



FOS 2XL

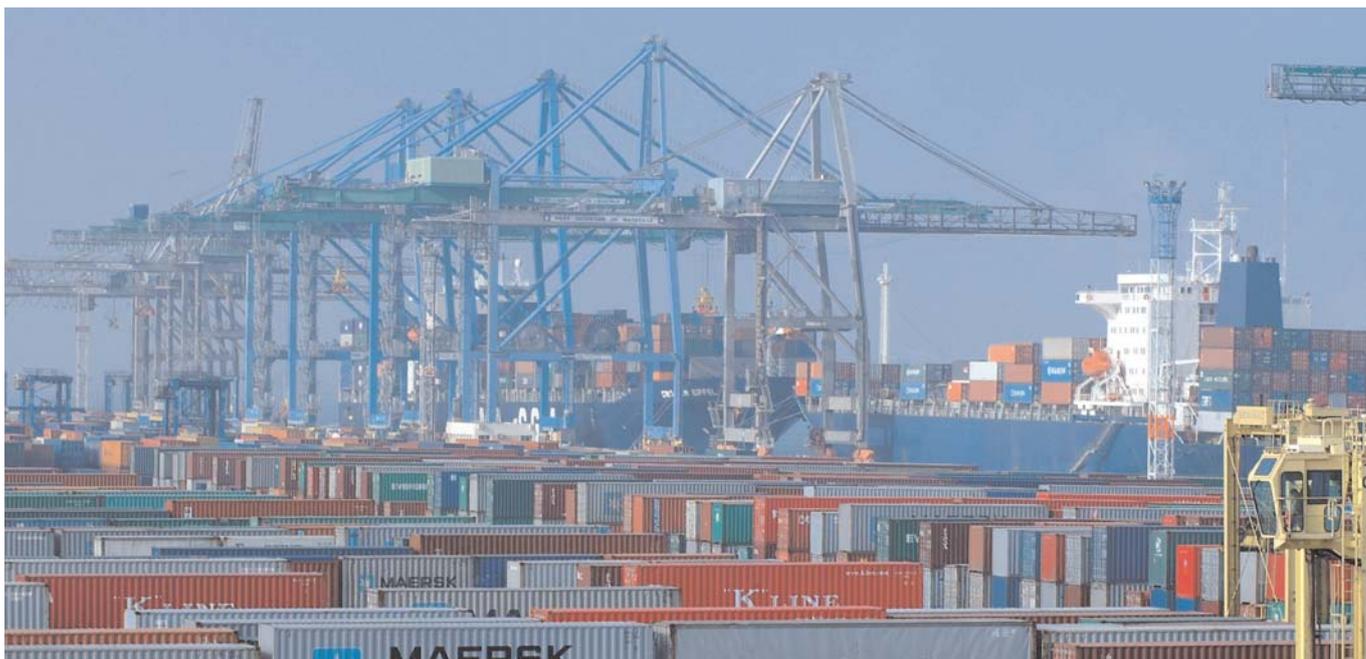
Dossier de synthèse

Débat public





Fos 2XL : projet d'extension du Terminal Conteneurs du Port de Marseille-Fos



La Commission nationale du débat public a décidé, début 2004, de l'organisation d'un débat public sur le projet Fos 2XL.

Le projet Fos 2XL est le principal projet de développement du Port de Marseille-Fos en matière de transport de marchandises. Il consiste à aménager d'ici 2008 un nouveau et important terminal conteneurs en prolongement du terminal existant de Graveleau.

Vu les perspectives de développement du trafic maritime mondial de conteneurs, particulièrement importantes en Méditerranée, le projet Fos 2XL est pour le Port de Marseille-Fos l'occasion de provoquer un basculement significatif de flux de marchandises vers Fos grâce à une offre importante de capacité, mais aussi de prendre des parts de marché sur nos concurrents grâce à une fiabilité et des performances encore accrues.

Ce débat public est donc pour le Port l'opportunité de présenter d'une part, le projet Fos 2XL, sa pertinence, son contenu et ses rapports aux territoires, et de faire partager d'autre part au public ses enjeux majeurs en termes d'emploi et de développement économique local.

Le PAM, en tant que maître d'ouvrage du projet, sera donc un des acteurs de ce débat et s'engage à être aussi précis et transparent que nécessaire dans la présentation et les explications du projet Fos 2XL. Cet engagement se traduit d'ores et déjà par le présent document, principal support technique du débat, et il se poursuivra tout au long du débat public.

Claude CARDELLA
Président du Conseil d'Administration
du Port Autonome de Marseille



Afin de pouvoir répondre, dans les meilleures conditions, au développement du transport maritime par conteneurs et faire face à la concurrence des autres ports de la Méditerranée et des ports du Nord de l'Europe, le Port Autonome de Marseille projette de doubler la capacité d'accueil des grands porte-conteneurs sur son Terminal Conteneurs de Fos-sur-Mer.

Ce projet présente des caractéristiques qui ont justifié la saisine de la Commission nationale du débat public. Cette dernière a décidé, début 2004, d'organiser un débat et en a confié l'organisation et l'animation à une Commission particulière.

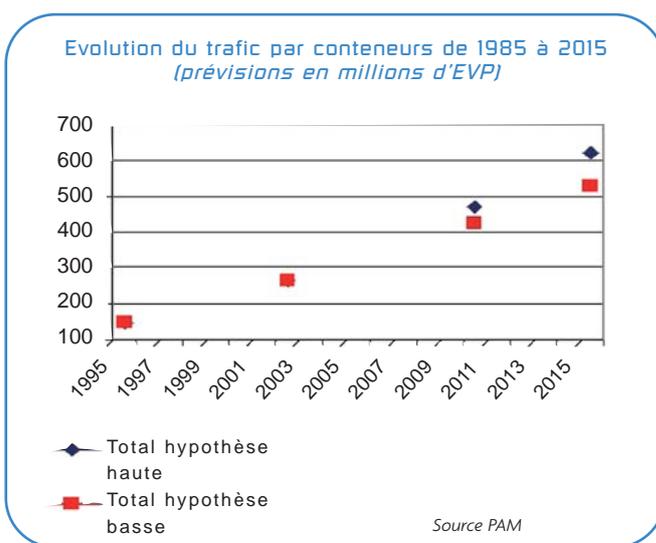
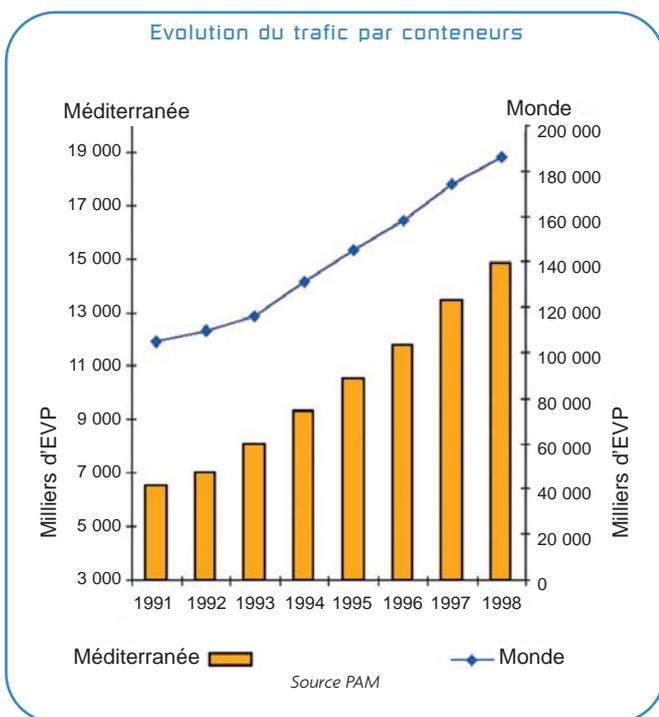
Ce document résume le projet Fos 2XL et en présente les enjeux, les caractéristiques techniques et financières et les impacts sur le territoire environnant.



Le trafic maritime par conteneurs en pleine expansion

La croissance du transport par conteneurs dans le monde

Le mode de transport par conteneurs concerne principalement des produits finis ou semi-finis. Sa croissance s'explique en partie par le fort développement industriel des pays asiatiques dans les domaines des équipements, des produits manufacturés, de l'électronique et des produits chimiques, autant de produits exportés loin de leurs zones de production et pour lesquels le transport par conteneurs est particulièrement bien adapté.



Malgré le ralentissement de l'économie mondiale, ce trafic a augmenté d'environ 9% de 2002 à 2003, pour atteindre 266 millions d'EVP*. En 2010, le flux de conteneurs devrait se situer entre 423 et 468 millions d'EVP dans le monde. Le principal axe de croissance restera l'axe Est/Ouest, à savoir le commerce maritime Amérique/Europe/Asie, le Port de Marseille-Fos étant situé sur ce parcours.

*EVP : Equivalent Vingt Pieds, mesure statistique pour le trafic par conteneurs.

La croissance du transport par conteneurs en Méditerranée

La Méditerranée, qui, depuis 10 ans, a connu des taux de croissance du trafic par conteneurs supérieurs à la moyenne mondiale, devrait maintenir ce taux de croissance. Le trafic devrait en effet croître de 5,3% à 6,4% entre 2002 et 2010, pour atteindre 93 à 101 millions d'EVP contre environ 20 millions en 2001, passant de moins de 10% du volume mondial à plus de 20%.

Le canal de Suez demeurant un passage obligé pour une bonne partie du commerce maritime, l'importance stratégique de la Méditerranée ne fera que se développer :

- la région est très peuplée et les pays du Sud connaissent une forte croissance démographique,

- l'Union Européenne mène en Méditerranée une politique active de rapprochement destinée à favoriser les échanges,
- cette mer reste le lieu de passage obligé sur l'axe Est/Ouest, Asie/Europe/Côte Est Américaine, porteur de trafic en développement,
- la Méditerranée a été choisie par les armateurs comme lieu d'implantation de « hubs de transbordement* », dont l'importance dépasse la seule zone méditerranéenne.

*Hub de transbordement : plate-forme portuaire pour les marchandises, permettant le passage d'un mode de transport à un autre.

Part de la Méditerranée dans le trafic mondial en milliers d'EVP

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Volume mondial	105 000	110 000	116 000	131 000	145 000	158 000	174 000	186 000
Méditerranée	6 522	7 029	8 081	9 327	10 563	11 795	13 468	14 838
Part de la Méditerranée	7%	6%	7%	7%	7%	7%	8%	8%

Des armements qui évoluent... et des ports qui s'adaptent

Evolution de la taille des navires et des nouvelles infrastructures

La stratégie des armateurs, conditionnée par des impératifs économiques et financiers, conduit sur les grands axes maritimes à la mise en service de navires de plus en plus importants. L'augmentation de la taille des navires s'accompagne d'une diminution de leurs escales et, en parallèle, d'une augmentation des feeders* pour les transbordements afin de les alimenter.

Caractéristiques des principaux navires porte conteneurs

	Capacité max (EVP)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)
Panamax	4500	294	33	13
Post Panamax	6000	348	42	14
Sovereign Maersk	8400	348	43	14
Suez Max*	12000	400	50	17
Maclacca Max*	18000	400	60	21

*En cours d'étude

L'implication croissante des armements dans le transport terrestre et dans les activités de manutention

La libéralisation du secteur du commerce maritime et la montée en puissance de nouveaux opérateurs ont renforcé la concurrence, provoqué une réduction des marges bénéficiaires des armements et entraîné :

- le développement d'alliances et de fusions,
- la mise en service de navires de plus en plus importants,
- la prise de contrôle d'activités complémentaires.

Les efforts de productivité ayant été réalisés dans les activités maritimes, les armateurs cherchent à diversifier leur activité en s'impliquant désormais dans les métiers de la manutention et des transports terrestres.

Le changement du partenariat ports/armateurs

Cette volonté des armateurs se traduit par l'importance des changements intervenus dans l'organisation des ports : les nouveaux terminaux sont conçus ou gérés par des opérateurs privés spécialisés dans la manutention et le transport maritime.

Ces terminaux dits « dédiés** » se sont accompagnés d'une redéfinition des rôles des autorités portuaires et des opérateurs, concernant les moyens humains et les matériels d'exploitation. L'autorité portuaire continue d'assurer la cohérence globale de l'ensemble des flux maritimes et terrestres, et elle contrôle le bon fonctionnement des activités dans le respect des règles.

L'explosion des investissements en terminaux dédiés

Face à la forte croissance du marché, et pressés par la concurrence, les ports méditerranéens ont réagi en augmentant leur capacité et en réalisant d'importantes réformes structurelles permettant l'exploitation des terminaux par des opérateurs privés. Les capacités des principaux ports concurrents de Marseille-Fos vont, en effet, continuer à croître dans les prochaines années d'environ 4 millions d'EVP pour l'Italie, de 2 millions en Espagne et de 4 millions pour les hubs de transbordement, la capacité globale passant ainsi de 16 à environ 26 millions d'EVP.

Cette stratégie des ports en termes d'offre de capacité sur des terminaux dédiés est la seule qui leur permettra de rester dans la concurrence en attirant les grands armements et autres opérateurs qui contrôlent les flux de marchandises conteneurisées.

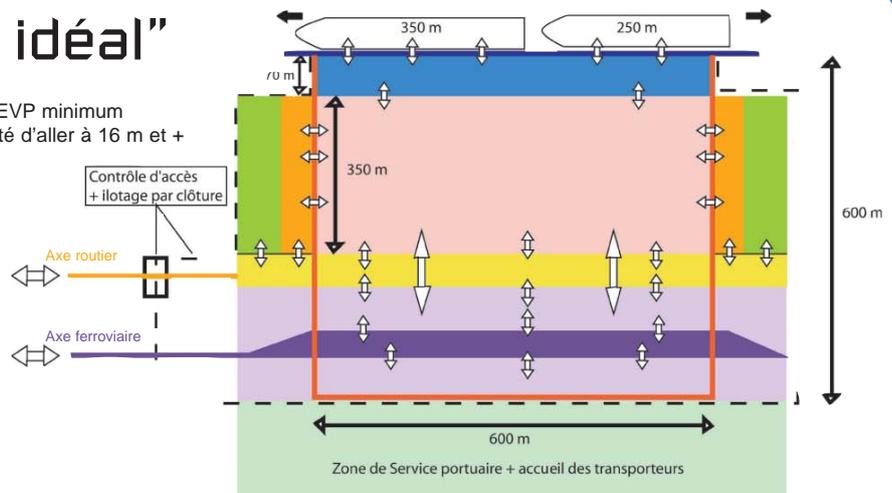
La réponse technique adaptée à la demande des armateurs et à la massification des transports terrestres est donc la suivante :

“Terminal dédié idéal”

Capacité annuelle de traitement = 500 000 EVP minimum
700m de quai avec TEA*** = 14,5 m avec possibilité d'aller à 16 m et +

- Zone d'échange ferroviaire
- Espace bord à quai (évolution des politiques et engins de manutentions)
- Zone de stockage de conteneurs pleins
- Zone de transit

- Echange/flux de conteneurs
- Zone de stockage de conteneurs vides
- Zone d'échange Poids lourds
- 4 voies de 750 m (train complet)



*Feeders : navires approvisionnant un navire de plus grande capacité (mother) ou bien desservant des ports secondaires.

**Terminaux dédiés : terminaux ayant une vocation logistique spécifique et unique.

***TEA : tirant d'eau admissible, permettant le passage d'un navire d'une certaine taille.



L'essor des ports méditerranéens et le retard de Marseille-Fos

L'essor des ports de la Méditerranée du Nord comme porte de l'Europe

La stratégie poursuivie par l'ensemble des ports de la Méditerranée du Nord leur a permis de développer leurs trafics à un rythme soutenu entre 1985 et 2002 : +500% pour Valence, +314% pour Barcelone, +370% pour Gênes, +480% pour La Spezia, mais seulement +66% pour Marseille-Fos.

Cette progression s'est accompagnée d'un regain d'intérêt en faveur de la façade méditerranéenne comme porte d'accès au marché européen. La part des ports méditerranéens dans le trafic total européen est passée de 29% à 35% entre 1990 et 2000, celle des ports d'Europe du Nord régressant dans le même temps de 60% à 54%.

Le retard du Port de Marseille-Fos

Sa part de marché en Méditerranée n'a pas cessé de se dégrader, passant de 30% au début des années 80 à 12% en 2002, et ce malgré les actions conduites dans le cadre de la nouvelle stratégie du Plan d'Entreprise du PAM et d'une nouvelle dynamique de la place Portuaire (validée par la Charte de la place Portuaire en 1998).

Ces actions commencent néanmoins à porter leurs fruits : début 2000, la décroissance de la part de marché était freinée et sa stabilisation à 12% amorcée au sein d'un volume total en forte hausse.

Part de marché du PAM pour le trafic conteneurs en Méditerranée

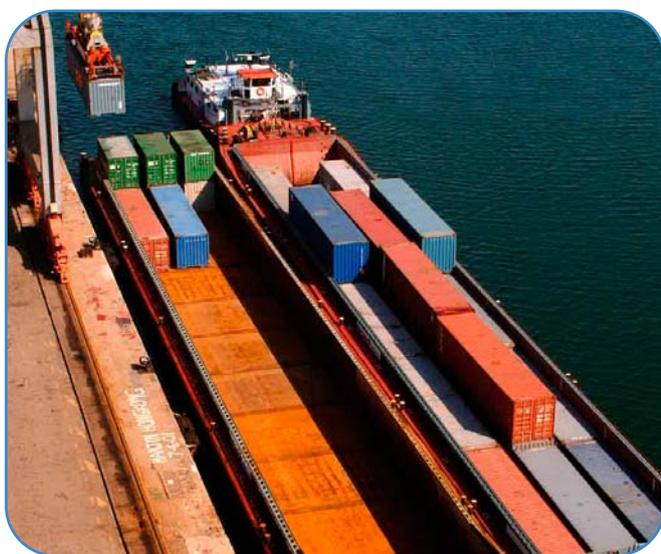
	1980	1990	2000	2002
La Spezia	14%	22%	16%	15%
Gênes	26%	15%	26%	23%
Barcelone	19%	22%	24%	22%
Valence	12%	19%	22%	28%
Marseille-Fos	30%	23%	12%	12%

Sources : statistiques portuaires et Drewry Consultants

Les raisons

Les raisons commerciales sont bien identifiées et le Plan d'Entreprise les a ciblées :

- qualité et fiabilité insuffisantes,
- coût global de passage trop élevé,
- manque de polarisation et de ciblage des efforts de développe-

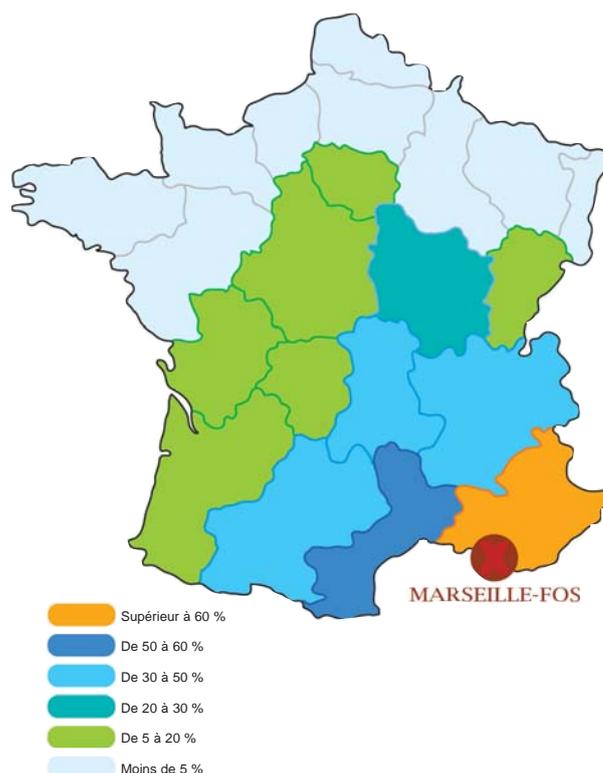


ment et de marketing du PAM sur ce segment stratégique.

A cela s'ajoutent des raisons structurelles :

- relatif éloignement de l'hinterland* (l'aire marseillaise n'accueille pas assez d'entreprises industrielles, de stockage et de distribution aux portes du port),
- insuffisance de la massification** pour pouvoir mettre en place des organisations de transports terrestres (fer + fleuve) fiables et économiques, à longue distance, pour irriguer cet hinterland.

Parts de marché du port de Marseille-Fos en 2001



A la différence du Havre, Marseille-Fos ne dispose pas du fort potentiel de l'Île-de-France, première région économique française. L'hinterland direct de Marseille-Fos est constitué principalement des régions PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes. Le PAM s'est fixé comme objectif d'étendre son hinterland et de renforcer ses connexions avec les régions pourvoyeuses de fret. En ce sens, il œuvre notamment à l'émergence du concept de « ports avancés*** » à l'intérieur des terres, dans le but de gagner de nouveaux trafics dans des zones géographiquement éloignées de ses installations.

Cet éloignement des régions à fort potentiel rend particulièrement stratégique la question des pré et post-acheminements** capables de massifier les flux de marchandises et de les acheminer à un coût compétitif sur de longues distances. Ceci explique d'ailleurs la politique du PAM visant à promouvoir les navettes ferroviaires et fluviales. Un des enjeux majeurs lié au conteneur est une stratégie de développement des moyens de transport massifiés par fer ou par voie d'eau.**

*Hinterland : zone d'influence économique.

**Massification : stratégie de regroupement des conteneurs visant à diminuer les coûts unitaires de transports et à réaliser des économies d'échelle.

***Port avancé : port fluvial directement desservi par un port maritime, "avancé" dans le territoire continental.

****Pré et post-acheminements : transport de marchandises avant et après le

Faire face aux enjeux

Pour faire face à ces enjeux importants de croissance et de développement, le Port Autonome de Marseille développe, en cohérence avec la politique nationale des transports et à partir d'une analyse de la concurrence, une approche volontariste visant à redonner au Port des capacités de conquête de parts de marché, tout en inscrivant cette démarche dans une optique de développement durable.

- la compétitivité progresse ; l'ensemble des opérateurs a enregistré de nets progrès, les coûts d'escale étant situés entre ceux de Gênes et de Barcelone
- la qualité de service, la productivité et la régularité ont été renforcées
- les comptes d'exploitation se sont améliorés ; l'excédent brut d'exploitation est redevenu positif en 1999, le trafic ayant augmenté de 53% en tonnage et de plus de 64% en nombre d'EVP entre 1995 et 2001.

Les objectifs ont été atteints, ce qui crédibilise le lancement de nouveaux projets en cohérence avec les attentes du marché. Le Port de Marseille-Fos peut relever de nouveaux défis.

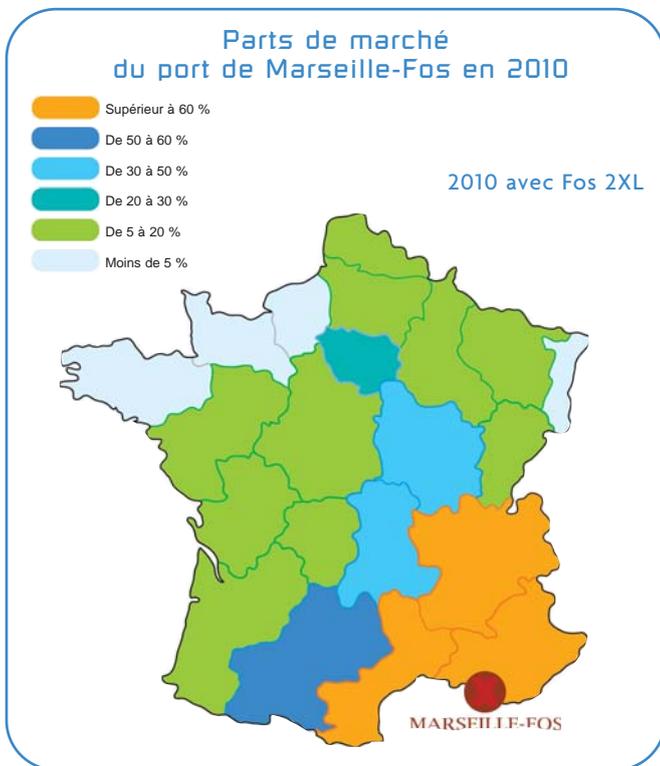
Les investissements destinés à optimiser le terminal actuel de Fos sont importants, mais ces opérations ne font cependant pas disparaître les besoins d'accroître les capacités.

Taux d'attente en rade, capacité de stockage, capacité des portiques, capacité des moyens d'évacuation et de transbordement sont les critères incontournables d'un port. A Fos, le taux d'attente en rade est actuellement proche de la limite commercialement acceptable, même si divers investissements sont en cours ou programmés pour assurer sa modernisation et améliorer aujourd'hui sa capacité de traitement des conteneurs.

En cas de non extension du terminal conteneurs, les risques sont importants de voir les grands armements éliminer l'escale « Fos » de la rotation sur l'axe Est/Ouest, tant au niveau des grands porte-conteneurs mothers* que des navires feeders. Fos deviendrait un port local : l'absence de massification des trafics maritimes l'empêcherait de mettre en place sa stratégie de massification des pré- et post-acheminements sur les grandes distances. Le trafic serait alors acheminé vers les ports concurrents de la Méditerranée qui étendraient leur hinterland mais susciteraient alors encore plus de trafic sur les infrastructures du Grand Sud/Est.

Le Terminal Conteneurs actuel sera saturé à l'horizon 2007/2008.

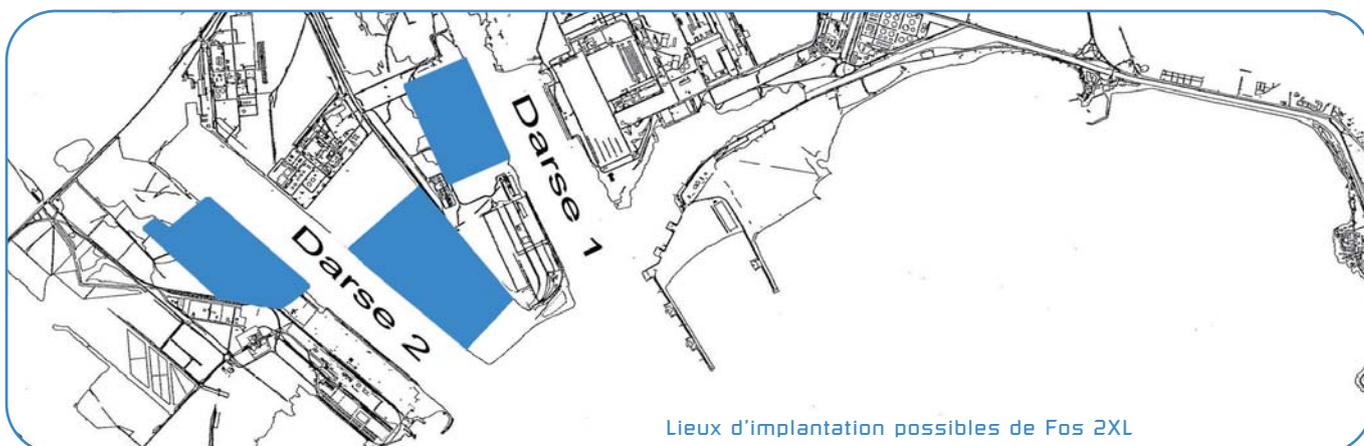
*Mother : navire de grande capacité destiné à desservir des hubs de dégroupage de la marchandise.



Le Plan d'Entreprise du PAM de 1998 à fin 2002

Ce plan visait à améliorer la fiabilité, augmenter la compétitivité et massifier les flux de marchandises afin de répondre à l'évolution de la demande des armateurs et des chargeurs, en anticipant l'évolution à venir. Son bilan est plutôt positif :

- la fiabilité sociale et technique s'améliore ; des efforts simultanés ont été menés aussi bien au sein du PAM que dans les entreprises de manutention et de services aux navires (remorquage, pilotage et lamanage)



L'implantation du terminal dédié idéal

- Trois hypothèses ont été étudiées :
- môle central côté Darse 2, rejetée à cause de l'incompatibilité des accès ferroviaires et de l'éloignement de Distriport ;

- môle central côté Darse 1, rejetée en raison d'un lien difficile avec Distriport et des dragages trop importants ;
- en prolongement nord du terminal existant ; c'est la solution retenue par le PAM du fait de la desserte (fer + route), de la synergie et de l'intégration totale au pôle conteneur.



Le terminal existant de Fos Gravelleau : une capacité de traitement de 700 000 conteneurs

Le terminal conteneurs existant fonctionne en terminal public sous le contrôle de l'autorité portuaire, le Port Autonome de Marseille, qui définit le règlement d'exploitation. En interface navire/quai, les manutentions de l'aide à l'outillage public (portiques) sont assurées par des entreprises privées.

Tout au long de cette chaîne logistique, les conteneurs, grâce à un système d'information en temps réel, sont suivis à la trace. Ce système est accessible à l'ensemble des acteurs du transport maritime, à savoir les transitaires, les agents maritimes, les douanes, les services phytosanitaires, les transporteurs. L'ensemble du terminal est « îloté » grâce à un dispositif associant des clôtures et un système de contrôle d'accès et de télésurveillance. Le projet Fos 2XL s'appuiera sur une architecture de fonctionnement identique, seuls évolueront ses modes de gestion et d'exploitation.

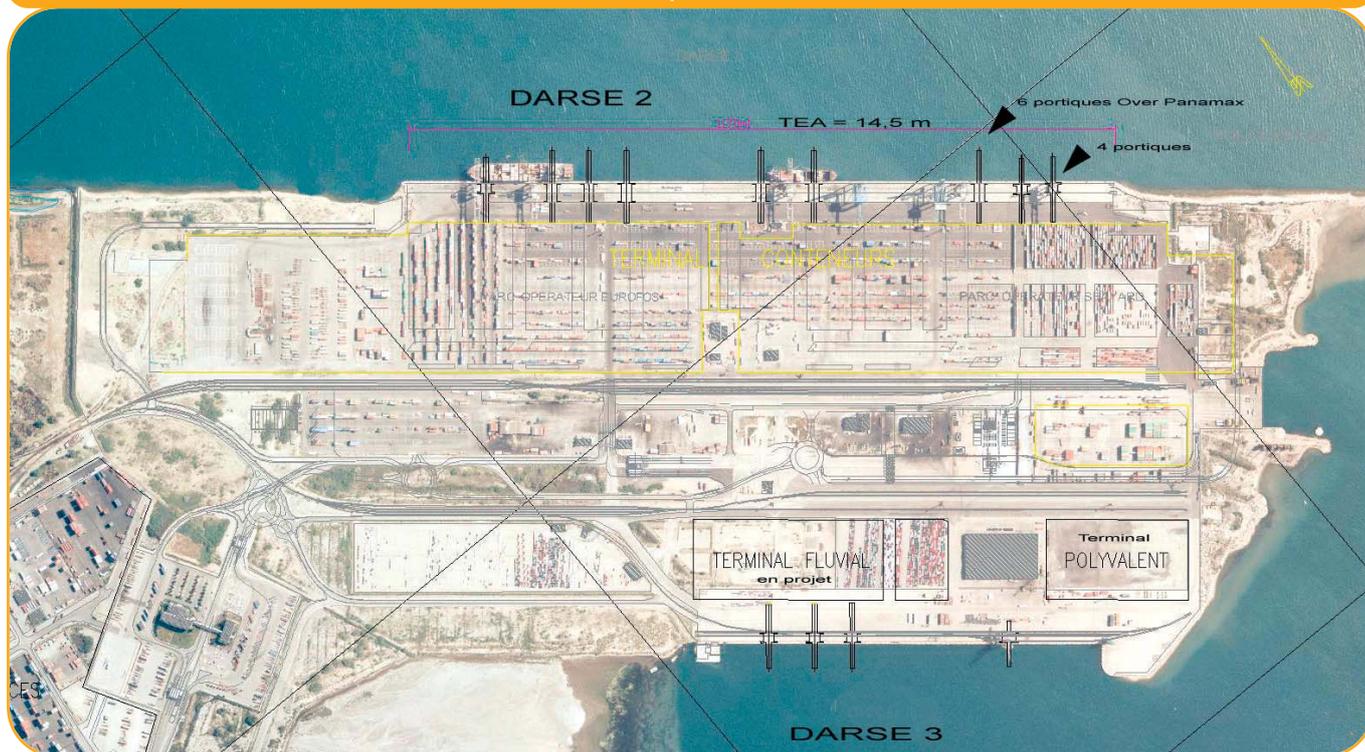


Le Terminal Conteneurs de Fos Gravelleau

- s créé en 1973 pour recevoir les porte-conteneurs panamax 1
- s récemment optimisé pour accueillir des portiques overpanamax* 2 et pour atteindre la classe post-panamax 3
- s darse 2 : largeur 600 m, longueur 4 000 m
- s superficie de terre-plein de stockage des conteneurs : 48 ha
- s Longueur de quai : 1 170 m
- s 5 postes à quai (plutôt 4 compte tenu de la taille actuelle des navires)
- s Tirant d'Eau maximal Admissible à quai (T.E.A.) : 14,50 m (travaux réalisés en octobre 2003).
- s 10 portiques dont 6 overpanamax, dont 2 installés en 2003
- s entreprises de manutention : EUROFOS et SEAYARD.

*Portique overpanamax : portique aux dimensions adaptées aux navires postpanamax (capacité maximale 6 000 EVP).

TERMINAL CONTENEURS GRAVELLEAU : Capacité annuelle de traitement = 700 000 EVP





Le projet Fos 2XL : deux nouveaux terminaux offrant une capacité annuelle supplémentaire de traitement de 800 000 conteneurs

Le profil de cet aménagement portuaire, dans le prolongement du terminal existant, est motivé par des enjeux économiques et d'aménagement du territoire. Sa localisation, le môle Graveleau, s'explique par l'avantage de bénéficier d'une connexion routière directe, d'une connexion ferroviaire dédiée au trafic de conteneurs, de la proximité de services portuaires et d'installations logistiques en développement.

Ses caractéristiques ont été déterminées par des études préliminaires, et sa gestion sera confiée, après appel à la concurrence, à des sociétés privées s'engageant, par convention de terminal, notamment sur des volumes de trafic et sur des investissements.

L'échéancier de mise en œuvre de ce projet vise une mise en service en 2008.

Prévision d'augmentation de trafic : 6 % / an

Taille actuelle des navires supérieure à 3 500 EVP.

Les grosses unités de plus de 6 000 EVP commencent à rentrer en exploitation.

Saturation du terminal existant à l'horizon 2007/2008.

Chiffres clés

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 (séparé du Terminal A par une rotule de 300m)

superficie : environ 60 hectares

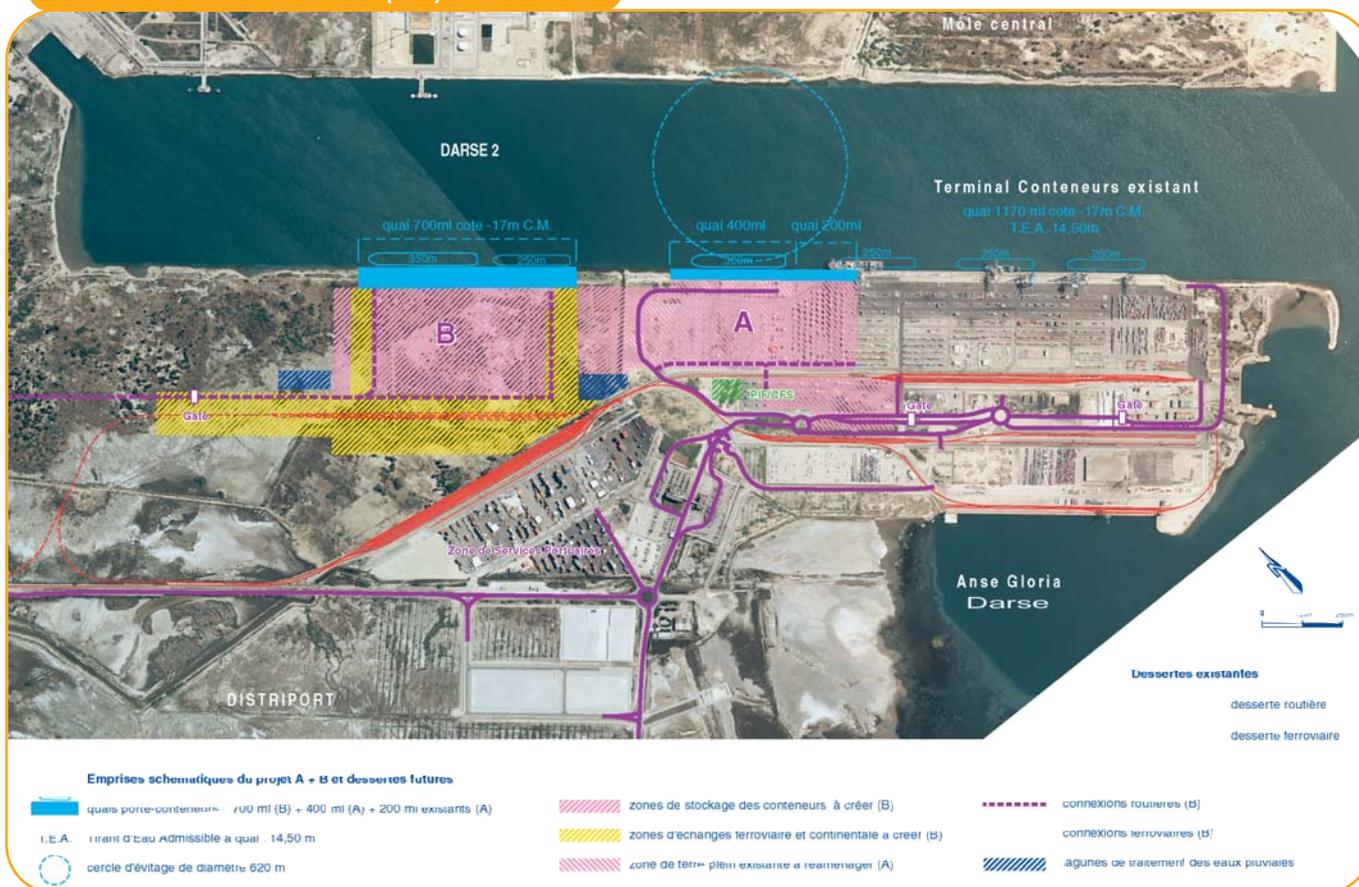
chantier ferroviaire de 3 à 4 voies de 750 m

6 à 8 portiques overpanamax de 47 à 52 m de portée

capacité de traitement environ 500 000 EVP

entrée en exploitation 2008.

Schéma d'intention du projet FOS 2XL



Le projet Fos 2XL : programmes de travaux et d'investissements

Les dragages

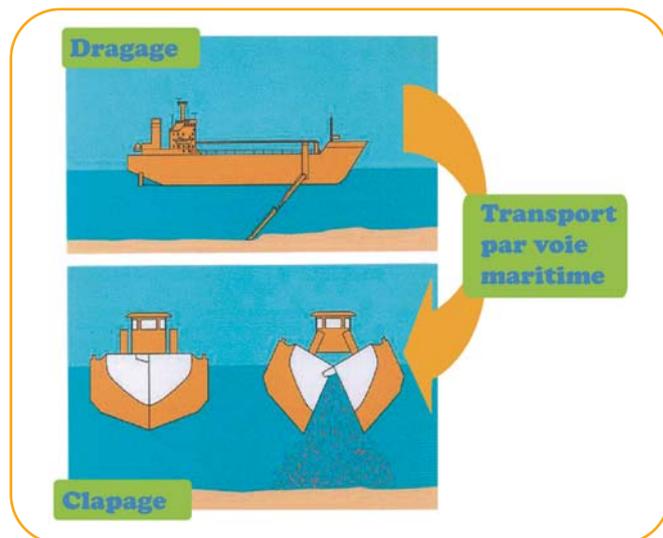
Le programme de dragage se décompose en trois phases :

Phase 1 : adaptation nautique, à sa côte maximale, du terminal à conteneurs existant, soit un tirant d'eau admissible (TEA) à 14,5 m ; approfondissement du chenal à -18 m CM* et du bassin à -17 m CM, soit 6 millions de mètres cube.

Après avis favorable lors de l'enquête publique de 2002 et autorisation de travaux du ministère chargé de l'équipement, la phase 1 est terminée depuis octobre 2003.

Phase 2 : aménagement des accès nautiques de Fos 2XL : TEA à 14,5 m, dragage à -17 m CM du bassin au droit des extensions A et B, création d'un cercle d'évitage**, soit 6,1 millions de mètres cube. Après avis favorable, les autorisations de travaux sont en attente compte tenu des interactions techniques avec la phase terrestre de Fos 2XL et du débat public en cours.

Phase 3 : approfondissement des accès nautiques à Fos 2XL : TEA à 16 m, chenal (-19,5 m) et bassin (-18,5 m CM) pour un volume d'environ 5,5 millions de mètres cube de matériaux durs.

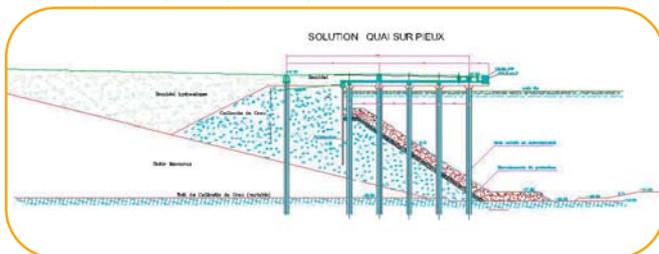


*CM : Côte Marine.

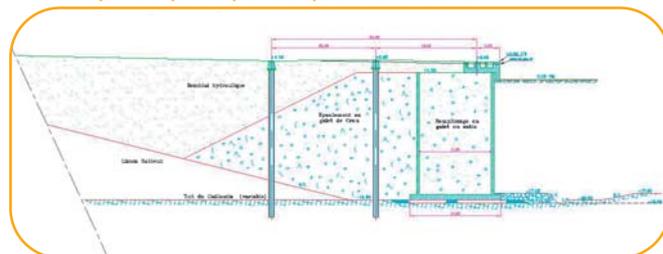
**Cercle d'évitage : zone d'évolution permettant à un navire de modifier son cap ou d'effectuer une rotation.

Les quais

Coupe de principe du quai Terminal A



Coupe de principe du quai Terminal B



Les investissements

Aménagement FOS 2XL		Maitre d'ouvrage	
Dragages de la darse, des quais et de la zone d'évitage	61	P.A.M	Travaux maritimes
Quais	73	P.A.M	Infrastructures portuaires terrestres
Reseaux et aménagements	41	P.A.M	Futures superstructures
Superstructures, outillages, équipement (estimation)	190	Opérateurs	

FOS 2XL c'est :

90 hectares de surface

800 000 EVP

8 000 000 tonnes /an

1000 navires soit 10 % d'escales supplémentaires

Part du transport ferroviaire : 30 %

Part du transport fluvial : 10 %

Part du transport routier : 60 %

Investissement public en infrastructures : 175 millions €

Investissement privé en superstructures : 190 millions €

Emplois directs + indirects liés à Fos 2XL : 4 000 à 4 500

Emplois cumulés durant le chantier : 400 à 500

Fos 2XL : une attention soutenue portée à l'environnement

Dès la conception du projet, le Port Autonome de Marseille a souhaité mettre en œuvre une démarche globale visant à la meilleure intégration possible dans son territoire.

Les risques technologiques

Fos 2XL n'est pas soumis à la réglementation sur les installations classées et ne génère pas de danger particulier.

Tout comme le terminal Graveleau, Fos 2XL est situé dans le PPI* des industriels du môle central. Les personnels d'exploitation des Terminaux A et B seront formés aux mesures de prévention et de gestion des risques.

Les conteneurs pouvant transporter des marchandises qualifiées de « dangereuses » sont identifiés par un marquage spécifique et font l'objet d'une réglementation internationale sévère (International Management of Dangerous Goods – IMDG). Celle-ci détermine notamment les distances séparant les conteneurs « dangereux » entre eux, afin d'éviter tout risque d'incidents en chaîne. Conformément à la réglementation, sur le terminal existant comme sur le projet, une zone spécifique est prévue pour stocker un conteneur « dangereux » défectueux et confiner des fuites éventuelles et des eaux pluviales contaminées.

En cas d'incident, le Port de Marseille-Fos dispose de la force d'intervention du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille. Les casernes de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer sont entraînées pour intervenir rapidement sur des sinistres mettant en cause des matières dangereuses.

Le milieu marin et les dragages

Le respect de critères sévères de niveau de turbidité** dans l'anse de Carteau et la mise en place d'une surveillance en temps réel, ont pour objectif de ne perturber d'aucune façon la mytiliculture. De même, l'absence de contaminants en quantité significative dans les matériaux immergés, l'immersion des seuls matériaux non valorisables et le choix des sites de clapage (sites d'immersion des matériaux) en concertation avec les pêcheurs doivent limiter au strict minimum les effets des clapages sur le milieu vivant.

Les usages maritimes

Les usages maritimes étant nombreux au sein de ce périmètre, la préparation des dragages a pris en compte le maintien des conditions du chalutage au large du Rhône, en limitant le réhaussement des fonds sur les sites de clapage. La perturbation des activités de pêches aux coquillages en plongée (palourdes) dans l'anse de Carteau est minimisée en limitant et en suivant en temps réel la turbidité générée par les travaux.

Les risques liés à la baignade sur les diverses plages du Golfe ont été

écartés compte tenu des modalités de réalisation des travaux (dragage aspiratrice dans les deux cas – matériaux durs et matériaux fins – ne générant pas de panache lors de l'extraction ; éloignement du site de clapage retenu).

L'eau douce

Bien que les dragages ne portent que sur une part infime de l'aquifère de la nappe de Crau, une étude d'hydrogéologie a été conduite, démontrant que l'effet de ce prélèvement serait imperceptible au niveau de la station de pompage d'eau potable de la Pissarote, laquelle alimente la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Sur le futur terminal, les dispositions usuelles portant sur l'assainissement et le recueil des eaux pluviales seront mises en œuvre, avec des traitements spécifiques pour les effluents qui seront générés sur les différentes zones d'activité (manutention, lavage, circulation, etc...).

Les déchets

Le plan de gestion des déchets en provenance des navires du PAM élaboré en conformité avec la réglementation européenne en vigueur (directive 2000/59/CE) garantit la mise à disposition de tous les navires des moyens de collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison tant liquides que solides. Les autres déchets pouvant être générés lors des opérations de manutention seront pris en charge par les exploitants et éliminés ou valorisés dans des filières agréées.

L'air

Le projet Fos 2XL engendre la venue de moyens de transport motorisés supplémentaires (voitures, barges, poids lourds, bateaux...).

Il est impératif que cet impact quantifiable soit pris en compte par l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement et le développement du golfe de Fos en collaboration avec les institutions responsables de la qualité de l'air. Sur ce thème sensible, une démarche volontaire doit naître, en partenariat avec tous les industriels et les armateurs de la ZIP, pour définir une politique et des moyens de régulation de cette nuisance. Le PAM dans le cadre de ses responsabilités d'aménageur s'associera à cette démarche. A ce titre, la massification attendue grâce au projet Fos 2XL s'intègre dans cette dynamique, avec une répartition modale du transport portée à 40% pour les transports massifs (fer et fleuve) contre à peine 20 % aujourd'hui.

*PPI : Plan Particulier d'Intervention

**Turbidité : eau dont la transparence est atténuée en raison de particules en suspension.





Fos 2XL : accroissement des trafics et rééquilibrage entre les modes de transport dans l'aire métropolitaine

Un objectif ambitieux

Le rééquilibrage des relations entre le port et son hinterland en faveur du ferroviaire et du fluvial constitue aux échelles nationale et régionale la contribution de Fos 2XL au développement durable.

Répartition modale du trafic conteneurs au départ de Fos

	Répartition actuelle	Répartition avec Fos 2XL
Part transport fluvial	3%	10%
Part transport ferroviaire	17%	30%
Part transport routier	80%	60%

Le transport ferroviaire

Il est réalisé par des convois d'une longueur maximale de 750 mètres. Chaque jour, en moyenne 6 à 7 trains sont traités sur le site ferroviaire de Fos-Graveleau, en provenance ou à destination des régions Sud-Ouest, Rhône-Alpes, Région Parisienne, Nord et Grand Est via le triage de Miramas. Ce dispositif permet une parfaite connexion à l'espace ferroviaire européen.

Le projet Fos 2XL est lié au développement de ce mode de transport et à son aptitude à absorber le sucroît de trafic correspondant. A terme, le pôle conteneur du Port de Marseille-Fos traitera une quinzaine de trains complets par jour, soit 1 500 EVP. L'objectif est de faire passer de 17 à 30 % la part du ferroviaire dans le trafic conteneurs du Port Autonome de Marseille.

La configuration actuelle du réseau le permet sans apporter de modifications majeures aux infrastructures existantes. De plus, en partenariat avec la SNCF et Réseau Ferré de France, le PAM met en œuvre un schéma directeur ferroviaire sur la zone de Fos pour définir le programme des évolutions nécessaires garantissant le développement du trafic par voie ferrée pour l'ensemble de ce territoire.

A plus long terme, le CIADT du 18 décembre 2003 acte, de manière explicite, le caractère prioritaire du projet Fos 2XL et le place également comme pièce essentielle d'un programme de développement d'un schéma multimodal de transport de marchandises.

La desserte fluviale

Elle se fait par barges via l'écluse de Barcarin qui dessert le canal du Rhône à Fos. Le nombre de barges ou péniches actuellement émises ou reçues par le terminal est d'environ 3 à 4 par semaine, avec pour destinations finales Lyon et Chàlon-sur-Saône.

Le PAM, dans le cadre d'un contrat de progrès signé avec Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône en 2002, souhaite développer ce mode de desserte. Il a récemment mis en œuvre des mesures ambitieuses, avec la possibilité pour les opérateurs de disposer de « fenêtres » d'accueil spécifiques pour le transbordement de marchandises entre navires et barges au terminal à conteneurs de Fos.

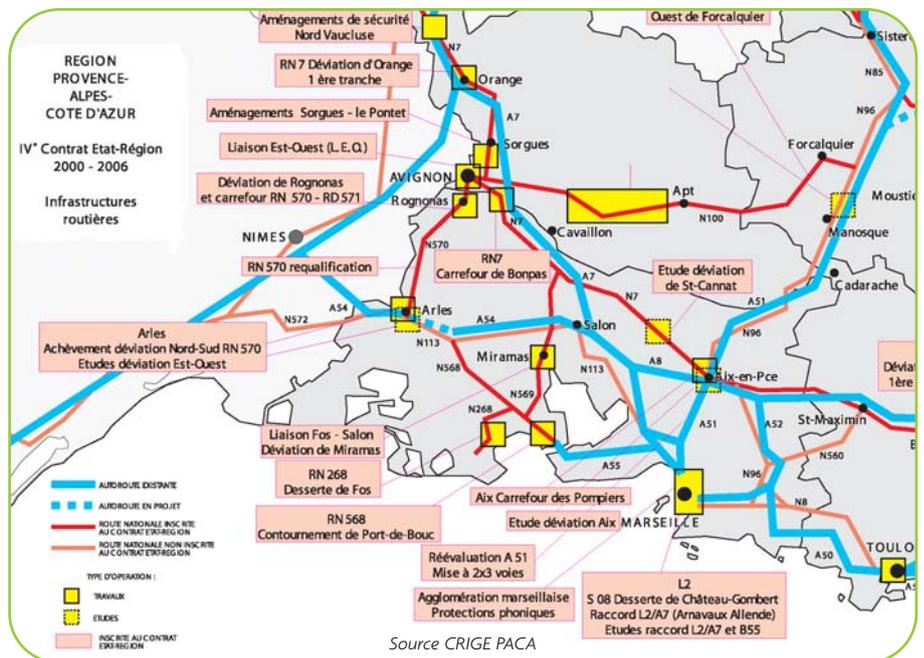
A terme, on estime à 2 barges de 320 EVP par jour le rythme d'escales sur le terminal fluvial dédié de la darse 3. La capacité des axes actuels est largement sous-utilisée (5,3% du trafic de l'écluse de Barcarin). Quand le pôle conteneur atteindra sa pleine capacité, cette part sera d'environ 20% du trafic commercial fluvial. Cette augmentation majeure est compatible avec les capacités de traitement des infrastructures existantes.

Le transport routier

En ce qui concerne la route, le trafic poids lourds passera de 2 300 poids lourds/jour à environ 5 000 poids lourds/jour soit un coefficient multiplicateur de 2,17. Ce flux prévu devrait se répartir à l'identique de la situation actuelle sur le réseau routier régional et local. Une part seulement se retrouverait sur les grands axes autoroutiers : environ 750 poids lourds/jour dans les deux sens confondus sur l'A7 à hauteur de Salon, 400 sur l'A8 à la bifurcation de la Fare les Oliviers. Dans ces deux cas, les flux sont très largement inférieurs aux capacités des voiries concernées et n'entraîneront pas de situations de congestion ou des difficultés d'écoulement du trafic. Il apparaît donc que ce sera plutôt à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise que la charge supplémentaire sera en part relative la plus importante.

Mais à ce titre, le Contrat de Plan Etat Région prévoit la mise en œuvre de plusieurs projets qui auront des incidences directement positives sur la desserte du pôle conteneur du port de Marseille-Fos, notamment le contournement de Port de Bouc, l'A56, le contournement autoroutier d'Arles.

Fréquence des navettes ferroviaires au départ du port de Marseille-Fos





Fos 2XL : l'emploi et le développement local

Quelle activité et combien d'emplois ?

Le chantier

Avant l'entrée en exploitation du nouveau terminal, un certain nombre d'emplois seront générés dans le secteur de la construction. On estime qu'environ 400 emplois pourraient ainsi être créés en cumulé sur toute la période du chantier.

Les professions portuaires et maritimes

Actuellement celles-ci emploient 700 personnes pour un trafic de 7 millions de tonnes. Compte tenu des économies d'échelle et des effets de seuil, on peut considérer que les 10 millions de tonnes de Fos 2XL amèneront 400 emplois supplémentaires.

Les transports et la logistique

Pour les marchandises diverses les chargeurs et la grande distribution ont de plus en plus recours aux services des professionnels du transport et de la logistique pour assurer, à leur place, des tâches telles que le stockage, le conditionnement des produits, la gestion des stocks et des commandes. Ces opérations liées au stockage et à la manutention demandent plus de personnel par tonne traitée que le transport pur.

Globalement on estime que l'activité conteneurs créerait un emploi pour 2 200 tonnes dans les établissements de transport et de logistique, soit pour Fos 2XL dans des établissements qui recherchent une localisation proche du port.

L'industrie

Le Port attire les industries qui travaillent, à l'import ou à l'export, avec l'outrre mer.

En 2001 ont été identifiés 935 établissements industriels travaillant avec le port dans un périmètre couvrant les Bouches-du-Rhône et les grandes aires urbaines voisines. 17 630 de leurs emplois étaient liés à l'activité portuaire, pour un trafic de 59 millions de tonnes. L'emploi industriel généré par le trafic conteneurs du PAM a pu alors être estimé à 3 060 emplois.

Quant aux sources industrielles locales du trafic de conteneurs du PAM, il a été identifié environ 50 000 EVP attribuables à l'industrie dans l'aire d'étude, soit 9 % du trafic conteneurs du PAM en 2000. La destination des deux tiers des conteneurs est l'exportation, l'industrie alimentaire représentant la moitié des tonnages et l'industrie chimique un bon tiers. Le Maghreb, la Corse et l'Égypte occupent une place importante dans ces échanges liés à l'industrie de l'hinterland proche.

Au total

Entre 2008 (mise en service programmée de Fos 2XL) et 2015, ce sont entre 4 000 et 4 500 emplois supplémentaires qui devraient être créés localement.

Emplois Port Marseille-Fos

	Situation 2004	FOS 2XL
Emplois directs (emplois portuaires, administrateurs, professionnels)	9 000	+ 400
Emplois indirects (Transport, logistique, industrie)	31 000	+ 4 000
Emplois cumulés Travaux 2XL		400 à 500

Où se localisera cette activité ?

Sur le port à conteneurs de Fos

Le PAM cherche à offrir les meilleures conditions économiques à toute la chaîne logistique (de l'usine au magasin) et à attirer le maximum de valeur ajoutée et d'emplois locaux. Le pôle conteneur Fos 2XL - Distriport - Terminal Graveleau - Zone de services portuaires constitue le premier maillon en Méditerranée du Nord d'un réseau logistique terrestre irriguant un hinterland commercial et logistique de près de 300 km.

Afin de répondre aux besoins du marché, voire de les anticiper, le port de Marseille-Fos a mis en place une réponse logistique aux besoins de l'ensemble des opérateurs de la filière conteneur. Ce concept allie à la fois les caractéristiques d'un hub de transbordement et d'un port de marché.

Distriport permet d'accueillir des prestataires logistiques pour y construire des entrepôts de préparation à la vente situés à proximité des points d'embarquement ou de débarquement. Il doit attirer des bases logistiques à l'échelle européenne dans le secteur du commerce de distribution et dans l'industrie.

Ce changement d'échelle doit faire du terminal conteneurs de Fos le point de départ et le terminus de trains et de barges fluviales apportant des conteneurs de toute l'Europe. Seule cette massification permettra d'atteindre l'objectif de croissance de la part du transport ferroviaire et fluvial.

La zone logistique de Fos-Distriport est ainsi la première plate-forme logistique maritime française à vocation de hub intercontinental. Avec Distriport, Fos 2XL est davantage une plate-forme logistique multimodale à façade maritime qu'un simple terminal à conteneurs et se positionne comme la porte sud de l'Europe, au croisement des routes maritimes principales Nord/Sud et Est/Ouest.

Distriport : chiffres clés

- s 160 ha—35 ha déjà viabilisés par le PAM
- s 14 ha commercialisés à l'heure actuelle, le reste faisant l'objet de réservations immobilières ou d'études de faisabilité (aboutissement fin 2004)
- s Surface d'immobilier logistique : 500 000 m² d'ici 2010
- s Emplois cumulés par chantier : 100 (hypothèse : entrepôt 10 000 m² - durée du chantier 7 mois) d'où 5 000 emplois cumulés pour 500 000 m² constructibles.
- s Emplois directs exploitation : 1 600 soit 10 emplois/ha

Sur le réseau logistique et de transport entre zones d'activités dans les Bouches-du-Rhône

L'activité induite par la hausse du trafic sur Fos 2XL et par la montée en puissance de Distriport aura un impact majeur sur les plates-formes logistiques proches, telles Clésud et les zones d'activité (ZA) de Saint-Martin-de-Crau orientées industrie, logistique et transport, dont les atouts principaux résident dans la proximité des installations portuaires de Fos, sur les couloirs logistiques européens majeurs.

Cette activité doit s'accompagner d'un développement urbain

Ce projet ne peut réussir sans un développement urbain et des aménagements attractifs offerts aux entreprises et leurs employés. La logique partenariale avec les collectivités locales riveraines de la ZIP au niveau social, économique, aménagement et transport répond à la nécessité de se donner les moyens d'anticiper et d'accompagner le changement et le développement du Golfe de Fos, en cohérence avec les projets communaux et les problématiques départementales et nationales.



CONCLUSION

Avec Fos 2XL, le Port de Marseille-Fos relève des enjeux socio-économiques essentiels :

- Capturer le maximum de valeur ajoutée sur et autour du site de Fos favorisant la création d'emplois tant dans les activités portuaires elles-mêmes que plus encore dans les transports et la logistique : le Port Autonome de Marseille contribue ainsi au principal objectif national du développement durable des transports.
- Construire une grande chaîne logistique favorisant la massification du transport des marchandises diverses, donc les transports par chemin de fer et voie d'eau : le Port Autonome de Marseille contribue ainsi au développement économique et social de toute la région et plus particulièrement des villes environnantes du site de Fos.

L'Etat a reconnu de longue date l'importance nationale de ces enjeux.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 6 février 1967 a créé la Zone Industriale-Portuaire de Fos (Z.I.P.) et a chargé le Port Autonome de Marseille de son aménagement et de sa gestion. La Z.I.P. est assimilée par arrêté préfectoral du 10 octobre 1969 à une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Elle a été dotée d'un Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) par arrêté préfectoral du 11 octobre 1971, modifié en 1993.

Le PAZ de l'ensemble de la ZAC définit les règles générales d'aménagement sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et ponctuellement Arles. Il constitue une pièce des documents d'urbanisme de ces communes.

Le Port Autonome de Marseille a toujours veillé en outre à l'intégration locale de son développement.

Tous les documents d'aménagement et d'urbanisme en portent la trace :

- La Direction Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône, en cours d'instruction et d'approbation, reconnaît le Port de Marseille-Fos comme une activité stratégique pour l'ensemble des Bouches-du-Rhône et de la région.
- Les documents d'urbanisme des communes riveraines, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône mentionnent le périmètre de la Z.I.P. comme zone équipée à vocation industrialo-portuaire.

Aujourd'hui le PAM souhaite aller plus loin dans la coopération entre le Port de Marseille-Fos et les villes environnantes.

La réussite du projet passe nécessairement par la capacité à satisfaire les futures entreprises et leurs futurs employés par des services urbains attractifs (commerces, restauration, centres de séminaires, de conférences, de loisirs) mais aussi par des transports collectifs satisfaisants et bien évidemment par une offre renouvelée en matière d'habitat.

Pour cela, le Port Autonome de Marseille souhaite développer, notamment avec les communes riveraines, des partenariats comme celui qui se met en place avec Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Ces démarches de coopération entre professionnels portuaires, investisseurs privés et collectivités locales mettant en avant le potentiel de réussite des projets liés au Pôle Conteneurs du Port de Marseille-Fos sont indispensables : elles permettraient la mise en place du « cercle vertueux » : ville attractive/ réussite de la commercialisation de Fos Distriport/ réussite du projet Fos 2XL/ investissements privés.



Le dossier complet du projet est disponible sur simple demande auprès :

- du Port Autonome de Marseille, 23 place de la Joliette BP 1965 13226 Marseille cedex 02,
- de la Commission particulière du débat public, 25 cours Landrivon 13110 Port-de-Bouc,

ou en téléchargement sur les sites internet : www.marseille-port.fr ou www.debatpublic-fos2xl.org

