BILAN du maître d'ouvrage

Fos Berre Provence, un avenir industriel en débat

3XL extension des terminaux à conteneurs

Mémoire en réponse du port de Marseille Fos au compte-rendu de la CPDP

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

BILAN
du maître
d'ouvrage

Fos Berre Provence, un avenir industriel en débat

3XL extension des terminaux à conteneurs

Mémoire en réponse du port de Marseille Fos
au compte-rendu de la CPDP

L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC 04
Rappel du cadre du débat public 04
Rappel du déroulement du débat en lien avec le projet 3XL 04
Les supports d'information produits par le port de Marseille Fos sur ses projets 04
Les temps forts du débat public autour du projet 3XL 04
Les échanges avec le public autour du projet 3XL 06
Rappel du déroulement du débat sur les thématiques connexes en lien avec les missions du Port 08

LES COMPLÉMENTS DU PORT AU CHAPITRE 3.5 DU COMPTE-RENDU DE LA CPDP « LA MASSIFICATION DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES » 09
Rappel des enjeux de massification de la logistique portuaire 09
Pourquoi la massification est-elle un prérequis au report modal ? 09
Une massification au service d'un dynamisme économique territorial 09
Réponses et précisions aux points soulevés par la CPDP et aux verbatims cités dans son compte-rendu 10
Des projets qui profitent à notre territoire 10
Les impacts de la logistique sur l'environnement 10
Les liens du projet avec les enjeux de mobilités à l'échelle locale 10
Le report modal poursuit sa croissance 12

LES RÉPONSES DU PORT AUX DIFFÉRENTS POINTS SOULEVÉS PAR LA CPDP DANS LE COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC 13
Le foncier et la biodiversité 13
Le respect des zones naturelles au travers de l'OAZIP 2040 et du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) 13
La séquence ERC 14
La préservation de la biodiversité marine 15
La ressource en eau 16
La mobilité 16

LES RÉPONSES DU PORT DE MARSEILLE FOS AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA CPDP 18
Les demandes de précisions adressées au port de Marseille Fos en tant que porteur de projet 18
Les demandes de précisions générales 18
Les demandes de précisions thématiques 19
Les recommandations adressées au Port en tant que porteur de projet 23
Les demandes adressées au Port en tant qu'aménageur de la ZIP, opérateur public et partenaire de l'État 24
Les demandes de précisions 24
Les recommandations 25

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU PORT DE MARSEILLE FOS SUITE AU DÉBAT PUBLIC 26
Les enseignements du Port concernant le projet 3XL et son rôle d'aménageur de la ZIP 26
La décision du port de Marseille Fos concernant la poursuite du projet 3XL 27
Les engagements en matière de dialogue territorial et de concertation continue pour les projets portés par le Port 27

ANNEXE : PLATEFORME PARTICIPATIVE DU SITE DU DÉBAT : LES QUESTIONS POSÉES AU PORT DE MARSEILLE FOS ET SES RÉPONSES 28

L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Rappel du cadre du débat public

Le débat public « Fos Berre Provence » s'est tenu du 2 avril au 13 juillet 2025. Il a été organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette démarche visait à associer l'ensemble des acteurs du territoire — citoyens, associations, élus, entreprises et institutions — à une réflexion collective sur l'avenir du territoire de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre, en lien avec l'industrialisation du territoire et sa nécessaire décarbonation.

Il s'agissait du premier débat public dit « global », notion introduite par la loi Industrie Verte du 23 octobre 2023 ouvrant la possibilité d'organiser un débat portant sur plusieurs projets à la fois s'ils s'inscrivent dans un territoire délimité et homogène[1]. Il s'est donc déroulé dans un cadre réglementaire, défini par les dispositions des articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement, qui garantissent l'information et la participation du public aux décisions ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Il portait à la fois sur :
- **la vocation proposée par l'État** pour le territoire de Fos-Berre, orientée vers la réindustrialisation et la décarbonation, ainsi que sur les alternatives possibles à cette trajectoire de développement ;
- **l'ensemble des projets susceptibles de contribuer à cette vocation,** qu'il s'agisse de projets industriels, d'infrastructures, de transport ou énergétiques, déployés sur un périmètre élargi incluant les Alpes-de-Haute-Provence, le Gard et l'ouest des Bouches-du-Rhône ;
- **les effets cumulés de ces projets et les enjeux transversaux** associés, notamment en matière d'énergie, d'environnement, d'économie, de santé, de risques, de mobilités, d'emploi et de logements.

Sous la coordination d'une Commission particulière du débat public (CPDP), désignée par la CNDP, le débat a permis de traiter de manière transversale plusieurs grands enjeux :
- **le développement** industriel et logistique du territoire ;
- **la décarbonation** des activités existantes et futures ;
- **la préservation** de l'environnement, des ressources et des espaces naturels ;
- **la cohérence** entre les projets portuaires, énergétiques et industriels.

Rappel du déroulement du débat en lien avec le projet 3XL

Dans le cadre de ce débat public, le Grand port maritime de Marseille (port de Marseille Fos) est intervenu à un double titre : d'abord en tant qu'aménageur de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, dont il assure notamment la planification, le développement, la coordination des implantations industrielles et logistiques et la gestion des espaces naturels ; d'autre part, en tant que maître d'ouvrage :
- **Du projet d'extension des terminaux à conteneurs** dit « 3XL », qui était intégré à la saisine de la CNDP par l'État (projets en « liste 1 »[2]) ;
- **Du projet d'extension de la zone logistique Distriport,** qui a fait l'objet d'une saisine volontaire de la CNDP par le Port et qui a été intégré au débat public[3].

Le projet 3XL s'inscrit dans la stratégie globale du port de Marseille Fos visant à renforcer la compétitivité du port, à accompagner la croissance du trafic maritime et à adapter les infrastructures portuaires aux standards internationaux des nouveaux porte-conteneurs de très grande capacité. Il répond également à des enjeux liés à la décarbonation et à l'environnement qui seront détaillés plus loin dans ce document.

Les supports d'information produits par le port de Marseille Fos sur ses projets

En amont du débat public et en lien avec les membres de la CPDP chargés des sujets portuaires, les équipes du port de Marseille Fos ont élaboré les supports d'information suivants :
- **Le dossier du maître d'ouvrage (DMO) dédié au projet 3XL** (50 pages), qui regroupe l'ensemble des informations à connaître sur les enjeux, les caractéristiques techniques, les impacts et les modalités de mise en œuvre du projet ;
- **Une synthèse du DMO** du projet 3XL de 8 pages ;
- **Le dossier du maître d'ouvrage (DMO) dédié au projet d'extension de la zone logistique de Distripor**t (46 pages), qui décrit le projet dans toutes ses composantes ;
- **Une synthèse du dossier du DMO du projet d'extension de la zone logistique de Distriport** de 8 pages.

L'ensemble de ces documents a été mis en ligne sur le site internet du débat public ainsi que sur le site internet du Port[4]. Par ailleurs, les documents de présentation des deux projets ont été imprimés en 150 exemplaires pour mise à disposition du public durant les temps d'échanges tandis que les synthèses ont chacune été imprimées en 1000 exemplaires pour une diffusion plus large.

Les temps forts du débat public autour du projet 3XL

En tant que projet intégré au débat, le projet 3XL a régulièrement été évoqué lors des temps d'échanges et de rencontres avec le public. Toutefois, au regard de la diversité des thématiques, des typologies de projets et des territoires traités au cours du débat, seuls certains événements, dédiés aux thématiques de la logistique portuaire et des mobilités, ont permis d'échanger de façon approfondie sur le projet 3XL.

Ces événements clés pour le projet sont en particulier :
- **La visite des projets Distriport et 3XL** au sein de la ZIP, organisée par la CPDP et le port de Marseille Fos, le 14 mai 2025 ;
- **Le forum-atelier :** « Quel avenir pour les activités portuaires, logistiques et aéronautiques ? Rencontre avec les porteurs des projets industriels du domaine de la logistique, de l'industrie portuaire et aéronautique », organisé le 15 mai 2025 à Istres ;
- **La réunion publique** sur le thème des mobilités, organisée le 10 juin 2025 à Miramas.

La visite des projets 3XL et Distriport

Pendant toute une matinée, sur le môle Graveleau dans la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, les participants ont pu découvrir les installations du terminal à conteneurs et le projet 3XL directement sur le site d'implantation. Ce moment a également permis de visiter les zones de stockage et de conditionnement de la marchandise et d'échanger sur les caractéristiques du projet d'extension sur la zone logistique de Distriport.

Près de 40 personnes ont participé à cette visite. Les échanges avec le public ont notamment porté sur l'origine du projet 3XL, ses modalités de mise en œuvre et de gestion à terme ainsi que ses enjeux environnementaux sur le site. La visite a également permis de présenter la cohérence générale entre l'ensemble des projets portuaires et logistiques portés par le port de Marseille Fos sur les différents secteurs de la ZIP.

Le forum-atelier sur les activités portuaires, logistiques et aéronautiques

La réunion principale du débat autour du projet 3XL s'est tenue le 15 mai à Istres, sur le thème : « Quel avenir pour les activités portuaires, logistiques et aéronautiques ? Rencontre avec les porteurs des projets industriels du domaine de la logistique, de l'industrie portuaire et aéronautique ».
Un forum a d'abord réuni plusieurs porteurs de projet exposant leurs activités dans le secteur portuaire, logistique ou aéronautique. Le port de Marseille Fos a présenté, via des panneaux d'exposition intégrant une grande carte de la ZIP, les enjeux et les caractéristiques des projets 3XL et Distriport ainsi que sa stratégie globale en matière de mobilité et de report modal. Les équipes du Port ont pu échanger avec le public et répondre à ses questions à l'oral. Des fiches avis ont été mises à disposition sur le stand, pour offrir aux participants la possibilité de déposer une contribution à l'écrit. Environ 40 personnes ont pu s'informer sur ce stand ou échanger directement avec les équipes du port de Marseille Fos.

1 - Le cadre réglementaire complet du débat public global « Fos Berre Provence » est détaillé sur le site internet dédié : **https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence/pourquoi-un-debat-global-7276**

2 - Voir la liste des projets intégrés à la saisine de l'État sur le site internet du débat public : **www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence/ les-projets-7279**

3 - Voir les détails réglementaires concernant le projet d'extension de la zone logistique Distriport dans le mémoire en réponse du bilan de la concertation publié par le port de Marseille Fos : **www.marseille-port.fr/debat-public-global-un-avenir-industriel-en-debat#cndpdistriport**

4 - Les documents d'information publiés par le port de Marseille Fos dans le cadre du débat public sont disponibles sur le site internet du port de Marseille Fos : **www.marseille-port.fr/debat-public-global-un-avenir-industriel-en-debat.**

L'atelier qui a suivi, organisé sous la forme d'une réunion publique, a proposé trois temps de débat :

- **Une présentation sur la contribution des filières portuaires, logistiques et aéronautiques** à l'avenir industriel du territoire et aux politiques publiques nationales et européennes par :
  - **Arthur de Cambiaire,** Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM).
  - **Randy Kotti,** Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) PACA.
- **Une première table ronde sur l'état des lieux des filières,** leur poids dans les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les stratégies de décarbonation envisagées, avec :
  - **Antoine Frémont,** chercheur au Conservatoire national des Arts et Métiers (CNAM).
  - **Paul Tourret,** Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR).
  - **Thomas Planès,** ISAE-SUPEARO (Institut d'enseignement supérieur dans le domaine de l'ingénierie aérospatiale).
- **Une seconde table ronde sur les synergies locales à Fos-Berre des filières portuaires, logistiques et aéronautiques** et comment leurs perspectives d'évolution impactent le territoire, avec :
  - **Rémi Costantino,** directeur général adjoint du port de Marseille Fos (sur les questions liées au report modal).
  - **Nicolas Mat,** association PIICTO (sur les sujets liés aux nouveaux carburants).
  - **Stephan Guignard,** Aix Marseille Université (sur les nouveaux process de gestion des filières).

Ce temps de réunion a rassemblé 120 personnes.

La réunion publique sur les mobilités et le transport

Lors de cette réunion, en amont du temps d'échange, le Port a exposé des panneaux d'information à l'entrée de la salle, pour présenter la carte de la ZIP avec les projets en cours et les actions en matière de report modal.

Le déroulé de la réunion était le suivant :

- **Un panorama sur les enjeux des mobilités sur le périmètre du débat,** présenté par le groupe de travail « GT Mobilité » copiloté par la DREAL PACA, la Métropole Aix-Marseille-Provence, en association avec les communes et intercommunalités, le Département des Bouches-du-Rhône, le port de Marseille Fos, la Région Sud PACA, la CCI, la CNR (Compagnie Nationale du Rhône), SNCF Réseau et VNF (Voies Navigables de France) ;
- **Un état des lieux des solutions et projets** prévus à court, moyen et long terme, par le GT Mobilité puis par **Hadrien Bajolle,** chargé de mission à FinInfra (Direction générale du Trésor) ;
- **Une première table-ronde** portant sur les projets routiers, présentés par le Département des Bouches-du-Rhône, la DREAL PACA puis le Port. **Anastasia Touati,** directrice valorisation, patrimoine et innovation du port de Marseille Fos y a exposé le programme de modernisation de la desserte routière de la ZIP. **Hadrien Bajolle** est également intervenu sur le volet financement ;
- **Une seconde table-ronde** se concentrant sur les projets de développement multimodal et intermodal, avec l'intervention de plusieurs acteurs (Région, Métropole, DREAL PACA, SNCF Réseau, Airbus Helicopters, AUT 13 [Association des usagers des transports] et le port de Marseille Fos).

Avec 230 personnes en salle, cette réunion a fait l'objet d'échanges nourris avec le public.

Les échanges avec le public autour du projet 3XL

Lors des temps forts portant sur les projets du Port, les participants ont pu poser de nombreuses questions au port de Marseille Fos. Ses équipes ont répondu à l'ensemble des sollicitations, en apportant l'information la plus complète possible. À titre d'exemple, dix contributions orales du public ont été consignées pendant le forum-atelier sur les activités portuaires, logistiques et aéronautiques le 15 mai 2025. Ces interventions provenaient de différentes typologies d'acteurs : des représentants d'entreprises, des membres d'associations ou de collectifs ou encore des habitants.

Le site internet du débat public global a également été un lieu d'échanges important avec le public. Tout au long du débat, la plateforme participative mise à disposition par la CPDP **(https://participer-debat-avenir-industriel-fos-berre-provence.cndp.fr/)** permettait à chacun de déposer un avis, poser une question ou publier un cahier d'acteur. Sur cette plateforme, il est notamment important de noter que :

- **Huit questions** ont été adressées au Port. Ces questions et les réponses du Port sont toutes recensées en annexe du présent document (voir annexe, pages 25 à 32).
- **Une dizaine de cahiers d'acteurs** étaient principalement axés autour de la thématique de la logistique et des activités portuaires. Ils ont été versés au débat par :
  - Corsica Linea
  - Groupement Maritime et Industriel de Fos (GMIF)
  - FOSELEV
  - Groupe Kinobé
  - Union Maritime et Fluviale de Marseille Fos
  - TCSI
  - SOGESTRAN, COMBRONDE et GREENModal
  - Groupe Modalis
  - Compagnie Nationale du Rhône (CNR)
  - Club Fos Logistique
  - Syndicat Général CGT des ouvriers dockers et personnels portuaires du Golfe de Fos

En résumé, les différentes modalités d'expression et d'information ont permis d'informer les habitants et les parties prenantes sur les projets du Port, dont 3XL, et d'entendre l'opinion du territoire à ce sujet. Ce débat public a par ailleurs été l'occasion d'inscrire le projet 3XL dans une vision plus large de l'avenir industriel et portuaire du territoire. Bien que ce dernier n'ait finalement constitué qu'une brique assez réduite du débat, ces contributions sont précieuses car elles constituent la base d'un dialogue constructif entre le port de Marseille Fos, les collectivités locales, les industriels, les associations et les citoyens. Ce dialogue pourra se poursuivre dans le cadre de la concertation continue.

TYPOLOGIE DU PARTICIPANT	THÉMATIQUE DE L'ÉCHANGE
PROMOTEUR IMMOBILIER	Échanges sur le report modal et développement du ferroviaire dans la zone
ACTEUR DU TRANSIT	Question sur l'arrivée des terminaux ferroviaires dans les projets
REPRÉSENTANT D'UNE ASSOCIATION LOCALE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	Demande d'une piste cyclable entre Distriport et Port-Saint-Louis-du-Rhône – Question sur les projets routiers liés aux projets du Port
JOURNALISTE	• Demande d'une explication globale sur les projets du Port • Évocation de futurs problèmes de logement et de congestion routière
REPRÉSENTANT DE LA MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE	• Demande d'information sur 3XL • Échanges sur les compensations écologiques et l'aménagement global
PROFESSEURE DU LYCÉE LATÉCOÈRE DE FOS-SUR-MER	• Expression d'un intérêt au sujet d'une visite de la ZIP pour des élèves • Questions sur les projets, l'organisation et la pédagogie des visites
REPRÉSENTANT D'UN COLLECTIF D'ASSOCIATIONS LOCALES	Échanges sur les projets 3XL et Distriport, l'identité des entreprises qui opéreront les entrepôts, les projets routiers et le report modal
HABITANT	Demande d'information sur les entreprises qui vont s'installer sur Distriport, et expression d'un souhait (acteurs maritimes)
HABITANT D'ISTRES	Demande d'information sur 3XL et Distriport et questions sur la position de Marseille parmi les ports français et européens
PROFESSIONNELLE DE LA SIGNALÉTIQUE	Prise d'informations sur les projets et le calendrier, prise de contact commerciale

EXEMPLES DE CONTRIBUTIONS ORALES DU PUBLIC CONSIGNÉES PENDANT LE FORUM-ATELIER
Source : port de Marseille Fos

FORUM DU 15 MAI SUR LA LOGISTIQUE PORTUAIRE
photographie : port de Marseille Fos

Rappel du déroulement du débat sur les thématiques connexes en lien avec les missions du Port

Au-delà de la thématique spécifique des projets portuaires, les équipes du port de Marseille Fos se sont mobilisées tout au long du débat à de nombreuses réunions publiques pour apporter des éclairages sur des thématiques connexes à son activité principale. En effet, ses missions d'aménageur de la ZIP de Fos, de gestionnaire d'espaces naturels et d'acteur économique majeur du territoire ont rendu nécessaires son intervention sur ces thématiques.

- **Le 16 juin 2025 : Webinaire « Eau : besoins, impacts et mesures de gestion » :** Le port de Marseille Fos a présenté les modalités d'alimentation de la ZIP en eau potable et industrielle, ainsi que l'étude de caractérisation globale en cours de réalisation sur la définition des volumes disponibles pour les projets industriels actuels et futurs. Le public a notamment questionné le port de Marseille Fos sur les modalités de pompage de l'eau industrielle, sur les capacités d'approvisionnement globales de la ressource, sur la saisonnalité des besoins des industriels ainsi que sur les enjeux liés à l'élévation du niveau de la mer.

- **Le 17 juin 2025 : Visite du môle central de la ZIP.** Elle a permis de comprendre quelle était l'occupation actuelle du môle central, lieu dédié à l'accueil de la majorité des activités industrielles existantes et en projet. Le public a également pu découvrir une installation existante (le centre de traitement des déchets de la Métropole Aix-Marseille-Provence) et rencontrer différents porteurs de projet, directement sur les sites envisagés pour les implantations industrielles.

- **Le 18 juin 2025 à Fos-sur-Mer : Atelier « World café » sur les thèmes des risques, de l'environnement et de la santé.** Neuf ateliers ont été proposés aux participants sur diverses thématiques : la qualité de l'air et les émissions atmosphériques ; la biodiversité et l'artificialisation des sols ; la consommation en eau et la qualité des eaux ; l'offre de santé ; les impacts sanitaires des projets ; la santé et l'environnement ; le logement, le développement urbain et les paysages ; les risques naturels et le changement climatique ; les risques industriels et les nouveaux projets de la vocation industrielle. Des membres du port de Marseille Fos étaient présents sur les ateliers pour contribuer aux échanges et répondre à certaines questions du public, notamment sur la gestion des espaces naturels dans la ZIP et sur l'élévation du niveau de la mer. Une réunion plénière a ensuite permis de partager les premiers résultats de l'étude des effets cumulés en cours sur le territoire.

- **Le 24 juin 2025 à Vitrolles : Réunion publique sur le thème de la gouvernance.** Le Port est revenu sur sa stratégie de développement en faveur des filières industrielles liées à la décarbonation ainsi que sur ses propres modalités de gouvernance et son rôle dans l'écosystème économique. Il a répondu en particulier à une question portant sur la possibilité de co-construire les projets dans la ZIP.

- **Le 2 juillet 2025 : Webinaire « Préservation de l'environnement et séquence ERC (Eviter Réduire Compenser) ».** Le port de Marseille Fos a exposé sa politique d'action en tant que gestionnaire d'espaces naturels, puis en tant qu'aménageur. Il a ensuite présenté l'état à date des mesures d'évitement et de compensation écologique ainsi que l'étude de faisabilité SNCRR (Sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation) ZIP de Fos et secteur Crau-Camargue. Les équipes du Port ont répondu à des questions portant sur le périmètre de la compensation, les enjeux de renaturation, la dépollution de l'étang de Landre, le pilotage de la politique territoriale de compensation écologique, les friches industrielles et l'importance de la séquence « évitement ».

- **Le 8 juillet 2025 à Berre l'Étang : Réunion publique de synthèse.** Le port de Marseille Fos a détaillé les enseignements qu'il tirait de ce débat, à la fois en tant que porteur de projet et aménageur de la ZIP.

L'ensemble de ces contributions, des questions posées au port de Marseille Fos et les réponses que ses équipes ont apportées est recensé dans les comptes rendus des temps d'échanges publics sur le site internet du débat (page « Les rencontres passées ») : **www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence/agenda.**

FORUM DU 15 MAI SUR LA LOGISTIQUE PORTUAIRE
photographie : port de Marseille Fos

LES COMPLÉMENTS DU PORT AU CHAPITRE 3.5 DU COMPTE-RENDU DE LA CPDP « LA MASSIFICATION DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES »

Le chapitre 3.5 du compte-rendu publié par la CPDP suite au débat public revient principalement sur les échanges et expressions des publics sur les thématiques liées à la logistique portuaire. Ce chapitre présente la grande majorité des points de vue et des questionnements sur les projets portés par le Port. Le présent mémoire en réponse propose d'y consacrer un développement spécifique, permettant au port de Marseille Fos de préciser certains points et de répondre aux interrogations soulevées par la CPDP.

Rappel des enjeux de massification de la logistique portuaire

Comme indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage (DMO) dédié au projet 3XL, ce dernier a pour objectif d'étendre les terminaux à conteneurs au nord des terminaux existants dans le secteur de Graveleau. Il prévoit notamment la création d'un quai de 450 mètres capable d'accueillir simultanément grands navires et barges fluviales, ainsi qu'un terre-plein de 21 hectares, pour une mise en service prévue à l'horizon 2031.

Ce projet répond à une double nécessité : d'une part, accompagner la croissance régulière du trafic de conteneurs – en hausse d'environ 1,5 % sur les quinze dernières années à Fos –, et d'autre part, renforcer l'attractivité du port de Marseille Fos dans un contexte concurrentiel fort entre les grands ports européens, et en particulier ceux du pourtour méditerranéen.

Le port de Marseille Fos a pleinement conscience que cette stratégie de développement peut susciter des interrogations, notamment dans un contexte où le territoire s'engage résolument dans la décarbonation de ses activités industrielles et logistiques. À première vue, l'accroissement des capacités portuaires pourrait sembler contradictoire avec les objectifs de réduction des émissions et des nuisances : davantage de conteneurs signifierait davantage de camions, donc plus de circulation et d'émissions. Pourtant, le projet 3XL s'inscrit précisément dans une logique inverse : il ne vise pas à multiplier les flux, mais à mieux les organiser, à les concentrer sur la ZIP et à les rendre plus vertueux. En effet, l'augmentation de la capacité de traitement des terminaux et l'amélioration de leur fluidité permettrait de concentrer les flux logistiques en un seul point. Or, cette concentration des flux est une condition indispensable au développement des modes de transport alternatifs à la route – le rail et le fluvial – et donc à l'augmentation du report modal du transport des marchandises conteneurisées.

Pourquoi la massification est-elle un prérequis au report modal ?

Aujourd'hui, en raison d'une concurrence importante entre différents modes de transport terrestres, les logisticiens n'ont pas d'incitation économique ou opérationnelle forte à recourir au fleuve. Les camions restent, dans la plupart des cas, plus rapides, plus flexibles et moins coûteux. Dans la situation actuelle, un transporteur routier peut livrer une marchandise d'un terminal portuaire à une plateforme régionale en quelques heures, sans contrainte horaire, là où le rail et le fluvial nécessitent de sécuriser des volumes importants, de coordonner des horaires et d'assurer des trajets aller-retour rentables.

Pour inverser cette logique, il est important de rendre le transport fluvial et ferroviaire économiquement et opérationnellement plus compétitif. Cela passe par une réduction des coûts de transport à la tonne ce qui n'est possible que si les trains ou les barges sont pleins. Or, pour remplir régulièrement et pleinement des convois fluviaux ou ferroviaires, les volumes de marchandises doivent être manutentionnés au même endroit, avec des infrastructures adaptées et une interconnexion directe entre le terminal maritime, la voie fluviale et la voie ferrée.

C'est précisément ce que visent les différents projets de densification du pôle conteneurs sur le môle Graveleau, qui ont été présentés et discutés au cours du débat public. Il s'agit de créer les conditions logistiques de la massification, en permettant aux opérateurs d'exploiter plus efficacement les flux combinés.

Une massification au service d'un dynamisme économique territorial

Cette massification des flux, fer de lance d'une logistique efficiente, participe à un enjeu plus large lié à l'économie d'un territoire élargi. En effet, la ZIP de Fos est la porte d'entrée sud de la dorsale logistique française Marseille-Lyon-Paris-Lille. Elle permet l'accueil et le transit de marchandises à destination de millions de Français et d'Européens, et alimente en biens et en matières premières des milliers d'entreprises à l'échelle nationale, voire européenne.

Le port de Marseille Fos joue ainsi un rôle structurant dans la vie économique d'un territoire élargi. En attirant et en favorisant des flux logistiques plus concentrés, il contribue à asseoir la souveraineté économique de la France.

Réponses et précisions aux points soulevés par la CPDP et aux verbatims cités dans son compte-rendu

Le compte-rendu de la CPDP a mis l'accent sur certains points questionnés par le public pendant le débat. Le port de Marseille Fos souhait ici apporter certains éclairages.

Des projets qui profitent à notre territoire

- « À éviter, ou à reconfigurer profondément : [...] les mégaprojets portuaires qui ne bénéficient qu'à une logique de hub logistique mondialisé, sans réelle valeur ajoutée locale. » **Questionnaire n°39.**
- « Les diverses tables rondes organisées pour informer les habitants mettent toujours en avant la mondialisation des échanges, l'importance de notre région pour s'implanter dans la mondialisation. » **Questionnaire n°64.**

Les projets que porte le port de Marseille Fos, comme le projet 3XL, ne relèvent pas d'une logique de hub déconnecté du territoire. Ils s'inscrivent au contraire au cœur de la stratégie nationale définie par l'État :

- La Stratégie Nationale Portuaire (SNP)[5] fixe des objectifs à l'ensemble des ports français pour renforcer la compétitivité du territoire national et réduire les coûts économiques liés à la sous-performance logistique nationale. Il faut savoir que la France représente le 6e marché logistique mondial mais n'est classée qu'au 13e rang en termes de performance.
- Par ailleurs, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris sur le climat, il est crucial de maîtriser la chaîne logistique et portuaire et de diminuer l'empreinte carbone globale des marchandises circulant en France, notamment en favorisant le passage par les ports français.
- Aujourd'hui, 40 % des marchandises produites en dehors de l'Europe et consommées dans la moitié Sud de la France sont arrivées sur le sol européen via des ports concurrents du port de Marseille Fos (principalement Anvers, Barcelone, Valence et Gênes).
- Pour répondre à cet enjeu de compétitivité, la Stratégie Nationale Portuaire, définie par l'État, veut porter de 60 % à 80 % la part du fret conteneurisé manutentionné dans les ports français d'ici 2050.

Renforcer les capacités du port de Marseille Fos, c'est donc rapatrier sur le sol français une part importante de ces flux, créer de la valeur et de l'emploi à l'échelle locale et réduire l'empreinte carbone liée à des trajets terrestres plus longs depuis des ports étrangers. Avec sa position stratégique, en tête de pont du corridor Méditerranée – Rhône – Saône (MeRS), le 2e port de France constitue un maillon essentiel pour le commerce extérieur français.

Enfin, comme cela est détaillé dans le chapitre précédent, il est important de rappeler que les projets portuaires portés par le port de Marseille Fos répondent également à des enjeux de massification des activités portuaires permettant de favoriser le report modal et portent en ce sens également des bénéfices locaux.

Les impacts de la logistique sur l'environnement

- « On va continuer à extraire des ressources non renouvelables, à privilégier la consommation, les plateformes logistiques et les transports routiers dans une région déjà saturée par la circulation routière. » **Questionnaire n°64.**
- « Les projets liés à la production, au transport, au stockage et à l'utilisation des énergies renouvelables sont pertinents ; à l'inverse, d'autres projets n'ont pas leur place dans ce débat alors qu'ils ont un impact négatif bien au-delà du territoire : - Extension Distriport - Terminal conteneurs Fos 3XL. » **Questionnaire n°77.**

Le port de Marseille Fos souhaite rappeler que le Port n'est pas uniquement une porte d'entrée, mais aussi un outil de rayonnement économique pour les filières industrielles et agricoles françaises qui exportent dans le monde entier. La balance commerciale du port de Marseille Fos est équilibrée : environ 55 % du trafic correspond à des importations – des marchandises légalement autorisées à entrer sur le sol français – et 45 % à des exportations, issues des productions françaises et européennes.

Par ailleurs, la réindustrialisation de la France, qui était placée au cœur du débat public sur la vocation du territoire, passe nécessairement par une logistique performante. Industrie et logistique sont intimement liées, car il faut acheminer les matières premières et expédier les produits finis. Les projets du port de Marseille Fos visent précisément à accompagner cette dynamique de relocalisation industrielle, essentielle pour la souveraineté de la France.

Concernant l'impact environnemental, l'objectif est de contenir ce dernier au travers de la massification des flux. En concentrant les volumes sur des terminaux mieux équipés, le port de Marseille Fos favorise des transports plus efficaces et moins émetteurs de CO_2 que la route.
Dans une perspective plus large, sur le plan national, comme évoqué précédemment, la relocalisation de flux de marchandises via le port de Marseille Fos permettrait de réduire l'impact carbone de ce secteur. À titre d'exemple, d'après une étude du calculateur maritime SeaRoutes, un transport maritime Shanghai/ Fos-sur-Mer émet 20 % de CO_2 de moins qu'un transport Shanghai/ Anvers ou Rotterdam. Cumulé à un transport continental par rail ou barge, l'économie de CO_2 avoisine les 25 %.

Les liens du projet avec les enjeux de mobilités à l'échelle locale

La thématique des mobilités a été très présente dans le débat, avec un consensus sur les difficultés de desserte et d'accessibilité de la zone industrialo-portuaire. Selon de nombreux participants, les flux de transport supplémentaires, induits par l'extension des activités logistiques, viendraient accroitre le trafic routier et aggraver la congestion.

« La part modale de la route reste aux alentours de 80 % pour les conteneurs, ce qui n'a pas bougé depuis vingt ans. » **Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.**

D'autres participants estiment au contraire que les projets du port de Marseille Fos, dont le projet 3XL, constituent une partie de la réponse au problème :

- « Avec cette position stratégique et en s'appuyant sur de fortes capacités de report modal, le port de Marseille Fos saura proposer des schémas logistiques simples et éviter la congestion des zones comme c'est parfois le cas à Rotterdam ou Anvers. Pour garder sa fluidité, les projets en cours en matière d'entrepôts logistiques et d'infrastructures maritimes, ferroviaires et routières, doivent être menées à terme. » **Cahier d'acteur n°93, TCSI**
- « Le développement du trafic fluvial est en particulier confronté actuellement à un plafond technique lié aux capacités d'accueil des barges fluviales en bord à quai des terminaux conteneurs de Fos, de façon simultanée avec les navires maritimes. [...] Le projet 3XL porté par le port de Marseille Fos constitue une réponse favorable, voire urgente, aux objectifs de développement du trafic fluvial des marchandises conteneurisées sur l'axe MeRS. » **Cahier d'acteur n°96, Sogestran, Combronde et Greenmodal**

Le port de Marseille Fos a pleinement conscience que la congestion de la circulation constitue depuis des années un frein aux déplacements des salariés, des riverains et des transporteurs. Il assume le rôle qui lui incombe en matière de maîtrise des flux de véhicules, et notamment de poids lourds.

Il s'agit tout d'abord d'adapter les routes dans l'espace qu'il gère lui-même : l'intérieur de la ZIP. Fortement sensibilisé sur l'importance de la fluidité de la circulation (et donc du renforcement de la sécurité sur les routes), le port de Marseille Fos a engagé un programme de modernisation de ses dessertes routières, en cohérence avec les évolutions programmées des flux et des projets d'implantations industrielles et logistiques, et en cohérence avec les projets d'infrastructures portés par d'autres maîtres d'ouvrage (Département des Bouches-du-Rhône, DREAL, etc.).

Le projet d'aménagement du môle central prévoit par exemple un aménagement de la desserte qui confère au réseau routier à la fois la capacité d'écoulement des trafics (VL salariés et PL) générés par les nouvelles activités et davantage de résilience pour garantir le bon fonctionnement du môle central tout en assurant la sécurité des biens et des personnes. Cet objectif passe par la restruc-

FORUM DU 15 MAI SUR LA LOGISTIQUE PORTUAIRE
photographie : port de Marseille Fos

5 - *Voir le détail de la Stratégie sur : **www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-portuaire-snp***

turation des voies, la création des accès et des ouvrages d'art, le redimensionnement des réseaux….

Sur le môle Graveleau et l'accès à 3XL, des échangeurs et la dénivellation du passage à niveau ferroviaire sont également programmés. Des travaux sont prévus pour améliorer la résilience et la fluidité du trafic sur ce secteur.

Au-delà des routes, la maîtrise de l'augmentation des flux dans ce territoire passera évidemment par le report du transport de marchandises sur la voie fluviale et la voie ferroviaire. Les projets portés par le Port comprennent des volets ferroviaires ou fluviaux qui permettront de réduire progressivement la part des flux routiers. Le projet 3XL prévoit ainsi d'agrandir le terminal maritime afin de laisser plus d'espace aux barges fluviales, qui ne disposent pas actuellement de postes pour accoster quand les quais maritimes sont occupés. Côté fer, le port de Marseille Fos a investi plus de 20 M€ en 2024 pour aménager des terminaux ferroviaires de fortes capacités sur les deux terminaux à conteneurs principaux et il prévoit de continuer ses investissements sur ce secteur.

Ainsi le terminal 3XL bénéficiera du terminal de chargement ferroviaire de Seayard mis en service en 2025 qui peut charger 4 trains de 800 mètres simultanément grâce au tout nouveau portique livré en 2025. Le terminal ferroviaire exploité par FosHoldco quant à lui a été limité à 4 voies de 400 mètres en attendant une modification des circuits du terminal. Ces voies seront prochainement portées à 800 mètres et équipées de portiques.

En complément de ces infrastructures sur les terminaux maritimes, le port étudie la réalisation d'installations ferroviaires à l'échelle du môle Graveleau, pour charger sur les trains les conteneurs de la zone d'entrepôts logistiques Distriport et de la zone de services portuaires. Il étudie aussi un projet d'implantation de terminal de transport combiné dans le secteur de Ventillon, en entrée de la ZIP afin que puissent être massifiés des wagons provenant de différents générateurs de trafics de la ZIP et de la zone de Lavera, en vue de constituer des trains complets possiblement mixtes maritime/continental vers des destinations françaises et européennes. Cet équipement viendra compléter les terminaux combinés de la couronne logistique qui va du port jusqu'à Miramas.

Le report modal poursuit sa croissance

À plus grande échelle, le Port mène une politique active en matière de transport ferroviaire de marchandises auprès des opérateurs du site, et élabore pour 2026 un schéma directeur ferroviaire visant à répondre à la croissance des flux logistiques. Actuellement, le Port assure près de 20 % du trafic de conteneurs par rail sur ses terminaux conteneurs. Il a traité 240 000 EVP (conteneurs de 6 mètres de long) en 2024 sur les trains, soit l'équivalent de 500 poids lourds par jour en moins sur les routes. En 2040, il ambitionne de manutentionner 550 000 EVP sur les trains, soit 1 100 poids lourds par jour en moins sur les routes. À ce doublement des trains liés au maritime, s'ajouteront les trains issus de la zone de service et de Distriport. Ces perspectives impliqueront de revoir largement le réseau ferroviaire pour adapter sa capacité. Le faisceau principal de Graveleau devra notamment être déplacé et redimensionné.

Un schéma directeur ferroviaire a donc été engagé en partenariat avec SNCF Réseau, qui poursuit les objectifs suivant :

- Préciser les hypothèses de trafic sur la ZIP à l'horizon 2040 ;
- Construire les sillons avec le trafic futur ;
- Préciser le programme des travaux à réaliser sur le Réseau Ferré National (RFN) et sur le Réseau Ferré Portuaire (RFP) pour traiter ce trafic à terme ;
- Vérifier sur une grille horaire la faisabilité de l'exploitation.

Le travail collectif que mènent le Port et ses partenaires sur le report modal permettra donc de mettre plus de conteneurs sur des trains ou des barges. L'ambition du port, inscrite en 2022 dans le cadre de la démarche Orientation d'Aménagement de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos à l'horizon 2040 (OAZIP), est de développer le transport ferroviaire de 17 % de part modale en 2024 à 24 % en 2040, ainsi que le transport fluvial de 6 % à 11 %. Le transport routier pourrait donc passer de 77 % à 65 % en 2040.

Concernant le mode de transport fluvial, le port de Marseille Fos s'appuie sur la mobilisation des acteurs du fluvial sur l'axe MeRS qui connaît une vraie dynamique de croissance (comme ces derniers l'affirment dans le cahier d'acteurs conjoint de SOGESTRAN, COMBRONDE et GREENMODAL, opérateurs de la logistique fluviale[6]). Il a également mis en œuvre avec les parties prenantes concernées une zone d'échanges entre les terminaux maritimes à conteneurs pour contribuer à fiabiliser les escales. La massification de la logistique sera favorisée par cette adaptation du réseau de transport fluvial à l'échelle nationale.

6 - **www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-07/FBP-CA96-operateurs-fluviaux.pdf.**

7 - **www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049676333**

LES RÉPONSES DU PORT AUX DIFFÉRENTS POINTS SOULEVÉS PAR LA CPDP DANS LE COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC

Le port de Marseille Fos prend toute la mesure de sa position d'acteur majeur et de partenaire du territoire. Au travers de ses missions liées au fonctionnement et à l'aménagement de la ZIP, et même au-delà, il contribue activement à l'ensemble des dynamiques régionales liées au développement économique et à l'emploi, à la transition énergétique et à l'environnement, à la mobilité et à la préservation du cadre de vie. C'est dans cet esprit de dialogue territorial que le port de Marseille Fos souhaite apporter une réponse à différents thèmes soulevés par la CPDP dans son compte-rendu et ainsi, continuer d'informer les parties prenantes.

Le foncier et la biodiversité

Durant le débat, plusieurs acteurs ont critiqué une artificialisation croissance et des atteintes à la biodiversité, aux milieux marins et littoraux, à la destruction d'habitats comme les herbiers de posidonie. Selon eux, la densification industrielle du territoire se ferait au détriment des espaces naturels.

- **« La dynamique industrielle entraine une disparition progressive des dernières zones humides, salins, sansouïres, roselières, prés-salés, friches halophiles… Or ces milieux rares sont des écosystèmes clefs pour la résilience climatique. » Cahier d'acteur n°12, Sauvons nos étangs**
- **« Est-ce que l'on est prêt à sacrifier notre littoral marin pour créer de la ressource et du travail ? » Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25**

L'équilibre entre la protection des zones naturelles et l'implantation nécessaire de projets portuaires, logistiques et industriels, est une thématique à laquelle le port de Marseille Fos est très attentif. En tant qu'aménageur responsable, il accorde une grande attention à la richesse écologique des zones naturelles et à la préservation de la biodiversité.

Le respect des zones naturelles au travers de l'OAZIP 2040 et du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN)

La stratégie d'aménagement raisonné est inscrite au cœur de la démarche OAZIP 2040, qui a été élaborée en concertation avec l'État, les collectivités, les associations et les acteurs économiques. Des aménagements de nouveaux espaces ont ainsi été planifiés dans le respect des équilibres environnementaux, notamment de décarbonation et de baisse des impacts sur la population et les espaces naturels – tout en étant en phase avec la vocation socio-économique du territoire.

Sur les bassins Ouest du port (10 000 ha) :

- environ 3 500 ha sont occupés par des infrastructures et des activités économiques (quais / terre-pleins / dessertes / sites industriels, etc…) ;
- environ 3 000 ha sont préservés de façon volontaire en faveur de la biodiversité et des espaces agricoles (dont 2 600 ha faisant l'objet d'un Plan de Gestion des Espaces Naturels (PGEN) dans la couronne verte et environ 400 ha d'interstices) ;
- environ 3 500 ha d'espaces sont inoccupés. Pour ces derniers, il est prévu dans le cadre de l'OAZIP :
  - de dédier à l'aménagement en faveur des activités économiques, progressivement d'ici 2040, environ 1 000 hectares, dont 709 ha d'ici 2030 pour des projets qui ont été reconnus « projets d'envergure nationale et européenne » (PENE) par arrêté ministériel[7], au titre des textes d'application de la loi « Climat et Résilience » [volet Zéro Artificialisation Nette (ZAN)] ;
  - d'éviter l'aménagement destiné aux activités commerciales sur environ 1 800 hectares, une partie des espaces évités pouvant être des fonciers disponibles pour la mise en œuvre de mesures de compensation environnementale des projets d'aménagements ;
  - de définir ultérieurement la vocation (aménagement ou évitement/préservation) d'environ 700 hectares.

Cette planification s'appuie sur le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), finalisé en première version en 2022 et validé en 2025 après intégration et mises à jour suite aux avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN). Il constitue la feuille de route environnementale du Port.

Le SDPN est un document de planification stratégique visant à définir les objectifs et les principes de gestion du patrimoine naturel au sein du port de Marseille Fos. Il vise à concilier le développement économique du port avec la préservation et la valorisation de son environnement naturel. Il a pour rôle de préfigurer et mettre en cohérence sur le moyen et le long terme les actions de gestion, de restauration et de préservation des espaces continentaux et marins qu'il s'agisse de mesures intégrées dans la séquence Éviter - Réduire - Compenser (ERC) des projets d'aménagement (voir ci-dessous) ou d'actions volontaires. Ainsi, il identifie, à l'échelle de la ZIP de Fos, les zones à forte valeur écologique, et contribue à la cartographie des secteurs à enjeux, y compris marins.

Dans ce document, notamment, les zones humides, essentielles à la résilience des écosystèmes littoraux, à la filtration des eaux, à la limitation de l'érosion au maintien

de la biodiversité marine, constituent un enjeu fort pris en compte dans la politique de préservation de la biodiversité sur la ZIP.

Ces délimitations de préservation de sites sensibles sont des préalables à la définition des aménagements prévus. En fonction des seuils réglementaires, les projets peuvent être soumis à une demande d'autorisation environnementale. Celle-ci est composée notamment d'un diagnostic affiné de la biodiversité [réalisé pour chacun des projets et sur l'ensemble des composantes de la biodiversité (habitats terrestres et aquatiques)], de l'étude de plusieurs scénarios, leurs impacts sur les milieux, en lien avec la séquence ERC.

La séquence ERC

La séquence Éviter – Réduire - Compenser a été l'objet d'intenses discussions, au vu du nombre de projets industriels sur le territoire.

> **« Dans un territoire restreint, déjà fortement anthropisé, les efforts d'évitement et de réduction ne peuvent apporter qu'une maîtrise limitée des impacts. Il est surtout irréaliste d'imaginer que les mesures compensatoires suffiront à limiter les impacts, sauf à s'engager dans un programme de désartificialisation ambitieux. » Cahier d'acteur n°122, collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue Alpilles**

La séquence ERC est une démarche réglementaire intégrée dans les procédures d'autorisation environnementale des projets d'aménagement. Son objectif est de permettre, dans le cadre des études, d'opérer, en premier lieu, un évitement des potentiels impacts environnementaux, puis d'étudier la réduction de ces impacts lorsque l'évitement n'est pas possible. La compensation écologique de ces impacts n'intervient donc qu'en dernier recours.

En tant que porteur de projet, le Port inscrit les projets 3XL et Distriport dans ces exigences réglementaires en matière de préservation de l'environnement et de la biodiversité. Après un diagnostic mené sur l'ensemble des composantes écologiques des sites, plusieurs scénarios d'aménagement sont analysés au regard de leurs impacts potentiels sur les milieux naturels et en cohérence avec le principe de la séquence ERC. Leurs emprises ont ainsi été réduites de manière significative pour limiter l'impact sur les milieux naturels :

- Pour le projet 3XL, l'emprise foncière a été réduite de 40 à 21 hectares par rapport à ce qui était prévu dans le cadre de l'OAZIP, et l'extension du quai a été limitée à 450 mètres, au lieu des 600 mètres initialement prévus. Suite aux diagnostics environnementaux réalisés sur la zone du projet, le Port s'est attaché à préserver 40 hectares de zones humides initialement prévus pour être aménagés.
- Pour l'extension de la zone logistique de Distriport, la surface totale a été ramenée de 126,5 à 95,5 hectares, afin de préserver les enjeux de biodiversité (zones humides et faune/flore remarquables).

Ce n'est qu'à l'issue de cette démarche que les services de l'État pourront instruire les demandes d'autorisation environnementale. Les mesures ERC définies dans ce cadre viennent ainsi renforcer les actions déjà mises en œuvre par le Port pour préserver les sites sensibles et les continuités écologiques.

Parce que la protection de la biodiversité s'inscrit dans le temps long, la séquence ERC prévoit également des suivis environnementaux qui s'étendent généralement sur plusieurs décennies. Ces suivis, encadrés dans la demande d'autorisation environnementale, permettent de vérifier l'efficacité des mesures engagées, de les ajuster si nécessaire et d'assurer, en lien étroit avec les services de l'État, une amélioration continue des pratiques. Par ailleurs, au-delà des projets dont il est maître d'ouvrage, dans son rôle d'aménageur et de gestionnaire d'espaces naturels, le port de Marseille Fos accompagne naturellement les porteurs de projet s'implantant sur la ZIP dans leur séquence ERC. D'après les services de l'État, il faudrait trouver 2 000 à 3 000 ha de surfaces de compensation pour mener à bien les projets de réindustrialisation et de décarbonation prévus dans la ZIP. Au sein de cet espace, une surface potentielle d'additionalité (production d'effets positifs sur la biodiversité au-delà de ceux que l'on aurait pu obtenir dans les conditions initiales) évaluée sur la base d'hypothèses d'environ 1 400 ha pourrait être utilisée en compensation.

En parallèle, un travail d'identification de terrains de compensation est mené par le port de Marseille Fos en collaboration avec les services de l'État, la Métropole Aix-Marseille, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le Conservatoire du Littoral (CDL) et le Parc National Régional de Camargue (PNRC). En lien avec les besoins compensatoires identifiés par le SDPN pour différentes typologies d'habitats naturels, le Port mène actuellement une étude de faisabilité pour faire émerger des Sites Naturels de Compensation, Restauration et Renaturation (SNCRR). En complément du mécanisme de compensation à la demande, les SNCRR constituent un mécanisme : « par l'offre », créé par la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité avec un régime ayant récemment évolué à la suite de l'adoption de la loi du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte.

Ces recherches sont effectuées en proximité immédiate des zones d'aménagement et au-delà, comportant le secteur Crau-Camargue et le pourtour de l'étang de Berre, soit environ 200 000 ha de recherche.
Cette étude de faisabilité SNCRR, qui a démarré en novembre 2024, comprend trois phases :

- identification des sites à restaurer (et donc, à fort potentiel écologique) ;
- définition des scénarios de création de SNCRR, du respect des critères de pertinence écologique par l'arrêté du 24 novembre 2024 et des opérateurs potentiels ;
- définition du modèle économique et de l'outil de suivi.

Les résultats de cette étude sont attendus pour la fin d'année 2026 / début 2027.

La préservation de la biodiversité marine

Le port de Marseille Fos mène de nombreuses autres actions qui contribuent directement à la préservation de la biodiversité marine et à la limitation des impacts générés par l'activité portuaire.

Plusieurs outils notamment réglementaires contribuent à la limitation des impacts sur l'environnement marin :

- l'arrêté ZMFR[8] prévoit l'interdiction de mouillage dans certaines zones, de manière à préserver les herbiers de posidonie aussi bien dans la rade de Marseille que dans le Golfe de Fos. L'État en délègue l'application au Port. La réduction des zones de mouillage a été réalisée avec le concours du port de Marseille Fos, illustrant son engagement concret en faveur de la biodiversité marine. A ce titre, trois actions notables peuvent être mises en avant :
  - Réduction de la zone de mouillage nord en rade de Marseille, afin de limiter l'impact sur les herbiers ;
  - Interdiction de mouiller les navires transportant des hydrocarbures dans l'anse de Carteau, pour prévenir tout risque de pollution dans une zone sensible ;
  - Implantation prochaine de récifs artificiels dans le Golfe de Fos, visant à restaurer et renforcer les habitats marins ;
- le Plan de gestion des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison en provenance des navires met en œuvre une directive du Parlement Européen relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. Plusieurs entreprises agréées par le port de Marseille Fos sont ainsi chargées de collecter et traiter ces déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires et bateaux, évitant des rejets en braconnage ;
- le carénage à flot effectué par des systèmes de nettoyage avec capture et traitement des effluents approuvés par le port de Marseille Fos, contribue à la fois à la réduction des gaz à effet de serre (les coques de navires encrassées peuvent entrainer jusqu'à 25 % d'augmentation des émissions de GES d'après l'Organisation maritime internationale), et à la protection de la mer en matière de rejets de biocides et autres éléments contaminants ;
- depuis 2023, le port de Marseille Fos contribue sur le plan technique et financier à la mise en œuvre de l'Observatoire du Golfe de Fos, porté par l'Institut Écocitoyen pour la Connaissance des Pollutions. Cet organisme vise à centraliser les connaissances autour du Golfe de Fos et à rassembler tous les acteurs concernés (scientifiques, professionnels de la mer, industriels, services de l'État, etc.) pour un meilleur suivi des études du milieu marin.
- en matière d'amélioration de la qualité des eaux côtières et du littoral, le port de Marseille Fos poursuit son implication au travers du contrat de baie de la métropole Aix-Marseille-Provence, qui s'est déroulé de 2015 à 2018, sur un périmètre allant de Saint-Cyr-sur-Mer à Martigues,

*8 - Arrêté interpréfectoral relatif à la Zone Maritime et Fluviale de Régulation du Grand Port Maritime de Marseille, à la réglementation du Service de Trafic Maritime et à diverses mesures relatives à la sureté au sein du port de Marseille Fos. Le texte de l'arrêté et ses annexes sont disponibles sur le site web du port : **https://www.marseille-port.fr/index.php/accueil-navire-service-de-trafic-maritime***

puis, de 2019 à 2022, sur un périmètre étendu au golfe de Fos et jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône. De nombreuses actions environnementales ont été mises en œuvre et le port de Marseille Fos travaille actuellement à la définition de nouvelles actions à porter dans le prochain contrat. Les 6 actions qui se poursuivront ou seront menées dans le prochain contrat de baie sont :
  - Le Schéma directeur de gestion des eaux pluviales des bassins Est et Ouest du port de Marseille Fos ;
  - La désimperméabilisation du Ventillon ;
  - La restauration écologique de la passe Nord du Port ;
  - La définition de la stratégie de gestion des Espèces Exotiques Envahissantes de la ZIP de Fos-sur-Mer et le traitement opérationnel ;
  - L'actualisation de l'état de connaissance des zones humides de la ZIP de Fos-sur-Mer ;
  - L'étude globale sur la ressource en eau du Canal d'Arles à Fos.
- enfin, le port de Marseille Fos est engagé dans la préservation durable de la Gracieuse, une zone sableuse de 6 km de long située à l'extrême sud-ouest des bassins ouest du Port, qui abrite d'importants écosystèmes lagunaires. Ce projet vise à pérenniser les fonctions écologiques et de protection de la flèche sur au moins 50 ans.

Au travers de l'ensemble des actions menées, le Port agit directement en faveur des littoraux et marins et leur biodiversité associée. Par ailleurs, comme précisé en point précédent, les milieux littoraux et marins sont pris en compte dans les projets d'aménagement le cas échéant.

La ressource en eau

Le débat public a été un espace d'expression de certaines inquiétudes au sujet de la disponibilité et de la gestion de l'eau.

- **« Quelle consommation d'eau douce est envisagée par les projets justifiant le besoin de la ligne RTE en eau potable et en eau de process ? (…) De quelle façon les hypothèses dimensionnantes des usages d'eau de nappe 2030-2050 considèrent ou pas l'augmentation liée aux nouvelles usines ? Quel impact vis-à-vis des enjeux du réchauffement climatique, l'évapotranspiration et la raréfaction de la ressource en eau ? » SQR, Question n°113.**
- **« Ces projets présentent des risques d'impacts significatifs sur l'artificialisation des sols, la fragmentation des milieux naturels, l'augmentation de la consommation en eau et les risques de pollution de la nappe de la Crau. » Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU.**

Lors du webinaire « Eau : besoins, impacts et mesures de gestion », le 16 juin 2025, le port de Marseille Fos a pu expliquer quelles étaient les deux sources de pompage utilisées dans la zone industrialo-portuaire, pour l'eau potable à usage sanitaire (depuis la station du Ventillon) et pour l'eau industrielle (depuis la station du Vigueirat, qui pompe l'eau dans le canal d'Arles à Fos).

La question de l'augmentation des besoins en eau dans le cadre du développement industriel de la ZIP, couplée à celle du réchauffement climatique, est très sérieusement prise en compte par le port de Marseille Fos. Le Port a présenté au public le lancement d'une étude de caractérisation globale, qui porte un triple objectif :
- Investiguer les sources multiples de l'eau du canal d'Arles ;
- Définir les volumes disponibles pour les différents projets industriels actuels et futurs ;
- Vérifier la conformité réglementaire de ces besoins avec les ressources disponibles.

Les résultats sont attendus pour la fin 2026 et prendront en compte l'impact du réchauffement climatique sur la ressource ainsi que les besoins de pompage futurs identifiés. Ils seront rendus accessibles au public. D'ici là, les points suivants peuvent tout de même être rappelés.
À l'heure actuelle, la station du Vigueirat produit 25 millions de m^3/an, ce qui correspond à l'autorisation préfectorale. Ce volume autorisé devra être porté à 50 millions de m^3 d'ici 2035 pour répondre au besoin de l'ensemble des projets identifiés. Cependant, les études prévoient actuellement que les volumes effectivement prélevés devraient être inférieurs aux volumes autorisés, au regard des plans de sobriété hydrique que les industriels ont l'obligation de mettre en place et pour lesquels ils échangent régulièrement avec les services de l'État.

Les capacités de la ressource en sortie du canal d'Arles font l'objet d'une étude des flux sur l'ensemble du bassin versant Vigueirat, Marais d'Arles et Crau afin d'établir les possibilités de répondre à l'augmentation de la demande en eau. Cette étude permettra, le cas échéant, d'établir une demande d'autorisation environnementale d'augmentation du prélèvement. Une autre solution étudiée concerne une connexion sur le Canal de Provence, approvisionné essentiellement par la ressource stockée du Verdon. À plus long terme, le port de Marseille Fos ne possède pas pour le moment de prévisions sur les besoins des industriels sur la période 2035-2050. Cependant, les process en place et à venir étant stables et constants, les volumes distribués à chaque industriel devraient être constants également. Par ailleurs, il est important de rappeler que l'usage industriel de l'eau n'entre en aucun cas en conflit avec l'usage domestique, les réseaux d'eau potable et industriel provenant de deux sources distinctes.

La mobilité

La problématique de l'engorgement des routes et de l'insécurité routière a été relevée à de nombreuses reprises pendant le débat. Au-delà de la zone industrialo-portuaire de Fos, où le port de Marseille Fos travaille à l'amélioration des déplacements en continu (comme cela a été détaillé dans la partie 2), le Port travaille depuis des années avec ses partenaires pour trouver des solutions de décongestion et maîtriser l'impact du trafic des poids lourds et des véhicules des employés de la ZIP, au niveau du réseau départemental. Il réalise notamment une étude intitulée « programme de modernisation des dessertes routières ».

Il travaille sur les voies portuaires et les interfaces avec les grands projets routiers portés par d'autres maîtres d'ouvrage (Département des Bouches-du-Rhône et DREAL).

Par ailleurs, le groupe de travail « GT Mobilité », copiloté par la DREAL PACA et la Métropole d'Aix-Marseille Provence, en partenariat avec le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), le Département des Bouches-du-Rhône, la région Provence Alpes côte d'Azur, le Port et les communes voisines de la ZIP, élabore une feuille de route mobilité qui comportera des axes d'amélioration sur l'offre multimodale voyageur, l'offre ferroviaire marchandise et sur la desserte routière.

Le port de Marseille Fos est impliqué dans des aménagements routiers au-delà de son périmètre depuis bien longtemps. En 2017, le Port a co-financé le contournement de Miramas ; tout comme il s'apprête à le faire pour le projet de contournement de Martigues – Port-de-Bouc. Le protocole de financement signé le 30 juin 2025 entre l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence et le port de Marseille Fos marque une avancée majeure dans la résilience de la mobilité du territoire. Les travaux de contournement sont prévus de commencer fin 2026, pour une mise en service fin 2030. Il est également prévu d'aménager plusieurs carrefours existants situés sur le tracé de la liaison Fos–Salon, dans la période 2026-2030.

Sur le sujet du manque de transports en communs et de pistes cyclables, divers acteurs ont regretté la place trop importante de la voiture dans ce territoire.

« 91,2 % de la population de Fos-sur-Mer ayant un travail se déplace en voiture alors que seulement 2,2 % utilise des transports en commun. » Cahier d'acteur n°8, MCTB

Le Port est conscient de l'enjeu que représente la mobilité active. Dans son projet d'extension de Distriport, il prévoit de compléter la piste cyclable reliant le centre-ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône à la zone logistique de Distriport. Il faut toutefois garder en mémoire que si la topographie de la zone (relativement plate) et les espaces disponibles semblent favorables, la création de pistes cyclables n'est pas facilitée par la présence d'accotements en bordure d'espaces naturels sensibles. L'aspect sécuritaire doit aussi être pris en compte, dans un environnement dominé par la circulation de poids lourds.

FORUM DU 15 MAI SUR LA LOGISTIQUE PORTUAIRE
photographie : port de Marseille Fos

LES RÉPONSES DU PORT DE MARSEILLE FOS AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA CPDP

Le Port souhaite dans cette partie répondre aux différentes demandes de précisions, ainsi qu'aux recommandations formulées par la CPDP à la fin de son compte-rendu.

Les demandes de précisions adressées au port de Marseille Fos en tant que porteur de projet

Les demandes de précisions générales

 # 6 : Préciser les suites données à leur projet en réponse aux questions et demandes du public.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Le port de Marseille Fos détaillera les suites qu'il souhaite donner au projet 3XL dans la partie suivante du présent document, page 23.

 # 7 : Produire et partager les données attendues pour l'AEC (Analyse des Effets Cumulés).

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Le programme de décarbonation et de réindustrialisation engagé sur le territoire de Fos Berre, et particulièrement sur la ZIP, entend réduire les émissions de gaz à effet de serre, diversifier les filières industrielles et favoriser l'émergence de solutions technologiques innovantes. Ce programme s'accompagne de projets d'envergure : implantation d'activités industrielles liées aux énergies renouvelables, déploiement d'infrastructures de production d'hydrogène vert, e-carburants, décarbonation des unités industrielles existantes, création de nouvelles zones logistiques et développement d'infrastructures de transport.

Ces projets et développement ne sauraient toutefois occulter les risques d'une accumulation des pressions environnementales. Au-delà des autorisations environnementales et analyses menées pour chaque projet, il a été recommandé par l'Autorité Environnementale dans sa note de cadrage Avis n°2024-140 du 27 mars 2025, d'avoir une vision globale pour comprendre et maîtriser les effets cumulés de cette transformation sur : la qualité de l'air, les émissions de GES, la consommation des ressources naturelles, la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, l'artificialisation des sols, etc.

Dans ce contexte, durant le premier semestre 2025, en parallèle des échanges dans le cadre du débat public global, la DREAL a piloté une analyse des effets cumulés (AEC). Cette analyse qui n'a pas de portée réglementaire, avait pour objectif d'identifier et de caractériser l'ensemble des incidences (effets directs) et finalités (effets induits) environnementales résultant de la mise en œuvre de ce programme, en intégrant l'ensemble des projets prévus sur la zone, ainsi que leurs interactions potentielles. L'analyse des effets cumulés menée par l'État est différente de celle requise dans les études. Elle prend en compte 28 projets connus de la zone et pas uniquement ceux ayant fait l'objet d'une autorisation ou d'un avis de l'Autorité Environnementale.

Cette analyse des effets cumulés a donc été conduite en s'appuyant sur l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le cadrage préalable de l'AEC, sur les informations publiques disponibles à date pour l'ensemble des projets considérés (étude d'impact, étude préliminaire, documents de présentation, etc.) et sur une analyse qualitative des experts et des prestataires des différents projets intégrés. Elle fournit des données partagées pour définir les impacts sur les enjeux environnementaux les plus sensibles du point de vue du cumul des impacts (impacts sur l'eau, l'air, la biodiversité, etc.).

En étant intégrée aux études et dossiers, avec l'utilisation du rapport et des données produites, cette analyse doit permettre à chaque industriel de travailler à son projet et d'alimenter sa demande d'autorisation environnementale. Cela vient compléter l'analyse des effets cumulés prévue par la réglementation (article R122-5, II 5° e) qui est traitée dans le dossier de demande d'autorisation de l'industriel. L'État s'engage à procéder à l'actualisation de l'étude. Pour éviter toute ambiguïté avec le contenu du code de l'environnement, elle sera désormais appelée « analyse des effets combinés ». Il est prévu :

- que l'actualisation repose sur les données fournies par les porteurs de projets (par exemple, industriels) ou figurant dans leurs dossiers de demandes d'autorisation ;
- en retour, que les données actualisées soient utilisées par les porteurs de projet pour situer leur dossier dans le contexte plus général de la transformation de la zone.

Le port de Marseille Fos s'engage avec la DREAL à mettre rapidement en place les outils méthodologiques et de gouvernance permettant d'assurer l'actualisation régulière de l'étude et sa mise à disposition. Les relations de travail avec les porteurs de projet, pour la collecte des données et leur utilisation, en retour, feront l'objet d'un travail de définition prioritaire en 2026.

 # 8 : Répondre aux demandes de précisions sur la base d'études complémentaires au-delà des études obligatoires.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Voici la liste des études obligatoires et complémentaires prévues concernant le projet 3XL. Elles seront portées à la connaissance du public, et notamment, a minima avec résultats partiels, au cours de l'enquête publique, et complétées avant le dépôt aux services instructeurs du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE) agrémentée de son étude d'impact.

RÉCAPITULATIF DES ÉTUDES MENÉES SUR LE PROJET 3XL
source : port de Marseille Fos

NOM DE L'ÉTUDE	TEMPORALITÉ DE FINALISATION	TEMPORALITÉ DE PUBLICATION
ÉTUDE ROUTIÈRE DE TRAFIC Secteur Graveleau	05/2026	Au moment de l'enquête publique
ÉTUDE FERROVIAIRE Secteur Graveleau	05/2026	
ÉTUDE AIR ET SANTE	12/25 à fin 04/26	
ÉTUDE ACOUSTIQUE	12/25 à fin 05/26	
ÉTUDE CLIMAT ET ADAPTATION RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE-évaluation GESE	12/25 à fin 03/26	
ÉTUDES HYDRAULIQUES (y compris risque inondation/submersion)	12/25 à fin 03/26	
ÉTUDE PAYSAGÈRE	12/25 à fin 03/26	
ÉTUDE QUALITÉ DES EAUX PORTUAIRES	12/25 à fin 04/26	
ÉTUDE VALORISATION SÉDIMENTS DRAGAGES	12/25 à fin 05/26	
ÉTUDE SOCIO-ECONOMIQUE	12/25 à fin 03/26	
ÉTUDE FAUNE/FLORE	• État initial : 2020-2025 ; actualisation en cours • Définition des mesures d'évitement : 02/2026 • Définition des mesures de réduction et de compensation : Fin 04/2026	

Les demandes de précisions thématiques

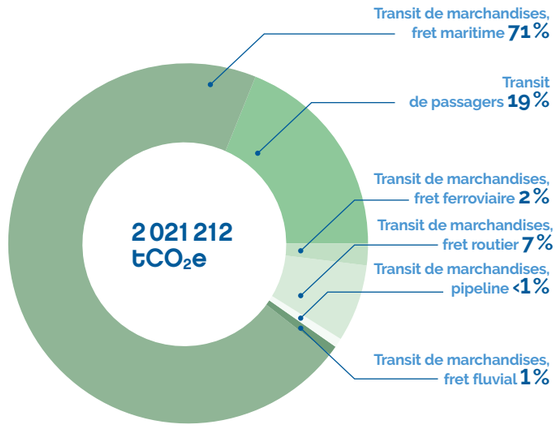
 # 3·3 : Préciser le bilan carbone des activités existantes et des projets.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Un premier bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) réalisé par le port de Marseille Fos sur ses activités existantes en 2023 a conduit aux résultats suivants :

- Émissions totales des activités situées sur la ZIP en 2022 : 11 millions de tonnes équivalent CO_2
- 80 % pour l'industrie (soit 12 % des émissions nationales)
- 20 % pour la logistique (dont 90 % proviennent des navires maritimes)
- 0,1 % pour le fonctionnement du Port

La répartition des émissions de GES liées au transit de marchandises et de passagers (représentant près de 20 % des émissions de GES sur l'ensemble des postes) est illustrée sur le schéma suivant :



Le bilan et le plan de transition proposé par le Port peuvent être consultés sur le site de l'ADEME : **https://bilans-ges.ademe.fr/bilans/consultation/83a14726-8ceb-4e0e-b018-bcaf25682b37/methodologie**

Concernant le projet 3XL, un bilan carbone sera réalisé et intégré dans les études environnementales. Ses résultats seront communiqués au moment de l'enquête publique.

 # 3·4 : Préciser les mesures de sobriété et d'économie circulaire mises en œuvre ou prévues pour les activités existantes et pour les projets.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Définies par l'optimisation des ressources et le choix de l'efficacité plutôt que la surconsommation, la sobriété et l'économie circulaire constituent des valeurs importantes pour le Port depuis bien des années. La création en 2014 de PIICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation de Caban Tonkin), à l'initiative du port de Marseille Fos, en est un témoignage. Cette association regroupe les entités industrielles implantées dans la Zone-Industrialo Portuaire de Fos-sur-Mer et vise à améliorer la compétitivité et le

développement d'activités industrielles et de l'innovation sur ce territoire. Elle œuvre notamment pour allier dynamisme économique et excellence environnementale, plaçant la transition énergétique au cœur de sa stratégie d'innovation.

C'est d'ailleurs sous son impulsion qu'a émergé le projet SYRIUS (Synergies Régénératives Industrielles Sud), programme pour la décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et du pourtour de l'étang de Berre. Porté par PIICTO aux côtés de Capenergies, Novachim, du port de Marseille Fos, de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de l'ADEME, ce programme fédère désormais plus d'une cinquantaine d'acteurs industriels et publics. Au printemps 2025, SYRIUS a été désigné lauréat de l'appel à projets national ZIBaC – Zones Industrielles Bas Carbone et est officiellement entré en phase 2. Le 3 Forum SYRIUS, qui a eu lieu le 4 novembre 2025 à l'Aéroport Marseille Provence, a permis de partager les résultats des études réalisées pendant la phase initiale, et d'acter la feuille de route pour 2026–2030 – qui comprendra notamment l'approfondissement des scénarios de décarbonation envisagés.

Par ailleurs, en tant qu'aménageur, le Port s'efforce d'utiliser la sobriété comme levier. Sur le plan foncier, le développement des activités portuaires s'inscrit dans une logique de massification et non d'étalement. En concentrant les flux et en densifiant les zones d'activité existantes, le port de Marseille Fos limite le mitage foncier et préserve les espaces naturels. Les projets qu'il mène actuellement sur le môle Graveleau, pour consolider son pôle conteneurs, répondent bien à cette logique.

Cette recherche de sobriété et d'économie circulaire est aussi demandée aux acteurs que fait travailler le Port. Dans le cadre des opérations de construction et d'aménagement menées dans la ZIP, le port de Marseille Fos impose certaines exigences, comme la réutilisation sur site des matériaux issus des chantiers ou des dragages portuaires ; l'emploi de sédiments de dragage valorisés en remblais ou en matériaux de comblement ; ou encore le recours à des matériaux alternatifs issus de la production d'acier locale.

Dans le cadre spécifique du projet 3XL, certaines actions sont prévues sur le chantier - en fonction des entreprises qui seront choisies :
- Utilisation de béton et de matériaux issus de chantier de déconstruction ;
- Utilisation de granulats issus du laitier de haut-fourneau produit par ArcelorMittal (le laitier est un sous-produit issu de la fabrication de la fonte) ;
- Réutilisation à terre des matériaux issus du dragage de la darse, afin de réaliser les plateformes de travail.

 # 3·6 : Préciser les créations d'emplois directs, par projet et cumulés par filière et pour les activités existantes : les destructions d'emploi et reconversions liées aux changements de process industriel.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Le projet 3XL induirait, à l'horizon 2046, un trafic supplémentaire estimé à 200 000 conteneurs. Ce développement générerait la création d'environ 1 000 emplois, dont une centaine d'emplois portuaires directs sur le secteur de la logistique des conteneurs du môle Graveleau.
Ces emplois concerneraient à la fois les activités d'exploitation portuaire, de manutention, de transport, de maintenance et de services logistiques associés, et généreraient également des retombées économiques indirectes sur le territoire (emplois induits dans les entreprises partenaires, services, sous-traitance, etc.).

Ces estimations seront affinées dans le cadre des études de trafic en cours, ainsi que dans l'étude socio-économique qui sera intégrée dans l'évaluation environnementale à venir. Dans le cadre des projets qu'il porte, le port de Marseille Fos ne prévoit ni destructions d'emploi, ni reconversions d'emploi.

 # 3·7 : Préciser les besoins de formation et les mesures d'accompagnement prévues.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Les opérateurs qui œuvreront sur le futur terminal 3XL auront principalement besoin de personnel manutentionnaire, de transporteurs et d'acteurs de la maintenance et de la logistique.

Le port de Marseille Fos dispose d'un institut de formation dédié aux métiers portuaires, situé au cœur de la ZIP. Ce dernier forme les futurs opérateurs de la chaîne des transports multimodaux et internationaux et prépare aux métiers de service du monde maritime via deux cursus, en collaboration avec Aix Marseille Université :
- une licence professionnelle de management et droit du transport maritime ;
- une licence professionnelle transport maritime international (TMI).

Au-delà de former les futurs professionnels du Port, cet institut, certifié Qualiopi depuis 2021, propose des formations continues pour faire monter les collaborateurs en compétences sur les grands enjeux maritimes et logistiques.

 # 3·10 : Préciser comment, par quels moyens et à quelles échéances les engagements sur le report modal (ferroviaire et fluvial) lié au développement et à la décarbonation des activités logistiques et portuaires seront remplis.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Le report progressif des trafics routiers vers le rail et le fluvial est déjà en cours.
- Les opérateurs portuaires renforcent leurs capacités de manutention, à l'instar de SeaYard précédemment cité qui mettra en service en 2026 son nouveau portique ferroviaire, permettant d'accélérer les opérations de transbordement rail-route.
- Le port de Marseille Fos pilote actuellement une étude pour la création d'installations ferroviaires mutualisées sur le secteur de Graveleau, afin de renforcer la compétitivité du mode ferroviaire. En parallèle, le Port poursuit la modernisation des faisceaux ferroviaires existants, notamment sur les terminaux conteneurs, où plus de 20 M€ ont été investis en 2024 pour développer des infrastructures de forte capacité.
- Le port de Marseille Fos pilote également une démarche pour l'implantation d'un terminal de transport combiné dans le secteur du Ventillon pour agréger des coupons de flux logistiques et industriels, maritimes et continentaux, en complément des installations ferroviaires au droit des terminaux (d'où pourront partir des trains complets) et dans sa couronne logistique.
- Les réflexions engagées à l'échelle de la ZIP s'inscrivent dans l'élaboration du schéma directeur ferroviaire du port de Marseille Fos, dont les conclusions sont attendues à l'horizon 2026, afin d'adapter le réseau aux objectifs de croissance logistique à moyen et long terme.

FERROVIAIRE	ROUTIER
Faisabilité des dessertes ferroviaires sur Graveleau Mai 2025	**Faisabilité des dessertes routières sur Graveleau** Mai 2025
Programme fonctionnel des dessertes ferroviaires sur Graveleau Janvier 2026	**Choix du scénario de desserte routière sur Graveleau** Janvier 2026
Programme de développement des infrastructures ferroviaires sur Graveleau et reste de la ZIP Mai 2026	**Programme des infrastructures (dont 3XL)** 1er semestre 2026

PLANNING PRÉVISIONNEL DE LA PLANIFICATION DES SCHÉMAS DIRECTEURS ROUTIERS ET FERROVIAIRES
source : port de Marseille Fos

- L'extension des terminaux à conteneurs, lorsqu'elle sera opérationnelle en 2031, facilitera le transport fluvial puisque les barges fluviales pourront travailler sur un poste à quai public destiné à des marchandises acheminées par navires Roro et barges fluviales, sans interférer avec les navires maritimes. Elle permettra également de massifier les flux en accueillant davantage de marchandises : c'est bien cette massification qui est la clé du report modal.
- Le Port a engagé un dialogue renforcé avec les acteurs du fluvial sur l'axe MeRS afin d'améliorer la qualité de service.

Le Port agit sur tous les leviers à sa disposition pour porter la part du ferroviaire de 17 % à 24 % et celle du fluvial de 6 % à 11 % d'ici 2040. La réussite de cette transition repose sur un engagement collectif : les opérateurs, les chargeurs, les transporteurs et les partenaires publics doivent poursuivre leurs efforts pour massifier les flux et garantir la viabilité économique des chaînes logistiques alternatives à la route.

 # 5·3 : Préciser leurs engagements dans les territoires en termes de financements de projets, de mécénat ou sponsoring, et plus généralement de contribution à la qualité de vie.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Le port de Marseille Fos, au-delà de son rôle d'aménageur de la ZIP de Fos et d'opérateur portuaire, est un partenaire actif du développement local. Pour rappel, le port de Marseille Fos est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), financé par l'État français ; il remplit donc une mission d'intérêt général.

En matière de mobilité, un sujet d'inquiétude pour de nombreux riverains dans une zone congestionnée, le Port collabore au groupe de travail « GT Mobilité » aux côtés de nombreux autres partenaires. Il contribue directement au financement d'infrastructures publiques, comme le projet de contournement de Martigues–Port-de-Bouc, qui participera à l'amélioration des conditions de circulation du territoire.

Le port de Marseille Fos soutient également des initiatives locales dans les domaines sportif, social et environnemental :
- Sponsoring sportif, notamment du club Fos Provence Basket (BYers) pour soutenir le dynamisme et la notoriété du territoire ;
- Participation active au Conseil d'administration de l'Institut Écocitoyen pour la connaissance des pollutions (IECP), association scientifique dédiée aux questions de santé et d'environnement ;
- Engagement de longue date au sein du SPPPI (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles) PACA et de son dispositif RÉPONSES. Ce dernier recueille les préoccupations des habitants du pourtour de l'étang de Berre en matière de santé environnementale, qualité de l'air et gaz à effet de serre, et y apporte les réponses mises en œuvre par les acteurs locaux.

À travers ces actions, le port de Marseille Fos réaffirme son implication en faveur d'une meilleure cohésion territoriale et d'une qualité de vie protégée, chez les riverains comme chez les salariés de la ZIP.

 # 6·3 : Clarifier les besoins en eau de leur projet (eau brute, eau potable, eau de mer), les mesures d'économie et de réutilisation des eaux envisagées ainsi que les rejets d'eau usées.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Les besoins en eau du projet 3XL seront précisés dans les études environnementales à venir, qui seront portées à la connaissance du public au cours de l'enquête publique en 2026. Mais le Port peut déjà affirmer que ces besoins sont très faibles et que l'impact du projet 3XL sur l'eau, qu'elle soit brute, potable ou de mer, sera minime.

 # 7·4 : Fournir des estimations des émissions envisagées, en particulier pour nourrir l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) et préciser les modalités d'information sur le sujet.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Les émissions dues au chantier sur le môle Graveleau ainsi que celles dues à l'augmentation du flux de fret maritime et des transporteurs sur la route seront estimées dans le cadre des études environnementales. Ces estimations seront rendues publiques au cours de l'enquête publique en 2026.

Néanmoins, il est à noter que le projet 3XL comprendra dès sa conception des équipements à quai permettant le branchement électrique des navires. Ces dispositifs, poste de livraison électrique de grosse puissance, réseau de distribution et prises adaptées aux navires, réduiront les émissions pendant la durée de l'escale.

 # 7·7 : Répondre aux demandes de renforcement de la prévention des risques (y compris par rapport aux émissions atmosphériques) et de la sécurité des travailleurs.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Sur le plan de la sécurité des chantiers, le port de Marseille Fos, en tant que maître d'ouvrage, rappelle que chaque chantier est clos et indépendant, et qu'il est placé sous la responsabilité d'un coordinateur sécurité et protection de la santé (SPS), conformément aux obligations légales. Ce coordinateur veille à la bonne application des règles de sécurité et de prévention pour l'ensemble des intervenants, garantissant ainsi la protection des salariés et la maîtrise des risques opérationnels.

Concernant la prévention des risques liés à la qualité de l'air et aux émissions atmosphériques, le port de Marseille Fos s'est engagé, en partenariat avec les opérateurs portuaires Eurofos et SeaYard, dans une démarche de surveillance renforcée de la qualité de l'air sur le terminal à conteneurs de Fos-sur-Mer. Ce dispositif, mis en place par AtmoSud à la demande conjointe des travailleurs et de leurs employeurs, vise à répondre aux préoccupations exprimées sur des nuisances olfactives, fumées de navires, retombées industrielles proches (pétrochimie, sidérurgie, déchets).

Une station de mesure fixe AtmoSud a ainsi été installée à l'été 2024 entre les quais Eurofos et SeaYard, en un point central du terminal à conteneurs. Elle permet de mesurer en continu plusieurs paramètres atmosphériques, notamment les particules fines et les composés organiques volatils (COV). Les données issues de cette station sont accessibles en temps réel sur le site d'AtmoSud : **https://www.atmosud.org/dataviz/mesures-aux-stations**

 # 10·1 : Préciser la prise en compte dans les décisions des 6 logiques identifiées dans cette partie et des critères associés.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Comme réaffirmé tout au long du débat public et mis en avant dans son Projet Stratégique 2025-2029, le port de Marseille Fos porte une vision particulièrement ambitieuse pour son développement dans les années à venir. Cette ambition se traduit notamment par des axes de travail cohérents avec les logiques énoncées par la CDPD, déployés au service du territoire et au travers des projets du pôle conteneurs (3XL, Distriport…) comme au travers de son rôle d'aménageur.

❶ **Développer l'emploi et l'économie des territoires :** Le port de Marseille Fos est un moteur d'activité économique et d'emploi pour l'ensemble de la région : il représente 8 % des emplois salariés des Bouches-du-Rhône, d'après l'étude INSEE de mai 2023. Avec près de 100 millions d'euros d'investissements en 2025 et 2026, puis 200 à 300 millions d'euros annuels les années suivantes, le port de Marseille Fos dédie des moyens conséquents pour moderniser ses infrastructures et répondre aux attentes des industriels et des logisticiens. Ces efforts vont dynamiser l'emploi local, soutenir fortement les filières industrielles et logistiques et attirer de nouveaux investisseurs.

❷ **Faire de Fos-Berre un exemple national et international de réindustrialisation et de décarbonation :** « Port vert pour l'économie bleue », le port de Marseille Fos a mis au cœur de sa stratégie la décarbonation de la place portuaire et de son hinterland. Sur ses bassins ouest, il œuvre au quotidien en faveur de l'émergence d'un écosystème industriel dédié à l'hydrogène bas-carbone et aux énergies renouvelables. Sur ses bassins est, les efforts en matière de déploiement des Connexions Électriques des Navires À Quai (CENAQ) se poursuivent. Enfin, le Port soutient l'action de PIICTO en matière d'écologie industrielle, et s'engage dans le programme SYRIUS évoqué précédemment. Ce programme, qui vise à accompagner les entreprises dans la décarbonation, a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie locale de près de 80 % d'ici 2050.

❸ **Améliorer la qualité de vie sur les territoires :** Le port de Marseille Fos considère que la performance portuaire ne peut se faire au détriment de la qualité de vie des riverains, à commencer par la mobilité dans la région. Son Projet Stratégique 2025-2029 intègre des améliorations de la mobilité et de la connectivité ferroviaire. L'élaboration du schéma directeur ferroviaire livré en 2026 permettra, en cohérence avec l'OAZIP, d'assurer le bon dimensionnement du Réseau Ferré Portuaire et National à la croissance des flux. Tout en portant des ambitions fortes en matière de report modal, le port de Marseille Fos travaille également à l'amélioration de sa desserte routière à travers des projets d'infrastructures dédiés.

❹ **Protéger avant tout la santé et la sécurité des personnes :** La santé et la sécurité constituent un principe fondamental dans le développement des projets portuaires. Le Port met en place des évaluations renforcées sur les sujets de la qualité de l'air, du bruit, des risques industriels, de la prévention incendie et de la sécurité des travailleurs. La sécurité routière, par exemple, est au cœur de sa réflexion dans les projets d'aménagement des dessertes routières, notamment celui portant sur le môle central. En matière de santé et de qualité de l'air, le Port est partie prenante du dispositif RÉPONSES, porté par le SPPPI PACA.

❺ **Renforcer la protection de l'environnement à l'aune des limites planétaires :** Le précédent Projet Stratégique du port de Marseille Fos (2020-2024) aura vu l'avènement concerté de la démarche OAZIP 2040, qui a permis de flécher le foncier en fonction des orientations d'aménagement du Port, en lien avec la transition des filières industrielles et les enjeux environnementaux. Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), en parallèle, permet de confirmer la position du Port comme gestionnaire d'espaces naturels. Le Port continue donc de s'appuyer sur l'OAZIP pour mettre en œuvre l'aménagement du foncier en cohérence avec le SDPN et affiner certaines vocations, en veillant à préserver les espaces naturels. Il entend renforcer et adapter sa politique environnementale en capitalisant sur le SDPN, au travers d'un plan d'actions dédié à horizon 2040. L'objectif ici est de limiter autant que possible les impacts négatifs des activités portuaires sur les habitats, la faune et la flore locales ainsi que sur les fonctionnalités écologiques. En parallèle, l'étude de nouveaux dispositifs d'accompagnement des stratégies environnementales des porteurs de projet permettront au Port de proposer de nouvelles offres vertueuses, en favorisant la compensation par anticipation. Les sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR), en cours d'étude, contribueront à cet objectif.

❻ **Aller vers la sobriété :** La sobriété est un axe structurant dans la stratégie de développement du port de Marseille Fos, qui privilégie :

- la modernisation des infrastructures existantes avant toute extension ;
- la sobriété foncière dans la ZIP, inscrite dans l'OAZIP 2040 avec certains objectifs qui sont même dépassés (les projets 3XL et Distriport sanctuarisant plus de zones naturelles que prévu) ;
- la réduction des consommations énergétiques grâce à la digitalisation, la recherche continuelle d'optimisation des ressources dont il est gestionnaire (eau et énergie) ;
- le développement de solutions moins gourmandes en ressources (propulsion alternative, mutualisation logistique, économie circulaire).

Les recommandations adressées au Port en tant que porteur de projet

Dans son compte-rendu du débat public, la CPDP a formulé de nombreuses recommandations aux porteurs de projet, dont fait partie le port de Marseille Fos, en matière de concertation continue et de poursuite de l'information et du dialogue avec le public.

Dans la continuité de la saisine de la CNDP par l'État, qui a ouvert la voie à ce débat public, les services de l'État ont proposé la mise en œuvre d'une concertation continue globale sur la vocation du territoire, qui « chapeaute » tous les projets intégrés au débat et laisse aux porteurs la marge de manœuvre nécessaire pour conduire leur propre concertation continue, projet par projet. Dans ce cadre, et dans son rôle d'aménageur, le port de Marseille Fos réaffirme son engagement à déployer tous les moyens nécessaires, notamment les moyens humains, pour garantir la qualité de cette concertation continue globale et pour permettre à l'ensemble des habitants et des parties prenantes du territoire de bénéficier d'une information complète et de modalités d'expression à la hauteur des enjeux.

En ce qui concerne le port de Marseille Fos dans son rôle de porteur de projet, l'ensemble des parties prenantes, y compris la CPDP, a souligné la pertinence de mener une concertation continue coordonnée permettant d'aborder les enjeux et les caractéristiques de tous les projets du port évoqués pendant le débat global.

Le port de Marseille Fos propose par conséquent à la CNDP qu'un garant de la concertation continue propre aux projets portuaires soit désigné, pour définir ensemble et dans le détail les actions qui pourront être mises en œuvre, notamment pour répondre aux recommandations formulées par la CPDP en matière de concertation continue (rappelées ci-dessous).

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	
P.9	**Coordonner la concertation continue de Fos 3XL avec celles des autres projets portés par le port de Marseille Fos : Distriport, ZPS2, Feuillane, Gloria, Ventillon.**
P.10	**Dans le cadre de la concertation continue, associer les publics à la démarche de cadrage du processus Éviter-Réduire-Compenser permettant d'aboutir à une version de moindre impact du projet Fos 3XL.**
P.11	**Mettre à disposition les études concernant les schémas directeurs routiers du centre d'activités logistiques et conteneurs, afin de répondre aux questions concernant les investissements en matière de mobilité.**
P.12	**Mettre à disposition des études environnementales menées dans le cadre du projet 3XL au fur et à mesure de leur réalisation.**
#6	**Renforcer la visibilité des projets auprès du public, par des efforts notables de communication grand public, via l'ensemble des médias et par des temps d'échanges spécifiques.**
#7	**Préciser les modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation.**
#8	**Développer des espaces de co-construction des décisions sur les projets et sur les enjeux.**
#9	**Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre une variété de modalités pour l'impliquer dans l'élaboration des décisions**

RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES	
#5•1	Organiser des rencontres publiques d'information et d'échange sur les résultats des études de danger, possiblement communes à plusieurs projets.
#7•4	Informer le public sur les émissions atmosphériques de leur projet et l'impliquer dans la définition des modalités de surveillance sur les émissions.
#11•4	Clarifier et partager le calendrier des études et des décisions tout au long de la concertation continue.
#11•6	Mettre en place des comités de suivi, instances pérennes de concertation qui accompagneraient les développements des projets et seraient ouverts aux parties prenantes et aux citoyennes de manière large.
#11•8	Participer aux temps de concertation organisés par d'autres sur les enjeux qui concernent leur projet.
#10	Poursuivre la coordination entre les instances pérennes de concertation, les concertations préalables ou continues sur les projets et la concertation continue sur le programme de décarbonation et de réindustrialisation, en particulier via des réunions communes.

Les demandes adressées au Port en tant qu'aménageur de la ZIP, opérateur public et partenaire de l'État

Les demandes de précisions

 # 4•1 : Préciser les scénarios d'évolution des besoins électriques dans le temps à partir de différents scénarios de consommations intégrant les calendriers des projets et de la transition des industries existantes.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

En tant qu'aménageur de la zone industrialo-portuaire, le port de Marseille Fos dispose d'une vision globale des besoins énergétiques des entreprises déjà implantées sur la ZIP et de celles qui envisagent de s'y installer. Il joue un rôle de facilitateur entre ces industriels et les opérateurs de réseau électrique que sont Enedis et RTE. Le port de Marseille Fos ne dispose pas de levier direct sur la planification du réseau électrique.

 # 4•8 : Participer activement au débat public sur le schéma décennal de raccordement électrique (SDDR), et notamment contribuer à la discussion des enjeux, objectifs, contraintes et besoins d'investissement de l'alimentation et de la sécurisation électrique de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

En tant qu'aménageur et acteur majeur du territoire, le port de Marseille Fos restera attentif aux enjeux soulevés et se tiendra prêt à contribuer aux échanges futurs concernant l'alimentation et la sécurisation électrique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

 # 6•5 : Préciser les sites SNCRR et notamment établir la liste de l'ensemble des sites dégradés qui pourraient potentiellement accueillir des mesures de compensation, pour les différents types de milieux concernés.

RÉPONSE DE L'ÉTAT (DREAL PACA ET DDTM-13) EN LIEN AVEC LE PORT DE MARSEILLE FOS :

Au sein du département, il existe actuellement un seul SNCRR (Cossure) dont l'ensemble des unités ont été vendues ou réservées et visait une seule typologie d'habitat (Crau sèche, habitat d'espèces inféodées aux milieux steppiques). Financé en partie par le fonds vert, le port de Marseille Fos et son bureau d'études ont lancé une étude de faisabilité SNCRR fin 2024, l'État fait partie du COPIL de cette étude. D'autres démarches de SNCRR sont envisagées par d'autres acteurs du territoire (Métropole, Région, CD 13....).

A date, les missions actuelles portent sur la recherche de sites à fort potentiel de restauration en lien avec les besoins compensatoires identifiés par le schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) du port de Marseille Fos (différentes typologies d'habitats retenus).

Les conclusions de cette étude de faisabilité sont attendues pour fin 2026 / début 2027 (calendrier indicatif) et détermineront si les sites dégradés identifiés peuvent être retenus au titre de la compensation (à la demande ou par l'offre, par un ou plusieurs SNCRR).
suivi SIG[9])

Le Port pourra préciser les sites SNCRR à la publication des résultats de cette étude d'ampleur, à partir de fin 2026.

 # 8•1 : Actualiser les études de trafic avec des précisions sur la progression des trafics et l'évolution des déplacements, dont les déplacements domiciles travail ayant pour destination la zone de Fos-sur-Mer.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Une étude, conduite par le CEREMA à la demande de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, a été lancée en janvier 2024 afin d'actualiser les données de trafic sur le territoire du Golfe de Fos et de l'ouest de l'étang de Berre.

Ce diagnostic flash, finalisé en mai 2025, dresse un état des lieux des conditions de circulation actuelles et projette leur évolution à horizon 2030, 2040 et 2050 selon plusieurs scénarios de développement industriel et économique.

Les résultats de cette étude ont servi aux partenaires institutionnels et aux collectivités (État, Métropole, Région, Département, communes, port de Marseille Fos...) pour élaborer la feuille de route mobilité, dont les principales orientations et actions ont été présentées lors de la réunion publique du 10 juin 2025 dédiée à la mobilité.
Ces études de trafic feront l'objet d'actualisations régulières, afin de tenir compte de l'évolution des projets économiques et d'infrastructures sur le territoire. Elles seront réactualisées dans le cadre du projet de liaison Fos–Salon, avant l'enquête publique, afin d'affiner les scénarios de mobilité et les hypothèses de report modal.

Les résultats actualisés seront portés à la connaissance du public dans le cadre de la concertation continue organisée autour du projet.

Enfin, une synthèse grand public du diagnostic flash est publiée sur le site de la liaison Fos–Salon, afin de présenter de manière accessible les principaux enseignements relatifs à l'évolution des trafics et aux déplacements domicile-travail vers la zone de Fos-sur-Mer.

Les recommandations

 # 3•5 : Informer sur les suites données à la demande d'investissement en matière de formation aux métiers logistiques et maritimes.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Des travaux sont en cours sur les formations liées aux métiers en tension de la maintenance industrielle (livrables en décembre 2025-janvier 2026) ; concernant la logistique et les métiers maritimes, les travaux sont à programmer (2026).

 # 4•3 : Organiser et animer un travail collectif pour évaluer précisément le potentiel éolien et photovoltaïque sur le périmètre artificialisé du port, y compris sur les emprises et bâtiments industriels existants et les conditions de réalisation de ce potentiel.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

L'énergie décarbonée se positionne au cœur des opérations d'aménagement du Port, avec l'installation croissante de panneaux photovoltaïques sur les toitures de hangars du Port et l'accompagnement de projets éoliens comme DEOS.

L'évaluation du potentiel en matière d'énergies renouvelable est un axe structurant intégré de longue date dans chaque projet stratégique du port de Marseille Fos. La question du gisement technique est largement traitée et documentée, récemment au travers d'une étude réalisée avec le cabinet Indiggo en 2022, et de livrables techniques d'une étude du programme Syrius menée en 2025.

Les synthèses publiques des études du programme Syrius peuvent être consultés sur le site de l'association Piicto : **https://piicto.fr/ressources/.** Ce sujet d'expertise pure, portant sur le gisement solaire/éolien, les contraintes techniques et le raccordement, est ainsi déjà appréhendé et ne relève pas d'une méthodologie collective. En revanche, la restitution et la discussion des résultats de ces expertises peuvent, elles, faire l'objet d'un travail collectif pour en favoriser l'appropriation.

 # 6•2 : Mettre en œuvre une gestion collégiale des sites de compensation.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Début d'année 2025, un mandat « ERC (Éviter, Réduire et Compenser) et SNCRR (Site Naturel de Compensation de Restauration et de Renaturation) » co-piloté par la DREAL PACA et la DDTM-13 a été mis en place. Une partie de ce mandat vise à ce que toutes les parties prenantes puissent échanger. Une première rencontre a eu lieu le 18 avril 2025 réunissant : État et ses opérateurs (Office Français pour la Biodiversité, Office National de la Forêt), collectivités, bureau d'études, société d'aménagement foncier et d'établissement rural, conservatoire du littoral, parc naturel régional de Camargue. Tenant compte de la recommandation de la CPDP, des groupes de travail pourront être mis en place pour faire progresser la réflexion sur le sujet.

Par ailleurs, chaque SNCRR sera suivi annuellement par un comité de suivi local. Présidé par le préfet de région, il est composé de : personnes compétentes dans les domaines écologiques concernés par les opérations prévues dans le cadre du SNCRR, au moins un représentant des collectivités locales concernées, un représentant d'une association, organisme ou fondation œuvrant pour la préservation de la biodiversité, et un membre du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN). Le comité est chargé du suivi des obligations qui incombent au SNCRR agréé et du suivi des ventes des unités de compensation, de restauration et de renaturation (UCRR).

 # 9•2 : Organiser une réunion publique d'information sur le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et tenir informé le public au fil de son élaboration.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Les maires de la zone de Fos-Berre ont été informés du contenu du PPA, ainsi que les représentants des industriels.

Le PPA sera soumis à délibération du Conseil régional, du conseil départemental des Bouches-du-Rhône et de la métropole Aix-Marseille-Provence les 11, 12 et 15 décembre 2025. Ces délibérations seront publiques.
Une séance de signature du PPA sera organisée début 2026. Cela permettra de communiquer plus largement sur le contenu et les attendus du PPA. Les instances de gouvernance du PPA ont également vocation à rendre compte régulièrement auprès du public de l'avancement des actions du PPA.

9 - Le SIG (Système d'Information Géographique) est un outil qui permet de visualiser des données géolocalisées pour les analyser sur une carte.

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU PORT DE MARSEILLE FOS SUITE AU DÉBAT PUBLIC

Les enseignements du Port concernant le projet 3XL et son rôle d'aménageur de la ZIP

Le débat public « Fos Berre Provence », premier du genre en France, a permis à tous les publics et toutes les parties prenantes du territoire de s'exprimer, avec toutes leurs différences. Cela est d'autant plus remarquable que la diversité des thématiques et l'étendue du territoire concerné ont nécessité un dispositif d'information et d'expression naturellement complexe et particulièrement dense. En cela, le port de Marseille Fos tient à noter le travail considérable mené par les membres de la Commission particulière du débat public pour restituer un tel volume de discussions et d'idées partagées.

D'un point de vue global, le port de Marseille Fos retient que les différents publics attendent de lui des actions et un engagement important :

- **En tant que porteur de projet :** L'opération 3XL et l'extension de la zone logistique de Distriport suscitent de fortes attentes en termes d'emplois, de pérennisation des outils logistiques et portuaires, de report modal des flux vers le fleuve et le fer.
- **En tant qu'aménageur et gestionnaire de la zone industrialo-portuaire :** La sécurisation de la ressource en eau, l'amélioration du réseau routier local ou encore la politique de gestion et de préservation des espaces naturels, la prise en compte des effets cumulés des projets, sont autant d'axes de travail clés que le port de Marseille Fos doit continuer de mener et de renforcer.

Le port de Marseille Fos a présenté dans le cadre de ce débat plusieurs projets, dont deux axés sur le développement de ses capacités logistiques : le projet 3XL et le projet d'extension de la zone logistique de Distriport. Pour le port de Marseille Fos, la logistique constitue un levier central de la démarche de réindustrialisation et de décarbonation du territoire. En effet, elle assure la pérennité des infrastructures et des outils portuaires sur lesquels les projets liés à la décarbonation s'appuient pour bâtir leur modèle économique, qu'il s'agisse d'implantation nouvelle ou de transformation d'activités existantes.

Au regard de ce que le port de Marseille Fos a entendu durant le débat, au gré de la diversité d'acteurs qui ont pu s'exprimer, le premier enseignement qu'il tire est que l'opportunité et la nature des projets qu'ils portent ne sont globalement pas remises en question.

Cependant, l'acceptabilité sur le long terme, par les habitants, de ces projets portuaires, au premier rang desquels le projet 3XL, semble conditionnée par la réalisation de l'ensemble des objectifs qui ont été rappelés tout au long du débat par le port de Marseille Fos sur des enjeux essentiels pour la vie du territoire, et en particulier :

- Augmentation conséquente du report modal pour le transport des marchandises de toute nature ;
- Mise en œuvre de politiques ambitieuses en matière de protection de la nature (espaces naturels, ressources en eau, préservation de la biodiversité, etc.) ;
- Investissement partenarial sur les projets d'amélioration de la desserte routière sur le périmètre de la ZIP et au-delà.

Le port de Marseille Fos travaille depuis de nombreuses années sur ces enjeux, avec des résultats concrets. Par exemple :

- **Depuis 2010,** l'investissement de 76 millions d'euros pour renforcer l'intermodalité de la ZIP, a permis de multiplier le nombre de conteneurs transportés par le ferroviaire par 5. La détermination du port de Marseille Fos à développer le report modal s'exprime également au travers de l'ensemble des projets portuaires détaillés tout au long du débat. Ils intègrent tous des aménagements structurants pour inciter les acteurs à limiter le nombre de camions sur les routes. L'aménagement de nouveaux quais en faveur de l'accueil de barges fluviales dans le cadre du projet 3XL en est une bonne illustration.
- **En parallèle, depuis 2007,** les différentes politiques d'aménagement ont permis de sanctuariser 2 600 hectares d'espaces naturels au sein de la ZIP et 400 hectares d'interstices - faisant du port de Marseille Fos le 3e gestionnaire d'espaces naturels du secteur Crau-Camargue -, complétés par 1 800 hectares de zones d'évitement définies dans le cadre de l'OAZIP. Depuis 2021, la conception du SDPN (Schéma Directeur du Patrimoine Naturel) renforce cette démarche intégrée de conciliation du développement économique et de préservation de la nature à l'échelle globale du territoire de la ZIP de Fos. À titre d'exemple, le projet 3XL a vu son emprise réduite de plus de 19 hectares, par rapport à ce qui était initialement prévu dans l'OAZIP 2030-2040, pour préserver les zones humides les plus riches en biodiversité ; Distriport 2 évite 28 ha..
- **Enfin,** le port de Marseille Fos s'investit fortement dans la question de l'amélioration de la desserte globale du territoire au travers de sa participation et ses contributions au groupe de travail « GT Mobilité » copiloté par la DREAL PACA et la Métropole d'Aix-Marseille Provence, en partenariat avec le CEREMA, le Département, la Région et les communes voisines de la ZIP, dont l'objectif est d'optimiser et d'assurer le suivi de la feuille de route mobilité. La signature récente, par le Port entre autres, du protocole d'accord sur le financement à hauteur de 210 millions d'euros d'opérations d'amélioration de la desserte routière autour de la ZIP, dont le contournement routier de Martigues-Port-de-Bouc et des travaux pour la liaison Fos-Salon, est une traduction emblématique de cet engagement.

En conclusion, le port de Marseille Fos estime que ce débat, par sa nature et l'étendue de son périmètre géographique, a été un moment important pour informer le public du travail mené au quotidien par l'ensemble des parties prenantes en faveur de la construction d'un avenir durable pour le territoire. Il a été l'occasion de montrer qu'il existe un écosystème local très engagé en matière de dialogue territorial et environnemental. Toutes les bonnes idées ont pu être entendues et étudiées. Toutes les questions du public ont pu trouver une réponse transparente. Les porteurs de projet et les acteurs institutionnels, et le port de Marseille Fos au premier rang, sont engagés à saisir cette chance de partager une trajectoire commune.

La décision du port de Marseille Fos concernant la poursuite du projet 3XL

Au regard des enseignements tirés du débat public, le port de Marseille Fos décide de poursuivre la mise en œuvre du projet 3XL et des autres projets d'amélioration du pôle conteneurs sur le secteur de Graveleau, à l'instar du projet d'extension de la zone logistique Distriport.
Ce choix répond à un double objectif :

- **Concentrer et densifier** les activités logistiques existantes afin d'éviter le mitage foncier, accroître l'attractivité du port de Marseille Fos et atteindre les seuils de massification nécessaires au report modal ;
- **Structurer** un pôle maritime multimodal performant, gage d'une chaîne logistique plus fluide, plus compétitive et plus vertueuse sur le plan environnemental.

Le calendrier prévisionnel du projet 3XL envisage un démarrage des travaux à partir de 2028, après la réalisation des études préalables et des procédures administratives, pour une mise en service à l'horizon 2031, avec une livraison partielle du quai conteneurs dès 2030.

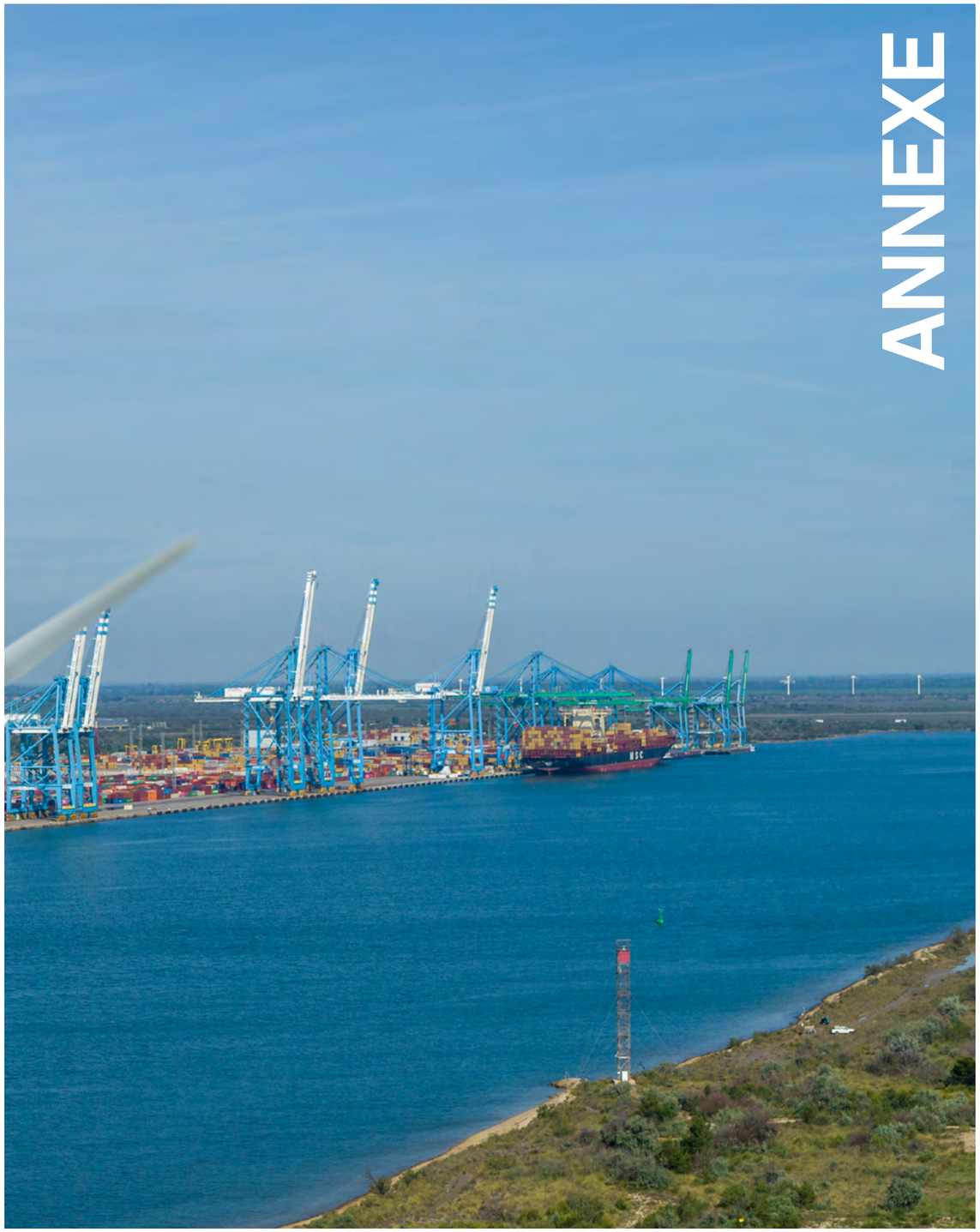
Le port de Marseille Fos déposera dans les meilleurs délais les dossiers réglementaires nécessaires (autorisation environnementale, permis d'aménager) et s'engage pleinement dès à présent à apporter toutes les réponses aux questions liées à ses projets dans le cadre des procédures de consultation du public associées. Il veillera par ailleurs à informer régulièrement le public et les acteurs du territoire sur l'avancement du projet, les éventuels ajustements et les étapes clés de sa réalisation (voir la partie ci-après « Les engagements en matière de dialogue territorial et de concertation continue »).

Les engagements en matière de dialogue territorial et de concertation continue pour les projets portés par le Port

Le débat public « Fos-Berre-Provence », inédit par son ampleur géographique et par le nombre de projets étudiés, a constitué une étape essentielle dans la maturation des différents projets de consolidation du pôle conteneurs et logistique portés par le port de Marseille Fos.
Les échanges nourris sur la stratégie suivie, sur les enjeux en place et sur la vision d'aménagement global de la ZIP assumée par le port de Marseille Fos ont été très instructifs. Dans ce contexte, et comme expliqué plus haut dans le chapitre 4, le port de Marseille Fos s'engage à mettre en place les actions les plus adaptées pour poursuivre le dialogue territorial sur les projets qu'il porte, en lien avec le cadre de concertation continue globale défini par l'État sur la vocation du territoire.
Ainsi, en bonne coordination avec l'État, les autres porteurs de projet et la CNDP en matière de concertation continue sur la vocation du territoire d'une part, sur les projets eux-mêmes d'autre part, les axes suivants sont proposés :

- Une concertation continue coordonnée pour l'ensemble des projets portuaires : 3XL, extension de Distriport, ZPS2, aménagement de la desserte du môle central, réaménagement du pôle ferroviaire de Ventillon, etc.
- L'organisation d'échanges dédiés à la démarche de cadrage du processus Éviter-Réduire-Compenser autour du projet Fos 3XL.
- L'élaboration de supports d'information dédiés aux :
  - études concernant les schémas directeurs routiers de la ZIP,
  - études environnementales menées dans le cadre du projet 3XL,
  - études sur la qualité de l'air globale sur le secteur de la ZIP.
- La participation du port de Marseille Fos à la coordination entre les instances pérennes de concertation ou aux temps de concertation organisés par d'autres porteurs de projet ou par l' État sur la ZIP.

FORUM DU 15 MAI SUR LA LOGISTIQUE PORTUAIRE
photographie : port de Marseille Fos



VUE DU TERMINAL
À CONTENEURS ACTUEL
Photographie : port de Marseille Fos

PLATEFORME PARTICIPATIVE DU SITE DU DÉBAT : LES QUESTIONS POSÉES AU PORT DE MARSEILLE FOS ET SES RÉPONSES

Q #1 - Quelle est la place du rail dans la mobilité ?

Bonjour,
Les projets liés à la mobilité dans le volet «routes et transport» ne concernent que des nouveaux projets routiers (contournements Fos, Port-de-Bouc, Arles) et élargissement de routes (RD268, aménagement du môle central du Port). Aucun projet de renforcement du rail n'est évoqué dans le dossier à la fois pour le transport de marchandises : mettre les camions sur le rail plutôt que sur la route, mais également pour le transport des personnes qui viendront travailler sur ces sites.

De la même manière, à aucun moment la question de la mobilité à vélo n'est évoquée dans les documents mis à disposition, alors même que la configuration du territoire le permet : météo favorable, pas de dénivelé, espaces disponibles pour créer des voies sécurisées et continues. A noter notamment le passage de la ViaRhona actuelle, voie vélo touristique structurante qui arrive à Port Saint Louis du Rhône et qui emprunte aujourd'hui la RD268...!
Ainsi, sur la base de ce constat, j'aurai plusieurs questions :

1. **Pourquoi un projet structurant de voies ferrées (renforcement de l'existant/ création de nouvelles voies des bassins ouest vers l'hinterland) n'est pas étudié pour permettre le transport des marchandises et des personnes ?**
2. **Quel est l'impact sur les émissions de CO_2 et sur la biodiversité de tous ces nouveaux projets routiers en considérant l'augmentation des flux qu'ils vont engendrer : est-ce que le bilan global environnemental sera meilleur une fois les projets réalisés ou sans les projets ? Quelles sont les solutions alternatives qui ont été étudiées par l'État et le port de Marseille Fos ?**
3. **Pourquoi la question de la mobilité à vélo (en complément d'un renforcement de l'offre d'intermodalité par train et transport en commun) n'est pas évoquée alors même que la zone s'y prête ? Est-ce qu'un plan de mobilité actives est étudié par les collectivités et pourrait être rajouté aux projets de ce débat public ?**
4. **Quelle est la finalité des projets de contournements ? Vaut-il préférablement mieux agir pour réduire le trafic routier, ou créer des contournements qui ne permettront très certainement pas de réduire le trafic, mais plutôt de l'augmenter ?**
5. **Concernant le renforcement de la RD268, vu les nouveaux flux routiers importants envisagés, ce renforcement aura-t-il vraiment un gain en termes de congestion : la route serait plus large mais il y aura plus de flux, l'opération ne risque-t-elle pas d'être nulle ? Comment cela a-t-il été chiffré ? Au lieu de ce renforcement de route, un renforcement du rail ne serait-il pas plus bénéfique ?**

Merci par avance pour les réponses apportées à mes questions.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour Monsieur,
Nous vous remercions pour votre contribution.
Voici les éclaircissements que peut vous apporter le Port. Le port de Marseille Fos attache de l'importance aux aménagements routiers nécessaires pour réduire la congestion de la zone industrialo-portuaire, ainsi qu'au report modal, c'est-à-dire à l'adoption de transports plus durables que le transport routier.

Transport ferroviaire – Le Grand Port Maritime de Marseille ne traite pas des problématiques de transport de passagers par voie ferroviaire, qui relève de la compétence de la Région. En revanche, il mène une politique active en matière de transport ferroviaire de marchandises auprès des opérateurs du site, et élabore pour 2026 un schéma directeur ferroviaire visant à répondre à la croissance des flux logistiques. Actuellement, le Port gère 110 kilomètres de voies ferrées et assure 17 % du trafic de marchandises conteneurisées par rail sur ses terminaux. Il traite 240 000 EVP (conteneurs de 6 mètres de long) par an sur les trains, soit l'équivalent de 500 poids lourds par jour en moins sur les routes. En 2040, il programme de manutentionner 550 000 EVP sur les trains, soit 1100 poids lourds par jour en moins sur les routes. Des études de programmation sont en cours pour définir les adaptations du réseau à prévoir à moyen terme. Pour rappel, le Port a investi plus de 20 M€ en 2024 pour aménager des terminaux ferroviaires de fortes capacités sur les deux terminaux conteneurs principaux. En parallèle, les exploitants privés livreront en 2026 des portiques ferroviaires permettant d'accélérer la manutention des conteneurs sur les trains. Ces investissements permettront de doubler la capacité de chargement sur les terminaux. Les différents projets que le port de Marseille Fos présente actuellement en concertation proposent de nouveaux aménagements ferroviaires, dont une cour ferroviaire, dans le cadre du projet d'extension de la zone de logistique Distriport. L'objectif est d'inciter les opérateurs à mutualiser leurs marchandises et à massifier les flux pour que le transport ferroviaire soit compétitif. Cette cour ferroviaire de 4,5 ha pourrait offrir aux opérateurs une autre solution permettant d'assurer le report modal.

L'ambition du Port, inscrite en 2022 dans le cadre de la démarche Orientation d'Aménagement de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos à l'horizon 2040 (OAZIP), est de développer le transport ferroviaire de 17 % de part modale en 2024 à 24 % en 2040, ainsi que le transport fluvial de 6 % à 11 %. Le transport routier pourrait donc passer de 77 % à 65 % en 2040. Pour précision, le réseau ferré portuaire se connecte sur le réseau géré par SNCF Réseau (RFF).

Mobilité à vélo – Conscients de l'enjeu que représente la mobilité active, le port de Marseille Fos, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône ont intégré à leurs projets d'aménagement la création de deux pistes cyclables dans la zone : l'une reliant le centre-ville à la zone logistique de Distriport (1 et 2), l'autre au quartier Olga. Le développement de la mobilité active constitue un enjeu fort pour le territoire. Néanmoins, son déploiement doit se faire de manière progressive dans un espace historiquement structuré autour du transport poids lourd. Si la topographie de la zone (relativement plate) et les espaces disponibles semblent favorables, la création de pistes cyclables autonomes rencontre plusieurs contraintes, notamment la présence d'accotements en bordure d'espaces naturels sensibles, peu propices à des aménagements lourds, ainsi que les questions liées à la sécurité des cyclistes, en raison du trafic routier et de la présence d'activités industrielles faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques.

Transport routier. L'État a réalisé un diagnostic flash pour faire un état de la desserte routière de la zone industrielle de Fos-sur-Mer, et propose des mesures de gestion de la route, de développement des modes doux et des transports en commun ainsi que des travaux d'aménagement pour faire sauter les principaux points de congestion. Conscient du rôle qui lui incombe en matière de maîtrise des flux de véhicules, et notamment de poids lourds, le port de Marseille Fos a engagé une démarche de schéma directeur ferroviaire et un programme de modernisation des dessertes routières, pour développer des services et des infrastructures sur le moyen terme, en cohérence avec les évolutions programmées des flux et les grands projets infrastructures portés par les autres maîtres d'ouvrage. Il participe au groupe de travail « GT Mobilité » copiloté par la DREAL PACA, aux côtés du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), du Département et de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, dont l'objectif est d'optimiser et d'assurer le suivi de la feuille de route mobilité. Cette feuille de route comportera un volet amélioration de l'offre multimodale voyageur, un volet amélioration de l'offre ferroviaire marchandise et un volet amélioration de la desserte routière.

Par ailleurs, les projets portés par le Port comprennent tous des volets ferroviaires ou fluviaux permettant de réduire les flux routiers, ainsi que des aménagements routiers adaptés pour réduire les congestions constatées ou prévisibles. Impact environnemental des projets routiers – Les dessertes routières font l'objet d'une attention particulière, en raison des impacts interdépendants sur les flux de trafic et la qualité de l'air dans la zone. Les études du port de Marseille Fos précédemment citées aideront à choisir la solution optimale, alliant desserte routière globale sécurisée et fluide, et impacts environnementaux de la circulation minimisés. Chaque projet routier fera l'objet d'une étude d'impact environnemental spécifique, les effets cumulés étant appréciés dans le cadre d'une étude portée, elle, par la DREAL.

Q #2 - Élévation du niveau de la mer compatible avec l'agrandissement de la zone de Fos

Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous demandez aux localités proches du littoral de penser à leur recul dans les terres pour cause de montée du niveau de la mer, alors que vous projetez d'agrandir la zone industrielle de Fos ? Pourquoi ne serait-elle pas impactée ? Combien de millions vous allez devoir investir pour les protéger de la montée de la mer ? Est-ce que les investisseurs sont au courant des risques de submersion marine ?

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
Sur la Zone Industrialo-Portuaire, l'ensemble des ouvrages portuaires et industriels sont situés au-dessus du seuil plancher d'une côte de 2,40 mètres, comme l'exige la réglementation en matière de lutte contre le risque de submersion marine (Plans de Prévention des Risques Naturels propres à chaque commune concernée - Article L562-1 du code de l'Environnement). Concernant les nouveaux projets, notamment les projets industriels en lien avec la décarbonation, ils seront tous construits à des hauteurs de côte plus importantes que ce seuil plancher de 2,40 mètres.

Q #3 - Nouveaux conteneurs et diffusion des produits Shein

Est-ce que ces nouveaux conteneurs vont développer encore plus la diffusion des produits Shein qui polluent et inondent déjà notre pays ? Question à M. Castaner. Question posée par écrit lors de la réunion publique de Saint-Martin-de-Crau le 20 mai 2025.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
Le port de Marseille Fos vous remercie pour votre contribution à ce débat.
Le Port fait en effet face à une croissance du trafic conteneurs, qu'il souhaite accompagner avec le projet d'extension du terminal maritime 3XL et le projet d'extension d'entrepôts Distriport. Cette croissance du trafic concerne l'ensemble du commerce de marchandises de la France et de l'Europe – pour qui le port de Marseille Fos sert de porte Sud.

Le port de Marseille Fos tient à rappeler que la balance commerciale du port de Marseille Fos est équilibrée. Si 55 % de son trafic concerne l'importation de marchandises sur le sol français (légalement autorisées à rentrer dans notre pays), 45 % est l'exportation des produits français ou européens vers d'autres pays. Par ailleurs, les entreprises chinoises qui ont connu ces dernières années une forte croissance auprès des consommateurs européens, comme Shein et Temu, s'appuient fortement sur le fret aérien pour l'envoi de leurs marchandises, et non le fret maritime, qui est moins rapide.
Le port de Marseille Fos se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.

Q #4 - Impacts des projets « Fos-Berre-Provence » sur la biodiversité en mer Méditerranée

Les projets de décarbonation industrielle de la zone Fos-Berre-Provence prévoient notamment, en lien avec le réaménagement des sites industriels concernés, une augmentation significative du trafic maritime actuel (25 % du trafic maritime mondial transite aujourd'hui en Méditerranée) et l'utilisation de pipelines sous-marins afin de relier les zones de production d'hydrogène (Espagne, Portugal, Afrique, Moyen-Orient,...) au port de Fos sur Mer ainsi que la création de parcs éoliens « offshore » dans le Golfe du Lion.
Si la Méditerranée est un « Haut lieu » de la biodiversité mondiale, abritant de nombreuses espèces aujourd'hui menacées (cétacés, thons rouges, coralligène (substrat de coraux spécifique à la Méditerranée) ainsi que des végétaux comme l'herbier de posidonie / la posidonie n'existant qu'en méditerranée et rendant des services écosystémiques majeurs en tant que lieu de vie des ressources halieutiques et captage de carbone par hectare supérieure d'au moins 5 fois à celle d'une forêt tropicale), il s'agit paradoxalement d'un des espaces les moins protégés au monde alors que ses ressources naturelles et sa résilience sont de plus en plus réduites.

Ainsi, la Méditerranée doit déjà faire face au développement sans précédent des secteurs de l'économie maritime : développement industriel, tourisme côtier et marin, augmentation du trafic maritime, exploitation d'hydrocarbures « offshore », aquaculture, chalutage et surpêche, développement de fermes éoliennes offshore, etc... Ces activités intensives détruisent inexorablement ce lieu de vie et les espèces qui l'habitent et d'ores et déjà, la Méditerranée ne parvient plus à lutter contre le dérèglement climatique. Elle a été identifiée par le GIEC comme un espace particulièrement exposé aux effets du réchauffement avec notamment une acidification en cours qui sera particulièrement sévère. Notons aussi que le trafic maritime est aujourd'hui responsable des collisions de cétacés avec les navires ce qui représente la première cause de mortalité non naturelle pour ces animaux. Enfin, la vulnérabilité de nombreux habitats marins, comme l'herbier de posidonie ou le coralligène, a commencé à se manifester. Ainsi, d'immenses surfaces d'herbiers sous-marins ont été détruites en raison de l'aménagement des littoraux gagnés sur la mer (construction de ports, de digues et de plages artificielles, aménagement des bassins versants des fleuves réduisant les apports de sédiments au milieu marin, ouvrages côtiers (ports, épis rocheux) empêchant le transfert latéral des sédiments le long des plages.

Au total, j'aimerais savoir quelles sont les mesures qui seront mises en œuvre par les acteurs publics et privés, responsables de ces projets, afin de prévenir toute majoration de la dégradation actuelle de la biodiversité méditerranéenne liée au programme industriel prévu.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
Le port de Marseille Fos vous remercie pour votre contribution à ce débat.
La protection de l'environnement est un sujet important pour le port de Marseille Fos. Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du port de Marseille Fos contribue à cet effet à la cartographie des secteurs à enjeux y compris marins, et à leur préservation dans un rapport intégré et équilibré de l'aménagement. Les zones humides essentielles à la résilience des écosystème littoraux, jouant un rôle dans la filtration des eaux, la limitation de l'érosion mais aussi le maintien de la biodiversité marine, constituent un enjeu fort pris en compte dans la politique de préservation de la biodiversité sur la ZIP – avec 4400 ha préservés de tout aménagement, dont de larges espaces de zones humides.
Le Port mène de nombreuses autres actions qui contribuent directement à la préservation de la biodiversité marine et à la limitation des impacts générés par l'activité portuaire. Plusieurs outils notamment réglementaires contribuent à la limitation des impacts sur l'environnement marin :

- **L'arrêté ZMFR** prévoit l'interdiction de mouillage dans certaines zones, de manière à préserver les herbiers de posidonie aussi bien dans la rade de Marseille que dans le Golfe de Fos ;
- **Le Plan de gestion des déchets** d'exploitation et des résidus de cargaison en provenance des navires met en œuvre la directive européenne 2010/65/UE modifiée par la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires et sa transposition en droit français. Plusieurs entreprises agréées par le port de Marseille Fos sont ainsi chargées de collecter et traiter ces déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires et bateaux, évitant des rejets en braconnage ;
  - Le carénage à flot effectué par des systèmes de nettoyage avec capture et traitement des effluents approuvés par le port de Marseille Fos, contribue à la fois à la réduction des gaz à effet de serre (les coques de navires encrassées peuvent entrainer jusqu'à 25 % d'augmentation des émissions de GES d'après l'Organisation maritime internationale), et à la protection de la mer en matière de rejets de biocides et autres éléments contaminants.
  - Depuis 2023, le port de Marseille Fos contribue sur le plan technique et financier à la mise en œuvre de l'Observatoire du Golfe de Fos, porté par l'Institut Ecocitoyen pour la Connaissance des Pollutions. Cet organisme vise à centraliser les connaissances autour du Golfe de Fos et à rassembler tous les acteurs concernés (scientifiques, professionnels de la mer, industriels, services de l'État, etc.) pour un meilleur suivi des études du milieu marin.
  - En matière d'amélioration de la qualité des eaux côtières et du littoral, le port de Marseille Fos poursuit son implication au travers du contrat de baie de la métropole Aix-Marseille-Provence, qui s'est déroulé de 2015 à 2018, sur un périmètre allant de Saint-Cyr-sur-Mer à Martigues, puis, de 2019 à 2022, sur un périmètre étendu au golfe de Fos et jusqu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône. De nombreuses actions environnementales ont été mises en œuvre et le port de Marseille Fos travaille actuellement à la définition de nouvelles actions à porter dans le prochain contrat.
  - Enfin, le port de Marseille Fos est engagé dans la préservation durable de la Gracieuse, une zone sableuse de 6 km de long située à l'extrême sud-ouest des bassins ouest du port de Marseille Fos, qui abrite d'importants écosystèmes lagunaires. Ce projet vise à pérenniser les fonctions écologiques et de protection de la flèche sur au moins 50 ans.

Au regard de l'ensemble des actions menées, dont certaines ont été citées ici de manière non exhaustive, le port de Marseille Fos agit directement en faveur de la biodiversité marine.

Q #5 - Projets industriels et usage de l'eau

Quelle consommation d'eau douce est envisagée par les projets justifiant le besoin de la ligne RTE en eau potable et en eau de process ? Dans les dossiers de concertation projets FOS 2030, il est indiqué la possibilité de puisage via le port de Marseille Fos (soit de l'eau brute du prélèvement sur un bras de Rhône soit sur le captage eau nappe de Ventillon). Bien que le dimensionnement de la totalité des champs captant permette de couvrir les besoins à 2030 liés à l'augmentation démographique uniquement, cela peut complètement être bouleversé par l'intégration de nouvelles DUP et notamment sur la zone BERRE - FOS SUR MER. Un exemple, aujourd'hui Ventillon = 17 280 m³/j autorisés, 8 000-10 000 m³/j utilisés pour une capacité technique maximale 24 000m³/j. De quelle façon les hypothèses dimensionnantes des usages d'eau de nappe 2030-2050 considèrent ou pas l'augmentation lié aux nouvelles usines ? quel impact vis à vis des enjeux du réchauffement climatique, l'évapotranspiration et la raréfication de la ressource en eau ?
- **Quelles sont les sources de puisage (y compris pour certains systèmes de refroidissement) pour chacun des projets industriels y compris data center ?**

- **Comment est planifiée la disponibilité en eau douce et les débits alloués pour les canaux d'arrosage par exemple ? qui sera prioritaire sur l'accès à l'eau la sécurité alimentaire ou l'usage industriel ?**

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
Le port de Marseille Fos vous remercie pour votre contribution.
Vous retrouverez un éclairage sur l'eau dans cette note, versée au débat public : « Mobilisation de la ressource en eau destinée aux industriels sur le secteur Fos-Berre ». Deux sources de puisage sont utilisées en majorité dans la zone industrialo-portuaire. La production et la distribution en eau potable à usage sanitaire se fait depuis la station du Ventillon, selon l'arrêté préfectoral du 26 février 2018 autorisant le prélèvement des eaux du champ captant du Ventillon sur la commune de Fos sur Mer. Le volume maximal de prélèvement autorisé est de 3,5 millions de m^3/an.
La production et la distribution en eau industrielle se fait depuis la station du Vigueirat, qui pompe l'eau dans le canal d'Arles à Fos. Le volume annuel produit est de 25 millions de m^3/an, ce qui correspond à l'autorisation préfectorale. Outre les apports d'eau douce, certains industriels en bordure côtière prélèvent de l'eau de mer, notamment pour des besoins en refroidissement (centrales cycle combiné gaz), en saumure (Kem One) ou pour répondre à la défense incendie. La question de l'augmentation des besoins en eau dans le cadre du développement industriel de la ZIP, couplée à celle du réchauffement climatique qui émet une pression sur cette ressource, est très sérieusement prise en compte par le port de Marseille Fos. Les besoins en eau industrielle sur la zone desservie par le réseau du port de Marseille Fos devraient ainsi croître de 5 millions de m3/an en 2027, et de 20 millions de m^3/an en 2030.
Pour y faire face, le port de Marseille Fos a lancé une étude de caractérisation globale. L'objectif est d'améliorer la connaissance de la provenance de l'eau du canal d'Arles à Fos, de définir les volumes disponibles pour les différents projets industriels actuels et futurs, et de vérifier la conformité réglementaire de ces besoins avec les ressources disponibles. Les premiers résultats seront publiés en juillet 2026, et prendront en compte l'impact du réchauffement climatique sur la ressource. Le Port estime probable une demande d'autorisation environnementale afin d'augmenter le prélèvement d'eau au niveau de la station du Vigueirat, à hauteur de 50 millions de m^3 d'ici 2035. Les volumes prélevés seraient inférieurs aux volumes autorisés, au regard des plans de sobriété hydrique des industriels que ces derniers ont l'obligation de mettre en place. Un faisceau d'indices nous indique que les capacités de prélèvement de la ressource en sortie du canal d'Arles suffiront pour faire face à l'augmentation de la demande en eau. Une autre solution étudiée concerne une connexion sur le Canal de Provence, approvisionné essentiellement par la ressource stockée du Verdon.
Le port de Marseille Fos ne possède pour le moment pas de prévisions sur les besoins des industriels sur la période 2035-2050. Cependant, les process en place et à venir étant stables et constants, les volumes distribués à chaque industriel devraient être constants également.

Priorisation de l'accès à l'eau :
Il n'y a pas de priorisation entre les usages domestiques et industriels, car les réseaux d'eau potable et industriel ne sont pas mélangés. Ils proviennent de deux sources différentes. Concernant l'agriculture et l'arrosage, la station de pompage du port de Marseille Fos se situe en aval de toutes les zones d'irrigation et de culture : le port de Marseille Fos récupère l'eau qui n'a pas été utilisée pour les usages agricoles. La priorisation se fait donc de manière naturelle. Le Port se tient à votre disposition pour toute information complémentaire.

Q #6 - Les porteurs de projets peuvent-ils participer à la réhabilitation des lignes ferroviaires ?

Peut-on demander aux porteurs de projets privés de participer à la réhabilitation des lignes de trains existantes et à la construction de nouvelles lignes, afin de favoriser le ferroutage ? Les citoyens et l'État ne devraient pas supporter la totalité de ces coûts indispensables à la transition écologique.
Question posée sur les post-it à la réunion de synthèse du débat, le 08 juillet à Berre l'Étang.
RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
La croissance du transport ferroviaire de marchandises est une priorité pour le port de Marseille Fos. Nous travaillons étroitement avec SNCF Réseau, puisque le réseau ferré portuaire se connecte au réseau national géré par SNCF Réseau (ex-RFF).
Au sein de la ZIP, nous sommes plusieurs acteurs engagés financièrement dans le renforcement du réseau ferroviaire.
- Si un industriel souhaite une voie ferrée sur son terminal ou sa parcelle, c'est lui qui finance cette infrastructure ferroviaire dans son périmètre ;
- En tant que gestionnaire des voies ferrées portuaires situées sur son foncier, le port de Marseille Fos prend en charge financièrement les voies ferrées jusqu'au périmètre de l'industriel ou du terminal pour le raccorder au réseau ferré portuaire.

Il y a ainsi trois niveaux de gestion : la parcelle du terminal ou de l'industriel, le réseau ferré portuaire du port de Marseille Fos et le réseau ferré national de SNCF Réseau. Le port de Marseille Fos continue de porter plusieurs projets d'investissement ferroviaire au sein de la ZIP, pour soutenir la croissance des trafics ferroviaires et proposer des solutions en mode massifié auprès de ses clients, logisticiens et industriels :- Sur le pôle conteneurs (Graveleau), le port de Marseille Fos a investi plus de 20 M€ en 2024 pour aménager des terminaux ferroviaires de fortes capacités sur les deux terminaux conteneurs principaux et travaille actuellement à un nouveau schéma directeur ferroviaire.
- Sur ce même pôle, le projet d'extension d'entrepôts logistiques Distriport porté par le Port prévoit la création d'une cour ferroviaire de marchandises qui serait raccordée au réseau ferré ; tout comme le projet d'extension de la Zone de Services Portuaires (ZSP2), qui inclut aussi la commercialisation d'une cour ferroviaire permettant d'assurer le report modal des flux routiers vers des flux ferroviaires.
- Sur le môle central, le port de Marseille Fos accompagne les industriels de la zone du Caban.
- A l'entrée de la ZIP, le Port prévoit l'aménagement d'un terminal de transport combiné permettant le report modal. Prévu pour 2028/2030, ce terminal notamment ferroviaire permettra de se connecter au réseau ferré.

En conclusion, le port de Marseille Fos mène et finance une politique active en matière de transport ferroviaire de marchandises auprès des opérateurs de la ZIP. Cette ambition est évidemment amenée à se poursuivre : si actuellement le Port gère 110 kilomètres de voies ferrées et traite 240 000 EVP (conteneurs de 6m) par an sur les trains, il programme de manutentionner 550 000 EVP sur les trains d'ici à 2040.

Q #7 - Quels coûts de la décarbonation et des matières premières pour les entreprises ?

Personne n'a évoqué les coûts de la décarbonation des entreprises, ont-elles les moyens de le faire ? Quel sera le coût des matières premières suite à cette reconversion ?
Question posée sur les post it lors de la réunion de synthèse du débat, le 08 juillet à Berre l'Étang.

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :
Bonjour,
En tant qu'aménageur, le port de Marseille Fos accompagne la transition des industriels vers une économie davantage décarbonée, en facilitant les connexions au réseau électrique, le report modal sur le fer et le fleuve, mais aussi en favorisant l'arrivée de nouveaux acteurs au sein de la ZIP autour de l'hydrogène, qui permettront de réduire la dépendance des industriels aux énergies fossiles dans une vision long terme. Le port de Marseille Fos est lui-même engagé dans une stratégie de transition écologique et de décarbonation de son activité, avec notamment l'adaptation de son infrastructure aux grands projets de l'industrie verte, et son programme de connexion électrique des navires à quai (CENAQ). En ce

sens, la décarbonation est une opération qui représente un coût non négligeable pour les entreprises : le Port a ainsi dû porter un coût de 196 millions d'euros pour le programme CENAQ à Marseille. Mais ces coûts seront toujours inférieurs à ceux que pourrait entraîner la dégradation, voire la disparition à terme des activités existantes en raison de leur inadaptation à la décarbonation. Le port de Marseille Fos reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Q #8 - Compensation sur les milieux naturels

Est-il normal que les maîtres d'ouvrage (Gravithy, port de Marseille Fos, etc.) proposent de mettre en œuvre leur compensation (« à la demande ») sur des espaces naturels déjà protégé où le risque de dégradation des milieux naturels est faible ?

Question issue du webinaire « Éviter, Réduire, Compenser », qui a eu lieu le 2 juillet 2025

RÉPONSE DU PORT DE MARSEILLE FOS :

Bonjour,

Le port de Marseille Fos vous remercie pour votre contribution à ce débat.

Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du port de Marseille Fos s'est attaché, outre la caractérisation et la spatialisation des enjeux de biodiversité et des fonctionnalités écologiques, à pré-analyser le potentiel de compensation sur la ZIP de Fos et à ses proches abords.

Cette analyse repose sur l'évaluation des différents critères d'éligibilité de la compensation (additionnalité, équivalence écologique, proximité fonctionnelle, efficacité, pérennité) à travers :

- Le calcul des surfaces :
  - Des différents habitats (terrestres, marins et zones humides) ;
  - Des différents niveaux d'indice global ;
- Une analyse des facteurs de dégradations et des différentes pistes de valorisation écologique des zones concernées ;
- Une analyse de l'équivalence écologique ;
- Une prise en compte de la compensation par anticipation ;
- Une analyse fonctionnelle du projet global.

Pour plus de précision, consulter la carte présentée lors du webinaire ERC du 02 juillet dernier sur : **www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-07/20250612-presentation-Webinaire-ERC.pdf**

La démarche s'appuie également sur l'« Approche standardisée de dimensionnement de la compensation » du Ministère de la Transition Écologique éditée en mai 2021. Il ressort de cette analyse un potentiel de compensation évalué à environ 1400 ha de milieux terrestres. Les principaux facteurs de dégradation identifiés sur ces espaces adossés aux niveaux d'amélioration de la qualité écologique attendue (de faible à élevé) et justifiant l'additionnalité sont dues à :

- Des pratiques illégales (sports mécaniques, dépôts sauvages) ;
- Des pratiques culturales inappropriées (sur pâturage, sous-pâturage, monoculture/intensification) ;
- La présence d'Espèces exotiques envahissantes (principalement des espèces floristiques : herbe de la pampa, Baccharis, olivier de Bohème, Jussie) ;
- Un manque d'entretien (fermeture d'habitats steppiques, prairiaux d'intérêt) ;
- La persistance d'aménagements abandonnés sur friches industrielles avec possibilités de réhabilitation.

Ces surfaces sont effectivement pour partie situées au sein des espaces préservés par le port de Marseille Fos, leur conférant par ce statut l'engagement de pérennité requise dans le temps pour la compensation, mais ne traduisant pas par ce seul critère l'absence de risques de dégradations tels que caractérisés ci-avant.

Le SDPN pose ainsi les bases d'analyses à la définition de site de compensation des projets au sein de la ZIP, permettant la mise en place d'une réelle et complète stratégie d'accompagnement des porteurs de projet par le port de Marseille Fos sur les questions de biodiversité. Toute optimisation par évitement et réduction d'impacts au niveau des projets contribuera ainsi au maintien de la richesse spécifique de la ZIP, et améliorera la faisabilité des projets par la diminution de la dette compensatoire.

Décembre 2025 - Conception / Réalisation / Crédits photos: Port de Marseille Fos

Port de Marseille Fos
23 place de la Joliette . CS 81965
13226 Marseille cedex 02
+33 (0)4 91 39 40 00
gpmm@marseille-port.fr

www.marseille-port.fr