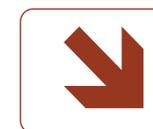




Prolongement du Terminal actuel : Terminal A

- s Allongement du quai sur 400 ml + *duc d'albe* au Nord,
- s Structure de quai sur pieux,
- s T.E.A. de 14,50 m, avec fondation des quais adaptée pour préserver la possibilité d'un approfondissement ultérieur à 16 m,
- s Nouveau poste à quai pour un navire « Mother » de 350 m, 2 postes à quai pour le linéaire de 600 m,
- s *Cercle d'évitage* de 620 m de diamètre en emprise sur le môle central,
- s Création de 8 hectares de terre-plein d'exploitation jusqu'à la *roubine* Nord (limite actuelle du Terminal, fossé de sécurisation en eau),
- s Aménagement de 14 ha de terre-pleins existants et d'une zone de stockage des conteneurs vides de 5 hectares en arrière,
- s Maintien de la desserte routière actuelle, un accès par la *gate* d'entrée du Terminal actuel, puis voie routière dédiée jusqu'à la limite Nord de l'extension,
- s Exploitation par un groupement d'opérateurs intégrés CMA-CGM/Egis Ports/CNC/IFB
- s Surface totale d'environ 27 hectares, pour une capacité théorique de 300 000 EVP avec stockage des conteneurs sur deux niveaux,
- s Collecte des eaux pluviales indépendamment du Terminal actuel, lagune de traitement au Nord de la *roubine*, commune au Terminal B,
- s Réseaux d'eau brute et réseaux d'énergie électrique 20 Kv maillés sur les réseaux existants,
- s aucune nouvelle *superstructure*.

Vue générale du futur Terminal A capacité annuelle de traitement = 300 000 EVP



La création de l'extension du quai de 400 m au Nord de l'existant constitue une étape préliminaire dans l'augmentation des capacités du pôle conteneurs de Fos, mais elle n'apporte pas de réponse au besoin exprimé par le marché. La configuration des infrastructures existantes en limite l'ampleur et ne permet pas une véritable optimisation d'exploitation. Ce schéma d'aménagement du Terminal A satisfait cependant les besoins de l'opérateur, lauréat dans le prolongement du terminal actuel, à savoir le groupement CMA-CGM /Egis Ports/CNC/IFB.

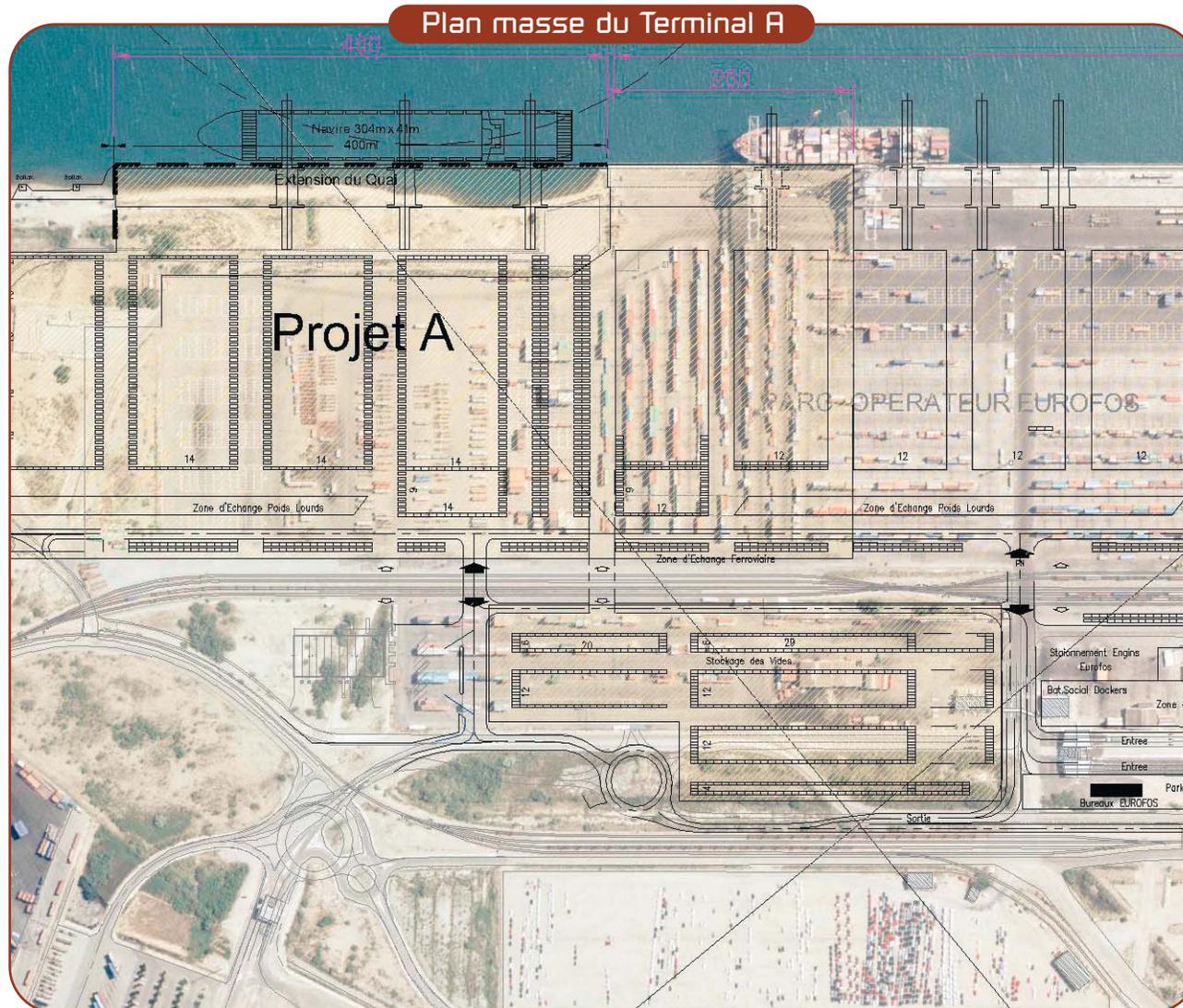
Pour offrir des conditions optimales d'exploitation, les terminaux futurs doivent répondre aux attentes et caractéristiques suivantes :

- s Des terre-pleins de stockage des conteneurs pleins situés au droit du quai, avec une profondeur de l'ordre de 350 mètres au-delà des 70 mètres séparant le bord à quai de la zone de stockage pour permettre l'évolution des portiques et des engins de manutention.
- s Un **faisceau ferroviaire**, constitué de voies parallèles non électrifiées, et suffisamment longues, situé le plus près possible des zones de stockage des conteneurs pleins,
- s Des terre-pleins dédiés au stockage des conteneurs vides, situés dans le prolongement des zones de stockage des conteneurs pleins, au-delà des extrémités du quai à conteneurs.
- s Des **zones d'échanges** routiers situées le plus près possible de la zone de stockage des conteneurs pleins.

Ces principes ne sont pas respectés sur le terminal existant et ne peuvent l'être sur le projet d'extension du Terminal A, compte tenu notamment de la proximité de l'infrastructure ferroviaire et des conditions difficiles de

son déplacement éventuel. Seul un projet complémentaire au Terminal A, le Terminal B, indépendant dans le fonctionnement de son exploitation et présentant les caractéristiques physiques optimales, peut répondre à ce besoin.

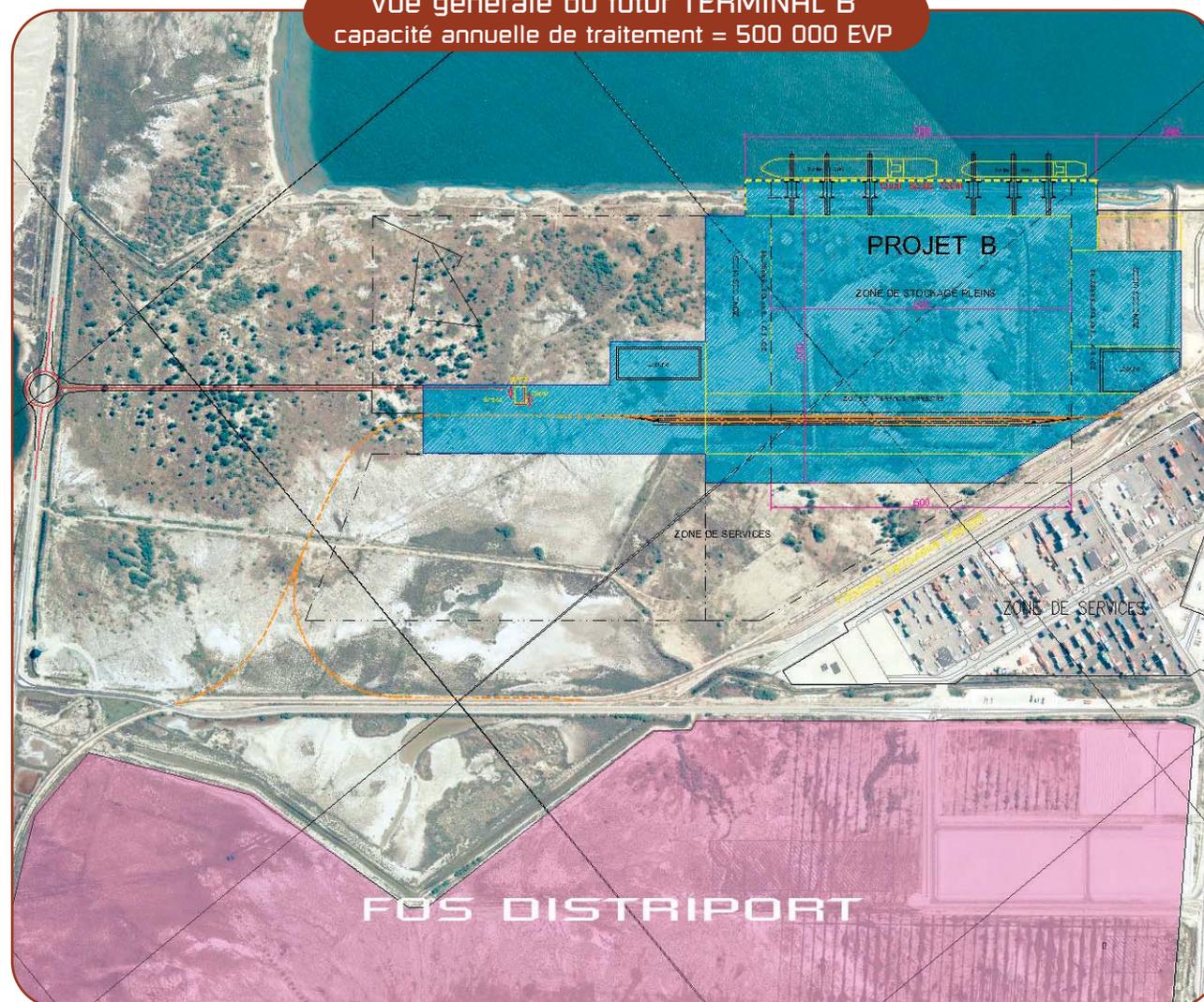
Le Terminal B est en quelque sorte, le terminal « idéal », en totale cohérence avec le marché.



Création d'un nouveau terminal indépendant : Terminal B

- s Création d'un quai de 700 m pour l'accueil simultané de deux navires dont un « *mother* » (350 m),
- s Structure du quai en caissons préfabriqués en béton armé, adaptée pour préserver la possibilité d'un approfondissement ultérieur à 16 m,
- s T.E.A. de 14,50 m pouvant évoluer à 16 m,
- s Pose de deux longrines sur toute la longueur du quai pour recevoir des *portiques « over-Panamax »*,
- s Poursuite du remblaiement en arrière du quai pour la constitution d'un terre-plein d'environ 60 ha (600 m de profondeur),
- s Connexion routière directe depuis la RN 268,
- s *Gate entrée/sortie* indépendante du terminal actuel,
- s 5 ha de zone de manutention à quai sur 70 m de large,
- s Environ 25 ha de stockage des conteneurs pleins, 7 ha des vides, 9 ha de terre-plein en arrière du faisceau ferroviaire,
- s Connexions ferroviaires avec la voie de desserte du môle Graveleau et avec le *faisceau d'échanges* de la gare de Fos Graveleau,
- s *Zones d'échanges* ferroviaires au droit des zones de stockage des conteneurs, environ 8 ha,
- s Capacité théorique de 500 000 à 550 000 EVP avec stockage des conteneurs sur 2 niveaux,
- s *Superstructures* nécessaires au fonctionnement du terminal : bureaux, zones de maintenance des engins de manutention, éventuelle zone de maintenance des conteneurs, ...

Vue générale du futur TERMINAL B capacité annuelle de traitement = 500 000 EVP





s Aménagement de la desserte routière

Une desserte routière spécifique du Terminal B est prévue par une connexion à la route nationale RN 268, en parallèle à la route du Mât de Ricca. Depuis la **gate**, deux voies sont prévues pour gagner les zones d'échanges Poids-lourds situées vers les deux extrémités du terre-plein.

s Aménagement de la desserte ferroviaire

Le faisceau ferroviaire du nouveau terminal comprend 4 voies de 750 mètres. Elle est distante d'environ 500 mètres du bord à quai (contre 350 m pour le projet A et le Terminal actuel). Elle permet une profondeur optimale des terre-pleins de stockage de 400 m. Les connexions au réseau permettront un accès des trains en direct en provenance de Miramas mais également en provenance de l'actuel faisceau d'échanges de Fos-Graveleau et du Terminal conteneurs de Graveleau.

s Aménagement de la desserte fluviale

La desserte fluviale est prévue comme à l'heure actuelle par l'écluse de Barcarin. Aucun poste à quai ne sera dédié aux barges fluviales sur ce nouveau terminal. Un terminal sera prochainement dédié au fluvial sur le quai polyvalent de Brûle-Tabac (darse 3-anse Gloria), hors projet Fos 2XL.

s Services communs aux nouveaux terminaux :

Le futur Point d'Inspection Frontalier (P.I.F.) centre de Fret qui constituera un point de passage entre les Terminaux. Seuls seront accessibles ces bâtiments et les autres services éventuellement communs comme la Zone de Services Portuaires.

s Aménagement de l'assainissement pluvial

La réglementation sur l'eau nécessite la collecte et le traitement des eaux pluviales des surfaces imperméabilisées. Un réseau hydraulique principal longitudinal collectera les eaux aux points bas. Un réseau secondaire perpendiculaire à pente plus

importante sera nécessaire. Deux lagunes dimensionnées par une étude hydraulique seront aménagées. L'assainissement des zones spécifiques (aire de lavage, zone de maintenance, zone de stockage des conteneurs dangereux défectueux) sera traité, le cas échéant, par l'opérateur.

Plan de masse du Terminal B

