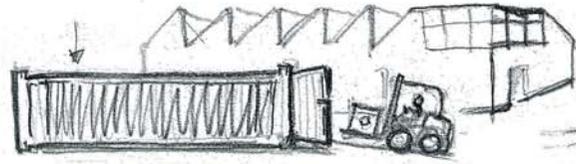
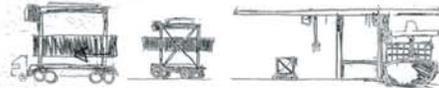
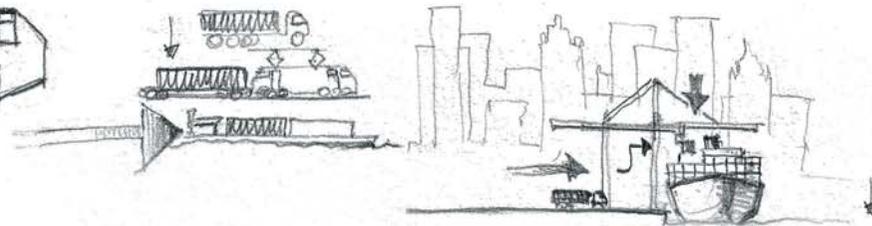


# Du producteur au consommateur

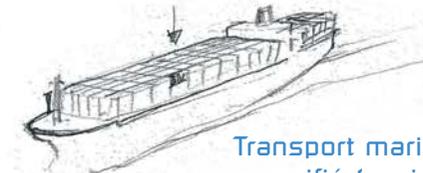
Production dans « l'usine à l'autre bout du monde »



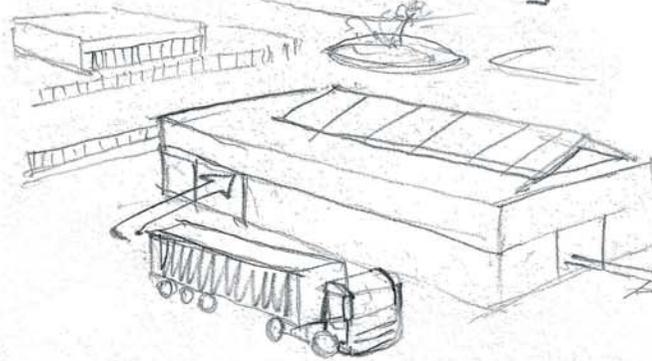
Port étranger d'embarcation du conteneur



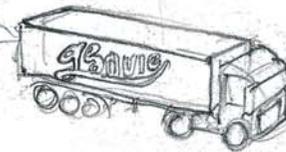
Traitement du conteneur  
sur Fos 2XL



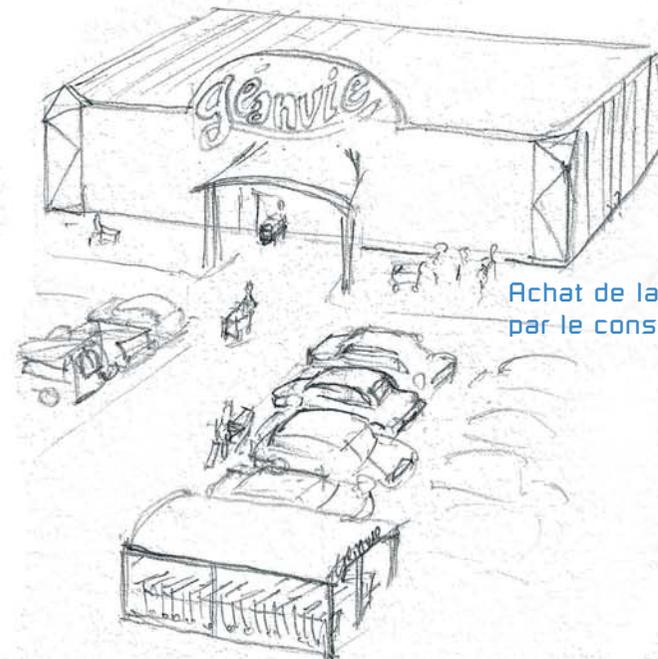
Transport maritime  
massifié (navire = 6000 EVP)



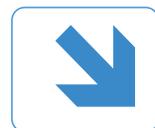
Livraison locale  
des commandes



Préparation des commandes sur Fos-Distriport



Achat de la marchandise  
par le consommateur final



## Le contexte et les enjeux



Dans les années 50, les compagnies de chemin de fer développent une nouvelle technique de conditionnement qui vise à grouper les colis dans des boîtes, facilitant ainsi leur chargement et leur transport sur les wagons mais aussi leur transbordement vers les camions : le conteneur était né. Ce nouveau mode de transport et de manutention allait se développer rapidement aux Etats-Unis, plus lentement en Europe.

Les armateurs ont longtemps hésité à l'adopter, les navires n'étant pas adaptés et les dockers redoutant la perte d'une partie de leur travail. Le déclic vient d'un transporteur routier américain qui imagine en 1956 de charger directement les caisses de ses semi-remorques sur des caboteurs de la côte Est des Etats-Unis. En 1965, une première ligne de porte conteneurs est lancée à travers l'Atlantique ; la normalisation des boîtes est effective à partir de 1970.

Le développement irréversible du transport par conteneurs a bouleversé la conception des navires et des ports : apparition des navires rouliers, munis d'une large porte s'ouvrant directement dans une cale transformée en vaste hangar, mise au point d'engins de manutention horizontale, transformation des quais en zones de transit et non plus de stockage. A Marseille, le Terminal Conteneurs de Mourepiane est aménagé en 1968-69.

Caractéristiques  
des principaux  
navires porte conteneurs

	Capacité max (EVP)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)
Panamax	4500	294	32	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



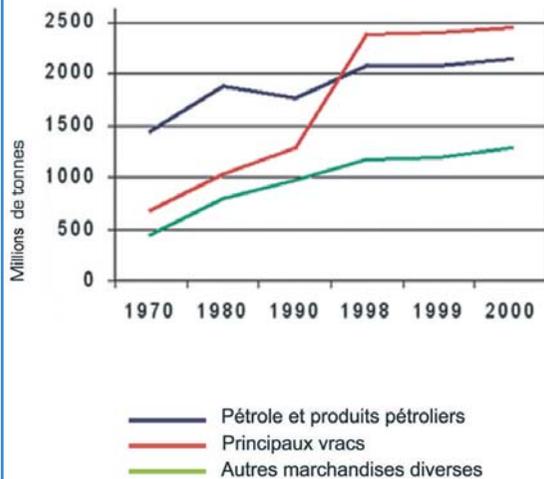
## Le développement du transport par conteneurs



L'évolution du commerce maritime international a été marquée depuis lors par une **massification des trafics** et une progression constante du transport de marchandises par conteneurs :

- son **tonnage** maritime a ainsi triplé entre 1970 et 2000 alors que le commerce mondial n'augmentait que de 29%,
- il représente aujourd'hui 25% du **tonnage** transporté et 80% de sa valeur.

Evolution du Trafic maritime depuis 1970



Etude sur les transports maritimes, CNUCED, 2001.

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

## Evolution récente et attendue dans un contexte de forte concurrence

### 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** a renforcé la concurrence, a provoqué une réduction des marges bénéficiaires des armements et a entraîné :

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

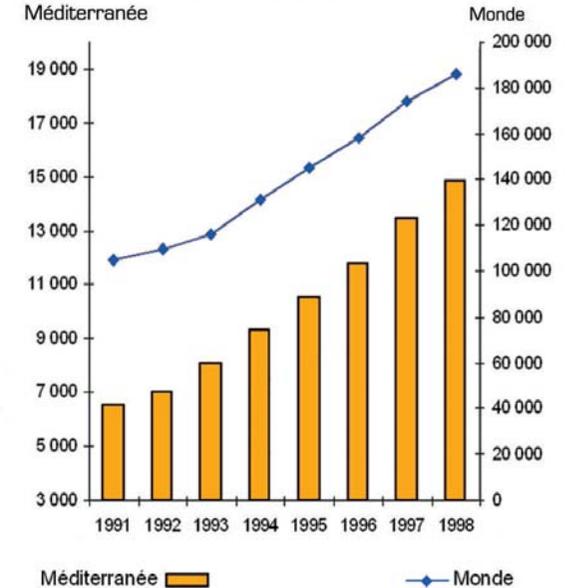
Les efforts de productivité ayant été réalisés dans les activités maritimes, les **armateurs** cherchent à diversifier leur activité en s'impliquant désormais dans les métiers de la manutention et des transports terrestres.



### La croissance du transport par conteneurs dans le monde

En 2010, le flux de conteneurs devrait se situer entre 423 et 468 millions d'**EVP** dans le monde contre environ 250 millions en 2002. Le principal axe de croissance restera l'axe Est-Ouest, c'est-à-dire le commerce maritime Amérique/Europe/Asie, le Port de Marseille-Fos étant situé sur ce parcours.

Evolution du Trafic conteneurs en milliers d'EVP



Source PAM

### La croissance du transport par conteneurs en Méditerranée

Il atteindra 100 millions d'**EVP** en 2010 contre environ 20 millions en 2001, passant de moins de 10% du volume mondial à plus de 20%. On y observe la création de **hubs de transbordement** contrôlés entièrement par les grands armements : leur développement leur permet d'atteindre un trafic de plus de 6 millions d'**EVP**.

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

	1991	1992	1993	1995	1994	1995	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%

Face à cette 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.

Par ailleurs, les capacités des principaux ports concurrents de Marseille-Fos vont 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 millions d'EVP à environ 26 millions d'EVP.

Dans les ports italiens et espagnols, de nouvelles installations comme les **hubs de transbordement** ont été entièrement conçues et réalisées par les armements et sont gérées par eux.

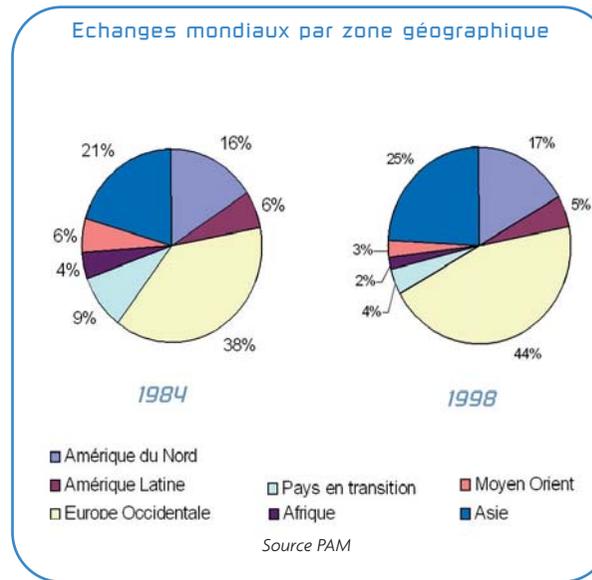
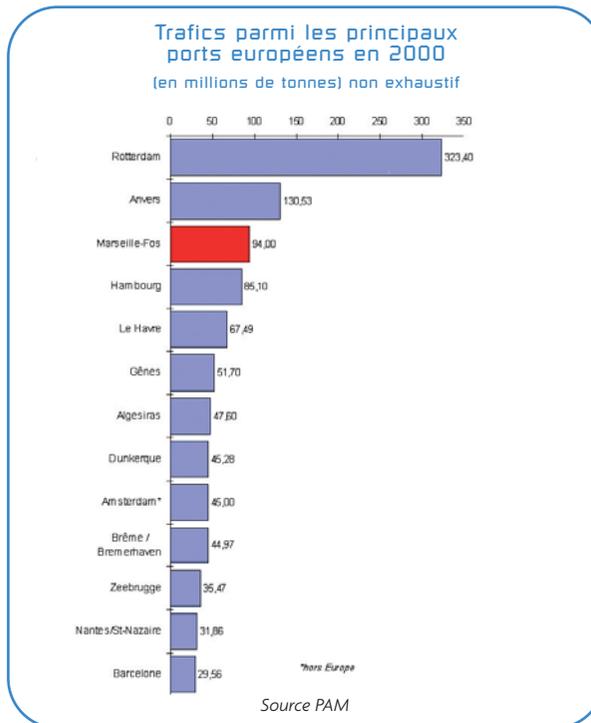
Ces **terminaux** dits « **dédiés** » se sont accompagnés d'une redéfinition des rôles des autorités portuaires et des opérateurs, à savoir le transfert du contrôle des moyens humains et matériels d'exploitation aux sociétés privées de manutention, l'autorité portuaire garantissant la cohérence globale de l'ensemble des flux maritimes et terrestres.



### Le rééquilibrage des ports de l'Europe du Nord vers ceux de l'Europe du Sud

La stratégie poursuivie par l'ensemble des ports méditerranéens 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.

Les ports de la Méditerranée du Nord ont largement profité de cette progression, leur part dans le trafic total Europe passant de 29% à 35% entre 1990 et 2000, les ports d'Europe du Nord régressant dans le même temps de 60% à 54%, signe du regain d'intérêt en faveur de la façade méditerranéenne comme porte d'accès au marché européen.



### Les échanges Méditerranée/Europe/Monde



L'évolution des échanges mondiaux entre 1970 et 2000 par grandes zones géographiques montre une stabilité pour l'Amérique du Nord, du Sud et l'Europe, une diminution pour l'Afrique et une progression pour l'Australie, la Nouvelle Zélande et surtout l'Asie.

#### La croissance des échanges avec l'Asie

La forte croissance industrielle et le caractère insulaire de nombreux pays de la zone ont entraîné un très fort développement du transport de marchandises utilisant inévitablement les conteneurs, aussi bien au sein de la zone que dans le reste du monde.

Le trafic maritime en a donc profité dans cette zone, alors qu'en Europe Occidentale la croissance a surtout bénéficié aux transports terrestres, 65 % des échanges y étant intra-régionaux et échappant ainsi au transport par navire.

## La Méditerranée, carrefour des grandes routes maritimes

Elle a bénéficié du développement du transport des marchandises par conteneurs comme axe de passage obligé pour les navires transitant par le canal de Suez et comme point d'escale en raison des nombreux ports de commerce déjà implantés. Le développement des terminaux conteneurs s'est fait principalement dans le Nord et l'Est de la Méditerranée, parties économiquement les plus développées, avec la multiplication des *hubs de transbordement* dans les ports les plus proches de l'axe Est-Ouest du trafic principal.

### Le Port de Marseille-Fos, une part de marché en baisse en raison de handicaps commerciaux et structurels

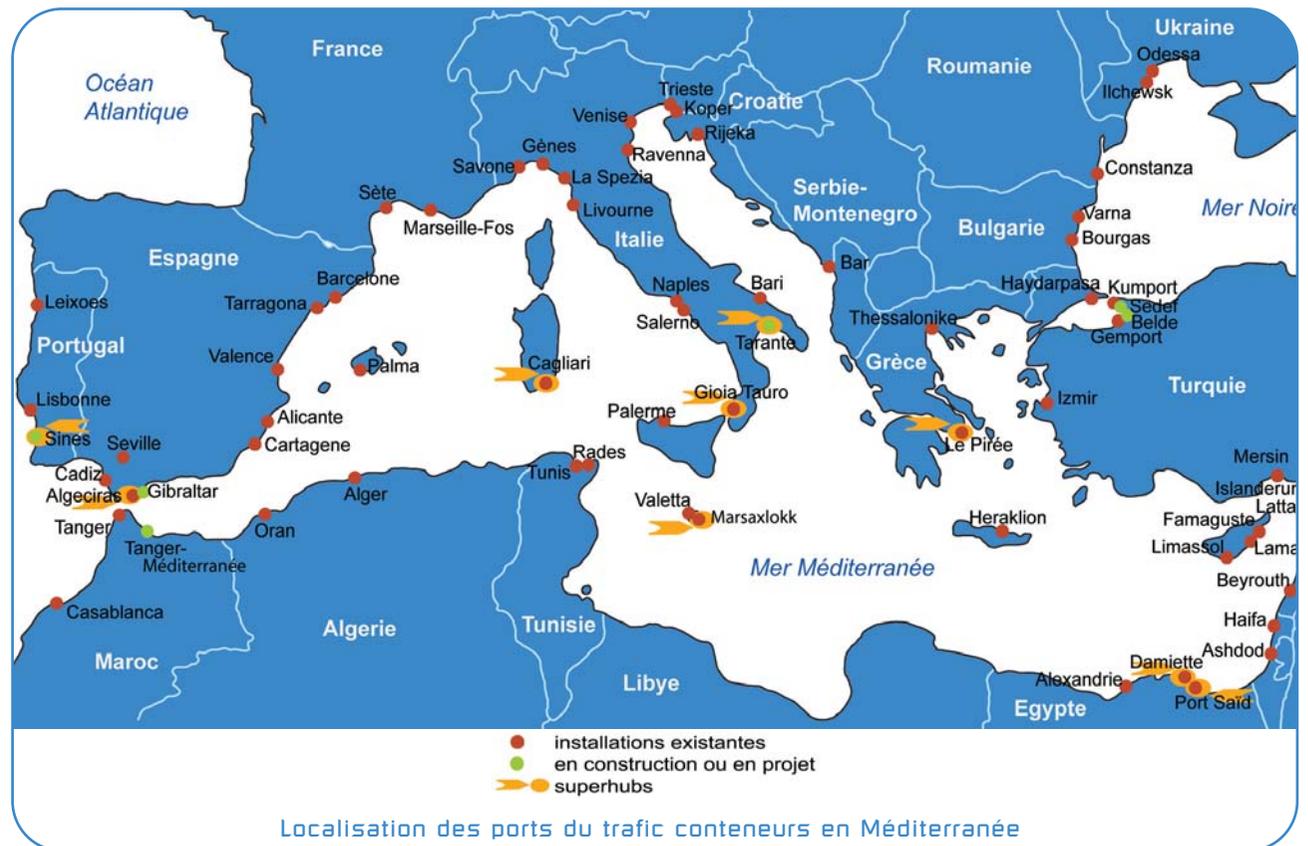
Sa part de marché en Méditerranée n'a en effet pas cessé de se dégrader, passant de 30% au début des années 80 à 12% en 2002, pour des raisons bien identifiées :

- s qualité et fiabilité insuffisantes,
- s coût global de passage trop élevé,
- s *massification* insuffisante,
- s manque de polarisation et de ciblage des efforts de développement et de marketing du Port de Marseille-Fos sur ce segment stratégique.

Ces facteurs négatifs sont accentués par certains handicaps d'ordre structurel :

- s relatif éloignement de *l'hinterland* (l'aire métropolitaine marseillaise n'accueille pas suffisamment d'entreprises industrielles, de stockage et de distribution aux portes du port),
- s prédominance de la route liée à l'insuffisance de la *massification*, pour pouvoir mettre en place des organisations de transports terrestres (fer + fleuve) fiables et économiques,
- s débouchés ferroviaires insuffisants,

et ce malgré les actions entreprises dans le cadre de la nouvelle stratégie du *Plan d'Entreprise* du PAM et d'une nouvelle dynamique de la place portuaire (validation de la Charte de la Place Portuaire en 1998).



	Part de marché du PAM pour le trafic conteneurs en Méditerranée							
	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	2002
La Spezia	14%	10%	22%	28%	16%	16%	16%	15%
Gênes	26%	20%	15%	18%	24%	26%	25%	23%
Barcelone	19%	22%	22%	20%	24%	24%	23%	22%
Valence	12%	19%	19%	20%	23%	22%	24%	28%
Marseille-Fos	30%	30%	23%	14%	13%	12%	12%	12%

Sources : statistiques portuaires et Drewry Consultants

Ces actions commencent néanmoins à porter leurs fruits : depuis 2000 la part de marché, jusqu'alors en décroissance, est stabilisée à 12%.



L'aire métropolitaine marseillaise, une ville-territoire en bord de mer

## L'Aire Métropolitaine Marseillaise, point de passage des flux conteneurisés de l'hinterland du Port de Marseille-Fos



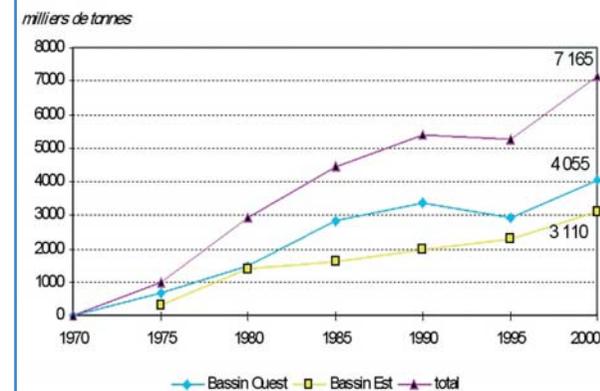
### L'histoire milite en faveur de Fos

Le trafic des conteneurs, traité dès 1968-1969 à Marseille Mourepiane, s'est rapidement déplacé et développé à Fos, avec dès 1970 un terminal provisoire sur la darse 1, suivi en 1973 par un terminal sur la darse 2, complété en

1979 par les installations limitrophes du quai commercial Brûle Tabac, Bassin du Gloria.

C'est le terminal de Fos qui a permis la croissance du trafic conteneurs, les bassins de Marseille disposant de capacités nautiques insuffisantes. Cette remarque est très importante dans le contexte du projet Fos 2XL, les gros porte conteneurs ne pouvant être accueillis que dans les Bassins Ouest.

### Evolution du trafic conteneurs PAM en tonnage de 1970 à 2000

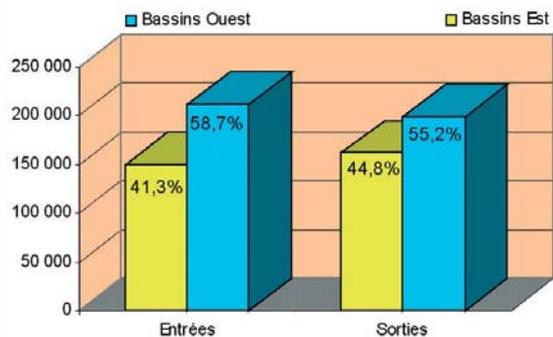


Les Bassins Ouest du Port possèdent en effet des capacités nautiques importantes du fait de la profondeur du chenal d'accès dimensionné pour les grands pétroliers dont le tirant d'eau est de l'ordre de 20 m. C'est un véritable *port en eaux profondes*.

En 1980, le terminal de Fos-Graveleau accueillait 60 *lignes* maritimes et desservait plus de 400 ports dans le monde entier. En 2003, on comptait plus de 246 lignes au départ de Fos desservant plus de 300 ports dans le monde, en escales directes ou par *transbordements*. La spécialisation géographique du terminal, instituée dès sa création, s'est accentuée avec la croissance de la conteneurisation. Progressivement, les liaisons avec l'Asie l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Océan Indien et l'Océanie se sont ainsi déplacées à Fos.

En 2002, Fos assurait 61,6% du trafic conteneur contre 38,4% pour les bassins de Marseille. Entre 1980 et 2002, le trafic en *tonnage* a ainsi progressé de 219% à Fos contre 111% à Marseille.

### Répartition du trafic conteneurs entre bassins du PAM, en EVP en 2000



Source PAM

Une part du trafic conteneurs s'est toutefois maintenue sur des quais semi-spécialisés de Marseille (môle Léon Gourret, cap Janet, quai de la Pinède) et sur le Terminal de Mourepiane. De nombreux navires *ro-ro (roll on-roll off)* chargent également des conteneurs au Terminal Roulier Sud. Du fait de sa spécialisation géographique propre (Maghreb, Afrique de l'Ouest, Méditerranée, etc...) et de la croissance tendancielle du trafic global le report de lignes Nord-Sud vers le Terminal de Fos-Graveleau ne doit pas faire craindre une réduction de l'activité du Terminal de Mourepiane.

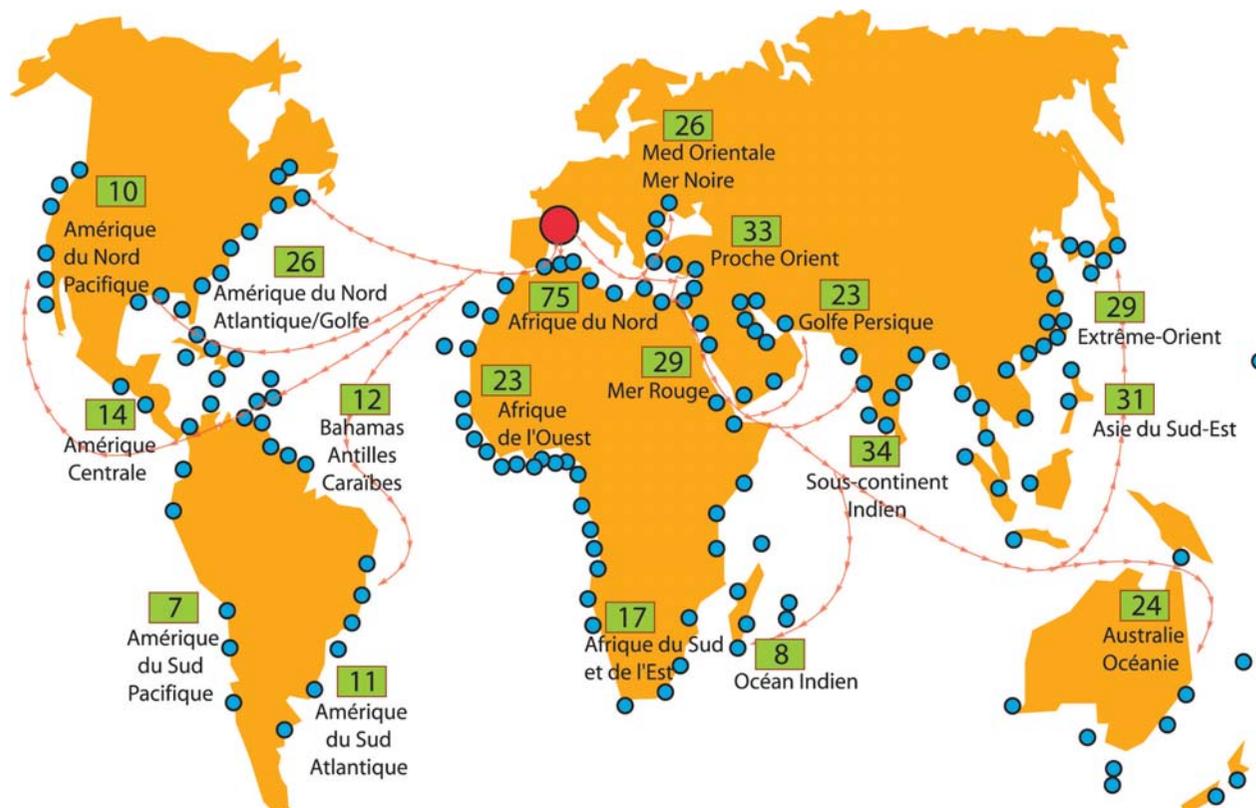


### Evolution des parts de marché par zone géographique

L'évolution des parts de marché du Port Autonome de Marseille varie en fonction des zones géographiques desservies :

- s les zones Maghreb/Libye et Asie sont celles où la part de marché augmente,
- s l'Amérique du Nord et l'Afrique Occidentale sont stables,
- s l'Extrême-Orient est en baisse.

### Offre commerciale maritime du PAM en 2004



Source PAM

La stabilité de la zone Amérique du Nord traduit le nombre peu élevé de lignes directes au départ de Fos.

	PACA	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Aquitaine	Région Paris	Bourgogne	Auvergne	Limousin	Franche-Comté	Centre	Pays de Loire	Alsace	Lorraine	Champ/Ard	Paris	Basse Normandie	Bretagne	Nord Pas de Calais	Picardie	Poitou-Charentes
Zone Méditerranée	69%	48%	28%	33%	27%	30%	26%	50%	13%	12%	13%	20%	11%	9%	14%	12%	4%	9%	5%	11%	33%
Zone Est-Ouest	72%	64%	50%	36%	13%	10%	28%	49%	8%	4%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	4%	2%	1%	2%
Zone Nord-Sud 1	70%	31%	34%	51%	11%	10%	27%	43%	6%	7%	3%	1%	2%	2%	1%	2%	0%	1%	1%	2%	7%
Zone Nord-Sud 2	63%	40%	34%	36%	9%	8%	10%	14%	6%	4%	2%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	3%
Total	68%	61%	36%	36%	14%	14%	25%	43%	10%	7%	5%	5%	4%	2%	5%	3%	1%	3%	2%	4%	12%

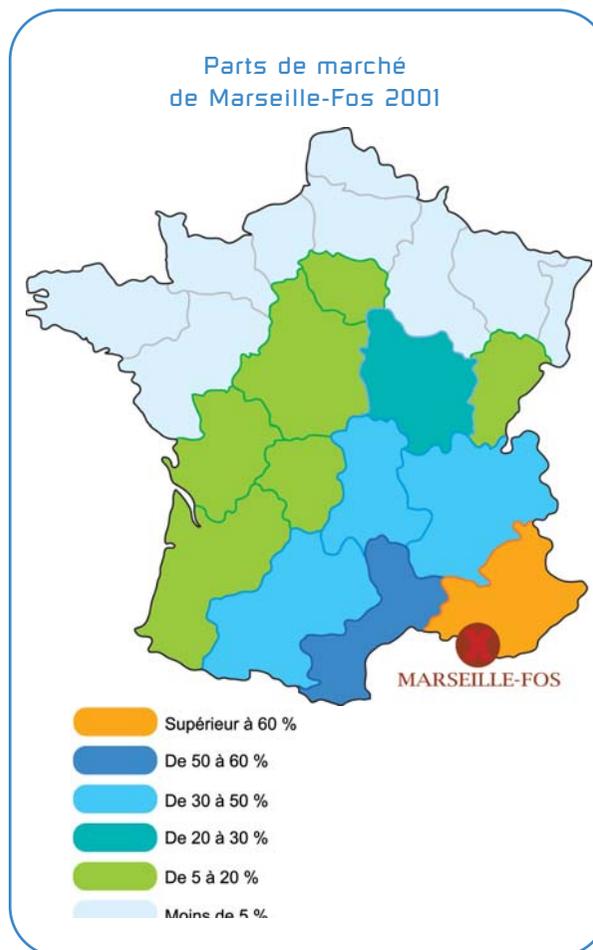
Part de marché du Port de Marseille-Fos dans les régions françaises par zone internationale d'origine et de destination des marchandises conteneurisées.

Source PAM

A la différence du Havre, Marseill-Fos ne dispose pas à proximité du fort potentiel de l'Île de France, première région économique française. **L'hinterland** direct du Port de Marseille-Fos est constitué principalement par les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.

Etant données la forte attraction des ports du Nord pour la région Rhône Alpes ainsi que pour la région Parisienne et la vive concurrence qui règne pour les conquérir, les performances du Port de Marseille-Fos ne sont pas à dédaigner, d'autant plus qu'il capte également une part non négligeable de trafic dans d'autres régions françaises. 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, le PAM s'ouvre notamment à l'émergence de « **ports avancés** » 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, ce qui explique d'ailleurs la politique particulièrement engagée du PAM pour promouvoir les **navettes ferroviaires et fluviales**. Le véritable enjeu lié au conteneur est une stratégie de développement des moyens de transport **massifiés**.



### L'avenir et les attentes du marché

Dans une perspective d'échanges et de flux commerciaux mondiaux, l'ouverture et l'essor du marché européen au niveau économique se sont notamment appuyés sur le transport.

On peut aujourd'hui parler d'une « Europe des transports » : le Marché Unique puis l'Union Européenne ont contribué à la libéralisation et au développement des échanges intra européens et à la facilitation du franchissement des frontières, tant pour le fret ferroviaire que pour le transport routier.

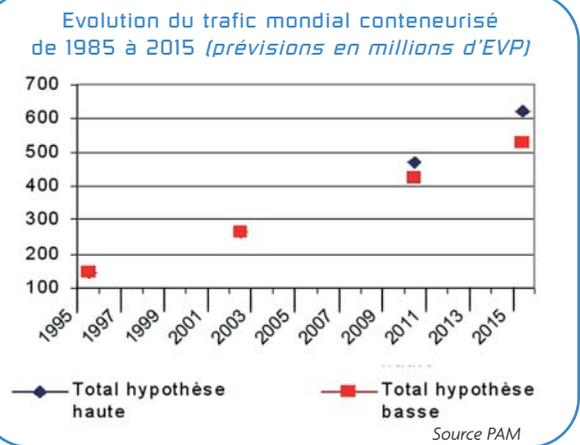


### Le trafic conteneurs dans le monde et en Méditerranée va continuer à croître

Malgré le ralentissement de l'économie mondiale, ce trafic a augmenté d'environ 9% de 2002 à 2003 pour atteindre 266 millions d'**EVP**. Les estimations prévoient entre 423 et 468 millions d'**EVP** en 2010 et entre 527 et 620 millions en 2015, soit une augmentation de 6 à 7,3% jusqu'en 2010 et de 4,5 à 5,8% entre 2010 et 2015. Ce trafic devrait concerner principalement l'axe Asie-Amérique du Nord et dans une moindre mesure l'axe Europe-USA.

Le canal de Suez demeurant un passage obligé pour une bonne partie du commerce maritime, l'importance stra-

- tégique de la Méditerranée ne fera que se développer :
- s la région est très peuplée et les pays du Sud connaissent une forte croissance démographique,
  - s l'Union Européenne mène en Méditerranée une politique active de rapprochement destinée à favoriser les échanges,
  - s la Méditerranée reste le lieu de passage obligé sur l'axe Est-Ouest, porteur de trafic en développement.
  - s la Méditerranée a donc été choisie par les armateurs comme lieu d'implantation de **hubs de transbordement** dont l'importance dépasse la stricte zone méditerranéenne,



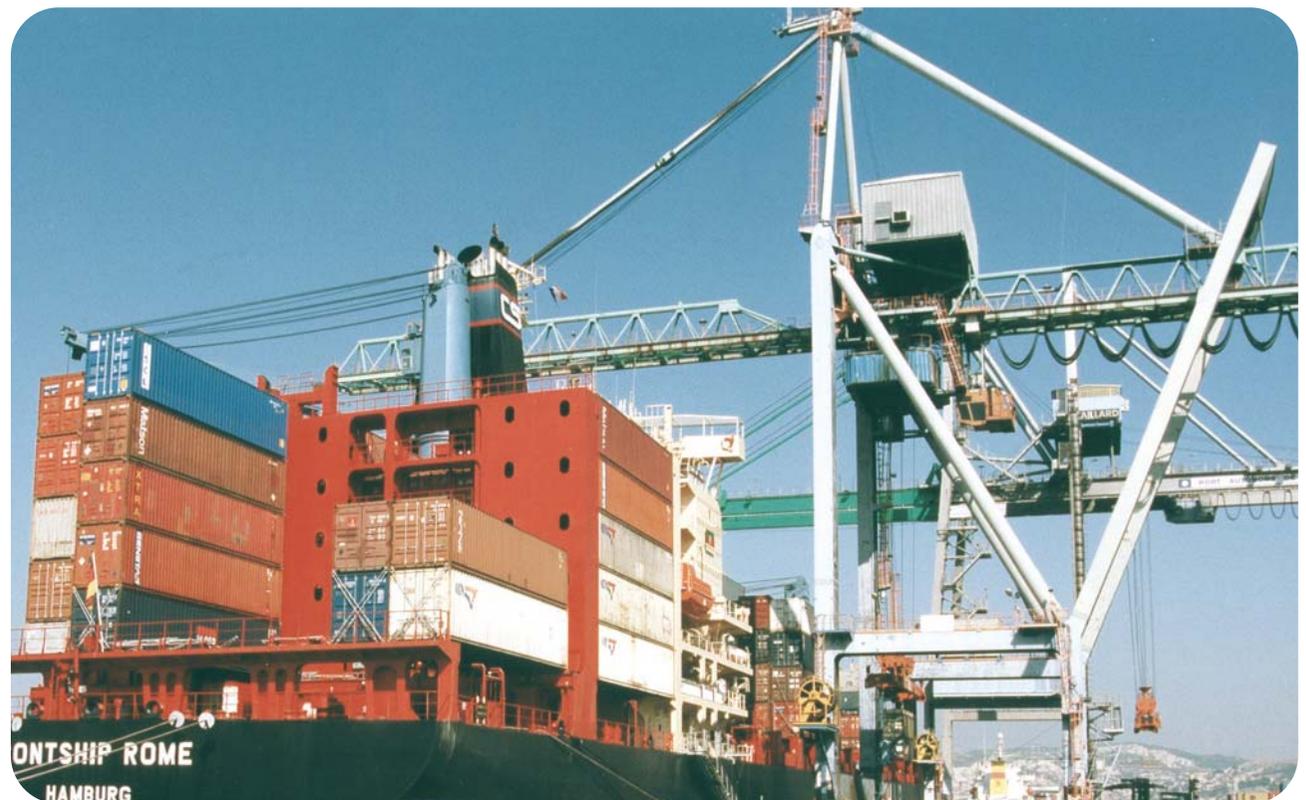
Ainsi, la Méditerranée qui, depuis 10 ans, a connu des taux de croissance du trafic conteneurs supérieurs à la moyenne mondiale, devrait garder son importance dans le trafic des marchandises par conteneurs. Ce trafic devrait croître de 5,3% à 6,4% entre 2002 et 2010 pour atteindre 93 à 101 millions d'EVP.

Toutefois, les prévisions attestent un ralentissement de la croissance pour les années 2010 à 2015. On peut anticiper la même évolution en Méditerranée avec des chiffres de 96 à 106 millions d'EVP à l'aube de 2015. Il est nécessaire de tenir compte de ce constat dans les différentes prévisions de trafic utilisées en vue du dimensionnement des développements portuaires.

**Clients du terminal de Fos :  
évaluation des capacités en services et en commande**

Compagnie	En service		En commande				
	nombre de navires	Capacité moyenne en EVP	nombre de navires	nombre par capacité*		cap. moyenne en EVP	
				4000>	5000>	6000	
P & O Nedlloyd	154	2 658	19	4	4	8	3 920
MSC	197	2 420	22		8	14	6 676
CMA/CGM	120	1 991	20	4	8	5	5 445
COSCO	113	2 124	8		3	5	6 748
Maersk	343	2 554	20		3	5	4 740
Evergreen	148	2 932	9			8	7 291
Hyundai	34	3 721					
ZIM	81	2 086	8		8		5 018
OOCL	52	3 234	10			10	6 605
Yang Ming	50	2 774	8		6		3 561

\* Seules sont mentionnées les unités les plus importantes  
Source : Alphaliner (mai 2003)





## 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 d'unités de plus en plus importantes. L'augmentation de la taille des navires s'accompagne d'une diminution de leurs **escales** et en parallèle d'une augmentation du **feeder** pour les **transbordements** permettant de les alimenter.

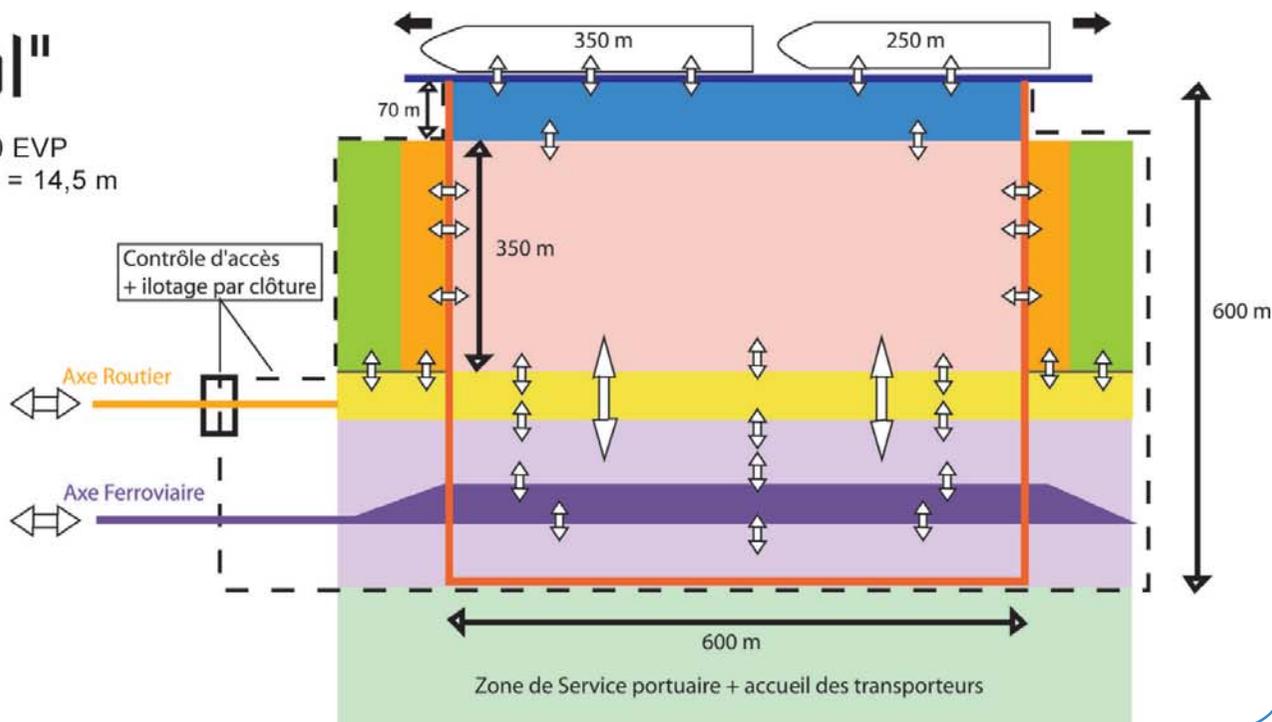
Cette évolution s'accompagne impérativement d'une réponse adaptée au niveau des infrastructures terrestres et portuaires mais aussi d'organisations permettant d'évacuer massivement les flux.

*Le terminal conteneurs « idéal » doit en conséquence posséder les caractéristiques suivantes :*



## "Terminal idéal"

Capacité annuelle de traitement = 500 000 EVP  
7000 m de quai, Tirant d'Eau Admissible (TEA) = 14,5 m  
avec possibilité d'aller à 16 m



## Faire face aux enjeux



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

Le Port Autonome de Marseille met, en effet, tout en œuvre pour répondre à ces défis économiques en cherchant à développer l'emploi, via la croissance du trafic de conteneurs, tout en préservant l'environnement et en favorisant par, la massification, les transports les moins polluants. Le PAM porte donc un regard à long terme sur l'environnement, l'économie, l'homme mais également sur le territoire de par sa participation au développement local.

Les développements portuaires étudiés par le PAM prennent donc des orientations guidées par les principes du **développement durable**.

### La stratégie mise en œuvre par le PAM



#### Le contexte : trafic et parts de marché des ports du Nord et du Sud de la Méditerranée concurrents de Marseille-Fos

Les infrastructures des ports concurrents ont aujourd'hui une capacité de près de 7 millions d'**EVP** pour l'Italie et d'environ 3 millions d'**EVP** pour la façade méditerranéenne de l'Espagne. Les principaux **hubs de transbordement** ont pour leur part une capacité estimée à 6,4 millions d' **EVP** (Gioia Tauro/Sicile, et Algeiras/Espagne).

On peut estimer que cette capacité des **ports de marché** en Méditerranée du Nord augmentera progressivement à l'horizon 2010 d'environ 4 millions d' **EVP** pour l'Italie, de 2 millions pour l'Espagne et de 4 millions pour les **hubs de transbordement**. Au total, leur capacité globale passerait ainsi de 16 millions d' **EVP** à environ 26 millions d' **EVP**.

Ceci témoigne à la fois de l'état d'esprit général en matière d'évolution du trafic conteneurisé, qui mise sur une croissance continue des trafics méditerranéens et mondiaux, de la volonté de l'ensemble de ces ports de s'adapter à l'évolution du trafic mais également de l'évolution des besoins en logistique.

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

Cette stratégie est la seule qui permettra aux ports de rester dans la compétition en attirant les grands armements et autres opérateurs qui contrôlent les flux de marchandises conteneurisées. Il est clair cependant que l'espace disponible et l'investissement sont insuffisants en soi pour attirer des **armements**. Les ports doivent offrir en plus un certain nombre de prestations en matière de services et de logistique.



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

Le **Plan d'Entreprise** reposait sur quatre volets :

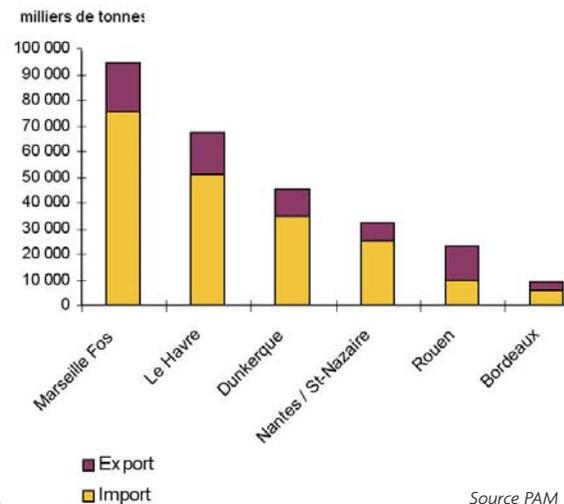
- définir et conduire une stratégie de qualité et d'engagement de service sur les terminaux conteneurs et donc réduire les coûts globaux de passage,
- optimiser les sites, rationaliser les investissements pour réduire les coûts globaux de passage,
- définir et conduire une stratégie de développement pour mieux maîtriser et capter le potentiel de l'hinterland,
- cibler et optimiser les efforts de marketing et de promotion sur les marchandises conteneurisées.

Ces actions répondaient directement aux besoins d'améliorer la fiabilité, d'augmenter la compétitivité et de **massifier** les flux de marchandises de manière à répondre à l'évolution de la demande des **armateurs** et des **chargeurs** et même à anticiper l'évolution future.

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).
- La compétitivité progresse : l'ensemble des **opérateurs** ont porté leurs actions sur le conteneur. Le Terminal de Fos a ainsi enregistré de nets progrès, bien qu'il soit nécessaire de poursuivre la baisse des coûts d'escale – situé cependant entre ceux de Gênes et de Barcelone. Le Port de Marseille-Fos est le seul en Méditerranée du Nord qui n'applique pas de tarifs de nuits, de week-end et de jours fériés pour les services aux navires. Des réductions proportionnelles au chiffre d'affaires réalisés sont cependant appliquées.
- Qualité de service, productivité et régularité ont été renforcées : l'ensemble des services aux navires a obtenu la certification ISO 9002 en 1999. Fin 2000, avec la signature de la Garantie de Qualité de Service (GQS) entre le PAM et les manutentionnaires du

Trafic total des principaux ports français en 2000







### L'amélioration du transport ferroviaire

L'acheminement des conteneurs dans les ports par voie ferroviaire est encore faible en France : à peine 10% du total, 16% pour Marseille-Fos, contre 22% pour l'Italie et plus de 40% pour l'Allemagne. La mise en service de grands porte-conteneurs rend plus que jamais nécessaire ce mode de desserte à Marseille-Fos qui dispose d'une position privilégiée : le port est en effet au débouché d'un réseau ferroviaire desservant tout le corridor Rhône-Saône jusqu'à Lyon et Dijon et prolongé à partir de Dijon dans trois directions principales : vers l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, vers Metz et la Belgique, et vers la région parisienne.

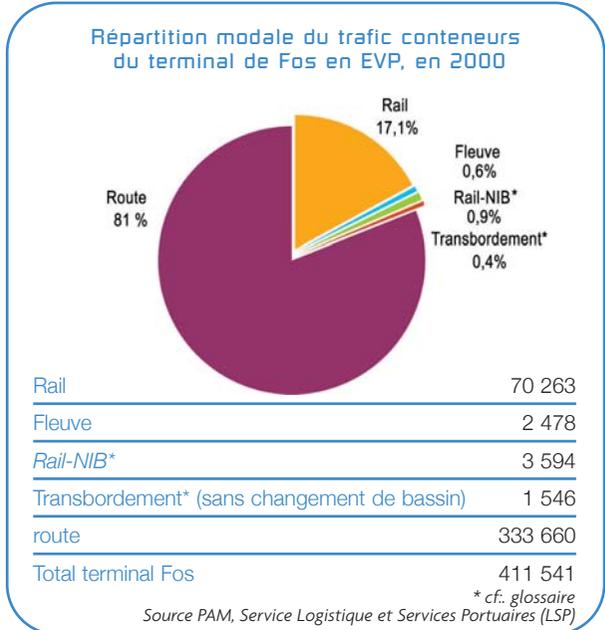


Le Port de Marseille-Fos a également contribué au développement des dessertes et étudie la modernisation des terminaux actuels.

Largement soutenu par le PAM, un nouvel *opérateur* privé de transport de conteneurs par voie d'eau, Rhône Saône Conteneur (RSC), a vu le jour sur l'axe Rhône-Saône au 1<sup>er</sup> octobre 2001. Le service régulier, reliant les ports de Chalon, Mâcon, Lyon et Fos offre aujourd'hui une capacité de transport annuelle de 36 864 *EVP*, avec quatre barges de 132 *EVP en rotation*, mises en service en 2003 et début 2004.

Sur la période 2000/2003, les *pré/post-acheminements* fluviaux de conteneurs ont été multipliés par 11 pour atteindre 29000 *EVP* en 2003.

Par ailleurs, le PAM a engagé une démarche de progrès avec Voies Navigables de France (VNF) et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), qui s'est concrétisée par la signature le 18 Juillet 2002 d'un « contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône/Saône et le Port de Marseille-Fos » entre les trois établissements, premier du genre en France.



## Les dessertes ferroviaires et le service MED EXPRESS.

Avec un trafic de plus de 125 000 **EVP** (Source CNC, Compagnie Nationale du Conteneur), toutes les régions françaises sont aujourd'hui desservies par voie ferroviaire.

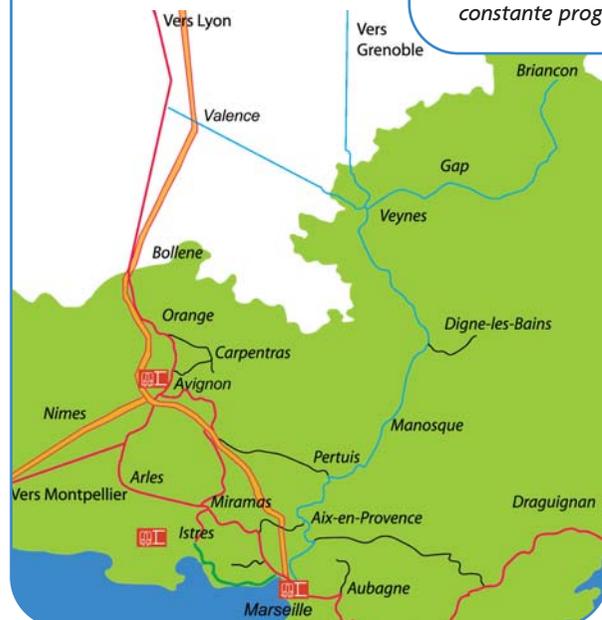
### Réseau ferroviaire et plates-formes de transport combiné en PACA

#### Lignes avec service voyageur

-  Double voie électrifiée
-  Ligne à Grande Vitesse
-  Double voie non électrifiée
-  Double voie non électrifiée

#### Service marchandises seulement

-  Voie unique non électrifiée
-  Plates-formes de transport combiné



Pour les régions « cœur de cible », le PAM a développé, en partenariat avec l'Opérateur CNC (Compagnie Nationale du Conteneur), un dispositif de relations journalières « Med EXPRESS » : AQUITAINE MED EXPRESS, LYON MED EXPRESS, PARIS MED EXPRESS, LILLE MED EXPRESS et EUROPE MED EXPRESS. En 2003, le service s'est étoffé de 3 nouvelles relations vers l'Alsace (Strasbourg), la Bourgogne (Gevrey) et la Bretagne (Rennes). Avec 84 466 EVP transportés en 2003, les résultats MED EXPRESS sont en constante progression depuis 2000.

## La modernisation des terminaux actuels

Ce projet de modernisation vise à simplifier les opérations ferroviaires et à accroître la capacité de traitement du Terminal de Fos-Graveleau, l'objectif étant d'atteindre 230000 **EVP** à l'horizon 2005 à comparer aux 125000 traités en 2003. Ce projet, piloté par le PAM et discuté avec la SNCF et les opérateurs de transport ferroviaire, reste encore à mettre en œuvre.

### Le lancement de la plateforme logistique de Fos-Distriport

Située à proximité du terminal conteneurs de Fos, elle couvre 160 ha de terrain relevant du domaine privé de l'Etat, pouvant être achetés ou loués selon le souhait de l'investisseur.

Le concept de Fos-Distriport repose sur la complémentarité entre le terminal conteneurs et la zone logistique. Il répond directement au besoin de **massification** des flux de marchandises en permettant de regrouper les arrivages des différents

produits pour y constituer des lots à distribuer ou à

Distriport : bâtiments « Léon-Vincent » en construction



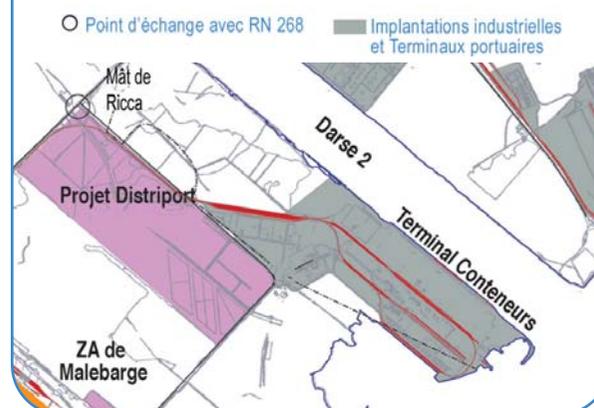
transporter vers les sites finaux de vente ou de production en Europe et Outre mer. A ce jour, 35,5 ha ont déjà été aménagés, équipés et reliés au système ferroviaire et routier.

### Le processus de massification est engagé

La mise en œuvre du **Plan d'Entreprise** visant à massifier les trafics commence à porter ses fruits :

- La taille des navires faisant **escale** à Fos augmente
- La taille moyenne des escales augmente
- De nouvelles **lignes** ouvrent sur Fos.

### Pôle conteneurs du Port de Marseille-Fos



Evolution de la taille moyenne des navires en escale à Fos

	1995	1999	2001
0 à 500 EVP	16%	11%	11%
500 à 1 000 EVP	10%	9%	26%
1 000 à 1 500 EVP	24%	8%	3%
1 500 à 2 000 EVP	20%	12%	24%
2 000 à 2 500 EVP	6%	11%	8%
2 500 à 3 000 EVP	21%	19%	12%
3 000 à 3 500 EVP	1%	21%	8%
3 500 à 4 000 EVP	1%	8%	7%
4 000 à 4 500 EVP	0%	2%	1%

Source : statistiques PAM

La proportion de navires de grande capacité (supérieure à 3 500 *EVP*) est passée de 1% en 1995 à 9% en 2001, celle des navires inférieurs à 2000 *EVP* passant dans le même temps de 70% à 64%. Cette augmentation de la taille des navires a conduit le PAM à accélérer la réalisation des opérations de *dragage* du terminal existant pour passer de 13 à 14,5m de *TEA* afin de pouvoir les accueillir.

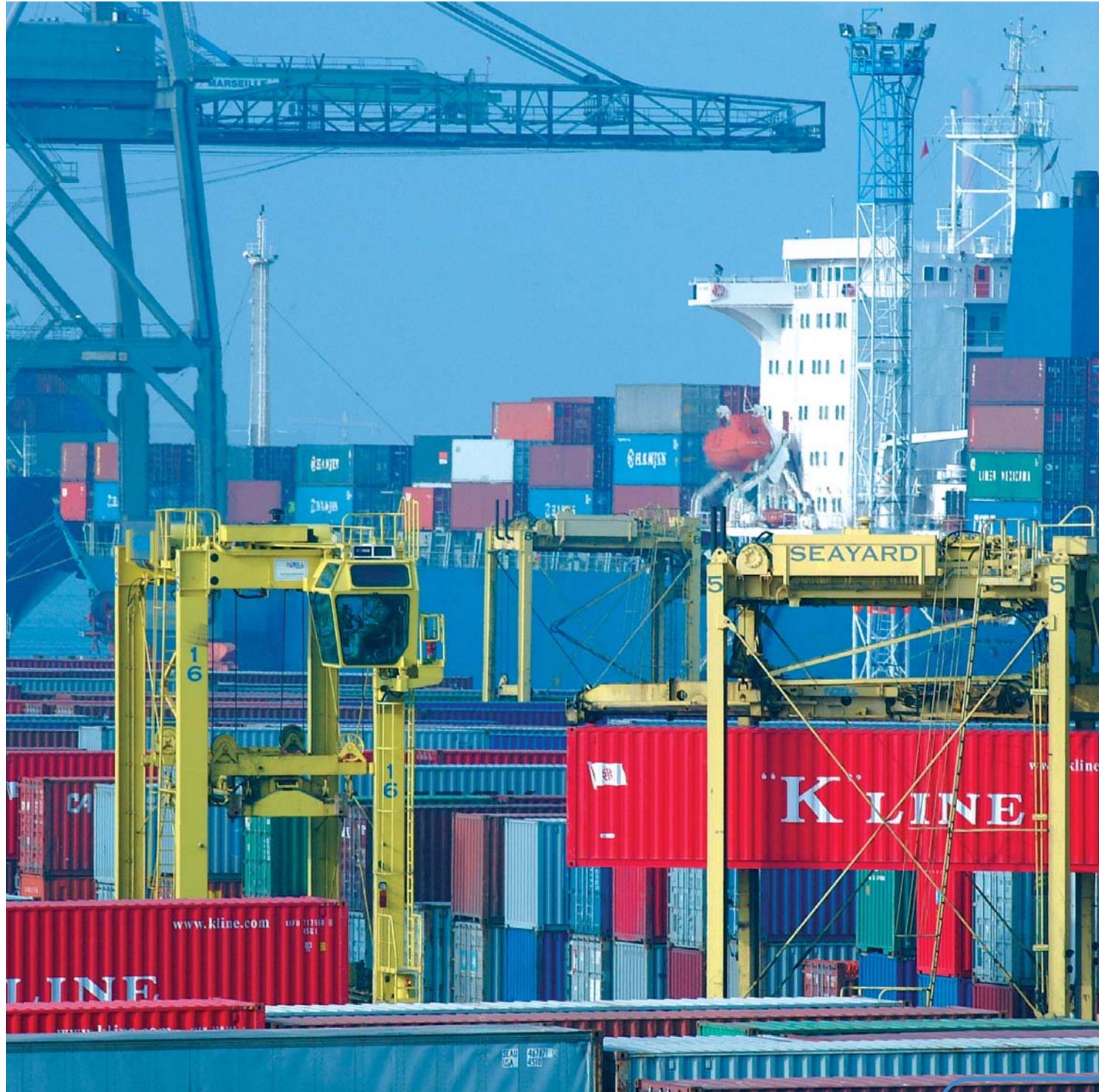
En 1999, la taille moyenne des *escales* était de 287 mouvements. En 2002, elle était d'environ 310 mouvements soit une progression de près de 8% en trois ans.

Fos souffrant d'une déficience de dessertes maritimes sur certaines régions du monde comme l'Amérique du Nord et du Sud, la politique visant à redonner confiance aux *armateurs* pour réinscrire Fos comme *escale* commence à donner des résultats et des ouvertures de *lignes* sont à noter vers :

- s l'Asie et l'Extrême Orient (AMX)
- s la Méditerranée Orientale nord et sud
- s les USA (Amerigo express)
- s les Antilles
- s Israël (Cosmed)
- s l'Algérie
- s la Côte Ouest des USA et le Golfe du Mexique (Med Pacific Express).

Suite aux événements du 11 septembre 2004, le renforcement des mesures de sécurité pour le trafic conteneurisé à destination des USA (*Container Security Initiative*) pose un nouveau défi pour la place portuaire de Marseille-Fos. Celle-ci s'est mobilisée pour réunir les conditions afin que le port soit agréé par les douanes américaines.

Que cela soit en tonnages ou en *EVP*, les résultats de la politique menée sont clairs : entre 1999 et 2002, le Port de Marseille-Fos a affiché de bons taux de progression comparativement aux ports autonomes français. Les résultats par rapport aux autres grands ports à conteneurs européens montrent également un redressement sensible de la situation.



## Une stratégie intégrée dans la politique nationale des transports et d'aménagement du territoire



Le Schéma Multimodal de Services Collectifs de transport de marchandises, institué par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, constitue le cadre de référence. Il a été adopté par le Gouvernement lors du **Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT)** du 9 juillet 2001 publié par décret du 18 avril 2002.

Il a pour ambition de promouvoir des alternatives performantes au transport routier, notamment par le développement des potentialités du transport maritime.

Ses objectifs sont en particulier :

- d'adapter les ports français afin de promouvoir le transport maritime et d'anticiper ses évolutions,
- de préserver les capacités d'accueil des zones portuaires et de leurs environs afin de permettre l'implantation d'industries et d'entreprises logistiques,
- d'assurer à la France des places portuaires d'envergure internationale,
- de promouvoir le développement du *cabotage maritime*.

## Le contexte régional et local

Face à ces constats techniques et économiques, il convient également d'apporter des éléments d'information sur la cohérence des projets actuels et futurs avec le contexte local et les documents qui en régissent l'évolution.



### La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône

Cet outil, modifié par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (L.O.A.D.T.) de 1999, fixe les principaux objec-

tifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Présenté aux personnes publiques associées en 2003, le projet de DTA a été adressé aux administrations centrales, avant validation par le **CIADT** en décembre 2003, puis lancement des consultations officielles (avril 2004). L'enquête publique devrait avoir lieu au plus tôt en septembre 2004 ; l'approbation de la DTA par décret en Conseil d'Etat en 2005.

Trois objectifs majeurs ont été fixés pour l'Aire Métropolitaine Marseillaise étendue au département des Bouches-du-Rhône :

- donner à la métropole marseillaise les moyens de son développement,
- mieux préserver l'aire métropolitaine,
- préserver et valoriser l'environnement.

Le Port de Marseille-Fos constitue un outil et une activité stratégiques pour le développement de l'ensemble des Bouches-du-Rhône et du territoire régional. Ceci suppose la poursuite des aménagements portuaires adaptés à la massification des trafics et à son intégration dans les grands axes de communication et le renforcement des relations entre les bassins de Marseille et de Fos.

## Une zone d'intérêt national

Le **Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT)** du 6 février 1967 a créé la Zone Industriolo-portuaire de Fos (Z.I.F.) et a chargé le Port Autonome de Marseille de son aménagement et de sa gestion. La Z.I.F. 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. La loi du 22 juillet 1987 relative à la prévention des risques majeurs a conduit à engager une réflexion pour intégrer dans les documents d'urbanisme les risques industriels. L'arrêté préfectoral du 21 janvier 1993 modifie le PAZ de la Z.I.F. pour instaurer des périmètres d'isolement SEVE-

SO. Seul le Nord de la darse 2 est compris dans deux périmètres Z2. En revanche, l'ensemble du môle Graveleau fait aujourd'hui partie du périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) en cas de sinistre.

Le P.A.M. a étendu la ZAC sur ses terrains du Caban compris entre la RN 268 et le Canal du Rhône à Fos. Après enquête publique accompagnée d'une étude d'impact, l'arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> septembre 1993 a créé la ZAC du Caban à vocation industrielle. 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.

## Urbanisme et communes riveraines

Les **POS** ont été approuvés après enquête publique :

- Fos-sur-Mer : révision du **POS** de 1976 approuvée le 25 novembre 1991.
- Port-Saint-Louis-du-Rhône : **POS** approuvé en 1990. Révision en cours d'instruction.

Les zones d'urbanisation future non équipées (respectivement NAEI et NAI) à vocation industrialo-portuaire correspondent au périmètre de la Z.I.F. Le règlement du PAZ s'y applique. Le **PADD** de Port-Saint-Louis-du-Rhône, en cours d'élaboration, réaffirme cette orientation pour la logistique et le trafic conteneurisé.

Le territoire de la Z.I.F. appartient au P.A.M. (domaine privé) et à l'Etat (domaine public). Les terrains non aménagés du môle Graveleau sont en quasi totalité sur le Domaine Public Maritime.



## « Fos 2020 », une réflexion d'aménagement à long terme pour la ZIP de Fos

Par delà le contexte réglementaire qui permet l'aménagement et le développement économique de la ZIF, le PAM a voulu examiner quelles étaient les potentialités d'évolution de cet espace en fonction du contexte économique, social et environnemental.

Cette réflexion, en cours de finalisation, a pour ambition de définir la vocation à long terme des terrains du Port Autonome de Marseille dans une dynamique de **développement durable** : principales zones de développement économique, zones d'intérêt écologique majeur à vocation environnementale et interfaces urbaines.

## Conclusion

Pour retrouver sa part de marché en Méditerranée du début des années 80, le Port de Marseille-Fos doit impé-

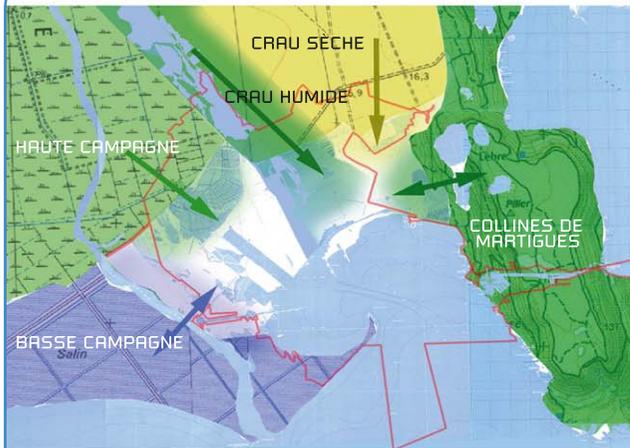
rativement conquérir un flux significatif de marchandises. Le **Plan d'Entreprise** a permis de stabiliser la part de marché à 12% depuis 2000, alors qu'elle était de 30% jusqu'en 1985.

La croissance du trafic au Port de Marseille-Fos se fait à un rythme intermédiaire entre l'hypothèse « moyenne » et « haute » : la stratégie mise en œuvre a donné des résultats en terme de fiabilité et de compétitivité, ce qui a permis d'enregistrer les succès actuels. L'évolution de la conjoncture économique et le renforcement de la

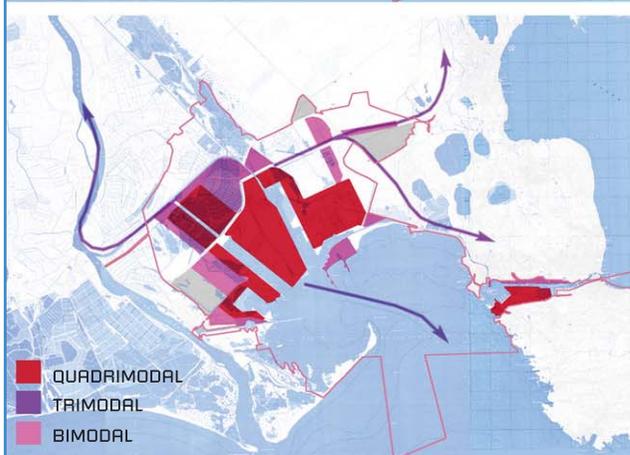
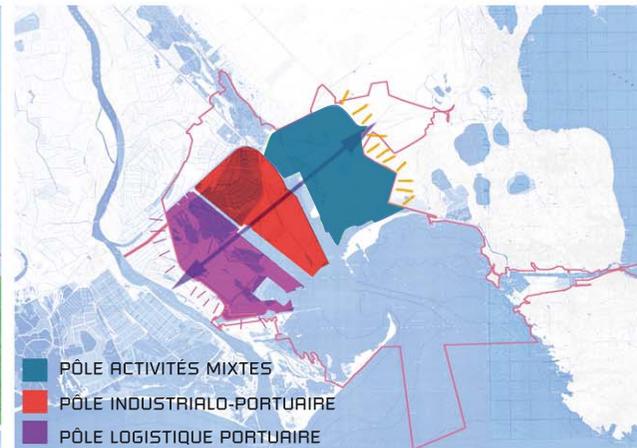
concurrence ne permettent cependant pas d'envisager raisonnablement dans les conditions actuelles une croissance sur le long terme supérieure au scénario moyen (environ 6% à 7% par an), ce qui permettra à Marseille-Fos de conserver sa part de marché, mais en aucun cas de gagner du trafic aux dépens de ses concurrents directs, comme le prévoyait le **Plan d'Entreprise**.

L'objectif de 15% de part de marché en Méditerranée à l'horizon 2010 nécessiterait en effet une augmentation annuelle supérieure à la moyenne de plus de 3 points soit plus de 10% entre 2006 et 2010.

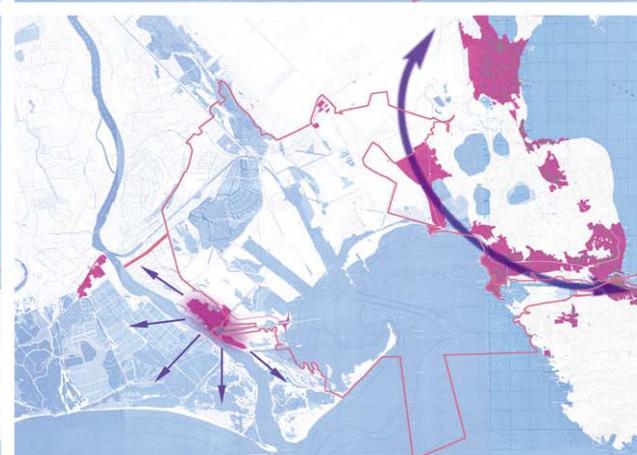
paysage : les entités qui qualifient la ZIF



activités économiques par delà la logique de produit

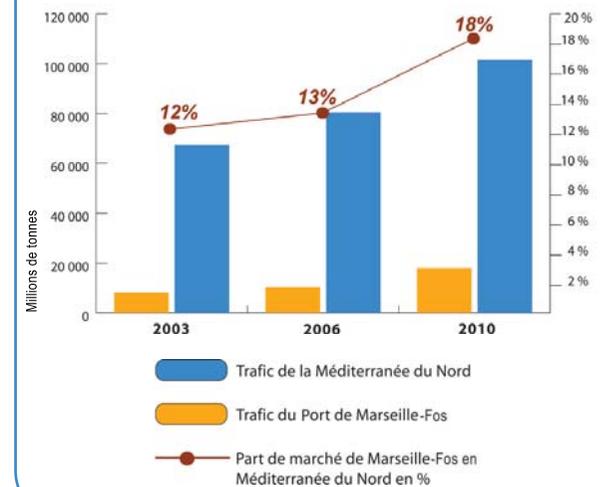


Infrastructures : 3 000 ha multimodal



accompagner les développements aux interfaces urbaines de la ZIF

Projection des parts de marché du port de Marseille-Fos en Méditerranée du Nord



Source : statistiques PAM

Le Port de Marseille-Fos doit donc mettre en œuvre une politique ou présenter un projet qui permette de provoquer un basculement significatif des flux de marchandises à son profit et aux dépens de ses concurrents

## Terminal conteneurs : les solutions envisagées

Plusieurs implantations d'un terminal conteneurs performant ont été envisagées, allant de l'optimisation du terminal existant à l'étude d'autres implantations de **terminaux dédiés** dans le cadre du projet Fos 2XL.

### L'optimisation du terminal existant peut-elle suffire face à la concurrence ?

Malgré un important programme d'investissements, les limites de cette option mettent en évidence les besoins d'extension des capacités du terminal sur un site différent.

### Les investissements destinés à l'optimisation du terminal actuel sont importants

Le *Plan d'Entreprise*, particulièrement sur la période 1999-2006, retient un important programme d'investissements consacré à l'aménagement et à l'outillage du terminal actuel. Ils ont représenté en 2002 environ 10 millions d'euros et 80 millions d'euros en 2003, dont 22% pour le Terminal Conteneurs de Fos.

Ces investissements concernaient les opérations suivantes :

- La rénovation et l'extension des terre-pleins : 9,1 millions d'euros HT sur la période 1998-2004
- L'amélioration des accès routiers : 5,3 millions d'euros HT sur 1998-2004
- La réorganisation des bâtiments : 2,1 millions d'euros HT sur 1998-2004, visant à supprimer des hangars peu utilisés et à déplacer des zones de bureaux. L'espace ainsi disponible sera dédié au stockage de la marchandise sur terre-pleins
- les réseaux, équipements et installations électriques : 12 millions d'euros HT sur 2002/2004
- l'aménagement d'un chantier ferroviaire : 6,6 millions d'euros HT. Les installations ferroviaires actuelles du terminal de Fos ne sont pas adaptées à l'objectif d'un

trafic compris entre 220 000 et 250 000 conteneurs par an à l'horizon 2005. Les travaux sont projetés mais n'ont pas démarré à ce jour

- l'adaptation et le redéploiement des outillages : 20,5 millions d'euros HT
- l'augmentation du **TEA** pour l'accès au Terminal à Conteneurs de Fos : 19 millions d'euros.

Afin de pouvoir accueillir les porte-conteneurs dernière génération, le Port Autonome de Marseille a entrepris en 2003 des travaux de dragage du Terminal Conteneurs de Fos faisant ainsi passer le **TEA** de 13 mètres à 14,5 mètres.

Il faut noter que les caractéristiques techniques des fondations du quai du Terminal Conteneurs actuel ne permettent pas d'augmenter le **TEA** au delà de 14,5 m, du fait de la diminution de la stabilité du quai induite en cas de travaux de dragage en deçà et des risques d'effondrement possible.

### Ces opérations ne font cependant pas disparaître les besoins d'accroissements des capacités de Fos

Si les actions mises en œuvre ont permis d'augmenter la capacité d'accueil des marchandises, le PAM estime que la saturation sera atteinte dans quelques années :

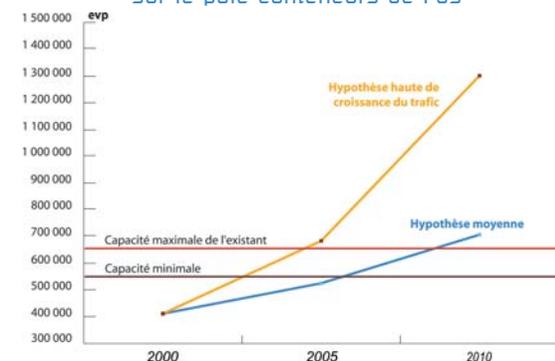
- la profondeur de 15,00 m ne peut être atteinte le long du quai, ce qui ne permettra pas de recevoir les navires de grande taille actuellement en construction
- la longueur supérieure à 300 mètres des navires conduit à envisager la création d'un **cercle d'évitage**
- le linéaire de quai sera insuffisant pour opérer conjointement plusieurs navires sans rendre rédhibitoire leur temps d'attente en rade
- la capacité des zones de stockage traduit un niveau de saturation qui nécessitera un accroissement des surfaces de terre-pleins.
- le niveau de croissance de trafics annoncé montre que la capacité d'échanges par le fer et par la route devra également être augmentée.



### Le terminal actuel saturé en 2007

Le niveau de saturation du terminal à conteneurs actuel de Fos, estimé approximativement à 650 000 **EVP** dans un contexte d'exploitation modernisée en continuité avec les méthodes actuelles, serait atteint en 2007 en prenant pour hypothèse une croissance moyenne annuelle d'environ 6%, conforme à l'évolution prévue en Méditerranée du Nord pour les années à venir.

Projection des trafics sur le pôle conteneurs de Fos



Source : statistiques PAM





### Un TEA adapté aux porte-conteneurs dernière génération

La flotte des navires porte-conteneurs qui touchent actuellement le Port de Marseille-Fos présente un *tirant d'eau* qui ne dépasse pas 14,5m. Les perspectives à moyen terme montrent que ce *tirant d'eau* sera suffisant, même si l'on envisage, pour le long terme, compte tenu de l'évolution de la taille des navires, un approfondissement possible des accès nautiques.

### Les besoins d'extension de la capacité de trafic du terminal de Fos

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

Il n'en reste pas moins évident que la réponse à sa prévisible saturation réside dans l'augmentation des conditions nautiques d'accès, des postes à quai, de la surface du terminal, et des aménagements (terre-pleins de stockage des conteneurs, zones de chargement de camions, infrastructures ferroviaires dans une zone tampon). Cette évolution est à envisager très rapidement si l'on veut dès à présent capter le trafic supplémentaire avec des garanties de qualité de service concurrentielles à l'horizon 2007/2008.



### En cas de non extension du Terminal Conteneurs, les risques sont grands de voir Fos écarté par les grands armements et devenir un port local

Ne pas adapter les infrastructures à l'évolution prévisible des unités qui seront mises en service dans les prochaines années revient à éliminer l'escale « Fos » de la rotation des grands armements sur l'axe Est/Ouest. Si l'enjeu se situe principalement au niveau du segment de marché « *grands porte-conteneurs mothers* », il concerne également la tranche des navires *feeders*. L'absence des premiers entraînerait une perte de trafic supplémentaire, les *feeders* se dirigeant alors vers d'autres ports encore desservis par les navires *mothers*.

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 longues distances. Le trafic serait alors acheminé vers les ports concurrents, et il serait alors très difficile de revenir sur le marché.

L'absence d'extension provoquerait dans un premier temps une stagnation et dans un deuxième temps une perte des trafics, le potentiel de marché se limitant à l'*hinterland* proche. En 2015, le manque à gagner serait d'environ 600 000 *EVP*, soit une perte de trafic de 56%.

Comparaison des scénarii projetés

	2000	2005	2010	2015
Terminal de Fos avec nouveau terminal dédié (en EVP)	411 541	602 000	1 306 000	1 571 000
Terminal de Fos Situation de référence	411 541	602 000	694 000	704 000
Manque à gagner en EVP	0	0	612 000	867 000

Source PAM

## Quel site pour Fos 2XL dans la ZIP ?

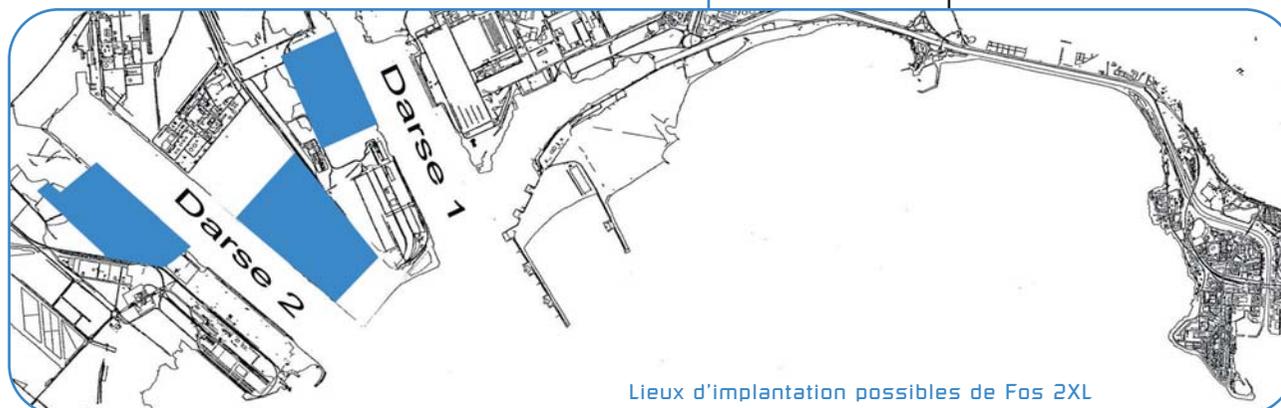


### Rappel du projet Fos 2XL

Le Port Autonome de Marseille, au travers des différents appels à projet et demandes formulées par les groupements candidats, a pu clairement identifier le besoin global : créer un linéaire de 1100 m environ de quai complémentaire en proposant un *tirant d'eau* de 16 m et offrir une surface ouvragée de 80 à 90 ha pour *massifier* les échanges terrestres en combinant route, fer et fleuve.

### Les trois implantations envisagées

- Sur le môle central au sud côté Darse 2, avec des difficultés pour les accès ferroviaires et les liaisons avec Fos Distriport ; présence d'établissements classés SEVESO.
- Sur le môle central au Nord du Terminal Minéralier, avec pour inconvénients majeurs, l'éloignement du réseau routier principal et la difficulté d'insérer un système ferroviaire dédié,
- Sur le môle Graveleau en prolongement Nord du Terminal actuel, présentant l'avantage de bénéficier d'une connexion routière directe, d'une connexion ferroviaire dédiée au trafic conteneur et d'être proche de services portuaires existants et d'installations logistiques en cours de développement dans le cadre de Fos Distriport.



Lieux d'implantation possibles de Fos 2XL

Tableau comparatif des trois solutions possibles pour l'implantation du projet Fos 2XL

Solutions-d'implantation pour le projet Fos 2XL	Compatibilité avec les usines ICPE/SEVESO	Accès maritimes et dragages	Accès terrestres et ferroviaires/opérabilité des liens avec la plate-forme Fos-Distriport
<b>Scénario de base :</b>  <b>NORD DU TERMINAL EXISTANT sur DARSE 2</b>	Les zones Z1/Z2 des usines existantes ne se superposent pas avec le projet Fos 2XL ni avec le Terminal Conteneurs de Fos.	Les accès maritimes pour Fos 2XL sont communs avec ceux du Terminal Conteneurs de Fos.	Accès terrestres et ferroviaires facilités par les infrastructures du terminal existant.  En totale synergie avec la plate-forme logistique de Fos-Distriport.
<b>Variante 1</b>  <b>MÔLE CENTRAL SUD sur DARSE 2</b>	Les usines à risques situées sur le môle central/côté darse 2 génèrent des distances d'isolement Z1/Z2 qui rendent incompatibles leur contiguïté avec un terminal conteneurs qui serait placé sous le vent dominant des usines. L'implantation du terminal conteneurs au sud entraînerait un important espace foncier « non construit » entre les usines et Fos 2XL.	Les dragages pour Fos 2XL sont communs avec ceux du terminal existant.	Incompatibilité des accès ferroviaires pour acheminer les conteneurs sur Fos 2XL car la voie ferrée passe devant les usines Seveso (attente des rames devant les accès des usines chimiques) Les liens avec Fos-Distriport ne sont pas facilités car retour à la gare de Coussoul pour aller de la darse 1 à Fos-Distriport, donc pas de synergie avec la zone logistique.
<b>Variante 2</b>  <b>MÔLE CENTRAL Centre sur DARSE 1</b>	Les zones Z1/Z2 des usines ne se superposeraient pas avec le projet Fos 2XL, mais elles seraient limitrophes.	Les dragages pour Fos 2XL auraient un coût plus élevé (en raison de la nature du sol de la darse 1) et ils viendraient en plus des dragages du terminal existant du môle Graveleau.	Compatibilité des accès ferroviaires avec usines chimiques mais incompatibilité dans l'état actuel avec le Terminal Minéralier Public  Les liens avec Fos-Distriport ne sont pas facilités car retour à la gare de Coussoul pour aller de la darse 1 à Fos-Distriport, donc pas de synergie avec la zone logistique.

### L'implantation de Fos 2XL sur le môle Graveleau



L'aménagement du projet Fos 2XL et les différentes solutions d'implantation envisagées trouvent leurs justifications dans la prise en compte d'une exigence d'optimisation et d'excellence de la future exploitation, en illustration de la démarche de mutation portuaire que souhaite le PAM.

Une exploitation correspondant au standard international, soit l'obligation d'avoir un terre-plein le plus profond possible ( visant l'optimum de 600 m ) en vis-à-vis du quai pour permettre la mise en œuvre des modes de manutention moderne via l'optimisation et l'augmentation de la productivité.

Or le Nord du terminal existant sur le môle Graveleau est caractérisé par l'existence du faisceau de triage ferroviaire situé entre 400 m et 700 m au nord de l'extrémité du quai actuel. Cette contrainte limite la surface des terre-pleins d'exploitation et impose de décaler l'extension du quai de 300 m vers le nord.

La recherche de ce standard d'exploitation international a donc amené le PAM à envisager deux projets :

- s le Terminal A de 600 m de longueur de quai dont 400 m de quai neuf en prolongement de l'existant
- s le Terminal B de 700 m de longueur de quai décalé de 300 m vers le nord.

De plus, cette conception préserve au mieux les possibilités ultérieures de développement du pôle conteneurs tout en représentant l'optimum d'exploitation et l'optimum financier vu le coût de déplacement de ce triage ferroviaire.

## Les deux grands objectifs publics visés par le projet

L'ambition du projet Fos 2XL, c'est-à-dire la réalisation des Terminaux Conteneurs A et B, est de mettre en place au Port de Marseille-Fos une chaîne logistique attractive et concurrentielle pour y capter de la valeur ajoutée profitable à l'ensemble des acteurs des filières concernées de la Région.

### Construire une grande chaîne logistique à partir de Fos

L'objectif est d'attirer les grands armateurs qui opèrent sur les grandes boucles internationales sur l'axe Est/-

Ouest via Suez et qui croisent en Méditerranée, grâce à :

- s un accès nautique rapide et sûr,
- s des manœuvres facilitées par un **cercle d'évitage** adapté à proximité immédiate des quais,
- s un **tirant d'eau** respectant l'évolution de la flotte,
- s un temps d'escale garanti et des attentes limitées en rade,
- s l'accueil simultané de deux gros navires,
- s une bonne cadence de chargement-déchargement,
- s de larges plages de travail,
- s un temps d'acheminement des conteneurs réduit
- s des **transbordements** sur **feeders** et une insertion facilitée dans la chaîne de transport terrestre.

### Capter de la valeur ajoutée sur et autour du site de Fos

Cela nécessite d'attirer des opérateurs performants, en impliquant un opérateur ferroviaire et en attirant des industriels de transformation, grâce à :

- s une **plate-forme multimodale** comprenant tous les moyens de **pré- et post-acheminements**,
- s des logistiques modernes d'évacuation avec une part plus significative pour le fer : chantier de chargement-déchargement de wagons performant, surface de stockage et de manutention adaptée aux engins, compatibilité avec le tri en amont,
- s une souplesse d'organisation pour l'exploitation sur le Terminal B,
- s une livraison facilitée de conteneurs dans Fos-Distriport, l'évacuation facilitée des conteneurs ou des produits transformés,
- s une fiabilité optimale sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Le projet Fos 2XL sur le môle Graveleau permet à moyen terme l'accueil des navires ayant des **tirants d'eau** de 16 m et répond donc à la demande d'un marché en forte croissance tout en conservant la possibilité d'évolutions ultérieures telles que, à long terme, l'extension vers le Nord en cas d'accroissement du trafic conteneurisé.

