître.

Ville et port historiquement inséparables

L'installation de marins grecs en provenance de la ville de Phocée, en Asie mineure, dans la calanque du Lacydon, 2 600 ans avant notre ère, marque la naissance d'une ville, Massalia, et d'un port. Tout au long de l'histoire de cette ville, le port n'a pas cessé d'être le moteur de son développement. Son rayonnement dans le monde romain, sa place prépondérante en Méditerranée, la conquête des bassins de la Joliette au XIX^e siècle et de ceux de Fos-sur-Mer ou de Berre l'Etang dans la deuxième moitié du XX^e siècle, auront jalonné les étapes du développement de Marseille et de sa place en France et en Europe. Les liens qui unissent le port et la ville restent forts, même dans les nouveaux usages qui s'inventent autour d'Euroméditerranée, avec l'interpénétration des activités portuaires et des pratiques urbaines.

Un acteur économique essentiel

Aujourd'hui, 41 300 emplois sont générés par l'activité portuaire soit 8 % de l'emploi salarié privé du département. L'ensemble du département est impacté par l'activité portuaire, même si le territoire de la communauté urbaine Marseille Provence concentre près de la moitié des emplois liés au port. L'activité portuaire est aussi génératrice de ressources pour les intercommunalités (250 M € en 2008). L'impact le plus fort en termes d'emplois concerne la logistique et l'industrie. L'activité logistique générée à Port-Saint-Louis (Distriport), Grans-Miramas (Clésud) ou Saint-Martin-de-Crau représente 80 % de l'entreposage nouveau dans les Bouches-du-Rhône. L'activité du port génère 40 % des emplois logistiques et 23 % des emplois industriels du département.

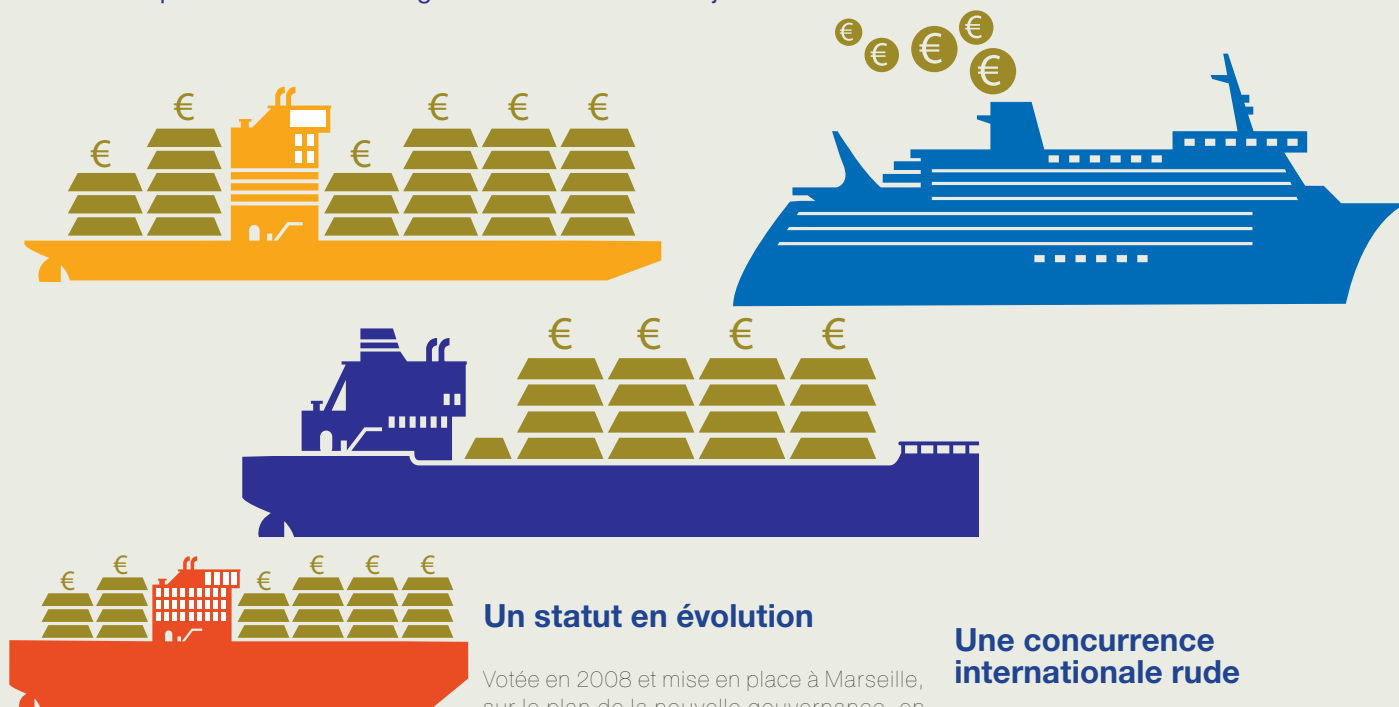
UN POSITIONNEMENT IDÉAL

Les modes d'acheminement des marchandises vers un large arrière-pays (de la Provence jusqu'à l'Allemagne), qui vont de la route au fleuve en passant par le fer, l'air et même les pipelines, offrent à Marseille-Fos des potentialités importantes de développement dans le processus de mondialisation des échanges. La complémentarité avec

le port d'Arles, tout proche, premier port fluvial en aval du Rhône et capable d'accueillir des navires jusqu'à 3 000 tonnes, donne aux deux structures un positionnement idéal, au croisement de l'Europe et du bassin méditerranéen.

POURQUOI ON EN PARLE ?

Essentielle dans l'économie départementale, l'activité portuaire porte en elle de formidables potentialités de développement. La réforme des grands ports maritimes français, ayant initié un nouveau statut des ports (GPM) et une nouvelle gouvernance, arrive désormais à l'ultime étape de son processus avec la mise en œuvre définitive du transfert de personnel et d'outillage. Marseille-Fos est aujourd'hui à un moment charnière de son existence.



Un formidable levier de développement

Le poids économique de l'outil portuaire est considérable : la progression des emplois portuaires sur les dix dernières années est supérieure de 4 points à celle du département. Le quart des surfaces nouvelles construites pour l'entreposage est directement lié à l'activité portuaire. Ainsi, aujourd'hui, le port de Marseille-Fos constitue la pièce centrale et essentielle d'un Arc méditerranéen français de la logistique, de Perpignan à Nice, en parallèle à un Arc atlantique qui irait du Havre à Bordeaux. Et le développement important du nombre de croisiéristes a fait de cette activité un des piliers de l'économie de la ville.

Un statut en évolution

Votée en 2008 et mise en place à Marseille, sur le plan de la nouvelle gouvernance, en 2009, la réforme portuaire donne désormais à Marseille-Fos le statut de Grand Port Maritime et un nouvel horizon pour se développer. Désormais, les installations de manutention seront transférées au privé (ainsi que les personnels correspondant), libérant ainsi l'établissement portuaire qui se consacrera à la stratégie, au marketing et au développement des infrastructures lourdes. La gouvernance est partagée entre trois entités : un conseil de surveillance qui définit les orientations générales, un directoire, instance collective de direction et un conseil de développement qui représente les acteurs économiques de la place portuaire, force de discussion et de proposition. En cela, le GPMM se distingue des ports méditerranéens français, gérés par une concession consulaire.

Une concurrence internationale rude

Les échanges maritimes mondiaux sont amenés à croître, provoquant une concurrence accrue entre les pays et leurs ports. La première concurrence vient de l'Europe du Nord car c'est à ce niveau que se trouvent les industries et les consommateurs. Anvers ou Rotterdam captent d'importants trafics internationaux de marchandises. Le deuxième pôle de concurrence est la Méditerranée avec le port de Barcelone qui jouit d'une position géographique privilégiée sur la ligne entre Asie et Europe, Toulon qui fait une offensive importante sur le trafic passagers vers la Corse, Gioia Tauro en Italie qui développe une activité conteneurs ou Tanger qui vient de se restructurer. Dans la compétition mondiale, Marseille-Fos a toujours un handicap important, celui de son manque de fiabilité.

LA FIABILITÉ, DONNÉE ESSENTIELLE DE LA RÉUSSITE

A potentiel égal sur leur zone d'influence respective, on s'aperçoit que les infrastructures portuaires dans le monde génèrent des résultats totalement différents. L'organisation, l'image et surtout la fiabilité font cette différence. La réforme portuaire en cours a été clairement perçue par l'ensemble des acteurs de Marseille-Fos comme une réelle opportunité d'améliorer la fluidité du passage portuaire.

Le commandement unique des personnels et outils de manutention est un pas important vers une organisation qui se rapproche des standards internationaux. Malheureusement, cela ne s'est pas encore traduit dans les faits, et les conflits qui s'éternisent depuis bientôt quatre ans maintiennent une image dégradée de la place marseillaise. Il faudra redoubler d'efforts pour la faire évoluer.

OÙ EN EST MARSEILLE PROVENCE ?

La place de Marseille-Fos a des atouts indéniables, notamment géostratégiques, et ses résultats actuels sont largement porteurs de progressions. Mais il reste à organiser efficacement la mutation...



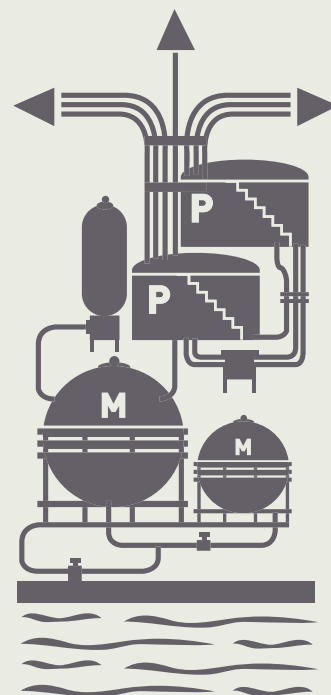
Première plateforme multimodale du sud de l'Europe

Géographiquement, la position du port de Marseille-Fos est privilégiée, aussi bien pour les trafics méditerranéens que pour ceux qui proviennent d'Asie (70 % des trafics) et qui peuvent distribuer leurs marchandises en 2 ou 3 jours de moins qu'en passant par le range nord. Tous les modes de transport y sont disponibles, la route, le fer, l'air, les pipelines et le fleuve, ce qui fait de la métropole la première plateforme multimodale du sud de l'Europe. Outre les liaisons routières, dont le réseau est dense, la liaison fluviale, par Rhône et Saône, permet à Marseille-Fos d'avoir un hinterland (arrière-pays) qui s'étend jusqu'au sud de l'Allemagne. Dans cette configuration, Arles possède une dimension stratégique essentielle. Les liaisons ferroviaires, quant à elles, ont besoin d'être améliorées, notamment grâce au tunnel de Montgenèvre. Un champ nouveau est en train de s'ouvrir avec les autoroutes de la mer qui commencent à se structurer.



Des trafics en légère hausse

Dans un contexte économique de crise mondiale, et caractérisé par d'importants mouvements sociaux, locaux et nationaux, le trafic global du Grand Port Maritime de Marseille est en hausse de 3% par rapport à 2009, mais peine à rattraper les niveaux d'avant crise et conflits sociaux. La hausse du trafic est portée par les vracs solides (acier) et les marchandises diverses; en revanche le trafic d'hydrocarbure qui représente 68% est en léger retrait (3%). Appuyé sur le trafic des hydrocarbures, Marseille-Fos développe le transport des autres énergies, conforte son trafic conteneurs et soutient l'activité passagers. Plus de 2 millions de passagers sont passés à Marseille en 2010, dont près de 700 000 croisiéristes. La diversité des activités du port se retrouve dans les investissements réalisés : 74 millions d'€ en 2010 ; 81 millions d'€ en 2011 avec un investissement programmé de 600 M€ sur la période du plan stratégique 2009-2013. Les partenaires du port (Etat, région, département, intercommunalités et Union européenne) et les opérateurs misent sur le développement de tous les trafics dans les années qui viennent.



De nombreux investissements lourds

En 2010, de grands projets ont abouti. La construction des terminaux de Fos 2XL est achevée et les projets Fos 3XL et Fos 4XL peuvent commencer à s'élaborer. La totalité de la zone logistique Fos Distriport est commercialisée et 100 ha supplémentaires peuvent être aménagés. Un nouveau poste pétrolier est en place à Fos, la construction du terminal méthanier Fos Cavaou est terminée, le positionnement sur Fos de porte-conteneurs géants de 13 000 EVP1 et une usine de broyage de clinker (le produit de base pour la fabrication du ciment) va être mise en service avec un accès au port fluvial d'Arles. Cette multimodalité totale avec Arles est un atout fantastique à l'heure où les préoccupations environnementales privilégient le transport fluvial.

LA CROISIÈRE S'ÉCLATE

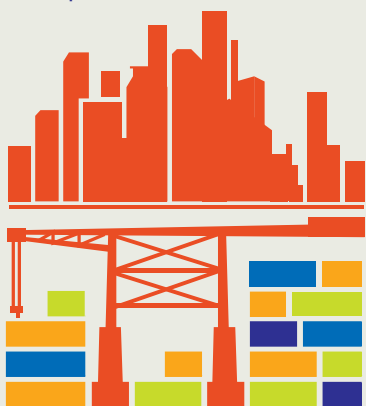
En un peu plus de dix ans, de 1995 à 2010, le nombre de passagers croisiéristes sur le port de Marseille a été multiplié par 39, passant de 18 000 à 700 000. Le secteur constitue aujourd'hui un des moteurs de l'avenir de la métropole, avec de plus en plus de croisières qui placent Marseille en tête de ligne (40%). L'objectif a été fixé à 1 million de passagers en 2012. Les retombées sur l'économie locale sont déjà

très importantes, quand on sait qu'un passager en transit dépense en moyenne 50 euros à terre et qu'un passager en tête de ligne en dépense 160.

Rendez-vous majeur des acteurs de la filière croisière, le salon Seatrade Med se tiendra à Marseille en 2012.

COMMENT FONT LES AUTRES ?

Massification pour Singapour, trafic passagers pour Toulon, exceptionnel réseau de transports vers l'arrière-pays pour Anvers, chaque port a su développer ses avantages propres. La diversité et la complémentarité sur les trafics et sur les marchés devraient être l'atout maître de Marseille-Fos. En lien direct avec le développement des pré et post acheminements fluviaux et ferroviaires.



A la pointe de la technique à Singapour

Deuxième port du monde, et premier en volume de conteneurs traités, Singapour a une structure similaire à celle de Marseille-Fos : un port en eau profonde éclaté sur deux sites (lignes courtes et lignes longues) et un complexe de raffinage important. La concurrence locale (notamment de Hong Kong) est très forte. La force du port de Singapour a été de maintenir et de développer sa diversité, autant sur les différents trafics que sur les destinations (régionales et internationales) et les passagers (un million en 2009). Il a par ailleurs développé des solutions techniques en pointe pour l'informatisation de la gestion des conteneurs, comme Marseille-Fos d'ailleurs avec l'outil communautaire AP+. Alors que jusqu'à présent les deux tiers de ses trafics concernaient l'Asie, il cherche aujourd'hui à internationaliser davantage ses activités. Depuis quelques années, le port de Singapour prend des participations dans des ports étrangers. Il possède par exemple 60 % du terminal de Gênes et une partie de celui de Venise et développe un nouveau port en Corée en association avec Samsung.



Le trafic passagers donne des ailes à Toulon

C'est à partir du trafic passagers que Toulon a commencé à se développer. La venue de Corsica Ferries pour desservir la Corse depuis Toulon a entraîné une augmentation des parts de marché de du port varois sur cette destination. En 2010, Royal Caribéann International (RCI) a inscrit Toulon pour 47 escales. L'objectif final du port pour cette année sera de 1,5 million de passagers (quand Marseille en accueille 2 millions). Avec la signature récente d'une ligne régulière de navires rouliers de et vers la Turquie (trois rotations hebdomadaires), Toulon cherche à présent à développer son trafic fret et ses capacités logistiques.



Anvers : un réseau de distribution jusqu'à la mer Noire

Deuxième port européen, Anvers a joué à fond la carte du conteneur depuis les années 50. Ce choix et sa capacité à diffuser les marchandises dans un arrière-pays exceptionnel ont fait sa réussite. En effet, placé sur l'embouchure de l'Escaut, Anvers peut bénéficier d'un réseau de navigation fluviale unique : la Meuse, le Rhin, le Danube. Il dessert ainsi la France, la Suisse et l'Allemagne mais aussi l'Europe centrale jusqu'à la mer Noire. Le réseau routier (5 autoroutes au départ du port d'Anvers) étend ses mailles en France et en Allemagne mais aussi aux Pays-Bas alors que le réseau ferroviaire est connecté à 12 liaisons internationales. Plus de 150 trains arrivent, par jour, dans le port d'Anvers.

MER, RAIL, FLEUVE : DES ALTERNATIVES DURABLES À LA ROUTE

On se doute bien que le transport fluvial constitue une alternative « durable » au mode routier. Mais quand on sait qu'un convoi sur le fleuve peut remplacer 200 camions et qu'un train peut en transporter plusieurs dizaines, on apprécie mieux les capacités de développement de ces types de transport de marchandises. Le transport fluvial a progressé de 7 % entre 2009 et 2010. Anticipant sur les grands projets d'infrastructures comme le canal Seine-Nord Europe (acté) ou Saône-Rhin, pour lequel un débat public est programmé en 2012

et qui ouvrirait un champ supplémentaire à Marseille-Fos via Arles, le GPMM étend son arrière-pays vers le nord. Il a en effet signé un partenariat commercial, baptisé Med Link Ports, avec les plateformes multimodales de l'axe Rhône-Saône, et pris une participation (10 %) dans le port fluvial de Pagny, au nord de Lyon. Dans les 15 ans à venir, Marseille-Fos veut doubler les parts de marché respectives du ferroviaire et du fleuve par rapport à la route.

MARGES DE MANŒUVRE

En s'appuyant sur ses atouts « techniques », qui ont leur marge de progression classique pour les dix ans qui viennent (massification, hub roulier, croisiéristes), Marseille-Fos doit pouvoir contribuer à rassembler derrière lui l'ensemble des forces vives de la métropole et se lancer sans hésiter dans l'économie des énergies nouvelles.

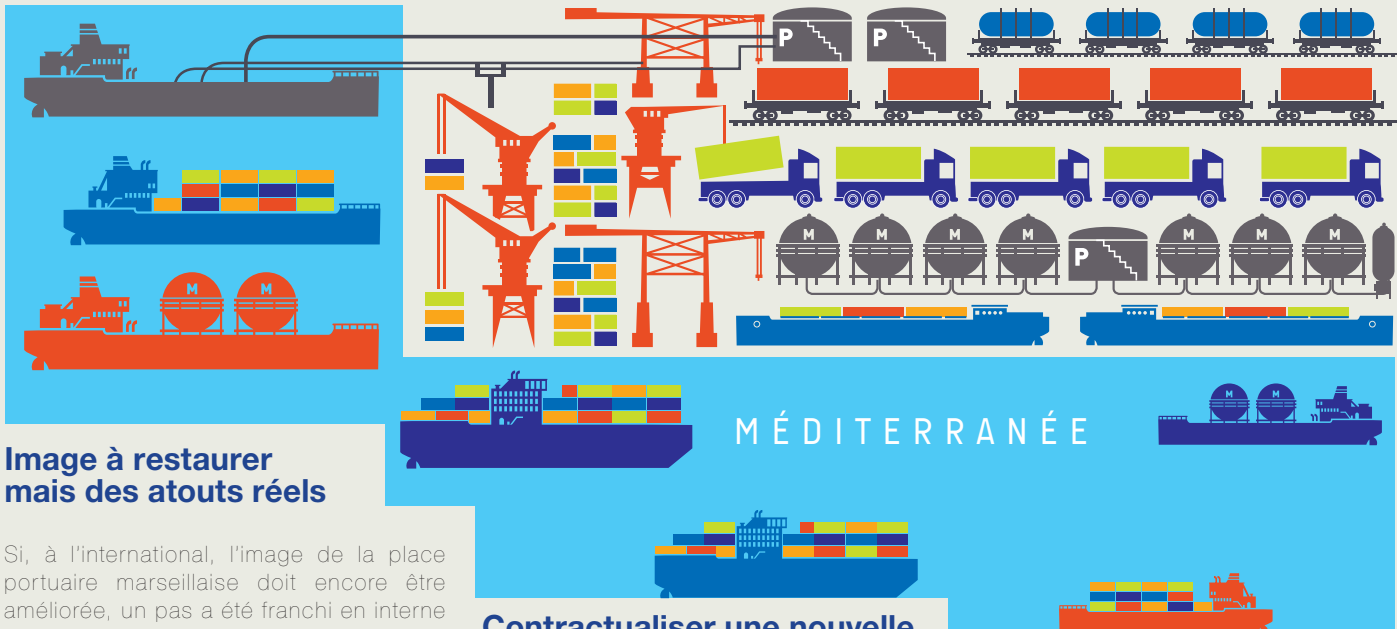


Image à restaurer mais des atouts réels

Si, à l'international, l'image de la place portuaire marseillaise doit encore être améliorée, un pas a été franchi en interne à la suite des discussions qui se sont tenues pour mettre en place la réforme. La volonté qui s'est exprimée, y compris de la part des partenaires sociaux, pour œuvrer à la réussite du nouveau modèle peut ouvrir la porte à un certain optimisme quant à l'avenir de Marseille-Fos. Cette confiance en devenir, doit pouvoir, dans un contexte apaisé, être transmise aux partenaires, aux opérateurs et aux clients du GPMM. Lequel a objectivement d'indéniables atouts à faire fructifier.

A l'horizon 2025, la capacité de traitement des conteneurs sur Fos peut être optimisée (objectif 5 millions d'EVP contre 953 000 en 2010), les croisières et les passagers peuvent continuer à progresser (objectif 4,2 millions de passagers), les lignes courtes sur la Méditerranée peuvent encore être plus performantes (objectif 7 millions de tonnes contre 4 millions en 2008) et la capacité à traiter les vracs solides confortée (objectif 20 Mt contre 12 Mt en 2010).

Contractualiser une nouvelle relation ville-port

A l'image de Barcelone qui a su maintenir une porosité entre sa ville et son port de commerce, Marseille doit pouvoir tirer pleinement profit de sa proximité avec son port. La similitude frappante entre les bassins phocéens et catalans, l'exceptionnelle réussite de Barcelone peut être comparée à la dynamique des projets marseillais (J4, Terrasses du Port...). Le développement harmonieux des activités portuaires et urbaines est possible. Il ne peut y avoir de grande métropole sans un grand port commercial. A l'instar de Barcelone, l'attractivité d'un grand port passe aussi par son appropriation par tous les acteurs de la ville qu'ils soient politiques, économiques, sociaux. Ainsi le développement du terminal ferroviaire maritime et continental de Moureplane, adossé au chantier des conteneurs est-il une condition nécessaire de l'extension de l'opération nationale d'Euroméditerranée.

Mobiliser la métropole

Quand l'Algérie a décidé de réduire ses importations, touchant ainsi fortement l'activité du port de Marseille, toutes les collectivités locales (Région, Département, Ville, Communauté urbaine) ainsi que la CCI Marseille Provence ont participé à une délégation d'élus pour expliquer au gouvernement algérien les conséquences pénalisantes pour Marseille-Fos de cette décision. A l'heure où la métropole de projets commence à se dessiner et où les structures intercommunales du département, d'Aubagne à l'Etang-de-Berre, commencent à comprendre qu'il leur faut bâtir et développer ensemble des projets communs, le soutien au développement de l'outil portuaire doit être vu comme une priorité.

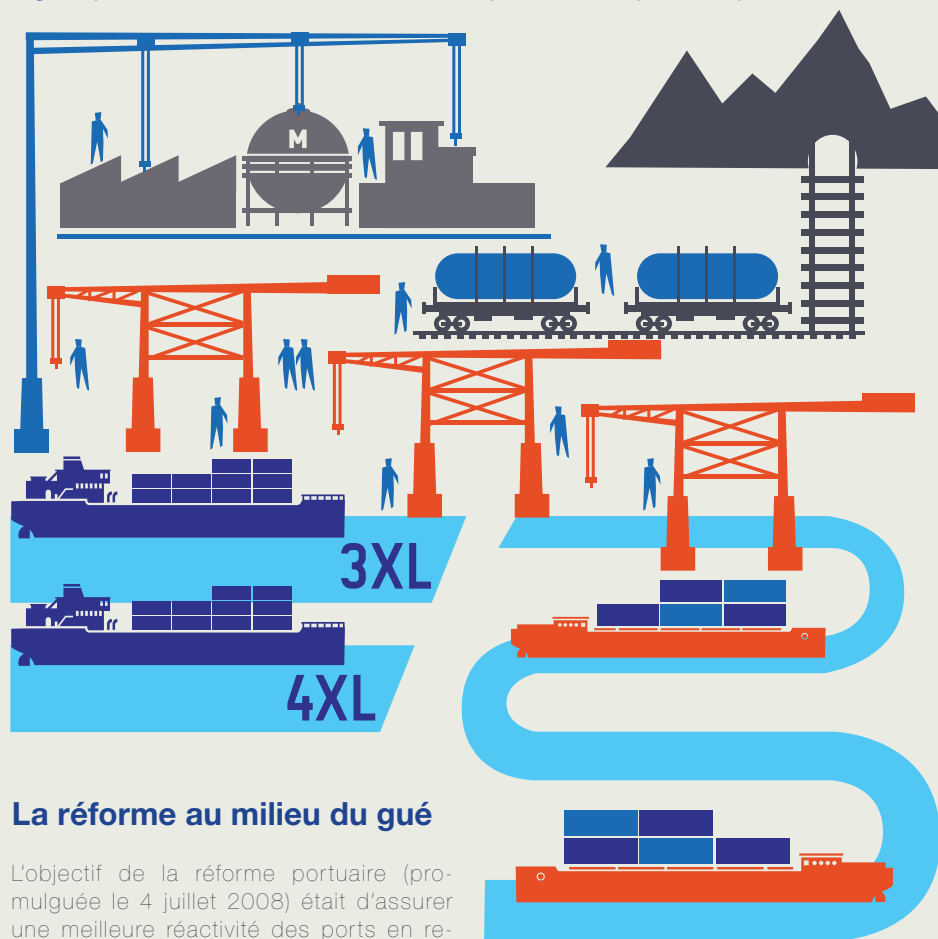
MÉDITERRANÉE ET INFRASTRUCTURES, LES GRANDS DÉFIS

La mer Méditerranée est l'une des principales zones de trafic du commerce planétaire. Elle voit passer près de 30 % des flux mondiaux de marchandises et d'ici 2025, le transport de fret, tous produits confondus, devrait quasiment quadrupler ! Pour y faire face, se développent des autoroutes de la mer (camions sur bateaux) qui visent à accroître la circulation des personnes et des marchandises. Le GPMM doit réussir la mise en place de ces autoroutes de la mer, qui figurent au rang des priorités de l'Union pour la Méditerranée, afin de constituer un hub roulier euro-méditerranéen

compétitif sur le site des bassins Est. Au-delà, le GPMM devra réussir le maillage de son hinterland. Cela passera par la valorisation du fer (objectif de progression : de 4,7% à 10%), du fleuve (de 13,7% à 30%) et par l'optimisation de la desserte routière des bassins ouest (de 86% à 60%). Les infrastructures de transports constituent le grand défi à relever pour les ports de Marseille Provence s'ils veulent disposer d'une offre logistique multimodale intégrée capable de faire le lien entre l'Europe du nord et les pays du sud.

ECHÉANCES ET CALENDRIER

L'échéance la plus importante pour le GPMM sera le transfert total de l'outillage et des personnels à des sociétés privées. La poursuite des projets de construction de nouveaux terminaux méthaniers et des plates-formes logistiques 3XL et 4XL sera, elle aussi, primordiale pour sa place dans la compétition mondiale.



La réforme au milieu du gué

L'objectif de la réforme portuaire (promulguée le 4 juillet 2008) était d'assurer une meilleure réactivité des ports en recentrant leurs missions sur les activités d'aménageurs et de gestionnaires et en cessant les activités de manutention et d'exploitation des outillages qui devaient être transmises à une gestion privée. Après la mise en place de la nouvelle gouvernance début 2009 et la signature d'un projet stratégique 2009-2013, il reste à présent à finaliser le transfert de la manutention au privé. Les premiers actes de cession ont déjà été signés. La date butoir fixée par la loi est le 3 avril 2011 pour avoir réalisé la totalité des transferts.

Tonkin et Faster

Deux projets de terminaux méthaniers ont été soumis à la procédure du débat public à la fin 2010. Le projet « Fos Tonkin » est la modernisation d'un terminal existant sur lequel un nouveau réservoir de stockage va être construit. « Fos Faster », quant à lui, sera un nouveau terminal bâti sur le site de Caban sud et devrait apporter un trafic de plus de 6 Mt de GNL. La mise en service devrait intervenir en 2017.

Un Snit « oublié »

La nouvelle mouture du projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) maintient un flou difficilement compréhensible pour l'avenir de la région PACA. Si dans cette nouvelle version l'intérêt d'une liaison ferroviaire avec l'Italie, via le Montgenèvre est mentionné, ce projet ne figure pas parmi les projets prioritaires qui sont par ailleurs inscrits au CPER 2007-2013. Chacun, institutions ou particuliers, avait la possibilité de s'exprimer sur cet avant-projet sur le site internet du ministère jusqu'au 20 mars. Après cette consultation, un document amendé devrait être soumis au Conseil économique, social et environnemental avant l'été 2011. Il fera ensuite l'objet d'un débat au Parlement avant d'être définitivement adopté. Les enjeux de la région Paca auront-ils été entendus à cette date ? Réponse avant la fin de l'année 2011...

Le défi de la massification des conteneurs

Acquérir une plus grande rapidité dans la gestion, augmenter les capacités de stockage, donner une plus grande fluidité à l'acheminement sera le grand défi de la massification que le GPMM doit absolument relever. Après la mise en service de Fos 2XL, les études pour Fos 3XL et Fos 4XL doivent être lancées avant 2013 pour démarrer des travaux de façon à être opérationnels en 2020. Dans l'intervalle, Distriport devra être étendu de 100 ha. En cours d'étude à l'heure actuelle, la liaison fluviale entre la darse des terminaux à conteneurs et le canal du Rhône à Fos devra être réalisée pour reporter au moins 10 % des trafics sur le fleuve.

VERS LES ETATS GÉNÉRAUX DU PORT

Proposée par de nombreux responsables économiques, l'idée d'organiser en 2011 des « Etats Généraux du Port » semble validée par le président du GPMM. Il s'agirait de mener une réflexion d'ensemble « sur et autour du port ». Devant la croissance exponentielle que connaît le commerce mondial ces dernières années, les grandes villes portuaires connaissent un développement sans précédent depuis le XIXe siècle. Renforcement d'Anvers et Rotterdam, émergence de villes-monde comme Shanghai ou Sin-

gapour, les villes-ports sont à nouveau au cœur des échanges mondiaux. Marseille n'est pas encore inscrite dans cette évolution. Le but essentiel de ces Etats Généraux sera de mobiliser tous les acteurs locaux, le GPMM comme les collectivités et les institutions économiques, sur la question de l'inscription de Marseille dans cette saga des villes-ports, la mise en œuvre de la réforme portuaire et ses objectifs visant à accroître la compétitivité de la place portuaire de Marseille Provence.

LES ACTEURS ET LES RESSOURCES

Les ports

GPMM (Marseille-Fos Port Authority) :
23 Place de la Joliette BP 81965 – 13226 Marseille Cedex 02 – France.
Téléphone : 04 91 39 40 00. Site internet : www.marseille-port.fr
Port fluvial d'Arles : Zone portuaire – Chemin des Ségonnaux – 13200 Arles – France.
Téléphone : 04 90 967 633. Site internet : www.port-arles.com

Les intercommunalités concernées

La communauté urbaine Marseille Provence Métropole (www.marseille-provence.com),
le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) Ouest Provence (www.ouest-provence.com),
les communautés d'agglomération :
du Pays de Martigues (www.caueb.fr),
du Pays d'Aix (www.agglo-paysdaix.fr)
de Berre-Salon-Durance (www.agglopole-provence.fr).

Les infrastructures logistiques

Toutes les zones d'activité dans les BdR : <http://www.poles-activites13.com>
Cluster PACA Logistique : www.cluster-paca-logistique.com/

Les acteurs de la croisière

Le Club de la croisière Marseille-Provence : www.marseille-cruise.com
Marseille Provence Cruise Terminal (MPCT) : mpct-admi@orange.fr

Les acteurs du fluvial

Voies Navigables de France : www.vnf.fr
La Compagnie Nationale du Rhône : www.cnr.tm.fr

Le monde économique

Union pour les entreprises UPE 13 : www.upe13.com
Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence : www.ccimp.com
Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Arles : www.arles.cci.fr
UMF : Union Maritime et Fluviale Marseille Fos : umf@umf.asso.fr
http://www.marseille-port.fr/contacts/annuaire/organisations_prof.pdf
Le Cluster PACA Logistique : www.cluster-paca-logistique.com

Les organismes qui produisent de l'information

Ministère de l'Écologie : www.developpement-durable.gouv.fr
Commission nationale du débat public : www.debatpublic.fr
Eurostat : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>
Isemar : <http://isemar.asso.fr/fr/institut/accueil.php>
Le journal de La Marine Marchande : www.wk-transport-logistique.fr
L'Antenne, quotidien du transport multimodal et du commerce international : <http://lantenne.com/>

L'ambition TOP 20 et les Cahiers

Les Cahiers du TOP 20 ont pour but de mieux faire comprendre les enjeux économiques du territoire. La CCI Marseille Provence y présente les grandes lignes de sa réflexion stratégique, abordant les thématiques clefs qui permettront à la métropole d'entrer au hit parade des métropoles européennes majeures.

Cahier du Top 20 n°8 - Février 2010 - Une publication de la Direction de la Communication et de l'Action Culturelle de la CCI Marseille Provence. Directeur de la publication : Laurent Carezno - Rédactrice en chef : Anne-Françoise Robert - Chargée d'édition : Delphine D'Ambrosi - Rédaction : Michel Couartou avec la Mission Transports et aménagement du territoire de la CCIMP. - Création et conception : Stéphane Muntaner.

ALLO CCI MARSEILLE PROVENCE

0 810 113 113

** www.plusjamaisseul.fr **

WWW.CCIMP.COM

