

## Fos 2XL, un projet clairement défini



Le projet Fos 2XL a été défini grâce aux différentes contraintes et études techniques de conception d'un terminal moderne sur le môle Graveleau et en intégrant les demandes formulées par les plus grands armements mondiaux.

Le Port Autonome de Marseille a pu ainsi clairement identifier son besoin global : créer un linéaire de 1100 mètres environ de quai supplémentaire réparti sur deux terminaux A et B proposant un *tirant d'eau admissible* de 16 mètres et adossé à une surface aménagée d'environ 90 hectares avec liaisons routières et ferroviaires.

De manière plus précise, le besoin s'exprime au travers de deux choix d'aménagement formulés dans l'appel à projet par :

- s La création d'une extension au Nord du terminal conteneurs existant, le Terminal A, en allongeant le quai existant de 400 mètres, et en proposant un aménagement des surfaces situées en arrière du quai jusqu'aux limites actuelles du terminal conteneurs existant.
- s La création d'un nouveau terminal au Nord de cette extension, le Terminal B, présentant les caractéristiques attendues par le marché à savoir :
  - un quai de 700 mètres de long, offrant si nécessaire la possibilité d'un approfondissement pour permettre un *TEA* de 16 m,
  - un terre-plein aménageable de 60 ha environ dans lequel il est possible d'inscrire un carré de 600 mètres de côté, centré sur le quai,
  - les liaisons routières et ferroviaires de desserte directe et de liaison avec le terminal existant,
  - les infrastructures de réseau permettant la *desserte* du terminal.

Le Pôle Conteneurs (terminal existant + Fos Distriport + Zone de Service Portuaire + Darse 2) a, de plus, déjà fait l'ob-

jet d'un nombre important d'aménagements suite à la mise en œuvre du *Plan d'Entreprise* depuis 5 ans et en vue du développement du projet Fos 2XL.

Le profil de cet aménagement portuaire peut être résumé de la manière suivante :

- s Il est motivé par des enjeux économiques et d'aménagement du territoire,
- s Sa localisation est connue : le choix du môle Graveleau s'explique par l'avantage de bénéficier d'une connexion routière directe, d'une connexion ferroviaire dédiée au trafic conteneurs, de la proximité de services portuaires et d'installations logistiques en développement,
- s Ses caractéristiques ont été déterminées par des études techniques préliminaires,
- s Sa gestion sera privée, sous convention de terminal,
- s Le coût des infrastructures est évalué sur la base des études préliminaires. Un cofinancement avec les futurs opérateurs est prévu (environ 175 M€ H.T. pour le projet public + environ 190 M€ H.T. pour les opérateurs),
- s L'échéancier de mise en œuvre du projet est établi avec un objectif de mise en service en 2008.

L'ensemble de ces opérations a été réalisé dans le respect des cadres réglementaires :

- s arrêté préfectoral du 2 novembre 1995 autorisant le PAM à aménager et exploiter Distriport
- s autorisation de programme du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 3 février 2003 autorisant la réalisation des travaux de la phase 1 des dragages pour l'adaptation du

Terminal A actuel ; les réserves pour l'autorisation de travaux de la phase 2 et 3 suite à l'enquête publique en mairies de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône seront levées par l'enquête publique sur le volet terrestre de Fos 2XL.

## Programme et schéma d'aménagement



L'*intermodalité* est la clef de la réussite du projet Fos 2XL (Terminal A + Terminal B). L'ensemble des acteurs présents dans les différents modes de transport terrestre (fer/fleuve/route) comprennent cette fonction capitale dont doivent bénéficier les futurs terminaux conteneurs. Le projet d'un Terminal B s'étend au Nord de l'enceinte actuelle et est distinct du terminal A par une distance de 300 m entre les quais. Il répond aux exigences de multimodalité avec ses propres dessertes routières et ferroviaires, et son propre opérateur, il est entièrement autonome.

De ce fait, le projet Fos 2XL est pris en compte par les développements :

- s du rail (Plan d'amélioration des infrastructures ferroviaires) : en partenariat avec le PAM, la SNCF œuvre à l'amélioration des conditions de dessertes de Fos-Graveleau et des futurs terminaux afin de permettre au PAM d'être encore plus compétitif face à la concurrence internationale ;
- s du fluvial (Projet de *terminal fluvial dédié* en complément à Fos 2XL) : afin de créer les conditions d'un développement durable du fluvial, le PAM a engagé une démarche de progrès avec Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône, qui s'est concrétisée par la signature le 18 Juillet 2002 d'un « Contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux » entre les trois établissements, le premier du genre en France. Compte tenu des perspectives de développement du mode fluvial, la décision d'aménager un terminal dédié aux trafics de conteneurs fluviaux dans les Bassins Ouest sur le Terminal polyvalent de Brûle Tabac a été validée par les administrateurs du PAM en Novembre 2002.

# Schéma d'intention du projet FOS 2XL



**Dessertes existantes**

- desserte routière
- desserte ferroviaire



**Emprises schématiques du projet A + B et dessertes futures**

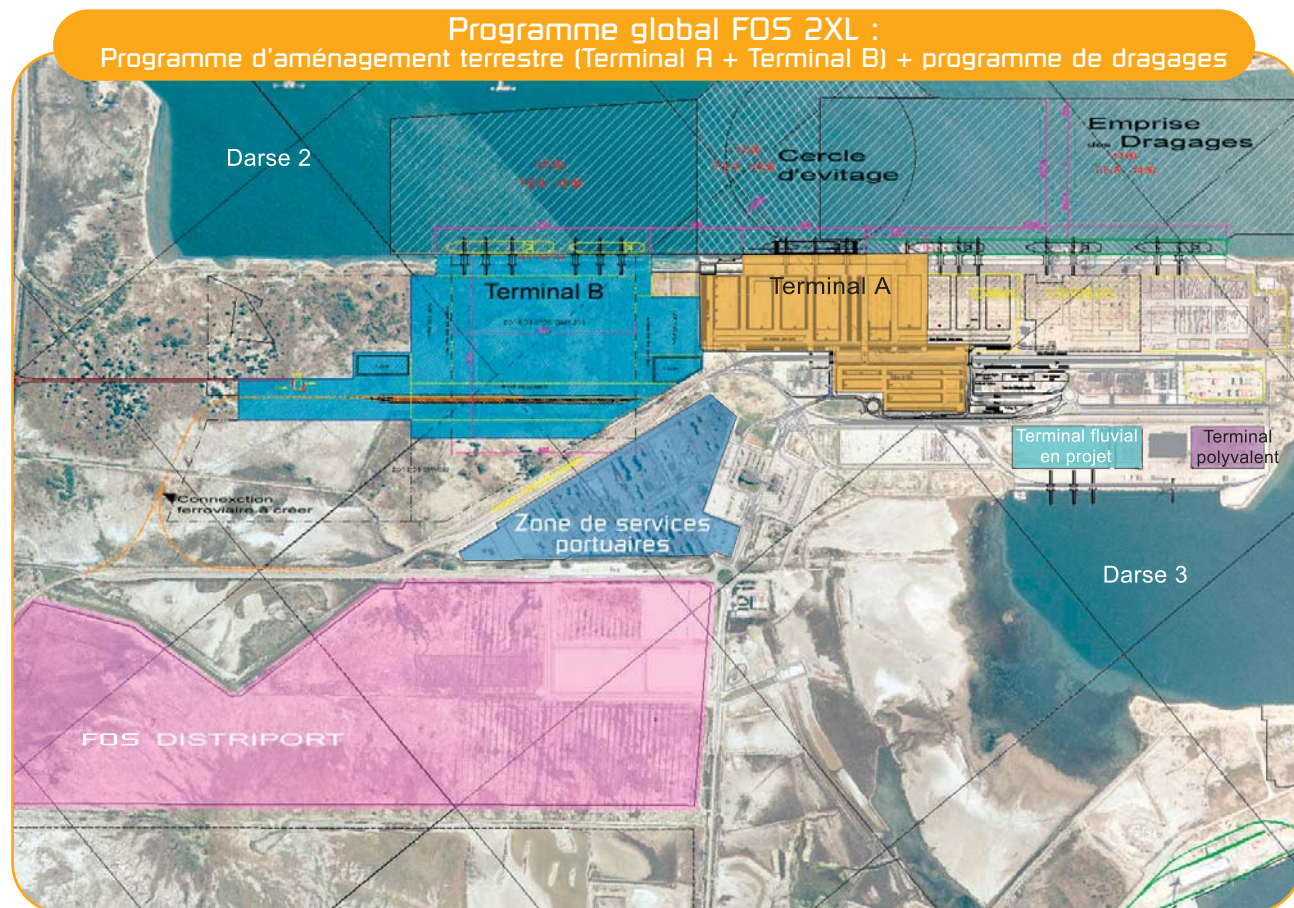
- quais porte-conteneurs : 700 ml (B) + 400 ml (A) + 200 ml existants (A)
- T.E.A. Tirant d'Eau Admissible à quai : 14,50 m
- cercle d'évitage de diamètre 620 m

- zones de stockage des conteneurs à créer (B)
- zones d'échanges ferroviaire et continentale à créer (B)
- zone de terre-plein existante à réaménager (A)

- connexions routières (B)
- connexions ferroviaires (B)
- lagunes de traitement des eaux pluviales

**Nota :** il y a une dissociation dans le temps entre les travaux de dragage et les travaux terrestres (quai, terre plein, autres aménagements). En effet, le dragage du terminal actuel de Fos est terminé depuis quelques mois, à la profondeur maximale permise par la structure du quai. Ainsi, le **tirant d'eau admissible** à quai est passé de 13 m à 14,50 m pour sécuriser l'escale des porte-conteneurs de taille plus importante qui arrivent dès maintenant sur le marché. Cet approfondissement n'est qu'une réponse partielle à la satisfaction du besoin global à court terme. La préparation des opérations d'investissement préalables au projet Fos 2XL a conduit à définir un programme de dragages complémentaires de la darse 2. Les différentes opérations de dragage sont très homogènes dans leur nature. Elles ont impliqué de mener des instructions cohérentes, notamment dans le cadre de la loi sur l'eau. Les différentes phases de dragage ont ainsi été traitées globalement dans un dossier spécifique. Ainsi, les dragages pour Fos 2XL font partie d'un programme de travaux échelonnés dans le temps selon la réglementation sur les études d'impact, indépendant du programme d'aménagements terrestres d'où la nécessité d'un programme global de travaux pour Fos 2XL.

Ce programme se traduit par un ensemble d'aménagements terrestres (Terminal A et Terminal B) associé à un programme de dragages.



## Chiffres clés

- Prévision d'augmentation de trafic : 6 %/an
- Taille actuelle des navires supérieure à 3500 EVP
- Les grosses unités de plus de 6000 EVP commencent à rentrer en exploitation
- Saturation du terminal existant à l'horizon 2007/2008

### Le Terminal A

- TEA : 14,5 m à 16 m
- 400 m de quai
- superficie : environ 30 hectares
- chantier ferroviaire du terminal existant
- 3 à 4 portiques *overpanamax* de 47 à 52 m de portée
- capacité de traitement environ 300 000 EVP
- entrée en exploitation 2008

### Le Terminal B

- TEA : 14,5 m à 16 m
- 700 m de quai (distant du Terminal A de 300 m)
- superficie : environ 60 hectares
- chantier ferroviaire de 3 à 4 voies de 750 m
- 6 à 8 portiques *overpanamax* de 47 à 52 m de portée
- capacité de traitement environ 500 000 EVP
- entrée en exploitation 2008



## Programme de dragages

Le programme de dragages se décompose en trois phases :

**Phase 1 :** Adaptation nautique, à sa cote maximale, du terminal conteneurs actuel soit un **T.E.A.** à 14,50 m, approfondissement du chenal à -18 m **C.M.** et du bassin à -17 m **C.M.**. Après avis favorable lors de l'enquête publique de 2002 et autorisation de travaux du Ministère de l'Équipement, la phase 1 est terminée depuis octobre 2003.

**Phase 2 :** Aménagement des accès nautiques de Fos 2XL, **T.E.A.** 14,50 m, dragage à -17 m **C.M.** du bassin au droit des extensions A et B, création d'un **cercle d'évitage**. Après avis favorable, les autorisations de travaux sont en attente compte tenu des interactions techniques avec la phase terrestre de Fos 2XL.

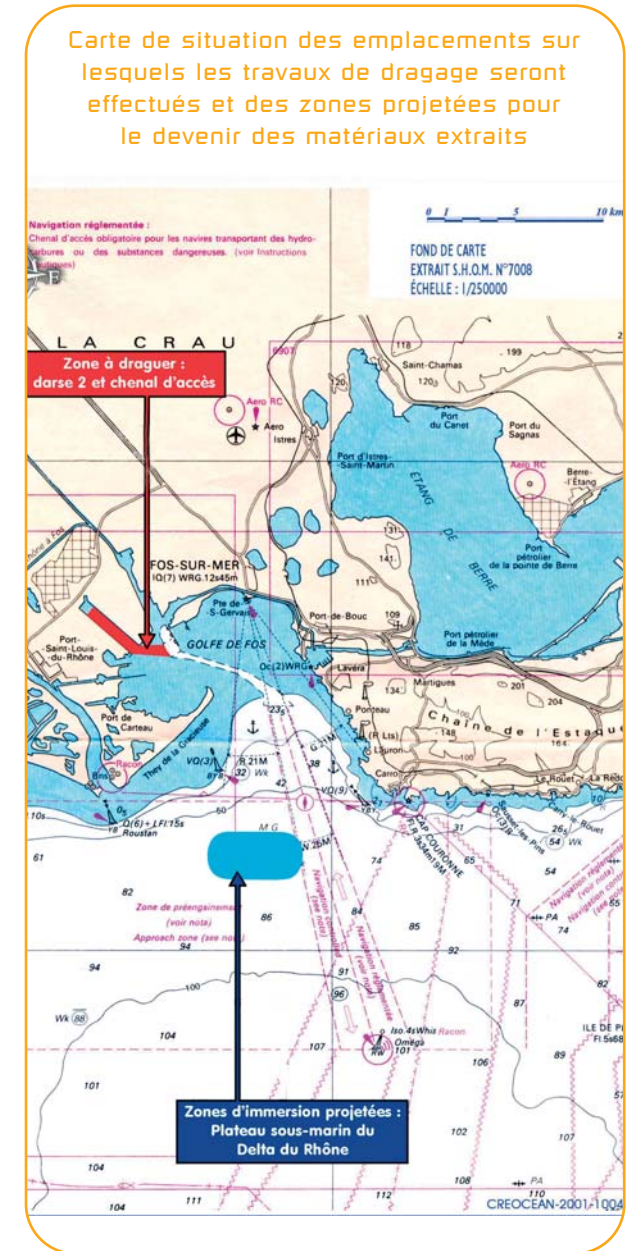
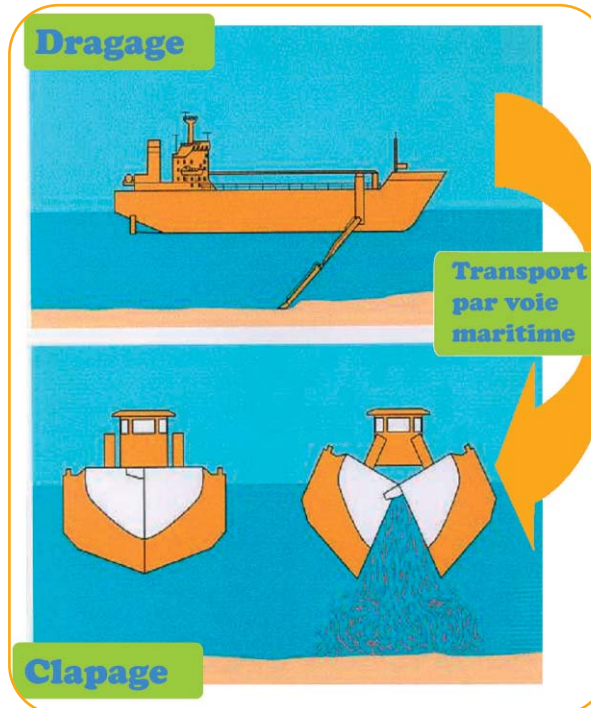
Ces travaux concernent :

- s **Cercle d'évitage** d'un diamètre de 620 m, prévu au droit du terminal A pour permettre l'évitage des navires d'une longueur de 350 m. Il génère une emprise sur le môle central.
- s **Dragage** à -17 m **C.M.** dans la darse 2.
- s **Emprise** et volume des dragages : les dragages nécessaires à la réalisation de cette phase concernent environ 6,1 millions de m<sup>3</sup> :
  - 0,3 millions de m<sup>3</sup> de matériaux durs, constitués de cailloutis de Crau extraits en fond de Darse 2 au droit du nouveau quai et de sables des berges. Ces matériaux seront essentiellement valorisés par le remblaiement des quais et du terre-plein du volet terrestre de Fos 2XL
  - 5,8 millions de m<sup>3</sup> de matériaux fins (vases, limons) extraits dans la Darse et le chenal d'accès. Ces matériaux seront immergés au large du delta du Rhône.

**Phase 3** Approfondissement des accès nautiques à Fos 2XL, **T.E.A.** 16 m, chenal (-19,50 m) et bassin (-18,50 m **C.M.**) pour un volume d'environ 5,5 millions de m<sup>3</sup> dont 1,4 millions de m<sup>3</sup> de matériaux durs.

La perspective d'une saturation du terminal existant à l'horizon 2007/2008 nécessite de démarrer au plus tôt la réalisation des opérations décrites ci-dessus. La tenue du Débat Public ainsi que l'instruction administrative de l'enquête publique et la durée des travaux (deux ans et demi) ne permettent cependant pas d'envisager une mise en service de Fos 2XL avant 2008.

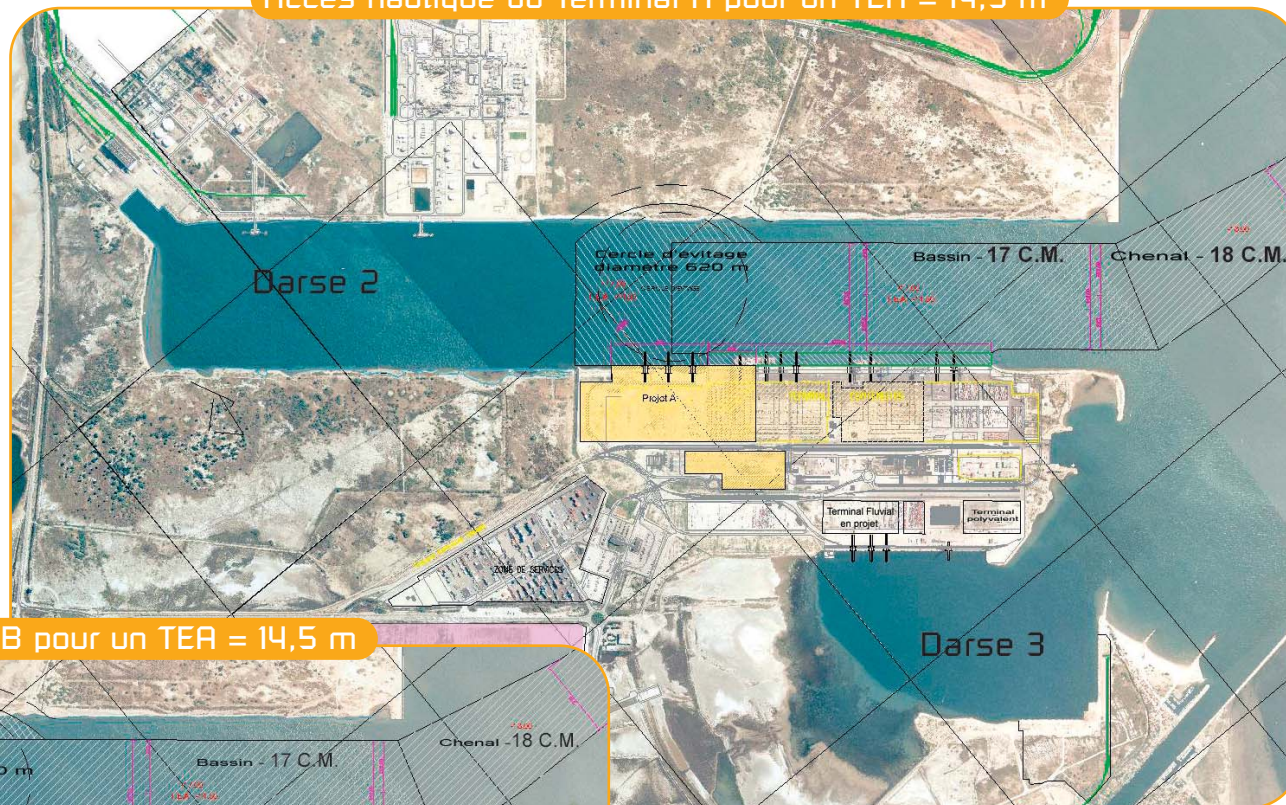
Phase de dragage	Volumes en millions /m <sup>3</sup>
PHASE 1	6
PHASE 2	6,1
PHASE 3	5,5





- s Ce programme global de travaux permet une augmentation des capacités du Pôle Conteneurs de Fos : 1100 mètres linéaire de quais seront aménagés et porteront le linéaire du Pôle Conteneurs à 2 270 m,
- s L'emprise totale des infrastructures réaménagées ou créées (terre-pleins et quais) sera de l'ordre de 90 ha soit :
  - Bord à quai : 5 ha (Terminal B) + 4 ha (Terminal A)
  - Stockage - manutention : 46 ha (Terminal B) + 27 ha (Terminal A)
  - Zones d'échanges Route et Fer : 8 ha (Terminal B)
- s Fos 2XL offrira une capacité supplémentaire de traitement d'environ 800 000 EVP, contre 700 000 pour le terminal actuel.

### Accès nautique du Terminal A pour un TEA = 14,5 m



### Accès nautique du Terminal B pour un TEA = 14,5 m

