

## Concernant les terre-pleins d'exploitation

- s Profondeur optimale des terre-pleins de stockage bord à quai = 400 mètres linéaires (comprenant la bande de 70 m bord à quai)
- s Géométrie facilitant la mise en oeuvre de différents schémas d'exploitation
- s Surfaces de terre-pleins exploitables sur 150 m au-delà des extrémités des quais
- s Dimensionnement de la structure et géométrie compatibles avec la circulation de charges lourdes et plus spécifiquement de chariots élévateurs frontaux et chariots cavaliers
- s Profils adaptés à la collecte par un **réseau enterré primaire** et au traitement des eaux pluviales en lagune, en interdisant le rejet direct à la mer.

## Concernant les dessertes routières et ferroviaires

- s Optimisation des faisceaux pour limiter la manœuvre des wagons
- s **Faisceau ferroviaire** présentant des longueurs de voies utiles de 750 mètres avec tiroir en tête
- s Embranchement routier direct depuis la voirie nationale
- s Indépendance des accès et **faisceaux ferroviaires** avec ceux du terminal existant, dans le cadre de la création d'un nouveau terminal.

## Concernant les réseaux de fluides et énergie

- s Indépendance des réseaux et sources d'alimentation avec ceux du terminal existant, que ce soit dans le cadre d'une extension ou de la création d'un nouveau terminal.
- s Prestations limitées à l'amenée des fluides en limite de parcelle dans le cadre d'un nouveau terminal, le reste étant à la charge des futurs opérateurs

## Caractéristiques Economiques et financières

### Analyse socio-économique du projet



L'avantage économique du projet Fos 2XL peut s'analyser de la manière suivante :

#### Les armateurs

Les principaux bénéficiaires du projet seront bien évidemment les armateurs, notamment CMA CGM sur le terminal A. Ces deux terminaux se placent sur le marché comme une véritable alternative aux ports du Nord dans l'organisation des **rotations**, non seulement sur l'axe Nord/Sud (ce que le Port de Marseille - Fos est déjà comme le démontre son positionnement), mais également sur l'axe Est/Ouest. Ainsi, organiser une rotation Europe/Extrême Orient en touchant Fos pour le marché européen permettra par rapport à l'Europe du Nord :

- s de gagner du temps (4 à 5 jours) sur chaque **rotation** (économie de 50 000 € par rotation) ;
- s d'économiser des navires : économie de 1 à 2 unités par rotation (soit 63 millions d'euros pour un 6 600 EVP).

L'accès au marché du bassin méditerranéen (Maghreb en particulier) sera en outre renforcé et les délais d'acheminement réduits surtout en ce qui concerne les échanges avec l'axe Est/Ouest (Asie, Extrême Orient, Amérique du Nord). Ces avantages auront des répercussions positives sur l'ensemble des armateurs présents à Marseille. En effet, leur activité, ne serait-ce qu'en tant que « second leg carrier », en sera renforcée, par exemple sur les destinations non (encore) desservies par la CMA CGM.

#### Les opérateurs de la chaîne logistique

##### Trafics import et export

Concernant les **chargeurs**, la mise en exploitation de Fos 2XL permettra de modifier les circuits suivis par les marchandises, essentiellement sur l'axe Est/Ouest et de

mettre à leur disposition les outils logistiques pour développer leur activité : navettes ferroviaires permettant la massification des flux, donc des économies d'échelle, etc...

En comparant les deux situations (avec et sans Fos 2XL), on peut estimer que la réalisation du projet permet d'une part de capter une partie plus importante du potentiel et d'autre part de réduire les coûts des **pré et post-acheminement**.

En 2010, sans le projet Fos 2XL, compte tenu de l'augmentation des trafics nationaux et mondiaux, le volume transitant par les ports concurrents nationaux et étrangers va augmenter en l'absence de capacités supplémentaires à Marseille-Fos, et ce en dépit des projets d'extension d'infrastructures au port du Havre. Le coût moyen d'acheminement (tous modes confondus) augmentera de 7,9% en 9 ans.

Avec le projet Fos 2XL en revanche, le coût moyen d'acheminement baissera d'environ 20% par rapport au coût de 2001 et surtout par rapport au coût supporté en l'absence du projet Fos 2XL. Cela représente un gain net appréciable pour les entreprises des secteurs concernés (diminution du coût des produits importés et meilleure compétitivité des produits à l'exportation) et donc pour le commerce extérieur français.

##### Trafics de transbordement

Le projet Fos 2XL, en donnant à un armement la possibilité de concentrer l'ensemble de ses lignes maritimes et donc de son trafic sur un seul site, offre les conditions pour développer le **transbordement** à une grande échelle. En se basant sur les tarifs pratiqués dans les autres ports de la Méditerranée (environ 100 euros le cycle complet du **transbordement**), on peut estimer que le développement de l'activité « **transbordement** » générera, pour la place portuaire, un supplément de recettes estimé à 5 millions d'euros par an en 2010.

## Le PAM

Le Port Autonome de Marseille tire ses recettes des droits de port navires et marchandises ainsi que de la location des outillages, des espaces, etc. La mise en service des nouveaux terminaux doit entraîner un supplément de redevance fixe. Des recettes supplémentaires seront également générées par l'augmentation des trafics, du nombre d'escales et de la location des espaces.

Il est attendu que le supplément de recette généré par les droits de ports et les locations d'espace peut être estimé à 16 millions d'euros par an (horizon 2021) (compte tenu des niveaux de saturation des terminaux).

## L'Etat et les collectivités locales

L'Etat et les collectivités devant participer au financement du projet, « le retour sur investissement » attendu prendra la forme de recettes fiscales supplémentaires dues à la croissance de l'activité.

## Principe d'exploitation des Terminaux A et B

L'exploitation des deux terminaux sera confiée, après mise en concurrence réglementaire, en cours dans le cadre des « appels à projet », à des opérateurs portuaires privés dans le cadre de conventions juridiques. Ces conventions, de longue durée, seront définies par l'autorité portuaire en respect de la réglementation en vigueur. Le respect et l'application de ces contrats sera suivi et contrôlé par le PAM.

## Investissements et analyse financière



### Estimation des coûts des terminaux A et B

L'estimation des projets est présentée en coûts globaux par nature d'ouvrage, en scindant la part affectée au Terminal A et celle affectée au Terminal B.

(en millions €)	Terminal A	Terminal B	Total
Dragages	34	27	61
Quais	29	44	73
Réseaux	1	8	9
Terre-pleins et voies	3	22	25
Reconnaissances Géotechniques	1	6	7
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>107</b>	<b>175</b>

## Données d'investissement globales

En synthèse, Fos 2XL représente :




- s 112 millions € d'infrastructures sur 2004-2007
- s 22 millions € de dragages à 16m TEA sur 2012
- s 41 millions € de superstructures sur 2003-2007

Le coût total du projet y compris dragages à 16 m TEA est de 175 millions € répartis en :

- s 0,2 millions € en 2004
- s 46 millions € en 2005
- s 37 millions € en 2006
- s 62 millions € en 2007
- s 8 millions € en 2008
- s 22 millions € en 2012

## Principe de répartition des investissements PAM/ investisseurs privés

Aménagement Fos 2XL	Maître d'ouvrage
Dragages de la Darse, des quais de la zone d'évitage - Phase 2	P.A.M
Quais	P.A.M
Longrines de portiques	P.A.M
Préparation des terre-pleins : remblaiement et consolidation partielle à la cote -0,70 m C.M.	P.A.M
Desserte routière et ferroviaire	P.A.M et partenaires
Aménagements hydrauliques : réseau pluvial de collecte primaire et lagunes de traitement	P.A.M
Amenée des réseaux et fluides, énergie, télécommunications jusqu'en limite de Terminal	P.A.M
Revêtement Terre-plein	Opérateurs
Superstructures (bâtiments, entrepôts, voies intérieures)	Opérateurs
Outillage et équipement en général	Opérateurs

 Travaux publics	 Infrastructures portuaires terrestres	 Futures superstructures
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

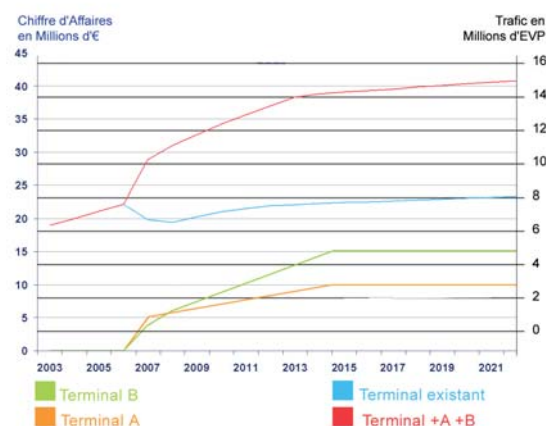


## Impacts sur le chiffre d'affaires :

Les projections de chiffre d'affaires PAM de l'activité conteneur à Fos sont les suivantes :

- s 31 millions € en 2008, dont 7,3 M€ de surplus Fos 2XL
- s 32,5 millions € en 2009, dont 8,7 M€ de surplus Fos 2XL
- s 34 millions € en 2010, dont 10,1 M€ de surplus Fos 2XL
- s 39 millions € en 2015, dont 14,6 M€ de surplus Fos 2XL
- s 40 millions € à pleine capacité (800 000EVP/an)

### Trafic & chiffre d'affaires



## Rentabilité et cofinancement :

L'ensemble des études financières réalisées dans le cadre du projet Fos 2XL démontre, suivant les différents scénarii de montée en charge de l'activité des terminaux A et B, que le délai de récupération d'un tel programme est de l'ordre d'une vingtaine d'années. Il devient dès lors important d'obtenir un réel soutien de la part des partenaires cofinanceurs impliqués dans le développement du tissu économique et social du territoire métropolitain. Le Port de Marseille-Fos doit parvenir à augmenter son trafic pour être définitivement le premier port de la Méditerranée et de l'Europe du Sud.

Le cofinancement pourrait se présenter sous la forme suivante :

Cofinancement (en cours de bouclage) = près de 50 % des infrastructures hors dragages à 16m TEA (122 millions €) soit 60,8 millions € répartis entre :

- s Etat = 27,5 % soit 16,7 millions €
- s Feder = 27,5 % soit 16,7 millions €
- s Région PACA= 22,5 % soit 13,7 millions €
- s Département des Bouches du Rhône = 22,5 % soit 13,7 millions €

## Echéancier de réalisation des études et des travaux

Cet échéancier a été établi avec l'objectif de doter le pôle conteneurs de nouvelles capacités en 2008.

La phase étude et instruction de ce type de dossier est très longue : l'instruction réglementaire (Loi Bouchardeau,

enquête publique terrestre) impacte en effet fortement le délai. Il en est de même pour la phase étude relative à la construction du quai, surtout dans le cas du Terminal A, compte tenu des sujétions de raccordement à l'existant.

Les opérations préalables de dragages ont déjà fait l'objet d'une instruction administrative et l'étude technique de réalisation est très avancée. Le démarrage de ces opérations fin 2004 constitue une condition nécessaire à la livraison des parties à réaliser par le PAM pour le début de l'année 2008.

Remarques :

Même si les études et instructions relatives à l'aménagement des accès nautiques sont maintenant achevées, il reste à engager les études préalables suivantes :

- s Définition des besoins, (après analyses détaillées du volet technique des offres des candidats retenus, de la flotte des navires, des capacités d'évolution des installations,)
- s Prise en compte des contraintes nautiques (manoeuvre des navires, conditions d'accostage...)
- s Evaluation des impacts,

Total projet hors terminal public				2004	2005	2006	2007	2008	Solde
DRAGAGES	Dragage emprise A + B	9 %	39,57		14,49	25,08			
	Dragage Profondeur 2XL	9 %	21,77						
	<i>s/total dragage TAC actuel</i>	9 %	<b>61,34</b>		<b>39,57</b>				
DIVERS	Mesures compensatoires	11 %	5,87	0,18	1,91	3,78			
	Reconnaitances géotechniques	11 %	0,84		0,17	0,34	0,17	0,17	
	<i>s/total divers</i>	11 %	<b>6,72</b>	<b>0,18</b>	<b>6,20</b>	<b>0,34</b>			
QUAIS	Quai 2XL - Projet 400 + 700	9 %	63,03			5,75	21,38	21,38	10,69
	Longrines Portiques	9 %	9,66					7,73	1,93
	<i>s/total quai + longrines</i>	9 %	<b>72,69</b>			<b>27,13</b>	<b>39,80</b>		<b>5,77</b>
TERRE-PLEINS	Remblaiement et consolidation	11 %	15,83			4,75	4,75	4,75	1,58
	Assainissement pluvial	11 %	5,84			1,13	3,38	1,13	
	<i>s/total Remblaie et consolidation...</i>	11 %	<b>21,46</b>			<b>5,08</b>	<b>14,01</b>		<b>1,58</b>
ACCES & RESEAUX	Accès routiers	11 %	4,04			2,02	2,02		
	Accès & faisceau ferroviaire	11 %	5,21					4,17	1,04
	Réseaux elec / éclair / crts faibles	11 %	3,54			1,77	1,77		
	<i>s/total accès et fluides</i>		<b>12,79</b>			<b>3,79</b>	<b>7,96</b>		<b>1,04</b>
<b>TOTAL</b>	<b>Terminaux A &amp; B</b>		<b>176,01</b>	<b>0,18</b>	<b>45,77</b>	<b>37,13</b>	<b>61,76</b>	<b>8,39</b>	<b>21,77</b>

Remarque : les chiffres concernant l'emploi sont analysés dans la partie « Rapports du projet avec son territoire ».