

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 :

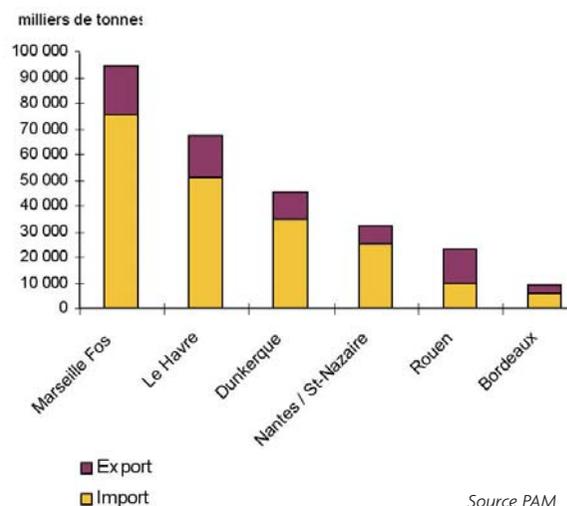
- définir et conduire une stratégie de qualité et d'engagement de service sur les terminaux conteneurs et donc réduire les coûts globaux de passage,
- optimiser les sites, rationaliser les investissements pour réduire les coûts globaux de passage,
- définir et conduire une stratégie de développement 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.

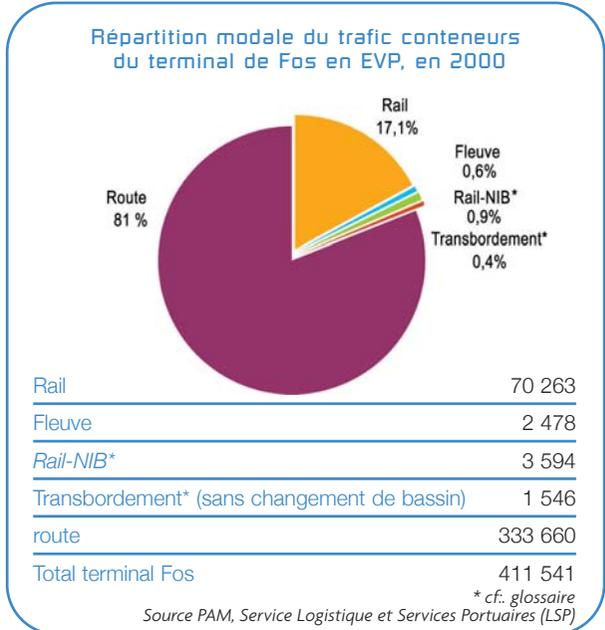


Le Port de Marseille-Fos a également contribué au développement des dessertes et étudie la modernisation des terminaux actuels.

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^{er} 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.

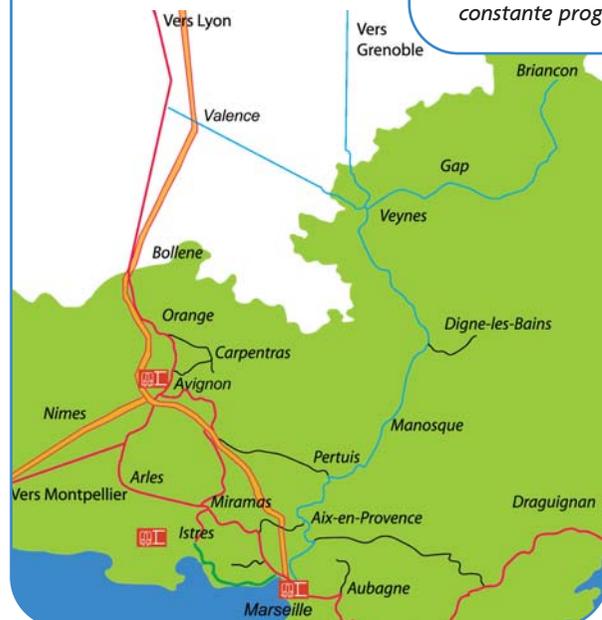
Réseau ferroviaire et plates-formes de transport combiné en PACA

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.

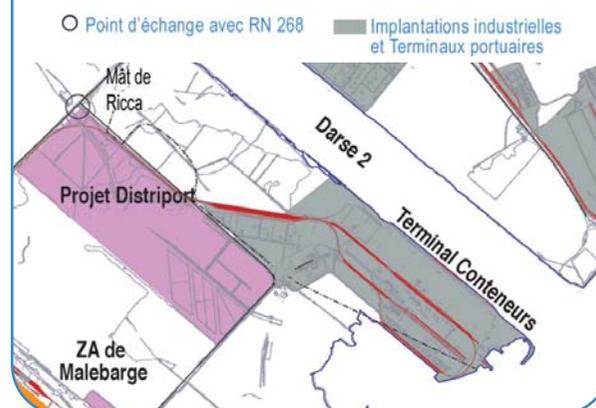
Le lancement de la plateforme logistique de Fos-Distriport

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

Pôle conteneurs du Port de Marseille-Fos



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.

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.

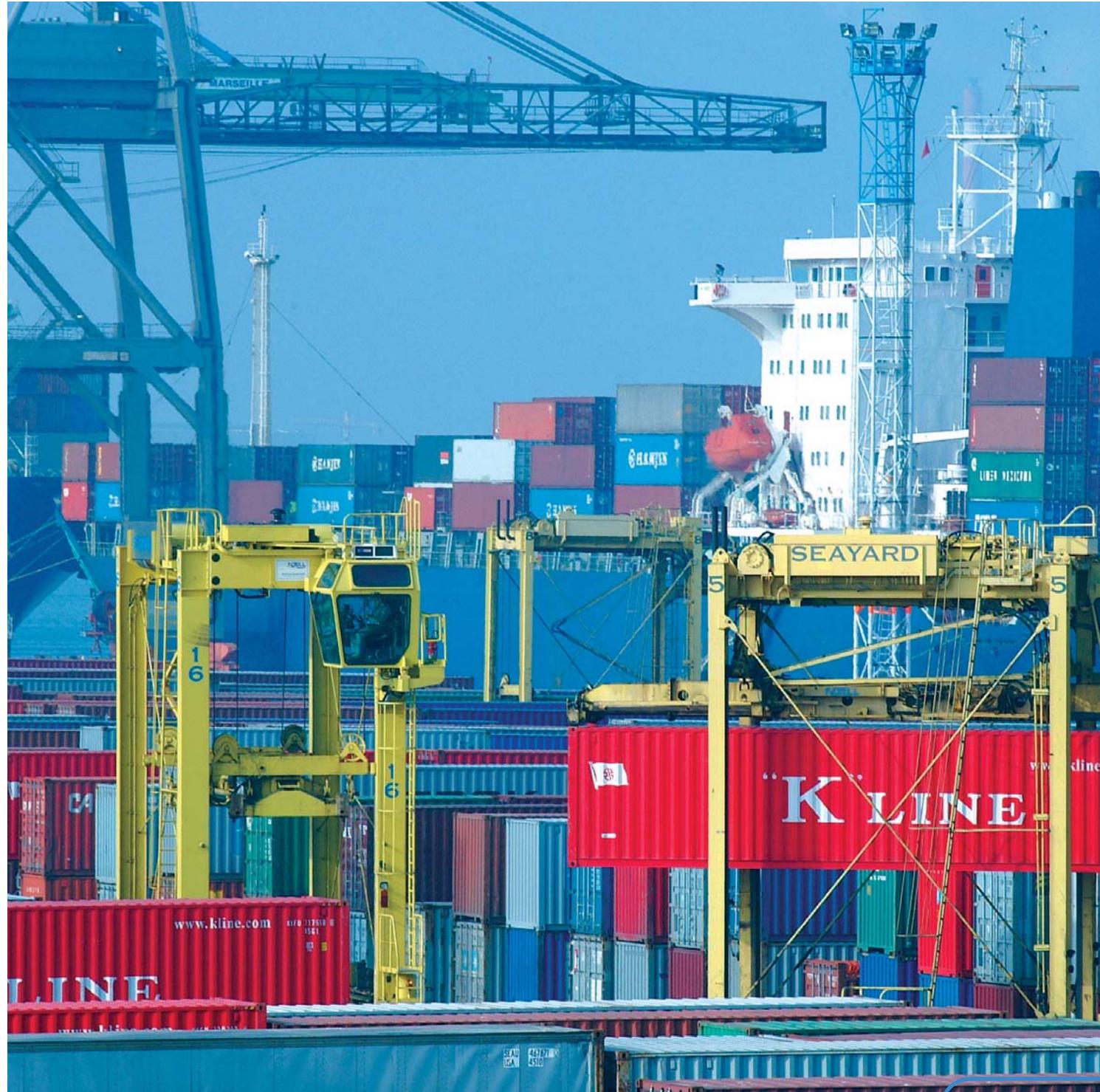
En 1999, la taille moyenne des *escales* était de 287 mouvements. En 2002, elle était d'environ 310 mouvements soit une progression de près de 8% en trois ans.

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^{er} 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-

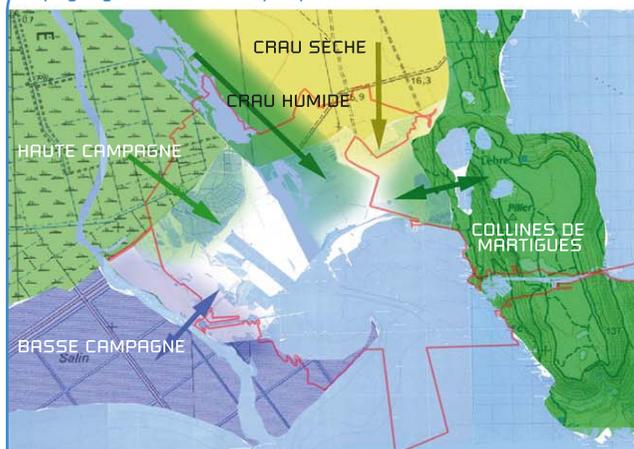
rativement conquérir un flux significatif de marchandises. Le **Plan d'Entreprise** a permis de stabiliser la part de marché à 12% depuis 2000, alors qu'elle était de 30% jusqu'en 1985.

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

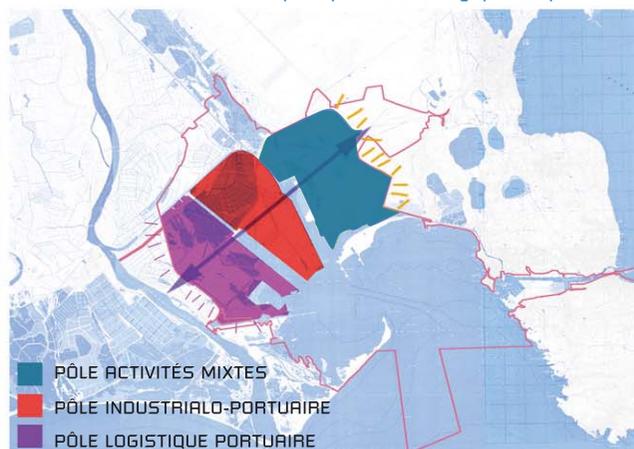
concurrence ne permettent cependant pas d'envisager raisonnablement dans les conditions actuelles une croissance sur le long terme supérieure au scénario moyen (environ 6% à 7% par an), ce qui permettra à Marseille-Fos de conserver sa part de marché, mais en aucun cas de gagner du trafic aux dépens de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

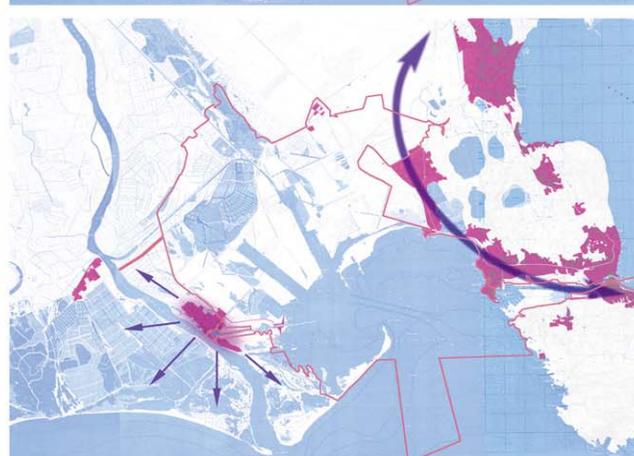
paysage : les entités qui qualifient la ZIF



activités économiques par delà la logique de produit

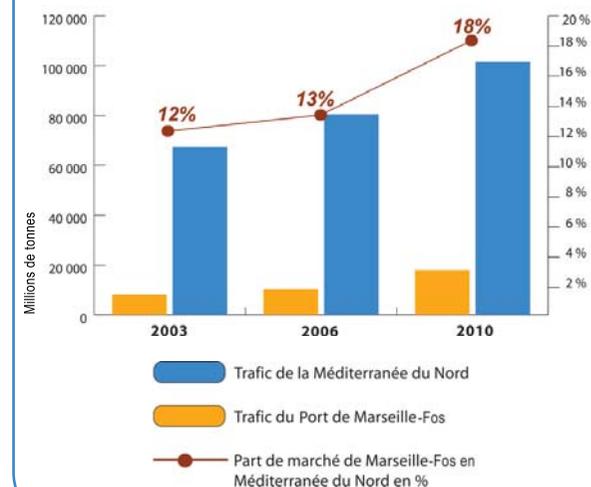


Infrastructures : 3 000 ha multimodal



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