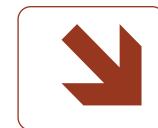
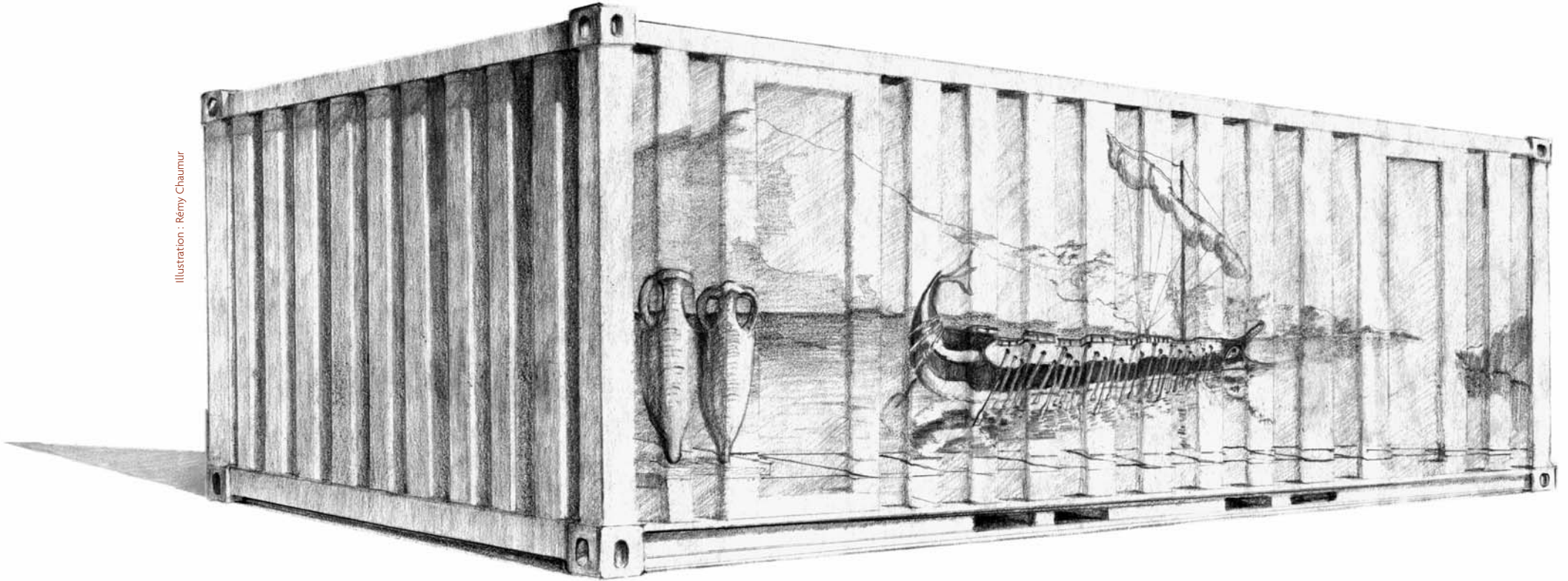


Illustration : Rémy Chaumur



Introduction

« C'est un port, l'un des plus beaux du bord des eaux. Il est illustre sur tous les parallèles. A tout instant du jour et de la nuit, des bateaux labourent pour lui au plus loin des mers. Il est l'un des grands seigneurs du large. Phare français, il balaye de sa lumière les cinq parties de la Terre. Il s'appelle le Port de Marseille. »



« Depuis qu'Albert Londres écrivait ces lignes en 1927, trois quart de siècle se sont écoulés. Le port est toujours aussi beau mais il a changé, car le monde a changé. Il y a vingt-six siècles, le négoce maritime a constitué la source essentielle de sa richesse. C'est encore le cas au début du XIX^{ème} siècle. En deux cents ans, d'autres cycles ont suivi. Chacun d'eux est caractérisé par une étroite interaction entre un espace portuaire qui s'étend et s'adapte, des techniques de navigation et des structures commerciales qui se modernisent, des acteurs économiques qui changent. Ainsi, au temps des négociants succède le siècle des armateurs puis

après de longues années de crise s'ouvre une ère qui pourrait bien être celle des transporteurs.

Au-delà des différences structurelles et conjoncturelles de ces diverses périodes, des constantes apparaissent comme autant de traits spécifiques de la place : une situation et un site qui constituent l'un des plus grands atouts de Marseille en Méditerranée et en Europe ; le pouvoir d'attraction d'un territoire cosmopolite qui draine les travailleurs et qui, une fois décrié, finit par séduire les entrepreneurs ; un fréquent renouvellement des capitaux et des hommes ».

In Caty Rolland et Richard Eline, *le Port de Marseille, histoire des hommes*





Port de commerce à Marseille en 1951

Riche de ses différences, tant sur le plan historique que géographique et humain, le complexe portuaire de Marseille-Fos est porteur d'une véritable politique de rééquilibrage économique. Son positionnement au cœur de la Méditerranée française et au centre de l'arc latin présente une originalité économique interrégionale unique liée à la seule présence de pôles urbains puissants dont l'aire métropolitaine marseillaise. Cette dernière est seule capable de rivaliser avec les grandes métropoles portuaires italiennes et espagnoles.

Port de commerce dès son origine, Marseille a su évoluer, dans un second temps, en un port industriel avec la création, dans les années 60, du grand complexe industrialoportuaire de l'Ouest de l'Etang de Berre. Le Port Autonome de Marseille a été déclaré aménageur de la Zone Industrielle de Fos-sur-Mer par décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 6 février 1967. Cette zone de 9 760 hectares, constituant une Zone d'Aménagement Concerté, a été dotée, conformément à la législation, d'un Plan d'Aménagement de Zone en 1971. Le PAZ (plan d'aménagement de zone) a été modifié en 1993 pour tenir compte des directives SEVESO.

Les Bassins Ouest du Port de Marseille-Fos ont été conçus avec comme objectif le développement d'industries de première transformation devant favoriser les activités portuaires : pétrole, pétrochimie, sidérurgie. La dynamique de ce site, deuxième plate-forme pétrochimique d'Europe après Rotterdam, s'appuie sur trois atouts majeurs, au-delà de sa vaste superficie : une plate-forme de production pétrolière, chimique et sidérurgique, une capacité d'accueil de grand gabarit et un réseau multimodal de communication de grande qualité. Son espace est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux pétroliers, conteneurs, quai import/export, infrastructures industrielles) réseaux de pipes, stockages, traitement des eaux, énergies (électricité, vapeur, gaz naturel), tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles.



Port industriel de Fos

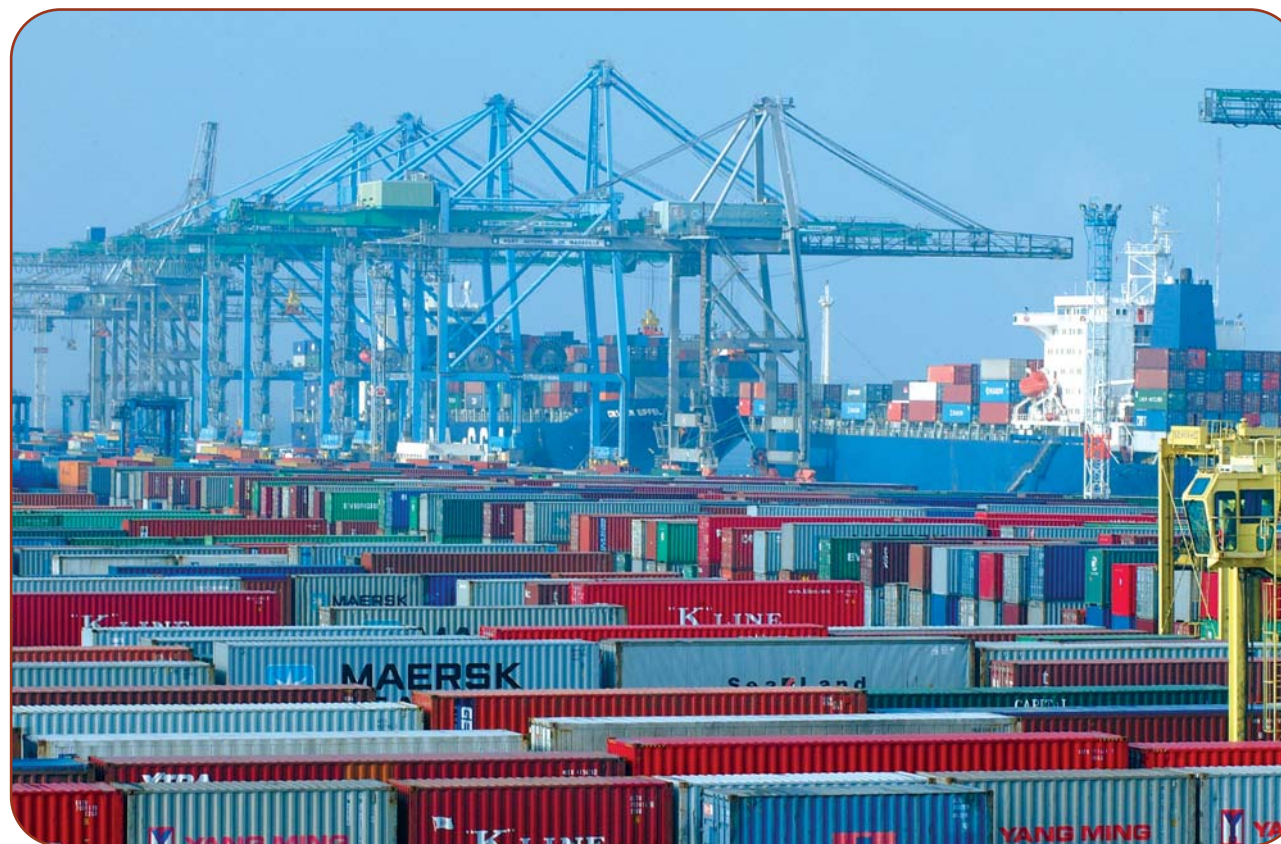
Après le port de commerce dans les bassins de la Joliette et le complexe portuaire pétrochimique des Bassins Ouest dans les années 60, un port conteneurs a été construit dans les années 1980 sur le Môle Graveleau en intégrant petit à petit de nouvelles fonctions, comme la logistique de distribution et l'intermodalité mer-route-fer-fleuve. Cette triple situation actuelle du Port de Marseille-Fos en fait aujourd'hui le premier port de France avec un trafic pour l'année 2003 de 95,6 millions de tonnes.

Le projet Fos 2XL d'extension du terminal conteneurs inscrit le Port de Marseille-Fos au cœur de cette dynamique avec la conception d'une offre importante de plate-forme multimodale adaptée au trafic conteneurisé du XXI^{ème} siècle.

Fos 2XL, Fos to excel, Fos pour exceller : le nom du projet traduit à la fois la volonté d'excellence du Port de Marseille-Fos dans l'activité conteneurs et la dimension des infrastructures projetées, deux fois plus grandes que celles du terminal conteneurs actuel de Fos-Graveleau.

Zone industrialo-portuaire de Fos

- 37 000 emplois (30 000 emplois indirects et induits, 7000 emplois directs)
- Superficie : 10 000 hectares dont 20% occupés
- 70% des terrains industriels des Bouches-du-Rhône



Port Global