



Le projet
en bref

Fos Berre Provence
un avenir industriel en débat
**3XL extension
des terminaux
à conteneurs**



CHIFFRES CLÉS DU PROJET FOS 3XL

- 
• 450 mètres de quai construits
 en extension pour développer le trafic conteneurs (navires de 400 m et barges Fluviales).
- 
• 21 hectares aménagés
 à terre pour création de terre-plein de stockage pour le terminal.
- 
• Début 2031 :
 livraison des infrastructures.
- 
• + 200 000 EVP
 environ en 2050.
- 
• 220 M€
 environ d'investissement dont 30 % de cofinancement public.
- 
• De l'ordre de 1 000 emplois
 environ (portuaire, transport et logistique).

Le port de Marseille Fos maître d'ouvrage du projet

Situé sur les bassins Ouest à Fos-sur-Mer, Port Saint Louis du Rhône, Martigues/Lavera et les bassins Est à Marseille, le port de Marseille Fos est à la fois un port de proximité en Méditerranée et un port global jouant un rôle crucial dans le commerce international de la France.

2^e port de France et 3^e port de Méditerranée avec un trafic d'environ 72 millions de tonnes de marchandises et accueillant 4 millions de passagers par an, le Port est un lieu d'activités générant 42 600 emplois dans le département des Bouches-du-Rhône¹.

Le Port dispose d'espaces et d'infrastructures pouvant recevoir à la fois des activités maritimes, logistiques et industrielles, et aussi d'un important pôle de réparation navale.

Stratégiquement positionné et disposant de l'une des plus importantes zones industrialo-portuaires (ZIP) au sud de l'Europe à Fos-sur-Mer, le Port bénéficie d'une dynamique favorable à l'industrie et la logistique.

Historiquement grand port pétrolier, le port de Marseille Fos diversifie aujourd'hui ses filières notamment par l'accueil d'industries nouvelles répondant aux nouveaux enjeux environnementaux.



PLAN GLOBAL DU PORT DE MARSEILLE FOS :
 le Port regroupe les bassins Est (Marseille) et les bassins Ouest (Martigues Lavera à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône).
 Source : port de Marseille Fos

Les enjeux du projet

Le Grand port de Maritime de Marseille envisage d'adapter et d'étendre les terminaux à conteneurs de Fos-sur-Mer pour :

- Rester positionné comme la porte d'entrée du Sud de l'Europe pour le trafic de marchandises transitant en Méditerranée, dans un secteur de forte concurrence étrangère,
- Accueillir le trafic de marchandises en permettant la réception simultanée de plusieurs navires de 400 m et en s'appuyant sur l'offre logistique locale,
- Développer le trafic fluvial en cohérence avec le développement de l'axe Méditerranée, Rhône, Saône, en complément du trafic ferroviaire pour offrir des alternatives attractives au trafic routier.

¹ - Sources chiffres : www.marseille-port.fr/sites/default/files/2023-05/PUBLICATION_INSEE_CLUSTER_PORTUAIRE_EMPLOIS.pdf

Le projet Fos 3XL était inscrit dans la réflexion sur les orientations d'aménagement de la zone industrielle de Fos (OAZIP) qui a fait l'objet d'une large concertation institutionnelle² en 2024.

**PLAN DES BASSINS OUEST
SITUATION DU PROJET 3XL**
(Port-Saint-Louis-du-Rhône,
Fos-sur-Mer et Lavera).
Source : port de Marseille Fos



Il répondra à plusieurs enjeux :

- Le positionnement d'une offre portuaire attractive pour la France comme point d'entrée Sud de l'Europe pour les marchandises transitant en Méditerranée,
- Le développement économique de la logistique et celle de l'activité portuaire avec des retombées sociales et économiques à l'échelle territoriale,
- Le développement d'une chaîne de transport vertueuse en favorisant le report modal par la proximité du couloir rhodanien,

Présentation des terminaux à conteneurs de Fos-sur-Mer

En 2024, les terminaux à conteneurs de Fos-sur-Mer situés sur le môle Graveleau, traitent 1,3 millions d'EVP³ (Équivalent Vingt Pieds) sur 140 hectares et environ 2 600 mètres de quais. Le trafic de conteneurs connaît une croissance d'environ 1,5% sur ces 15 dernières années, ce qui correspond à un léger rattrapage par rapport aux ports concurrents, notamment induit par la mise en service des quais de Fos 2XL (Nord et Sud) en 2011. Néanmoins, le terminal Fos 2XL Nord se développe moins vite que son voisin au Sud, notamment car il ne dispose pas de longueur de quai suffisante pour accueillir 2 grands navires de 400 mètres simultanément. En effet ce terminal avait été conçu en 2006 pour des navires de 350 mètres qui correspondait aux plus grands navires annoncés il y a environ 20 ans.

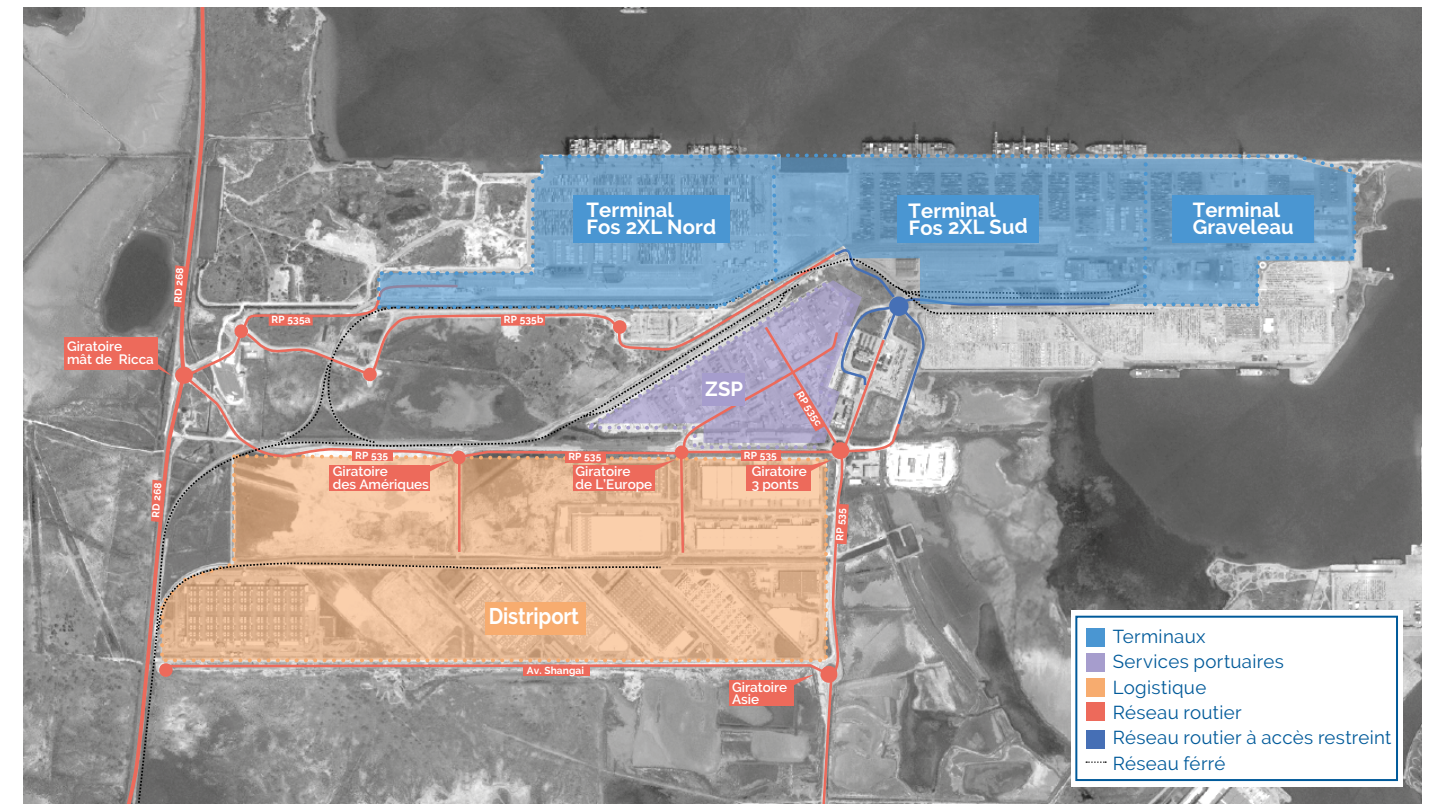
Le projet 3XL visant à agrandir ce terminal 2XL Nord s'inscrit dans la stratégie portuaire nationale : il ambitionne d'étendre les capacités des terminaux à conteneurs de Fos de l'ordre de 15% pour reconquérir des parts de marchés sur les flux logistiques nationaux, sachant qu'aujourd'hui 40% des échanges maritimes desservant la France passent par des ports étrangers⁴ (Rotterdam, Anvers, Barcelone, Valence et Gênes).

2 - www.marseille-port.fr/oazip-2040

3 - Équivalent vingt pieds, unité de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs.

4 - Source chiffres : étude filière conteneurs WSP/BG pour le port de Marseille Fos, 2025.

5 - On appelle dragage l'opération qui consiste à extraire les matériaux situés sur le fond d'un plan d'eau. L'objectif est de réaliser des travaux de génie portuaire (creusement de bassins ou de chenaux), d'entretenir les chenaux fluviaux ou maritimes empruntés par les navires.



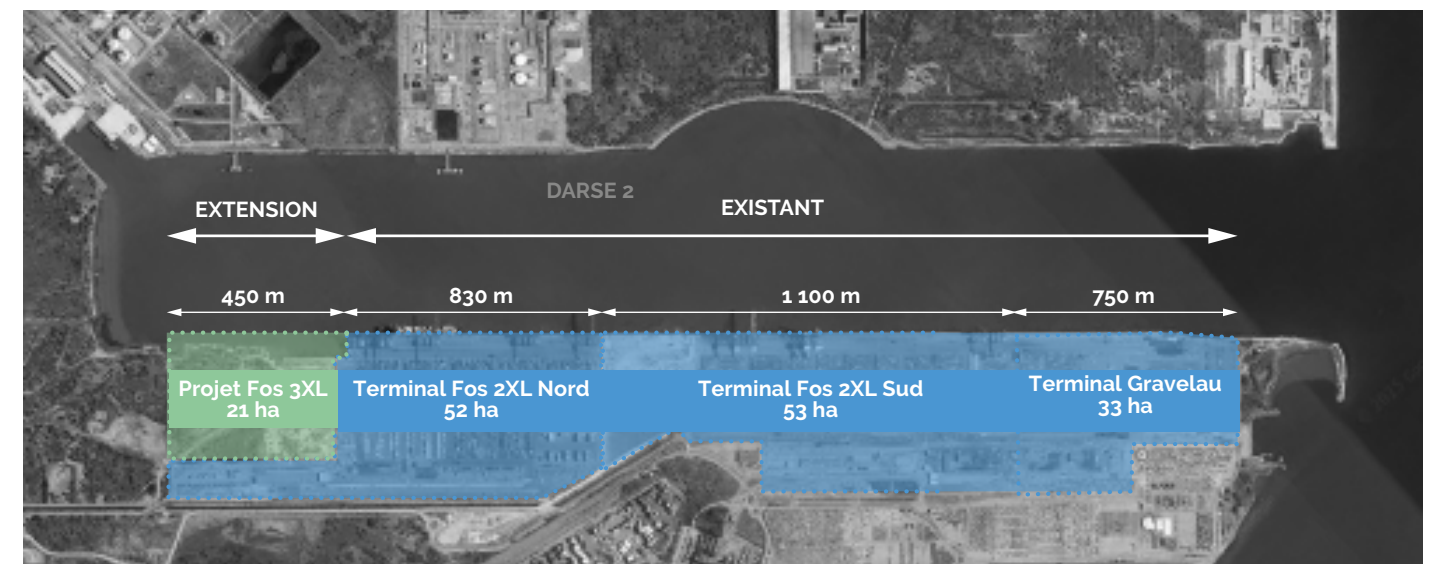
Le projet Fos 3XL en bref

En réponse à ces objectifs, le port de Marseille Fos propose un projet dénommé Fos 3XL d'extension des terminaux à conteneurs de Fos au Nord des terminaux à conteneurs existants, sur la berge Ouest de la Darse 2. Cette extension consiste à proposer à des opérateurs privés un aménagement qui comprend :

- Un quai de 450 mètres en capacité d'assurer les escales des navires et des barges fluviales, sans conflit d'usage.
- Un approfondissement de la darse par dragages⁵ au droit du quai.
- Un terre-plein en arrière de ce quai de 21 hectares.
- Les raccordements routiers et ferroviaires de ces espaces.
- Les raccordements aux utilités pour ces espaces.

PLAN MASSE DU PÔLE CONTENEURS DE GRAVELEAU EN 2025
Source : port de Marseille Fos

SCHÉMA DU POSITIONNEMENT DU PROJET FOS 3XL AU NORD DES TERMINAUX À CONTENEURS DE FOS-SUR-MER.
Source : port de Marseille Fos



Coût total du projet : estimé à 220 millions d'euros, incluant les études, les travaux et les mesures d'accompagnement. Le financement sera partagé entre le port de Marseille Fos, les opérateurs privés (5 à 10%) et plusieurs cofinanceurs publics (30%) (État, Région Sud, CD13, Europe).

Calendrier du projet : le démarrage des travaux est envisagé en 2028 après les étapes de concertation, d'instruction administrative, et d'études préalables, pour une mise en service en 2031.

L'insertion du projet Fos 3XL au sein du territoire

EFFETS PRINCIPAUX DU PROJET FOS 3XL EN 2040 (ORDRE DE GRANDEUR)
Source : port de Marseille Fos

- + 200 000 EVP/an sur le port de Marseille Fos
- + 2 à 3 trains/j, + 3 barges fluviales/semaine et + 1 à 2 porte-conteneurs par semaine sur les terminaux conteneurs
- + de l'ordre de 1 000 emplois sur la Région (portuaire, transport et logistique)
- + 21 ha artificialisés dont environ 7 hectares de milieu humide impactés
- + 1,5 millions de mètres cubes dragués⁶ sur 26 hectares en darse 2, dont 500 000 à 1,1 millions seront clapés⁷ en mer
- 20 millions de kilomètres de PL par an sur les routes
- + 300 PL/j sur les routes desservant le port
- + 400 VL/j à 800 VL sur la route desservant le port (RD268)
- + 8,5 MW de puissance à réserver pour le projet 3XL
- + 500 à 1 000 personnes à former sur la Région
- + 500 à 1 000 familles à loger sur la Région

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Le projet devra prendre en compte et limiter les impacts notamment liés :

- à l'artificialisation de milieux humides sur environ 7 ha qui devront être compensées,
- à l'émission de polluants atmosphériques apportés par les matériels de chantier durant les phases de construction,
- à l'émission de polluants atmosphériques apportés par l'augmentation de trafics mais qui sera atténuée par l'offre de report multimodal fer/fleuve existante et qui sera développée par ce projet.

LES IMPACTS ROUTIERS

Le projet devra limiter les impacts liés aux trafics supplémentaires sur les voiries desservant la zone industrielle de Fos (RD268 et RP 535) qui s'ajouteront à ceux induits par les projets. Un schéma directeur routier de ce grand centre d'activité logistique et conteneurs est en cours d'études.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Le projet devrait créer d'ici 20 ans environ 100 emplois portuaires et 850 emplois régionaux dans la logistique et le transport. Il contribuera au dynamisme économique de la région.

6 - On appelle dragage l'opération qui consiste à extraire les matériaux situés sur le fond d'un plan d'eau. L'objectif est de réaliser des travaux de génie portuaire (creusement de bassins ou de chenaux), d'entretenir les chenaux fluviaux ou maritimes empruntés par les navires.

7- Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer des substances (généralement, déchets ou produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.



Attentes du port de Marseille Fos vis-à-vis du Débat Public

Le débat public est un temps important pour :

- Faciliter la compréhension du projet et de ses enjeux.
- Recueillir les avis et observations et répondre aux interrogations du public sur toutes les thématiques liées au projet.
- Affiner la définition du projet en fonction des dynamiques locales et enrichir les études en intégrant au mieux les besoins et attentes du public.

Dans le contexte très spécifique du débat public Fos Berre Provence, un avenir industriel en débat, le port de Marseille Fos souhaite par ailleurs rappeler en quoi sa vocation portuaire et logistique constitue un atout pour le projet de territoire. Le débat public constitue une réelle opportunité de sensibiliser les populations aux synergies entre industrie et logistique.

Port de Marseille Fos

23 place de la Joliette . CS 81965

13 226 Marseille cedex 02

+33 (0)4 91 39 40 00

gpm@marseille-port.fr

