PORT AUTONOME
DE MARSEILLE

Direction Aménagement Travaux Projets
Mission Projets Industriels&Energies

Voir Liste des Destinataires ci-jointe

Marseille, le 05 mai 2006

Objet : ZIP de Fos – Caban Sud.
Insertion des projets Deulep-Seatank-Evere
Volet Ferroviaire et routier. Concertation des Industriels

Monsieur,

Depuis plusieurs mois, vous avez accepté de participer à plusieurs réunions de travail en vue d'intégrer le projet commun « Deulep-Seatank » entre les sites existants de Lyondell-Bayer et l'usine EveRé dont le chantier a démarré et je vous en remercie.

Après avoir travaillé au dernier trimestre 2005 avec l'appui de la DRIRE Paca sur la compatibilité de ces différents sites « Seveso » au regard des 2 critères majorants de la sécurité industrielle et de la sécurité maritime, nos 3 réunions plénières tenues le 06 mars, le 24 mars et le 20 avril 2006 ont permis de réfléchir aux différentes solutions offrant des synergies d'investissement et d'exploitation pour les nouvelles dessertes ferroviaires.

En particulier, je remercie les représentants de la société EveRé qui ont accepté, sous réserve du respect du délai de mise en service de leur desserte fer, de travailler avec Deulep et Seatank sur 4 nouvelles solutions (2, 3, 4 et 5) en variante à la solution de base (solution 1) prévue actuellement dans le projet EveRé.

La société VFLI, filiale de la SNCF, a élaboré, pour le compte des 3 industriels « EveRé, Deulep, Seatank », les 5 plans joints ainsi que la notice de présentation qui reprennent nos différents échanges, notamment ceux des 3 réunions plénières en présence des représentants de RFF et de la SNCF Fret.

Les 5 solutions sont :

- Solution 1 : Desserte Fer de EveRé uniquement avec raccordement sur le RFN (réseau Ferré National) desservant le terminal minéralier et Merex.
Croisement « VF de desserte de EveRé/Route du minéralier » par la création d'un pont car les voies ferrées sous ce pont servent de faisceau d'échanges et de stockage de wagons.

- Solution 2 : Desserte Fer mutualisée entre « EveRé, Deulep, Seatank » avec raccordement sur le RFN desservant le terminal minéralier et Merex. Création d'un faisceau d'échange de 3 voies ferrées et croisement « VF de desserte de EveRé/Route du minéralier » par la création d'un passage à niveau. Satisfaisant car au droit du passage à niveau, pas de stockage de wagons.

- Solution 3 : Desserte Fer mutualisée entre « EveRé, Deulep, Seatank » avec raccordement sur le RFN desservant le terminal minéralier et Merex. Croisement « VF de desserte de EveRé/Route du minéralier » par la création d'un pont car les voies ferrées sous le pont servent de faisceau d'échanges et de stockage de wagons.

- Solution 4 : Desserte Fer mutualisée entre « EveRé, Deulep, Seatank » avec raccordement sur le RFN desservant le terminal minéralier et Merex. Utilisation de 3 voies ferrées RFN existantes comme faisceau d'échange et franchissement VF de desserte de EveRé/Route du minéralier : « création d'un passage à niveau satisfaisant car au droit du passage à niveau, pas de stockage de wagons.

- Solution 5 : Desserte Fer mutualisée entre « EveRé, Deulep, Seatank, Lyondell, Bayer » avec raccordement sur le RFN desservant le Lyondell et Bayer. Création d'un faisceau d'échange de 3 voies ferrées au droit de Deulep-Seatank.
Nouvel accès routier commun à « EveRé, Deulep, Seatank, Lyondell, Bayer » dont la sécurisation est assurée par la création d'un pont sur VF et d'un giratoire sur la route du minéralier.

Ces plans intègrent un accès spécifique hors usines aux 2 parcelles (appontement privatif de Lyondell-Bayer et appontements privatifs de Deulep-Seatank) qui doit rester utilisable comme piste de secours pour Arkéma.

Je précise que la solution 5 correspond à la vision de l'aménagement tel envisagée par le PAM à la création de la ZIP de Fos. Néanmoins, nos échanges ont mis en évidence des contraintes de sécurité industrielle notamment pour Lyondell.

Aussi, je sollicite l'avis des services instructeurs (Drire et Prévention du SDIS 13) notamment pour les effets inter sites et pour la gestion de crise en cas de sinistres.

D'autre part, les solutions 2,3 et 4 pourraient offrir des opportunités de synergies dans l'exploitation ferroviaire entre le pôle « EveRé, Deulep, Seatank » et le pôle Sitmat « cimentiers Cap Vracs, Vicat, Lafarge » situé à l'Est de Merex et au nord du minéralier.

Comme convenu lors de notre réunion du 20 avril dernier, je vous prie de bien vouloir nous transmettre par retour de courrier au plus tard le 22 mai 2006 votre avis sur chacune des 4 solutions en variante en considérant vos impératifs propres de sécurité, d'exploitation et d'investissements.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur de la Mission
Projets Industriels&Energies

Michel PERRONNET

P.J :
- *5 plans sous format A4*
- *Une notice*

LISTE DES DESTINATAIRES

- Monsieur Luis de la PARTE, Directeur Général d'EveRé
171 bis, chemin de la Madrague Ville 13002 Marseille

- Monsieur Jean François TOUREL, Directeur des Projets CU MPM
Les docks Atrium 10.5, 10 place de la joliette 13002 Marseille

- Monsieur José PEREZ, Deulep
48, rue des Mousses 13008 Marseille.

- Monsieur Pierre COSSART, Sea Tank France,
Immeuble le Charlebourg – 14-30 rue de Mantes – 92700 Colombes

- Monsieur Pierre VERBAERE, Directeur du site Lyondell Fos
Route du quai minéralier 13270 FOS sur Mer

- Monsieur David JONNES, Directeur du site Bayer Polyols Fos
Route du quai minéralier- 13270 FOS sur Mer

- Monsieur Gérard CAPONY, Directeur du site Arkéma Fos
Route nationale 268 - 13270 FOS sur Mer

- Monsieur Christophe DEMOLLIENS, RFF Région PACA
17, La Canebière BP 72208 13207 MARSEILLE Cedex 01

- Monsieur Philippe GEORGET, Directeur Logistique et Patrimoine
Délégation Commerciale Fret Méditerranée
4, Rue Catalan – BP 91242 – 34 011 Montpellier Cedex 01.

- Monsieur Gilbert SANDON,
Drire PACA, 67-69 Avenue du Prado 13286 Marseille Cedex 06

- Monsieur Jean Claude SAMMUT, Service Départemental Incendie et Secours13
Groupe Prévention 1 avenue de BoisBaudran 13015 Marseille

- Monsieur Michaël SALCE VFLI - Pôle Ingénierie Infrastructures
ZI des Suilles CD 15 - Route de St Chamas 13 680 Lançon de Provence

Copies pour information aux industriels voisins

- Monsieur KIENER André, Directeur du SESE / RTE PACA.
82 avenue de Haïfa BP 319 13269 Marseille cedex 8

- Monsieur POINAS Philippe, Directeur des sites Solamat-Merex
Route du quai minéralier, 13270 FOS sur Mer

- Monsieur HAUTERAT, Directeur de Carfos SA
13 boulevard maritime 13500 Martigues

VFLI - Pôle Ingénierie Infrastructures ZI des Suilles CD 15 - Route de St Chamas 13 680 Lançon de Provence ☎ : 04.90.42.95.18 - Fax : 04.90.42.84.22 Port : 06.23.24.61.19 - e-mail :vfli.ing@wanadoo.fr	NOTE
Emetteur : M Salce Date : 3 mai 2006 Réf : VFLI/SCE/1000/NOT/2006-0000509 Nbre de pages : 3 Objet : **Implantation Deulep Sea Tank sur zone Caban sud Solutions de raccordement ferroviaire**	**Destinataire :** Copie :

1 OBJET DE LA PRESENTE NOTE

Dans le cadre du projet d'implantation de l'unité de stockage Deulep Sea Tank sur le site Caban Sud du Port Autonome de Marseille, différents projets de raccordements ferroviaires ont été envisagés.

Cette note vient en accompagnement des plans VFLI réf 2006-0000466 indice D (solution 5) et 2006-0000504 indice 0 (solutions 1 à 4) et présente les principales caractéristiques de ces différents projets.

2 PRESENTATION DES DIFFERENTES SOLUTIONS

Les solutions peuvent se classer en deux catégories :

- les solutions implantées à l'est de la route portuaire (solutions 1 à 4) et embranchés sur la voie principale RFN desservant le terminal minéralier,
- la solution n°5 qui est quant à elle implantée à l'ouest de la route portuaire et qui se raccorde sur la voie mère RFN desservant l'embranchement Lyondell Bayer.

2.1 Solution n° 1 :

Cette solution correspond au projet contenu dans le permis de construire déposé par Evere et signé en avril 2006. Elle ne prend pas du tout en compte le projet Deulep Sea Tank.

Elle permet quotidiennement la réception et le traitement de 2 convois ferroviaires de 600 m de long maxi mais ne permet pas d'envisager le traitement de rames plus longues.

Cette solution nécessite la construction d'un pont route au dessus des voies ferrées d'échanges car des rames seront stationnées sur ces voies.

2.2 Solution n°2 :

Cette solution consiste à créer entre la voie principale RFN et la route portuaire un faisceau de 4 voies non électrifiées permettant de réaliser l'échange des convois entre les entreprises ferroviaires (SNCF ou autre) et les industriels. L'utilisation de ces voies sera limitée au strict minimum, c'est-à-dire la durée nécessaire à la réalisation des opérations préalables au départ du train (Reconnaissance à l'Aptitude au Transport, essais de frein,...) soit environ 1h00. A l'arrivée le temps d'utilisation sera encore plus court, de l'ordre de la ½ heure.

Au nord de ce faisceau, se trouve un tiroir de manœuvre d'environ 350m de long qui permet de manœuvrer les coupons de rame sans encombrer la voie principale RFN.

A l'ouest de ce faisceau se raccordent les voies propres à chaque industriel. Ces voies de desserte franchissent la route portuaire par l'intermédiaire d'un passage à niveau type SAL 2 unique (barrières + sonnerie + feux). Les voies ferrées concernées par ce passage à niveau ne seront utilisées que par des convois en circulation (pas d'arrêts pour manœuvre) pendant une durée estimée entre 2 et 3 minutes.

En période normale, le trafic Evere engendrera quotidiennement 8 à 10 passages sur le PN (dont 4 entre 18 et 22 heures) alors que le trafic Deulep Sea Tank engendrera normalement 4 passages tous les 15 jours environs.

Compte tenu d'une circulation routière estimée à environ 2000 Véhicules/jours, le moment quotidien du passage à niveau sera d'environ 24 000.

Cette solution permet de créer une extension ferroviaire au sud du faisceau afin de desservir les futurs aménagements portuaires.

Dans ce projet la mutualisation entre industriels portera sur :
- le raccordement au RFN,
- le faisceau d'échanges,
- le tiroir de manœuvres,
- le tronçon de voie de desserte commune aux deux industriels.

2.3 Solution n°3 :

Cette solution est directement déduite du projet Evere prévu dans le permis de construire. L'impossibilité de raccorder la voie desservant Deulep-Sea Tank à l'ouest du pont route impose la création d'une troisième voie dédiée le long des voies Evere puis d'un faisceau d'échanges sur les terrains situés entre les parcelles Evere et Deulep-Sea Tank.

Comme dans la solution n°1, la réalisation d'un ouvrage d'art enjambant les 3 voies est nécessaire.

Cette solution est contraignante en terme d'évolution car elle ne permet ni l'allongement des rames au-delà de 600m pour Evere et de 350m pour Deulep Sea Tank, ni la desserte ultérieure des installations portuaires à créer au sud de la zone.

Dans ce projet la mutualisation entre industriels portera uniquement sur :
- le raccordement au RFN et son impasse de sécurité,

2.4 Solution n°4 :

Cette solution vise à optimiser l'utilisation du patrimoine ferroviaire existant à l'est de la voie principale RFN (faisceau arrière quai minéralier). Cette solution est pour l'instant la seule qui permette d'envisager une desserte ferroviaire « électrique » simple et économique des industriels.

Dans cette solution, l'échange des convois entre les entreprises ferroviaires et les industriels est réalisé sur les voies du faisceau existant (3 voies de 660 m). Dans un premier temps, celui-ci pourra très facilement être équipé d'une quatrième voie. Une extension ultérieure du nombre des voies sera également envisageable.

Cette solution nécessite de transférer la propriété de la voie principale et des voies du faisceau de RFF au PAM en amont du carré C51 de manière à faciliter l'accès de ces voies aux industriels. Dans la configuration optimale les voies situées en aval du carré C51 deviennent une seconde partie d'embranchement accessibles aux différents industriels du secteur qui pourraient alors être groupés en GIE Fer.

Dans le cadre de cette solution nous retrouvons le tiroir de manœuvre nord ainsi que le passage à niveau sur la route portuaire avec les mêmes remarques concernant le trafic qu'au chapitre 2.2.

Dans le schéma d'exploitation envisagé les voies du faisceau existant servent uniquement aux échanges entre entreprises ferroviaires et industriels. Le stationnement des wagons de matières dangereuses n'est pas envisagé.

Dans ce projet la mutualisation entre industriels portera sur :
- le raccordement au RFN,
- le faisceau d'échanges,
- le tiroir de manœuvres,
- le tronçon de voie de desserte commune aux deux industriels.

2.5 Solution n°5 :

Cette solution a fait l'objet de différentes réunions depuis le début du mois de février dernier. Dans la version présentée elle consiste à raccorder une voie ferrée de desserte sur la voie mère RFF desservant actuellement l'embranchement Lyondell-Bayer.

Cette voie de desserte aboutit ensuite à un faisceau d'échanges de 3 voies (pas de stationnement prévu sur ces voies).

Au-delà de ce faisceau sont implantées des voies dédiées à chaque industriel.

Afin d'améliorer les accès de sécurité aux différents sites classés Seveso, ce projet prévoit la création d'un ouvrage d'art sur les voies dédiées aux industriels ainsi que la mise en place d'un passage à niveau de secours, commandé depuis le site Lyondell-Bayer, à l'emplacement actuel de l'entrée Lyondell-Bayer.

Ce passage à niveau ne sera normalement utilisé que par les circulations des entreprises ferroviaires soit 4 à 6 passages par jour pour le trafic Evere et 2 à 4 passages tous les 15 jours pour le trafic Deulep Sea Tank.

Dans ce projet la mutualisation entre industriels portera sur :
- le raccordement au RFN,
- la voie commune de desserte,
- le faisceau d'échanges,
- le tiroir de manœuvres,
- le tronçon de voie de desserte commune aux deux industriels.

-----00000-----