

PORT AUTONOME DE MARSEILLE

Marchandises diverses et Vrac solides Fos

Fos 2XL

Annexe 1 – Justification socio-économique de Fos 2XL

Novembre 2003

TABLE DES MATIERES

I.....	7
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES : UNE ACTIVITÉ EN PLEINE CROISSANCE AU NIVEAU MONDIAL ET PARTICULIÈREMENT EN MÉDITERRANÉE.....	7
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES SE CARACTÉRISE PAR UNE FORTE CROISSANCE ET UNE MASSIFICATION DES TRAFICS AU NIVEAU INTERNATIONAL. EN RAISON DE LA GLOBALISATION DES ÉCHANGES, ON ASSISTE À UNE CROISSANCE RÉGULIÈRE DU TRAFIC DES CONTENEURS DANS LE MONDE ET EN MÉDITERRANÉE, CETTE DERNIÈRE ZONE REPRÉSENTANT DE MANIÈRE STABLE 10% DU TRAFIC MONDIAL DES CONTENEURS.....	7
<i>C'est le cas, entre autres des ports italiens et espagnols, concurrents du port de Marseille.</i>	
<i>D'autres nouvelles installations, comme les hubs de transbordement ont entièrement été conçues et réalisées par les armements et sont gérées par eux.....</i>	<i>10</i>
VALENCE.....	12
EN MILLIERS DE TONNES.....	13
RÉSULTATS DE LA COMPARAISON ENTRE FOS 2XL ET SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE.....	27
I – EVALUATION DES CARACTÉRISTIQUES DU TRAFIC CONTENEURISÉ, DE SON ÉVOLUTION ET DE LA CONCURRENCE.....	31
I.1 – ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ÉCHANGES.....	31
A – Evolution depuis 1970.....	31
B – Evolution des échanges par grande zone géographique.....	33
C – Le cas de la Méditerranée.....	36
D – Conclusion.....	38
LE MARCHÉ SE CARACTÉRISE PAR UNE FORTE CROISSANCE ET UNE MASSIFICATION DES TRAFICS AU NIVEAU INTERNATIONAL. PAR LA GLOBALISATION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES, ON ASSISTE À UNE CROISSANCE RÉGULIÈRE DU TRAFIC DES CONTENEURS DANS LE MONDE ET EN MÉDITERRANÉE, CETTE DERNIÈRE ZONE REPRÉSENTANT DE MANIÈRE STABLE 10% DU TRAFIC MONDIAL DES CONTENEURS.....	38
I.2 – ÉVOLUTION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES : STRATÉGIE DES ARMATEURS. .38	38
A – Evolutions passées.....	38
B – Une évolution qui se poursuit.....	41
C – Les conséquences.....	43
D – Analyse des caractéristiques navires sur les axes est/ouest et Nord/Sud et prévisions.....	53
E – Autres éléments déterminants pour le choix des ports d'escale.....	58
F – Conclusions.....	59
I.3 – LA RÉPONSE DES PORTS CONCURRENTS DE MARSEILLE À L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE.....	60
A – Les ports du Nord.....	61
B – Les ports du Sud.....	68
C – Caractéristiques des évolutions dans les ports concurrents.....	78
D – Les résultats des stratégies en terme de trafics et de parts de marché (range Nord européen et Sud).....	80
I.4 – LE PORT DE MARSEILLE.....	81
A – positionnement de Marseille : évolution du trafic et de la part de marché.....	81
B – L'accès au port de Marseille/terminal de Fos.....	90
C – Les infrastructures disponibles.....	96
D – Le bilan du Plan d'Entreprise à la fin 2002.....	104
COÛT DE PASSAGE D'UN CONTENEUR 20' À L'IMPORT EN EUROS.....	106
ÉVOLUTION DE LA PRODUCTIVITÉ AU TERMINAL À CONTENEURS DE FOS ENTRE 1998 ET 2002	109
BORDEAUX.....	120
ÉVOLUTION COMPARÉE DES TRAFICS DE CONTENEURS DES PORTS AUTONOMES MARITIMES FRANÇAIS ENTRE 1999 ET 2002	128

ÉVOLUTION COMPARÉE DES TRAFIC CONTENEURS DES PRINCIPAUX PORTS À CONTENEURS EUROPÉENS ENTRE 1998 ET 2001	129
I.5 – CMA- CGM/EGIS PORT/CNC : OPÉRATEURS PRIVÉS PARTENAIRES DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE POUR LE PROJET FOS 2XL (1ÈRE TRANCHE).....	136
A – CMA- CGM.....	137
B – Egis Ports.....	147
C – P&O Ports.....	149
I.6 – PRÉVISIONS CONCERNANT LE TRAFIC DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES.....	150
A – Les prévisions de trafic pour le Port Autonome de Marseille (terminal de Graveleau et bassins de Marseille).....	151
B – Evolution de la part de marché du port de Marseille/Fos.....	163
C – Le trafic supplémentaire généré par CMA/CGM, Egis Ports et CNC (1ère tranche de Fos 2XL). 165	
D – L’apport de trafic concernant la deuxième tranche du projet Fos 2XL (estimation faite d’après les estimations données par les principaux armements consultés préalablement au lancement de l’appel à candidature).....	167
E – Evolution trafic prise en compte pour le Port de Marseille (hypothèse moyenne).....	169
II – DÉFINITION DU PROJET.....	172
II.1 – LES TROIS PHASES DU PROJET.....	174
A – Opérations de dragages.....	175
B – Le terminal CMA- CGM/Egis/CNC	175
C – Le 2ème terminal/2ème tranche de Fos 2XL.....	175
II.2 – MONTANT DES INVESTISSEMENTS ET PHASAGE.....	176
PHASAGE DES INVESTISSEMENTS.....	177
II.3 – LES DÉPENSES D’ENTRETIEN.....	177
A – les dépenses d’entretien liées à la partie « dragages ».....	177
B – Les dépenses d’entretien de Fos 2XL.....	177
C – L’exploitation des terminaux.....	178
II.4 – ÉVALUATION PAR RAPPORT AU SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE.....	181
A – Définition du scénario de référence.....	181
B – Scénario de référence.....	183
III – ANALYSE DE L’AVANTAGE ÉCONOMIQUE.....	190
III.1 – LES AUTRES TRAFICS DU PORT DE MARSEILLE. LA STRATÉGIE MISE EN ŒUVRE.....	190
A – Le conventionnel : identifier les niches de développement et restructurer durablement les bassins de Marseille.....	190
B – Le secteur des hydrocarbures : conforter et développer la filière hydrocarbures/vracs chimique	193
C – Bâtir un hinterland proche sur la Zone Industrielle de Fos.....	198
D – Développer le secteur de la croisière et du trafic passager.....	199
E – Moderniser les systèmes d’information portuaires.....	203
III.2 – ESTIMATION DES AVANTAGES POUR LA PLACE PORTUAIRE	206
A – Les clients du terminal à conteneur de Fos.....	206
B – Les professions de la filière conteneur.....	213
C – Le Port Autonome de Marseille.....	215
D – Les entreprises de transport terrestre.....	216
E – L’Etat et les collectivités locales.....	217
IV – IMPACT SUR L’EMPLOI.....	220
IV.1 - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA POPULATION DU DÉPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE ET DE L’EMPLOI.....	220
IV.2 – LA STRUCTURE DE L’EMPLOI.....	222
Bassin d’emplois.....	222
Population active.....	222
IV.3 - LE POIDS DU PORT DE MARSEILLE DANS L’ÉCONOMIE LOCALE.....	224
IV.4 - LES EMPLOIS DIRECTEMENT LIÉS AU TRAFIC CONTENEUR.....	228
Carte n° 2 : Tonnages totaux de l’industrie passant par le port	231
Carte n°3 : Source industrielle des trafics de conteneurs du port.....	232

IV.5 - L'IMPACT DU PROJET FOS 2XL EN TERME D'EMPLOIS.....233

SYNTHESE

1^e *transport des marchandises conteneurisées : une activité en pleine croissance au niveau mondial et particulièrement en Méditerranée.*

Le transport des marchandises conteneurisées se caractérise par une forte croissance et une massification des trafics au niveau international. En raison de la globalisation des échanges, on assiste à une croissance régulière du trafic des conteneurs dans le monde et en Méditerranée, cette dernière zone représentant de manière stable 10% du trafic mondial des conteneurs.

En 2010, le trafic des marchandises conteneurisées devrait se situer entre 423 et 468 millions d'evp contre environ 250 millions en 2002. En Méditerranée, le trafic atteindra 100 millions d'evp en 2010 contre environ 20 millions en 2001. Le principal axe de croissance restera l'axe Est-Ouest, c'est-à-dire le commerce maritime Amérique/Europe/Asie du Sud Est.

2

Le secteur des armements : vers une plus grande implication dans la partie terrestre du transport et les activités de manutention

Le développement des échanges (et du trafic maritime des marchandises conteneurisées plus précisément) a été soutenu par les changements intervenus dans le secteur des armements. Ce dernier s'est caractérisé par la libéralisation et la montée en puissance de

nouveaux opérateurs (MSC, CMA- CGM, Evergreen...). Ce renforcement de la concurrence a provoqué une réduction des marges bénéficiaires, ce qui a incité les armements à développer trois types de mesure :

- 1. Des mesures structurelles : développement d'alliances et de fusions pour augmenter la capacité financière et asseoir la couverture mondiale de leurs activités (diversification des risques et des marchés). Ce sont les manifestations les plus évidentes de la stratégie de «globalisation» ;*
- 2. Des mesures techniques : la mise en service de navires de plus en plus importants pour gagner en productivité, économiser sur les charges de transport et être en mesure de limiter les taux de fret ;*
- 3. La prise de contrôle d'activités (ou participations) complémentaires : dans la manutention (accords MSC – TN au Havre, CMA- CGM – Egis Ports en France, APM Terminals), le transport (intégration verticale), pour garder le contrôle de la chaîne logistique et compenser la réduction des marges bénéficiaires de l'activité «transport maritime» ;*

En Méditerranée, cette évolution s'est caractérisée par la création de hubs de transbordement (Algeiras, Gioia Tauro, etc..), contrôlés entièrement par les grands armements. Ils ont connu un fort développement, atteignant un trafic de plus de 6 millions d'evp.

3 Les ports concurrents de Marseille : augmentation des capacités, réforme des systèmes d'exploitation et mise en place de terminaux dédiés

Pour répondre à l'augmentation de trafic et aux évolutions structurelles du secteur des armements, l'ensemble des ports de marché en Méditerranée du Nord :

- *ont augmenté leur capacité*

Ceci s'est concrétisé par la modernisation et l'extension des terminaux existants ainsi que par la création de nouvelles infrastructures (comme le terminal de Voltri à Gènes). D'après les principaux plans d'investissement des ports concurrents de Marseille, les capacités continueront à augmenter dans les prochaines années d'environ 4 millions d'evp pour l'Italie, 2 millions en Espagne et 4 millions pour les hubs de transbordement. Au total, la capacité globale devrait passer de 16 millions d'evp à environ 26 millions d'evp. Ceci témoigne à la fois de l'optimisme général en matière d'évolution du trafic conteneurisé, de la volonté de l'ensemble des ports concurrents de s'adapter à l'évolution technique du transport conteneurisé (taille des navires, composition des flottes, etc.), mais également des besoins en logistique (Zones activités logistiques).

- *ont également réalisé d'importantes réformes structurelles (recentrage des activités de l'autorité portuaire sur ses fonctions régaliennes) ;*

C'est le cas, entre autres des ports italiens et espagnols, concurrents du port de Marseille.

D'autres nouvelles installations, comme les hubs de transbordement ont entièrement été conçues et réalisées par les armements et sont gérées par eux.

- *ont favorisé le contrôle de l'exploitation des terminaux par le secteur privé, à savoir les sociétés de manutention et les grands armements : ce sont les terminaux dédiés.*

Ceci est cohérent avec le point précédent. La redéfinition du rôle des autorités portuaires s'est accompagnée d'un transfert de l'ensemble de l'outillage (en particulier les portiques à conteneurs) et du personnel de conduite aux sociétés de manutention, qui désormais assument seules l'ensemble des opérations commerciales sans intervention de l'autorité portuaire. On peut citer Eurogate à La Spezia et Gioia Tauro, PSA à Gènes et P&O Ports à Cagliari.

Cette stratégie d'extension des capacités et de terminaux dédiés a permis à l'ensemble des ports méditerranéens de développer leurs trafics à un rythme impressionnant : entre 1985 et 2002, le trafic a augmenté de 500% à Valence, 314% à Barcelone, 370% à Gènes et 480% à La Spezia. En comparaison, le trafic a augmenté de "seulement" 66% à Marseille durant la même période.

Ainsi, si jusque dans les années 80, les armateurs avaient tendance à privilégier les ports du Nord (réputés plus fiables et situés plus proches des grands centres industriels et de consommation), ils ont opéré un rééquilibrage au profit des ports du Sud. En 1990, la part des ports du Nord était de 60% (par rapport au trafic total Europe). Elle n'était plus que de

54% à la fin des années 90. La part de l'Europe du Sud était en même temps passée de 29% à 35%. Cette progression a de plus largement bénéficié à la Méditerranée du Nord, témoignant du regain d'intérêt pour cette façade comme porte d'accès au marché européen.

4

La stratégie du port de Marseille : augmenter le trafic des marchandises conteneurisées et reconquérir des parts de marché sur ses concurrents en renforçant sa position de port d'hinterland.

Au cours des années 80 et 90, la part de marché du port de Marseille dans le trafic des marchandises conteneurisées en Méditerranée du Nord n'a cessé de se dégrader : elle était de 30% au début des années 80 contre 12% en 2002 .

Les causes de cette situation font l'objet d'un diagnostic partagé :

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

A partir de 1998, le Plan d'Entreprise a fait du développement du trafic des marchandises conteneurisées la priorité du Port Autonome de Marseille. Il a été décliné en plans d'actions.

Ces derniers sont la réponse aux problèmes identifiés concernant le positionnement de la place portuaire. Les objectifs étaient :

- améliorer la fiabilité,
- augmenter la compétitivité,
- 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.

Si le trafic a augmenté de manière significative, la stratégie mise en œuvre a seulement permis de stabiliser la part de marché du port de Marseille à environ 12% par rapport au trafic total de Méditerranée du Nord, comme le démontre le tableau suivant :

	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

En effet, durant la même période, les autres ports méditerranéens poursuivaient leur croissance à un rythme soutenu, porté par un marché particulièrement favorable (jusqu'à la mi 2001).

De plus dans les prochaines années et en dépit de la mise en œuvre du prochain plan d'entreprise, les différentes simulations et prévisions de trafic permettent d'envisager que

la croissance du trafic avec les moyens actuellement mis en œuvre (amélioration de la fiabilité et de la qualité, augmentation de la productivité et renforcement de la politique commerciale et promotionnelle ,etc..) restera relativement proche de la croissance moyenne du marché, environ 6% en moyenne par an. Ceci s'explique en effet par le haut niveau de compétition et de concurrence qui prévaut sur ce type de trafic.

Pour augmenter la part de marché du port de Marseille de manière significative (soit un objectif raisonnable minimum de 15% de part de marché en Méditerranée du Nord à l'horizon 2010), ceci nécessiterait une augmentation annuelle supérieure à la moyenne de plus de 3 points. Cette performance devient difficilement envisageable sur plusieurs années consécutives (plus de 10% entre 2006 et 2010).

<i>En milliers de tonnes</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total	67 532	71 584	75 879	80 431	85 257	90 373	95 795	101 543
Marseille	8 200	8 800	9 400	10 100	11 131	12 267	13 520	14 900
Part ciblée	12%	12%	12%	13%	13%	14%	14%	15%
Progression annuelle	6%	7%	7%	7%	10,21%	10,21%	10,21%	10,21%
MRS								

Entre 2003 et 2006 : hypothèses de trafic présentées au CIES (automne 2003)

Le port de Marseille doit donc mettre en œuvre une politique ou réaliser un projet qui permette de provoquer un basculement significatif et stable des flux de marchandises à son profit et aux dépens de ses concurrents. Cela ne pourra se faire qu'en ciblant un ou des opérateurs ayant la maîtrise des flux de marchandises conteneurisées et en lui offrant un outil pour la massification/consolidation sur le site le plus adapté du Port Autonome de Marseille : Fos.

Cette stratégie est à la base du projet Fos 2XL. Ce dernier se concrétisera par un ou plusieurs terminaux conventionnés, permettant aux opérateurs intéressés de massifier en un seul endroit aussi bien les flux d'hinterland que de transbordement.

C'est pourquoi, dans le cahier des charges du dossier d'appel à candidatures, l'apport de trafic supplémentaire a été un critère déterminant dans le choix des opérateurs. Ainsi CMA-CGM (opérateur adjudicataire pour la première tranche de Fos 2XL) a « promis » de transférer sur le site de Fos des volumes en provenance soit des concurrents directs du port de Marseille, soit d'autres sites en Méditerranée.

Dans son dossier de réponse à l'appel à candidature, la CMA-CGM a fourni les informations suivantes : sachant que l'on peut prévoir une ouverture du terminal à la fin 2006 – début 2007, le trafic envisagé est de 280 000 evp en 2007 et de 421 000 evp en 2012, 5 ans après l'ouverture du terminal.

En prenant pour hypothèse une part de transbordement de 15% par an, ce trafic est constitué en 2007 de 240 000 evp de trafic d'hinterland et de 40 000 evp de transbordement et en 2012 de 358 000 evp de trafic d'hinterland et de 63 000 evp de transbordement.

Bien que la deuxième tranche du projet Fos 2XL fasse actuellement l'objet d'un appel à candidature, des entretiens ont été menés avec quelques armements représentatifs, qui pourraient être potentiellement candidats . Ils nous ont permis de faire certaines hypothèses

en terme de trafic pour la 2^{ème} tranche de Fos 2XL. Ces hypothèses ont été recoupées avec celles présentées par CMA- CGM pour la 1^{ère} tranche.

Sachant que l'on peut prévoir une ouverture du terminal mi-2007, le trafic envisagé correspond à celui prévu par CMA- CGM, décalé de 6 mois.

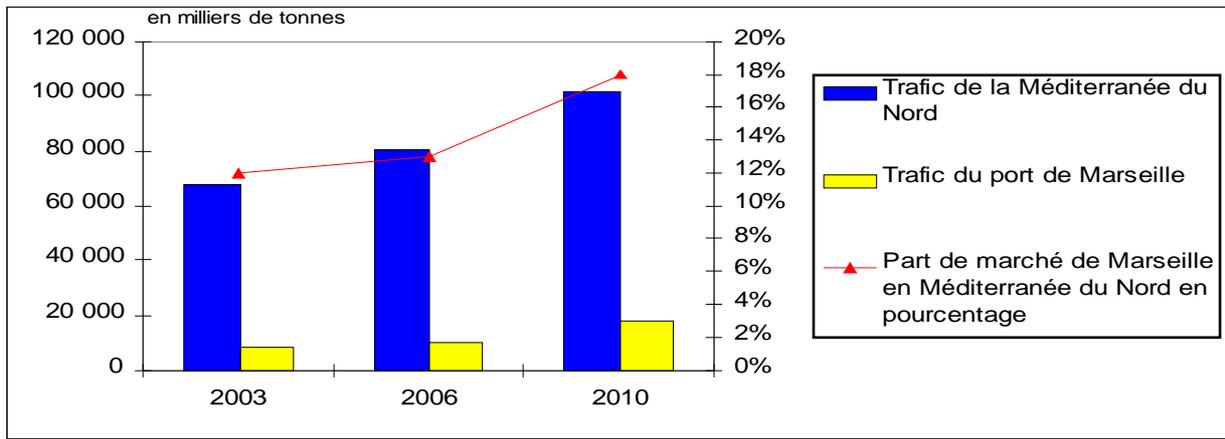
Les hypothèses d'évolution de trafic pour le port, couplés avec celles présentées par CMA- CGM et celles évaluées à partir de données fournies par d'autres armements (pour la deuxième tranche de Fos 2XL) permettront au port de Marseille- Fos d'atteindre une part de marché de près de 20% en 2010 avec près de 18 millions de tonnes dont 13 millions de tonnes à Fos.

Cette stratégie est donc la seule qui permettra, dans le prolongement de la politique poursuivie actuellement, d'augmenter la part de marché du port de Marseille dans le trafic des marchandises conteneurisées en Méditerranée du Nord.

Réalisation du projet Fos 2XL : évolution de la part de marché du port de Marseille en Méditerranée du Nord

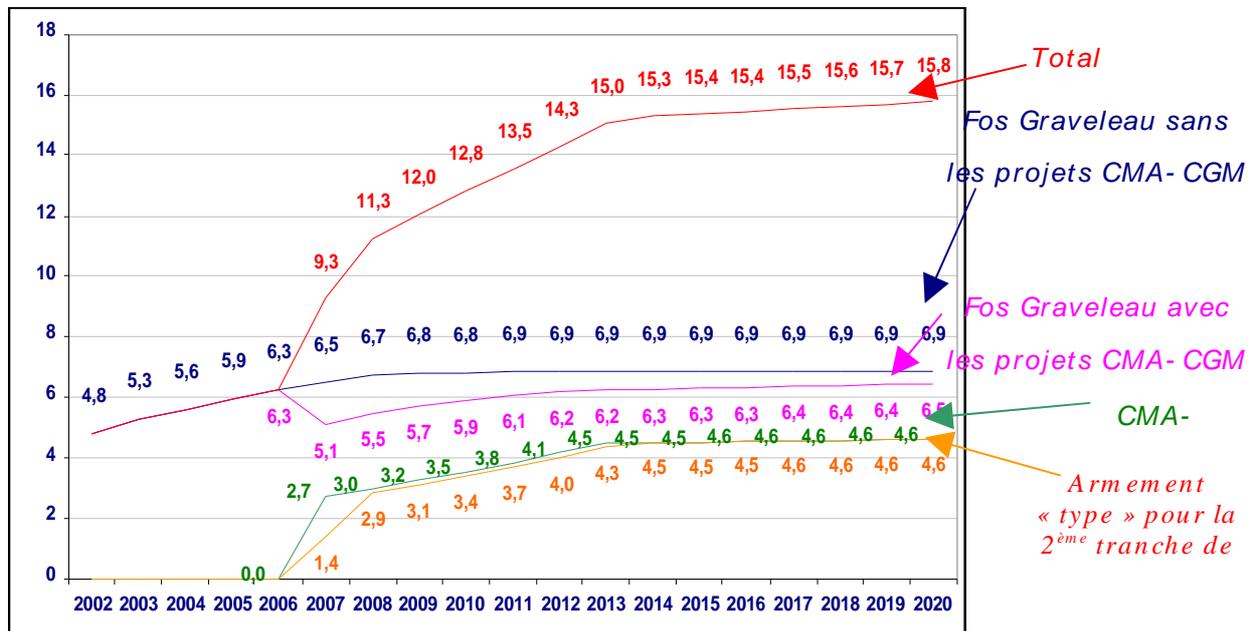
<i>En milliers de tonnes</i>	<i>2003</i>	<i>2006*</i>	<i>2010*</i>
<i>Trafic du port de Marseille</i>	<i>8 200</i>	<i>10 270</i>	<i>18 000</i>
<i>Trafic total de Méditerranée du Nord</i>	<i>67 532</i>	<i>80 431</i>	<i>101 543</i>
<i>Part de marché de Marseille en Méditerranée du Nord</i>	<i>12%</i>	<i>13%</i>	<i>18%</i>

**prévisions*



Représentation graphique

Evolution du trafic en tonnes pour les terminaux de Fos avec et sans Fos 2XL (2002 à 2020)



5 *La capacité du terminal à conteneurs de Fos : si la croissance se poursuit au rythme actuel, le niveau de saturation sera atteint avant 2010.*

Ce supplément de trafic pourrait il être absorbé par les infrastructures existantes, compte tenu du potentiel de capacité restant et des investissements déjà programmés ? Il est donc important d'évaluer la capacité du terminal en tenant compte des possibilités d'amélioration et d'optimisation. Le terminal optimisé est la situation de référence par rapport au projet Fos 2XL.

La capacité peut être évaluée par :

- 1. La capacité de stockage*
- 2. La capacité des portiques*
- 3. La capacité des moyens d'évacuation terrestre*

Toutefois, il convient également de s'interroger sur les conséquences commerciales de chaque niveau d'utilisation. En effet, parvenu à un certain seuil, l'exploitant est confronté à certains phénomènes induits comme l'attente des navires en rade (en raison de l'occupation croissante des postes à quai), voir des problèmes concernant le bon déroulement des opérations sur le terminal (compte tenu de l'occupation croissante de l'espace).

La capacité de stockage

Le schéma de stockage adopté par les deux manutentionnaires permet de définir sur les 31 ha (réservés au stockage), 9 601 emplacements au sol (slots)¹. Ceci correspond à un ratio de 310 EVP/ha.

Les cavaliers utilisés ne permettent pas, sauf manipulation excessive et donc contre productive, le gerbage des conteneurs sur plus de 2 rangs. En moyenne, il est donc constaté une hauteur moyenne de stockage de 1.5 conteneurs.

Sur cette base, on obtient à un instant donné une capacité de stockage du terminal de 14 402 EVP (9 601 x 1.5).

Partant d'une durée moyenne constatée de stockage des conteneurs de 6 jours (5 jours à l'export et 7 jours à l'import) et en prenant en compte une marge de 20% pour intégrer la possibilité de traiter des pointes (répartition des trafics non homogène), on obtient une capacité théorique de 700 873 EVP. En rajoutant une marge pour prendre en compte l'optimisation opérationnelle et garder suffisamment de liberté pour faciliter les opérations des straddles (coefficient de 0.67 à 0.8) on obtient une capacité théorique de 470 000 à 560 700 evp. Il est à noter qu'une hauteur moyenne de 1.7 conteneurs conduit à une capacité située entre 508 366 evp et 635 458 evp.

La capacité des portiques

¹ *Sont comptabilisés les slots imports/exports, les emplacements reefers ainsi que les slots de la zone des vides.*

La capacité des portiques donne un résultat en terme de mouvements. Cette donnée dépend du nombre de portiques, de la productivité mais également des moyens humains mobilisés. En analysant ces facteurs qui dépendent de données techniques et opérationnelles (le nombre de portiques, la durée des arrêts d'exploitation) et de données légales et sociales (l'organisation du travail, la durée légale du travail, la réglementation, etc...), la productivité des portiques peut être évaluée à environ 520 000 mouvements ou 730 000 evp (en utilisant un facteur convertisseur de 1.4 evp/mvt)

Cette capacité est théorique dans la mesure où elle suppose que la répartition du trafic dans la semaine permette d'utiliser pleinement les portiques à hauteur de ce que le PAM est en mesure d'armer. Or comme nous l'avons mentionné le trafic est fortement concentré en fin de semaine. Il s'agit donc plutôt d'une «productivité mécanique».

La capacité des moyens d'évacuation terrestre

L'analyse couvre le transport ferroviaire et terrestre. La part du transport fluvial est en effet négligeable bien que le développement de ce mode de transport fasse partie du plan d'entreprise.

Plus de 75% du trafic terrestre est acheminé par voie routière, ce qui pose des problèmes non seulement en terme de congestion d'infrastructure, mais également en terme de conséquences sur l'environnement. Le terminal actuel dispose d'un terminal ferroviaire. Sa capacité est de 80 000 EVP/an. En 2002, le trafic ferroviaire a été supérieur à 68 000 EVP.

Pour le trafic routier, malgré différents problèmes concernant les attentes ainsi que certains effets de la non protisation des conteneurs, il peut toutefois être estimé que la capacité des moyens d'évacuation terrestre permet encore d'absorber la croissance de trafic attendue dans les prochaines années. Les moyens d'évacuations terrestres et les infrastructures actuelles ne représentent pas un facteur limitant de la capacité du terminal.

La capacité du terminal est la synthèse des résultats obtenus à partir des calculs précédents. La capacité retenue sera donc d'environ 700 000 evp par an. Elle ne dépend pas de facteurs techniques mais essentiellement des systèmes d'exploitation choisis par la manutention.

6 *La comparaison avec la situation de référence : la réalisation de Fos 2XL permet au port de Marseille d'étendre son hinterland et de gagner du trafic sur ses concurrents européens*

Comme évoqué dans le point 5, le scénario de référence correspond au terminal actuel. Les caractéristiques du terminal actuel seront donc les suivantes : 1 200 m de quai (longueur suffisante pour accueillir 3 navires de dernière génération simultanément), 14 à 14,5 m de tirant d'eau admissible, 8 portiques et 48 Ha de terre-plein.

La comparaison ne doit pas se faire uniquement en termes de différences de capacité. Il est nécessaire d'analyser les conséquences qu'aurait la non réalisation de Fos 2XL sur la stratégie des armements et en particulier sur celle des opérateurs visés par le projet.

La non réalisation de Fos 2XL ne modifierait pas globalement les projets de développement de CMA- CGM. Ceux- ci seraient, avec une forte probabilité, réalisés sur un autre site en Méditerranée.

Dans ce cas là, il y aurait une remise en cause de la place de Marseille dans la stratégie de CMA- CGM. Un certain nombre de lignes seraient repensé, pour être réorganisé sur le futur site de l'armateur. Ceci serait d'autant plus probable que l'armateur développe actuellement sur Marseille des trafics non captifs (en provenance de l'hinterland éloigné), acheminés par navettes ferroviaires, qui pourraient sans grande difficulté opérationnelle ou logistique être redirigés vers un autre port, en particulier dans le Nord de l'Europe.

La problématique se pose dans les mêmes termes avec les autres armements. En effet, la non réalisation du terminal à Fos ne remettrait pas en cause fondamentalement leur stratégie en Méditerranée. Seulement, elle serait mise en œuvre au profit d'autres ports européens et aux dépens de Marseille Fos qui ne serait plus un élément déterminant de leur développement.

La comparaison entre les deux situations (Fos 2XL et sans Fos 2XL) donne les résultats suivants :

	<i>Terminal de Fos avec Fos 2XL (en evp)</i>	<i>Terminal de Fos sans Fos 2XL – Situation de référence</i>	<i>Manque à gagner en evp</i>
2000	411 541	411 541	0
2005	602 000	602 000	0

2010	1 306 000	694 000	612 000
2015	1 571 000	704 000	867 000

En 2015, on peut évaluer le manque à gagner d'environ 55 %, compte tenu des hypothèses qui ont été avancées.

Les conséquences ne se mesurent pas uniquement en termes de volume. Les enjeux concernent également le positionnement de Marseille en tant que port national, instrument du commerce extérieur français. En effet, dans le scénario de référence, non seulement la part de marché du port de Marseille en Méditerranée du Nord ne dépasserait pas au mieux 12% (niveau actuel), mais se réduirait se également à son hinterland terrestre naturel, loin des régions qui connaissent actuellement une augmentation sensible de leur potentiel. C'est le développement futur du port qui pourrait être même compromis.

7 *Avantages pour les opérateurs : Fos 2XL entraîne une réduction des coûts de transport terrestre (gain en compétitivité pour le commerce extérieur français) et des suppléments de recettes par l'augmentation des transbordements.*

- *Gain au niveau des coûts de transport terrestre*

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. En effet, si les chargeurs et autres utilisateurs tireront profit du gain de temps sur les délais d'acheminement, il n'est pas évident cependant que cela se traduira par des gains significatifs au niveau des coûts de transport qui leur seront facturés, en raison de leur

positionnement en bout de la chaîne des coûts. En revanche la mise en œuvre de la stratégie conteneurs du port de Marseille (dans laquelle s'intègre Fos 2XL) permettra de mettre à disposition des chargeurs les outils logistiques pour développer leur activité : comme par exemple des navettes ferroviaires permettant la massification des flux, donc des économies d'échelle.

C'est ce que nous nous proposons de calculer par evp plein importé ou exporté.

Les hypothèses sont les suivantes :

Ports utilisés pour le commerce extérieur

Par simplification, il est supposé que le commerce extérieur des marchandises conteneurisés est fait principalement par deux ports : Le Havre et Marseille. Toutes le marchandises, ne transitant pas par ces deux ports, utilisent les installations de ports étrangers. Le port qui concurrence le plus les ports français est Anvers (cette hypothèse est étayée par les déclarations des chargeurs et des transitaires rapportés au cours des visites effectuées régulièrement par l 'équipe commerciale du Port Autonome de Marseille).

Moyens de transport utilisés

Il a été pris en compte l'évolution attendue de la répartition modale entre le transport routier, ferré et fluvial pour les port de Marseille et du Havre. Concernant Anvers, compte tenu des problèmes liés au transit ferroviaires et aux connections, il a été retenu que le mode de transport utilisé était le camion. Ceci a été confirmé par les opérateurs eux- mêmes.

Evolution tarifaire des moyens de transport

Par simplification, les coûts de transport ont été modifiés en fonction de certaines hypothèses dont la réalisation paraît actuellement très probable. Il s'agit principalement de l'augmentation du coût de transport routier, de l'augmentation relativement moins importante du prix du transport ferroviaire et fluvial (sous l'effet de la libéralisation et de la concurrence accrue entre les opérateurs ferroviaires).

Effet volume

Il est pris en compte un « effet volume ». En effet, il est supposé que l'augmentation des volumes transitant par le port de Marseille du fait de l'ouverture des nouveaux terminaux, incitent les opérateurs de transport à s'installer et stimule la concurrence entre eux. Ceci limite l'augmentation des tarifs des transports ferroviaires, routiers et fluviaux de manière beaucoup plus importante que dans le scénario de référence. Dans ce dernier cas en effet, les volumes en jeu aiguissent moins la convoitise des opérateurs et ceux qui sont déjà en place, jouissant d'une situation de rente ont plus de liberté pour augmenter leurs tarifs. Ainsi, dans le cas où Fos 2XL est effectivement réalisé, les tarifs fer et fluvial augmenteraient respectivement de 2.4% et 3.2% entre 2006 et 2010 contre environ 7% dans le scénario de référence.

Mode de tarification

Deux modes de tarification sont utilisés pour les conteneurs : le « one-way » et l'Aller/Retour. Le mode de tarification choisi dépend de la distance à parcourir. En effet dans l'hinterland moyen et éloigné, le tarif utilisé généralement est le one-way. Dans ce cas, le conteneur est repositionné (pour un nouvel empotage) dans la zone à proximité pour

limiter le coût du déplacement à vide. Ceci implique la mise en place de parcs de vides en différents endroits de l'hinterland. C'est actuellement le système utilisé par les grands transitaires. Il est supposé que la distance moyenne de repositionnement est de 50 km. Dans la tarification du one way, cette distance supplémentaire est incluse dans le parcours pris en compte.

En revanche pour l'hinterland proche (région PACA, Languedoc/Roussillon), c'est la facturation aller-retour (lieu de dépotage- empotage/place portuaire) qui est dominante.

Progression du potentiel de l'hinterland

Les données du commerce extérieur permettent d'évaluer le potentiel de l'hinterland par région française. Ce potentiel augmente chaque année en fonction de la croissance de l'économie. Pour calculer cette progression , nous retenons l'hypothèse de + 3,7% par an jusqu'en 2010.

Résultats

Compte tenu de ces hypothèses, on peut estimer que le coût total de transport terrestre (post et préacheminement) des marchandises conteneurisées s'est élevé en 2001 à près de 973 millions d'euros pour le potentiel français, ce qui représente un coût à l'unité (evp) de 1 760 euros en moyenne.

En 2010, sans le projet Fos 2XL et compte tenu de l'augmentation des trafics transitant par Le Havre, et de l'augmentation du potentiel national, le volume de trafic transitant par les ports étrangers va augmenter : il devrait atteindre en 2010, plus de 1 712 000 evp contre

environ 1 610 000 evp en 2001² et ce en dépit des projets d'extension d'infrastructures au port du Havre. Le coût moyen d'acheminement (tout mode confondu) devrait passer à environ 1 950 euros soit une augmentation de 7,9% en 9 ans.

En revanche avec le projet Fos 2XL et compte tenu des effets induits par la massification des flux terrestres induits par le projet, le coût moyen d'acheminement terrestre passerait à 1 560 euros/evp soit une diminution par rapport au coût de 2001 et surtout par rapport au coût supporté en l'absence du projet Fos 2XL.

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 français (qui transiterait au sinon par les ports étrangers) et d'autre part de réduire les coûts de pré et post acheminement :

- d'environ 400 euros par evp en 2010 (par rapport à la situation de référence, non réalisation de Fos 2XL), ce qui 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 ;*
- d'environ 200 euros par evp en 2010 par rapport à 2001 (en raisonnant en euros constants). Il y a donc diminution des coûts de post et préacheminement par une meilleure offre en terme de « débouché maritime» pour la marchandise, et par un*

² Cette évaluation est cohérente avec la plupart des rapports disponibles qui évaluent à environ 10 millions de tonnes (1/3 du potentiel français) le volume de marchandises conteneurisées qui « échappent » aux ports français.

accroissement de la massification (augmentation de la part du transport ferroviaire et fluvial).

Résultats de la comparaison entre Fos 2XL et scénario de référence

En €	scenario de référence		hypothèse moyenne Fos 2XL		coût par evp		Gain/evp
	trafic	coût transport	trafic	coût transport	scenario référence	Fos 2XL	différentiel
200 1	552 806	972 920 142	552 806	972 920 142	1 759,97	1 759,97	0,00
201 0	880 000	1 718 968 221	1 100 000	1 717 550 558	1 953,37	1 561,41	391,96

A l'inverse, l'impact de la non réalisation de Fos 2XL serait important au niveau de l'ensemble des opérateurs du commerce extérieur français. Compte tenu des infrastructures existantes (ou des projets connus), et de l'augmentation des tonnages, ils auraient recours de plus en plus massivement aux ports concurrents étrangers.

- *Gains générés par les transbordements*

Il est particulièrement difficile d'évaluer les gains que représenterait l'augmentation des transbordements pour la place portuaire. Il est clair qu'actuellement, la distance entre les deux bassins (Bassins Ouest/Fos et Bassins Est/Marseille) représente un « handicap » sur le marché des transbordements dans la mesure où aux coûts de manutention, il faut rajouter le prix du transport terrestre. C'est pourquoi le PAM a mis en place une navette ferroviaire pour proposer aux opérateurs un moyen de transport à un tarif « compétitif ».

Par ailleurs, la faible importance des transbordements (à peine 6% des trafics actuels), ne permet pas aux opérateurs de proposer un tarif compétitif en « se rattrapant » sur le volume.

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 recette estimé à 5 millions d'euros par an en 2010.

8 *Conclusion : le projet Fos 2XL, un projet essentiel pour le développement du trafic conteneurisé du port de Marseille.*

Le projet Fos 2XL intègre, par ses caractéristiques techniques et organisationnelles, les évolutions au niveau de la stratégie des armements (augmentation de la taille des navires, regroupement, diversification des activités dans la partie terrestre du transport), et celles constatées sur le marché et dans les autres ports concurrents (mises en place de terminaux dédiés, massification des flux, maîtrise de l'ensemble des opérations de passage portuaire par un opérateur ou un groupement d'opérateurs).

Pour le port de Marseille, ce projet va donc au-delà du simple besoin d'augmenter les capacités de traitement, même si effectivement cette nécessité se posera avant 2010

(d'après les prévisions de trafics). Fos 2XL permettra d'installer sur le range sud de l'Europe une véritable plate- forme multimodale à façade maritime. Il donnera la possibilité aux opérateurs de réorganiser et de massifier les flux de marchandises conteneurisées, qu'il s'agisse aussi bien des opérations d'import/export que du transbordement. L'avantage direct se concrétisera bien évidemment par des gains sur les coûts tant au niveau du «transport maritime» (armateurs) que du «transport terrestre» (transitaires, chargeurs, etc..).

C'est pourquoi, dans leurs réponses aux appels à projet de la phase 1 et 2, les candidats ont été dans l'obligation de quantifier non seulement les trafics supplémentaires qu'ils étaient en mesure de garantir, mais également de démontrer le niveau de maîtrise des différentes activités nécessaires à la gestion de Fos 2XL (manutention, gestion de terminal, gestion de l'interface avec les moyens de transport terrestre/capacité à organiser la manutention ferroviaire).

PARTIE I

***EVALUATION DES CARACTERISTIQUES DU TRAFIC CONTENEURISE,
DE SON EVOLUTION ET DE LA CONCURRENCE***

I – Evaluation des caractéristiques du trafic conteneurisé, de son évolution et de la concurrence

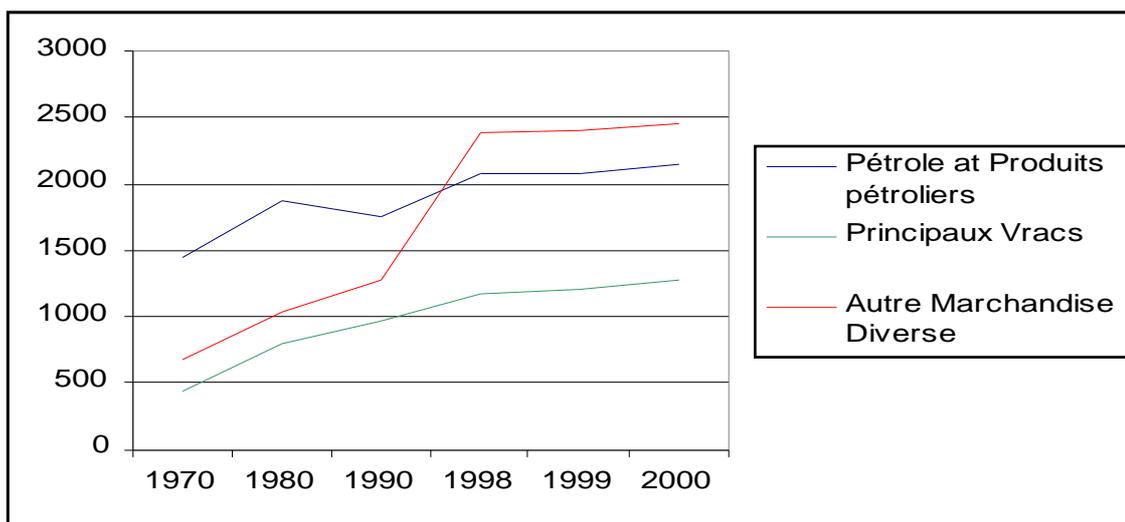
I.1 – Evolution générale des échanges

A – Evolution depuis 1970

La conteneurisation des marchandises diverses a caractérisé l'évolution du commerce maritime international au cours des dernières années. Sur la période 1970 à 2000, deux tendances peuvent être dégagées :

- 1. Le trafic des marchandises conteneurisées en tonnage a plus que triplé alors que le commerce mondial n'augmentait que de 29% entre 1970 et 2000. Le conteneur est donc le secteur le plus dynamique, loin devant le transport des vracs comme le montre l'évolution du premier d'entre eux, le pétrole brut ;***
- 2. Le trafic des marchandises conteneurisées, s'il ne représente que 25% du tonnage transporté, cumule en revanche 80% de la valeur : il concerne principalement des produits industriels à forte valeur ajoutée.***

Evolution du trafic « autres » (conteneurisé) depuis 1970



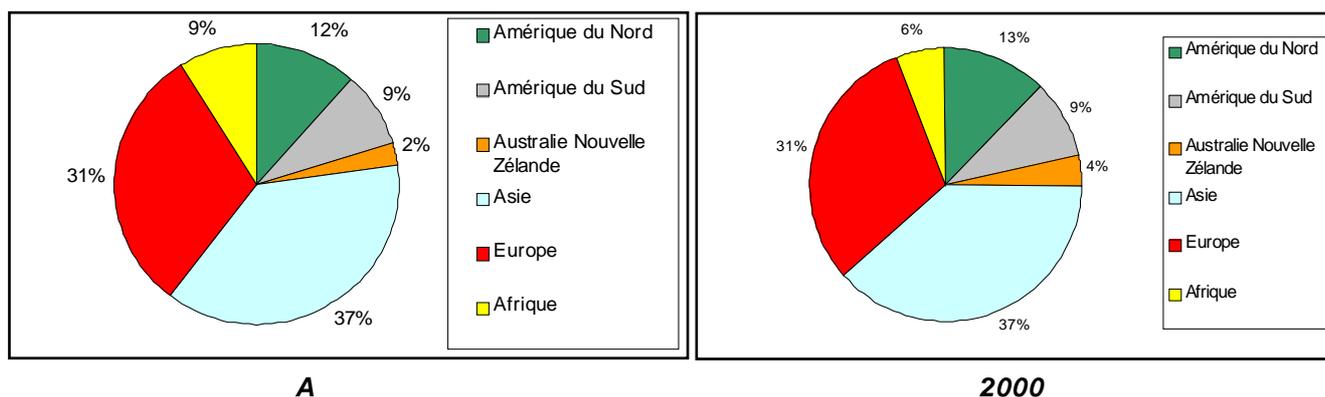
Sources : «Etude sur les transports maritimes, 2001» /CNUCED

Cette croissance dynamique reflète l'évolution du commerce international et la part de plus en plus importante des produits manufacturés dans les échanges. Si la tendance générale peut partiellement être expliquée par la conjoncture générale (ralentissement à partir de 72 accentué par la crise du pétrole puis reprise à la fin des années 90), l'évolution typique du

transport « autres » (dont marchandises conteneurisées) est due au fait que la croissance la plus forte, par suite de l'industrialisation des pays asiatiques, a concerné les équipements, les produits manufacturés, l'électronique et les produits chimiques, transportés principalement en conteneurs.

B – Evolution des échanges par grande zone géographique

L'évolution de la part de chaque région entre 1970 et la fin des années 90 peut être appréhendée par les graphiques suivants :



Sources : «Etude sur les transports maritimes, 2001» /CNUCED



Trois groupes sont discernables en fonction de l'évolution de leur part :

- 1. L'importance est quasi la même : l'Amérique du Nord, du Sud et Europe ;**
- 2. L'importance a diminué : l'Afrique (on parle même de marginalisation dans les échanges internationaux) ;**

3. L'importance a augmenté sensiblement : principalement l'Asie, l'Australie et la Nouvelle Zélande

Dans ce dernier groupe, l'évolution de la zone Asie est celle qui a eu le plus d'impact au niveau du transport maritime international.

La part croissante de l'Asie dans les échanges maritimes internationaux a surtout été observée dans le transport des marchandises conteneurisées. Ceci concerne aussi bien le commerce au sein de la zone qu'avec le reste du monde.

C'est la conséquence directe de leur industrialisation et de leur forte croissance.

La croissance des échanges en Asie a eu des conséquences importantes sur le trafic maritime en raison du caractère insulaire de cette zone, alors qu'en Europe Occidentale la croissance a surtout bénéficié aux transports terrestres. En effet, si cette dernière représente actuellement plus de 40% des échanges mondiaux, plus de 65% de ces échanges sont intra régionaux et donc échappent au trafic maritime (transport terrestre). En conséquence, et pour le trafic des marchandises conteneurisées, alors qu'en 1970, 33% des mouvements se situaient en Amérique du Nord, 32% en Europe et 21% en Asie, en 1998 ces mouvements étaient respectivement de 18%, 23% et 41%.

Concernant les échanges maritimes avec le reste du monde, la part de l'Asie a connu une forte croissance. Ainsi au cours des années 95 à 98 et malgré la crise asiatique, les échanges entre l'Union Européenne et l'Asie/Extrême Orient ont augmenté de 15,7% en Ecus

constants (1995) avec un fort déséquilibre pour les importations de l'Union Européenne en provenance de l'Asie.

Par ailleurs, le caractère structurel des échanges de l'Asie avec le reste du monde mérite d'être souligné. Ainsi en 1995, on estimait qu'un tiers des échanges était constitué des relations entre maisons mères et filiales délocalisées à l'étranger, un autre tiers des relations entre multinationales et sociétés purement nationales, le dernier tiers correspondant à des échanges entre firmes non liées.

C – Le cas de la Méditerranée

Située au carrefour des grandes routes maritimes, la Méditerranée a bénéficié du développement du transport des marchandises conteneurisées à deux titres : comme axe de passage obligé pour les navires (par le canal de Suez) et comme point d'escale en raison des nombreux ports de commerce déjà implantés. On peut estimer, en comptabilisant les volumes des principaux ports méditerranéens, la part de la zone à environ 8% du trafic conteneur mondial.

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

En moyenne, dans les années 90, pour le conteneur, le trafic méditerranéen a progressé à un rythme plus soutenu que le trafic mondial comme le montre le tableau ci-dessous :

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Croissance Conteneur	5%	9,20%	13,00%	11,20%	9,00%	10,00%	6,80%
Croissance Cont. Médit.	7,77%	15,0%	15,4%	13,3%	11,7%	14,2%	

Source : Institute of Shipping Economics and Logistics/juin 2000 – Statistiques portuaires

De manière plus précise, il est possible de donner l'évolution du trafic par secteur méditerranéen. Le développement des terminaux à conteneurs s'est fait principalement dans le Nord et l'est de la Méditerranée, dans la partie économiquement la plus développée.

Répartition du trafic méditerranéen par grande zone géographique (trafic méditerranéen

total = 1)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Méditerranée du Nord	0,45	0,45	0,44	0,46	0,44	0,42	0,40
Méditerranée Orientale	0,4	0,4	0,4	0,3	0,34	0,3	0,2
Hubs de transbordement	0	1	0	8		1	6
	0,1	0,1	0,1	0,1	0,21	0,2	0,3
	5	4	5	6		7	4

Méditerranée du Nord : France, Italie, Espagne

Méditerranée Orientale : Grèce, Turquie, Liban, Israël, Egypte, Malte

Hubs de transbordement : Algesiras, Gioia Tauro, Marsaxlokk

Source : Institute of Shipping Economics and Logistics/juin 2000 – Statistiques portuaires

Les ports de marché d'Italie, France et Espagne captaient à la fin des années 90 un peu plus de 40% du marché méditerranéen. Mais ces dix dernières années ont été surtout

caractérisées par le fort développement des hubs de transbordement, conséquence directe de la stratégie globale des armateurs³.

D – Conclusion

Le marché se caractérise par une forte croissance et une massification des trafics au niveau international. Par la globalisation des échanges de marchandises, on assiste à une croissance régulière du trafic des conteneurs dans le monde et en Méditerranée, cette dernière zone représentant de manière stable 10% du trafic mondial des conteneurs.

I.2 – Evolution du transport des marchandises conteneurisées : stratégie des armateurs

A – Evolutions passées

Les transformations observées dans le transport maritime ces dernières années ne constituent pas uniquement une réponse des armateurs à la dérégulation et la montée en puissance de la concurrence. Elles visent également à globaliser leur offre de service, c'est à dire leur permettre d'étendre leur service à une région toute entière ou même à la planète, afin de mieux répondre à la demande de leur client en terme de rapidité, fiabilité et compétitivité pour le transport international des marchandises. En conséquence, ils ont adopté trois types de mesures :

³ *Le cas particulier de ces ports sera traité dans la partie « Evolution du transport des marchandises conteneurisées : stratégie des armateurs ».*

4. *Des mesures structurelles : développement d'alliances et de fusions. Ce sont les manifestations les plus évidentes de la stratégie de «globalisation» ;*
5. *La prise de contrôle d'activités (ou participations) complémentaires : manutention, transport (intégration verticale) ;*
6. *Des mesures techniques : la mise en service de navires de plus en plus importants pour gagner en productivité et économiser sur les charges de transport.*

A.1 – Les mesures structurelles

Alors que le transport maritime était fortement régulé et dominé par des conférences ou des ententes entre armateurs, le formidable développement du commerce international a offert des opportunités à de nouveaux entrants, totalement indépendants. Ceci a conduit directement à l'éclatement du système alors en vigueur. En 25 ans certains de ces nouveaux venus sont mêmes devenus leaders : Cosco, Evergreen, NOL, etc...

Cette libéralisation et l'exacerbation de la concurrence qui en a résulté (chute des taux de fret) ont conduit les compagnies maritimes à des accords en vue de mieux résister et surtout à mettre en commun leurs moyens. Le paysage maritime s'est ainsi reconfiguré partiellement à partir de Consortiums, de Concentrations (fusions entre les compagnies), voir même d'Alliances.

Résultat de ces changements structurels, le secteur des armements apparaît désormais extrêmement concentré. Ceci peut se mesurer en comparant le tonnage cumulé des 15

grands opérateurs de porte conteneurs par rapport aux 50 premiers. A fin janvier 2003, 9 opérateurs dépassent le seuil de capacité de 200 000 EVP (Maersk- SL, MSC, P&O Nedlloyd, Evergreen, Hanjin/DSR, APL, Cosco, CMA- CGM, NYK). Le premier, Maersk qui a racheté Sealand International représente à lui seul avec près de 820 000 EVP, 14% de la capacité des 50 opérateurs les plus importants. Les 20 premiers opérateurs dépassent actuellement 55% de la capacité mondiale.

Les 3 Alliances sont Grand Alliance (fin 1997 dans sa configuration actuelle), New World Alliance (janvier 98) et United Alliance (mars 1998).

A.2 – Les prises de participation

Concernant l'implantation des armements dans la manutention, celle-ci se fait essentiellement par le développement de réseaux de terminaux opérés directement ou par une entreprise du même groupe. C'est le cas d'armements comme CMA/CGM, MSC et Maersk. Au contraire, les armements asiatiques développent une autre stratégie, s'implantant dans la construction navale (Hyundai représente 12% de la construction navale mondiale dans laquelle se lance entre autres Evergreen), la fabrication de conteneurs ou encore la construction d'infrastructures ou d'outillages portuaires (portiques).

D'autres encore, dans l'objectif d'une diversification des risques et d'une offre de service proche du «door to door», se lancent dans des activités de transports complémentaires.

A.3 – Les mesures techniques

Le haut niveau de concurrence entre les armateurs, mais aussi les besoins du marché en terme de capacité ont conduit à une augmentation de la taille (capacité) et de la vitesse des navires. L'objectif visé était de réduire au maximum le coût de transport à la boîte. Une course au gigantisme s'est alors engagée : après les plus de 4 800 EVP de MOL ou d'OOCL, il y a eu les 5 500 EVP de COSCO, les 6 000 EVP de Maersk..

Cette augmentation de la taille des navires s'est évidemment traduite par la nécessité pour les ports de s'adapter : augmentation des tirants d'eau à quai et dans les chenaux, mise en service de nouveaux portiques de type post panamax, capables de servir des navires de plus de 32m de large.

B – Une évolution qui se poursuit

Loin de s'être stoppées ces tendances se poursuivent actuellement

- 1. des alliances voir même des fusions ou rachats se poursuivent : sur la ligne Est/Ouest la coopération renforcée entre CMA/CGM et Maersk/Sealand sur*

l'Atlantique, le rachat de APL par l'armement NOL , le rachat de Farrell Lines par P&O Nedlloyd, celui de Contship et Italia par CP Ships ...

- 2. la taille des navires continue également à augmenter, même si la tendance actuelle est plutôt de réviser les prévisions à la baisse. Il apparaît désormais plus probable de considérer que des navires de 8 000 EVP et non 12 000 EVP (voir plus) seront mis en service à moyen terme.*

L'examen du bilan des navires actuellement en service et en commande confirme cette tendance à l'augmentation de la taille. Ainsi, au 1^{er} mai 2003, la moyenne des capacités en commande est supérieure à 5600 EVP pour les dix premiers armateurs.

Rang	Armateur	en service		en commande		cap moy en	cap moy
		Capacité tot	Nbre navires	Capacité tot	Nbre navires	service	commande
1	Maersk- SL + Safmarine	876 062	343	94 802	20	2554	4740
2	Mediterranean Shg Co	476 671	197	146 864	22	2420	6676
3	Evergreen Group	433 959	148	65 618	9	2932	7 290
4	P & O Nedlloyd	409 299	154	74 474	19	2658	3 920
5	Hanjin / Senator	293 697	83	50 004	7	3539	7 143
6	APL	254 236	760	11 140	2	3345	5570
7	COSCO Container L.	240 041	113	53 985	8	2124	6748
8	CMA- CGM Group	238 934	120	108 901	20	1991	5445
9	NYK	227 521	91	25 968	4	2500	6492
10	CP Ships Group	193 166	86	12 452	3	2246	4151
11	K Line	193 085	63	28 173	6	3065	4695
12	Mitsui- OSK Lines	172 251	60	51 122	10	2871	5112
13	ZIM	168 955	81	40 144	8	2086	5018

14	OOCL	168 206	52	66 049	10	3235	6605
15	China Shipping Group	165 814	86	145 198	26	1928	5585
16	Hapag- Lloyd Group	148 815	40	51 000	7	3720	7286
17	Hamburg- Süd Group	146 031	77	43820	11	1897	3984

Source : www.alphaliner.com (mai 2003)

C – Les conséquences

C.1 – Les transferts est/ouest Nord/Sud

Cette tendance s'accompagne d'un transfert des flottes existantes de l'axe est/ouest vers l'axe Nord/Sud. Ceci est directement dû à la différence constatée entre le commerce est/ouest et Nord/Sud, ce dernier étant relativement moins dynamique. Alors que sur l'axe est/ouest, l'essentiel du trafic est opéré par des navires de capacité supérieure à 2 500 EVP, le commerce Nord/Sud est réalisé avec des unités beaucoup plus petites, autour de 1 000 EVP.

Il est donc prévu que les plus grosses unités actuellement en commande seront d'abord mises en service sur l'axe est/ouest (pour répondre à la demande de trafic, les navires courant 2000 étant au maximum de leur capacité) et que les navires actuellement en service sur cet axe seront réaffectés au commerce Nord /Sud.

Le terminal de Fos comptant parmi ses clients les principaux armateurs mondiaux, le tableau ci dessous détaille l'évolution des flottes, les compagnies maritimes étant classées en fonction de leur trafic, par ordre décroissant.

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

Compagnie	En service			En commande						cap. Moy. après com.
	Nbre navires	Capa. Totale	Capa. Moy	Nbre Navires	Nbre par capa.*				cap moy	
					>300 0	> 4000	> 5000	> 6000		
PO Nedlloyd	154	409 299	2 658	19		4	4		3 920	2 796
MSC	197	476 671	2 420	22			8	1 4	6 676	2 847
CMA/CGM	120	238 934	1 991	20		4	8		5 445	2 485
COSCO	113	240 041	2 124	8			3	5	6 748	2 430
Maersk	343	876 062	2 554	20			3		4 740	2 675
Evergreen	148	433 959	2 932	9				8	7 291	3 182
Hyundai	34	126 523	3 721							3 721
ZIM	81	168 955	2 086	8			8		5 018	2 349
OOCL	52	168 206	3 234	10				10	6 605	3 778
Yang Ming	50	138 680	2 774	8			6		3 561	2 944

A

**seules sont
mentionnées les
unités les plus
importantes**

Source : Alphaliner (mai 2003)

La plupart des clients de Fos augmentent leur capacité de transport en mettant sur le marché de grosses unités qui opéreront sur l'axe est/ouest qui constitue le marché du Terminal : sur un total de 133 commandes enregistrées en novembre 2000, 55 concernent des unités de plus de 6 000 EVP, c'est à dire de la classe du Sovereign Maersk (actuellement opérationnel).

C.2 – Le développement des transbordements et du feedering, conséquence de la course à la taille des navires

C.2.1 – Problématique générale

L'augmentation de la taille des navires ne peut se faire que si elle s'accompagne d'une réduction des escales, donc du nombre de ports touchés par les grosses unités (navires mothers). Ceci n'est pas seulement dû au fait que de moins en moins de ports sont aptes à les accueillir. Ceci répond à la nécessité de limiter les temps d'immobilisation (onéreux dans les comptes d'exploitation). En conséquence, il est nécessaire de massifier les flux de marchandises dans les ports que touchent les navires mothers. Ceci peut se faire par voie terrestre (d'où l'importance croissante des moyens de post et préacheminement) ou par voie maritime (navires porte conteneurs feeders). Ces activités sont assurées soit par les grands armateurs eux-mêmes chaque fois qu'ils disposent de masses de trafic suffisantes pour en assurer la logistique maritime, soit par des armements spécialisés dans cette activité (les «common feeders») dont les grands armements sont les clients.

Il convient à ce propos de dédramatiser la montée en puissance des feeders. L'enjeu déterminant pour un port de marché n'est pas d'accueillir de plus en plus de feeders, mais véritablement d'accueillir plus de feeders et de navires mothers. Les feeders ne sont d'ailleurs pas uniquement composés de navires de petites tailles, faisant la navette sur de courtes distances entre les ports. Ce rôle peut également être assuré par des navires de grande capacité, profitant d'une escale dans un hub pour décharger des conteneurs qui seront réacheminés dans une autre direction.

Un port de marché doit donc être conçu aussi bien pour l'accueil des navires mothers et des feeders, en général de taille plus réduite, bien que cela ne soit pas toujours le cas. Ceci ne couvre pas uniquement des aspects techniques (capacités nautiques d'accueil), mais également implique des performances au niveau des opérations portuaires (absence d'attente en rade, fiabilités sociale et technique, productivité régulière...). C'est une des conditions pour rester dans le peloton de tête, parmi les ports leaders en Méditerranée.

C.2.2 – Le cas particulier de la Méditerranée

Comme énoncé précédemment, la Méditerranée présente une particularité qui tient à son importance stratégique dans le transport maritime : il faut faire la distinction entre les ports spécialisés dans le transbordement et les ports de marché. Dans l'organisation générale des transbordements, ces derniers, qui sont connectés aux hubs, sont des ports secondaires ou d'appoint qui servent des destinations non desservies à partir des hubs.

Il existe en Méditerranée deux types de hubs de transbordement :

- *les super hubs ou hubs techniques ;*
- *les hubs secondaires ou de deuxième importance.*

Présentation des hubs de transbordement

- *Les super hubs*

Ce sont des plates-formes de redistribution du fret. Elles sont situées à proximité de la grande voie de navigation intercontinentale en Méditerranée, c'est à dire Suez – Gibraltar.

Les navires mother peuvent y escale en évitant un déroutage trop important (quelques heures). La productivité de ces terminaux spécialisés est élevée (jusqu'à 80 mvts/heure, mise à disposition de 4 portiques post-panamax au minimum par navire), les capacités en tirant d'eau permettent l'accueil des navires les plus gros (6 600 EVP, 13 m de tirant d'eau) et les transit time sont extrêmement réduits (entre 6 et 12 heures). Privés, certains de ces terminaux sont gérés par les armements (Maersk Sealand, etc..).

Actuellement, les superhubs de transbordement sont :

- *Algeiras (Espagne) : Maersk/Sealand ;*
- *Gioao Tauro (Italie) : Evergreen, Maersk/Sealand, DSR Senator (près de 3 millions EVP en 2002) ;*
- *Marsaxlokk (Malte) : CMA, P&O Nedlloyd, OOCL, MISC ;*
- *Tarante : Evergreen ;*
- *Cagliari : P&O Ports,...*

Parts des transbordements dans les trafics de ces ports

Algesiras	98% de transbordements
Malte	95%
Giaio Tauro	85%

D'autres superhubs sont en construction et entreront bientôt en exploitation. D'après les informations disponibles, il s'agit de :

- ***Cagliari/Italie (16 m de tirant d'eau, 2000 m de quai, 10 portiques post-panamax) ;***
- ***Port Saïd/Egypte (16 m de tirant d'eau, 3 km de quai, 20 portiques post-panamax).***
- ***Sines/Portugal***

La gestion de ces superhubs de transbordement nécessite une organisation parfaite, car ils constituent les éléments centraux de connexion entre les lignes : un quelconque retard dans les schedules entraîne d'énormes difficultés en raison de la gestion en flux tendus.

Ceci n'est pas sans conséquence pour les autres ports :

A Certains ports traditionnels (de marchés) sont feederisés, c'est à dire que les navires mothers n'y escalent plus et qu'ils sont reliés aux superhubs et autres hubs par des navires feeders :

- ***Gioia Tauro dessert une trentaine de ports en Méditerranée ;***

- *Malte en dessert 25 dont quelques hubs de deuxième importance (Damiette, le Pirée,...).*

Ceci entraîne une concurrence accrue pour conserver les escales de mothers qui sont encore assurées.

(2) Contraints de respecter des schedules de plus en plus justes, les armateurs élèvent leur niveau d'exigence en ce qui concerne le respect des horaires, la productivité des outillages et l'absence d'attente en rade ou à quai. Ainsi, certains ports peuvent être évités en cas de retard, qu'ils en soient ou non la cause (tout dépend de son importance pour le trafic), l'essentiel étant pour la compagnie maritime de respecter sa fenêtre horaire dans les ports de transbordement. Ainsi, dans le cas de Fos/Marseille, un retard pris à Gênes peut conduire un armateur à éviter Fos, si c'est la condition pour être à l'heure à son principal hub de transbordement. L'escale la moins commercialement pénalisante est évitée pour combler les retards. Si une escale a dû être supprimée, le fret est alors acheminé par la suite à bord d'un autre navire.

• Les hubs secondaires

Ils sont d'importance régionale. Ils reçoivent le fret en provenance des superhubs et le redistribuent au niveau méditerranéen. Parmi eux :

- *Haifa ;*

- *Damiette (Méditerranée Orientale) ;*
- *Le Pirée (ports de la mer Noire) ;*
- *Port Saïd ;*
- *Naples.*

Les autres ports en Méditerranée sont avant tout des ports de marché. Toutefois, en fonction de la connexion des lignes, ils peuvent être utilisés comme ports de transbordement pour des destinations particulières (Gênes, Fos, Barcelone,...).

A noter que si les superhubs sont des créations artificielles et qui n'existent que par leur activité de transbordement, la spécialisation des hubs d'importance régionale est moins marquée. Ils sont également des ports de marché (d'intérêt local).

La répartition des transbordements entre les ports en Méditerranée

Les données statistiques sont relativement rares dans ce domaine. Les superhubs dont la fonction principale est le transbordement concentrent néanmoins la majorité de ces opérations en Méditerranée.

<i>Ports (2002)</i>	<i>Trafic total</i>	<i>Evaluation des transbordements en '000 EVP (part du transbordement dans total trafic du port)</i>
---------------------	---------------------	--

Hubs de transbordements		
Algeiras	2 229	2 184 (98%)
Gioia Tauro	2 995	2 545 (85%)
Malte (Marsaxlokk)	1 244	1 180 (95%)
Total Hub	6 468	5 909

Les transbordements représenteraient d'après les dernières estimations environ 30 à 40% du trafic en Méditerranée soit entre 5 et 6 millions d'EVP en 2000.

L'évolution des hubs de transbordement : vers la diversification des activités

La concurrence qui règne entre les hubs de transbordement rend leur activité peu rentable. En effet, pour attirer les armements, les hubs se sont lancés dans une course à la baisse des tarifs. C'est pourquoi, quelques uns envisagent ou se sont déjà lancés dans des projets leur permettant de développer des activités de ports de marché beaucoup plus rentables car générant plus de valeur ajoutée.

Les nouveaux hubs, qui sont actuellement en construction, intègrent d'ailleurs cette perspective dès leur création. Ainsi, si l'armateur Evergreen a choisi le site de Taranto (Italie) pour installer son hub de transbordement en Méditerranée, c'est non seulement en raison de sa proximité de l'axe de navigation Suez Gibraltar, mais également parce que l'existence d'une ligne de chemin de fer à proximité lui laisse la possibilité d'avoir accès au marché intérieur européen.

Dans les autres hubs de transbordement, la diversification des activités se concrétise par la mise en place de zones logistiques et le renforcement des liaisons terrestres.

Algesiras

- 1. installation d'une zone logistique de 56 ha permettant de fixer des activités à valeur ajoutée (stockage, distribution,...)et de créer des emplois. L'enjeu est de créer une zone logistique à la jonction du Maghreb et de l'Europe du Sud ;*
- 2. modernisation de la liaison ferroviaire Algésiras- Bobadilla, pour connecter le port au réseau national ;*
- 3. construction d'autoroutes entre Algesiras – Malaga et entre Jerez et Los Barrios pour permettre la pénétration vers le centre et le Nord de l'Espagne.*

Il est prévu que ces travaux soient finalisés en 2003.

Malte/Marsaxlokk

Tirant partie de sa localisation au centre de la Méditerranée, le port de Marsaxlokk va créer une zone logistique. D'une superficie d'environ 2 Ha, elle sera constituée de 18 entrepôts de 1000 m², permettant aux opérateurs de reconditionner leur fret avant réexpédition.

D – Analyse des caractéristiques navires sur les axes est/ouest et Nord/Sud et prévisions

Il existe actuellement deux principales catégories de porte conteneurs : les panamax (d'une largeur inférieure à 33 m) et les post panamax. Compte tenu de l'augmentation de taille précédemment décrite, les appellations de Suez Max et de Malacca max sont apparues ces dernières années.

Caractéristiques des navires panamax et post panamax (limite Suez Max)

	Capacité max (EVP)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)
Panamax	4 500	294	33	12
Post Panamax	6 000	348	42	14
Sovereign Maersk	8 400	348	43	14
Suez Max*	12 000	400	50	17
Malacca Max*	18 000	400	60	21

**ces navires étant à l'état de projet, leurs caractéristiques sont indicatives*

La plus grande unité actuellement en service est le Sovereign Maersk d'une capacité de 8 400 EVP bien que Maersk annonce officiellement une capacité de 6 600 EVP. Même si ce navire constitue actuellement une exception, PO Nedlloyd, MSC, CMA/CGM, Maersk, Evergreen, Hyundai et Yang Ming (clients du terminal de Fos) ont tous passé commande d'unités de même classe. Elles doivent entrer en exploitation entre 2000 et 2005.

La véritable question est de savoir où s'arrêtera la course actuelle au gigantisme. La limite théorique est marquée par la capacité du détroit de Malacca qui fixe un tirant d'eau maximum de 21 m. Toutefois, il apparaît peu raisonnable que de telles unités soient un jour mises en exploitation pour des raisons à la fois techniques et financières. En revanche, il apparaît plus raisonnable de prévoir des navires dont la capacité plafonnerait à 12 000 EVP avec un tirant d'eau de 17 à 17,5 m. Alors que ces unités étaient demeurées à l'état de projet, surtout suite au ralentissement de l'économie mondiale, elles sont redevenues récemment d'actualité.

Ceci pose déjà de nombreux défis en terme de capacités d'accueil pour les ports. Les navires actuellement en commande, outre des profondeurs à quai de 14 à 15 m, nécessiteront des outillages à quai capables de charger et décharger des conteneurs sur une largeur proche de 50 m.

Il est important de noter toutefois un certain «plafonnement» au niveau des tirants d'eau, le gain de taille se faisant par un élargissement et un allongement des unités.

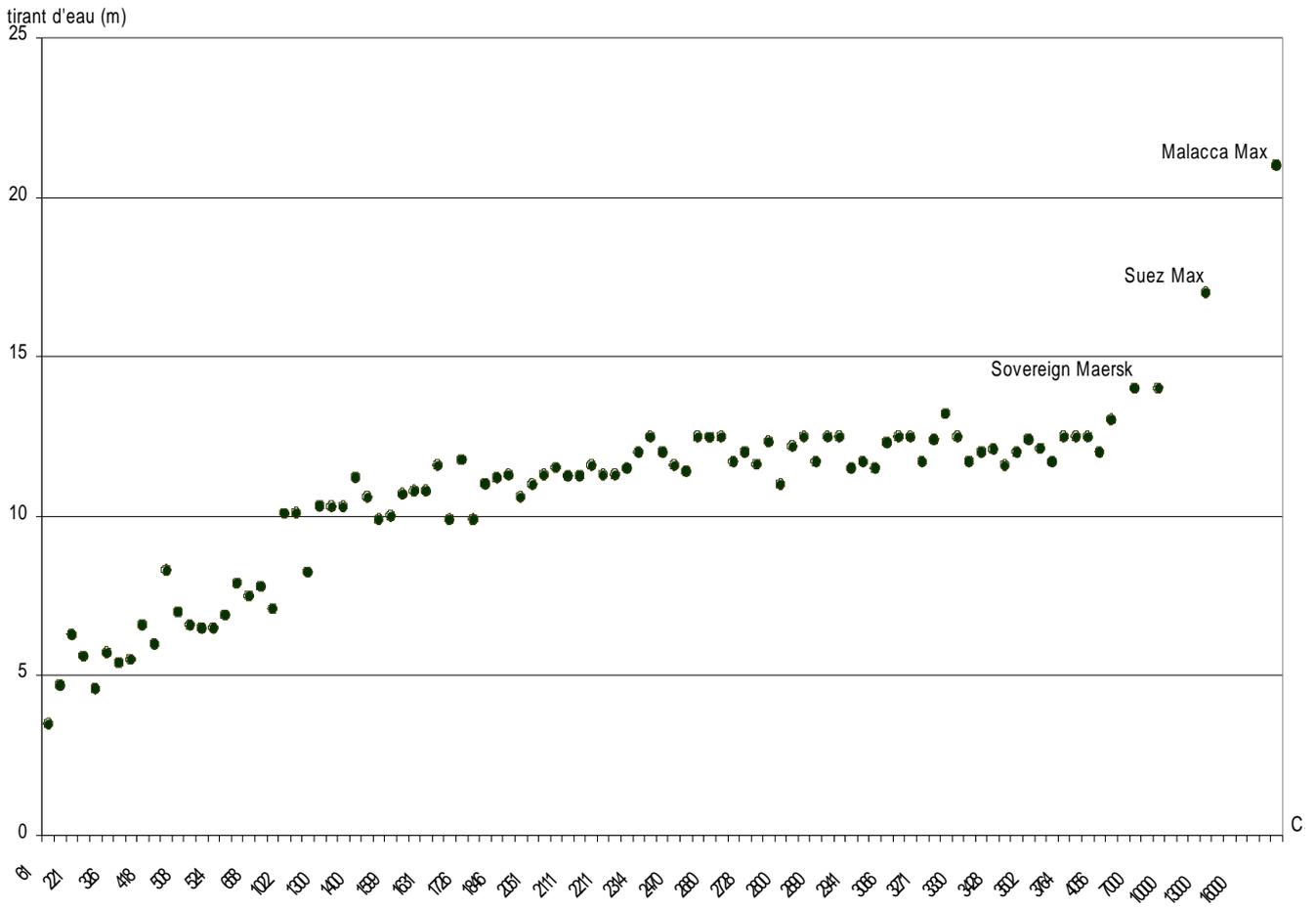
Ceci peut être démontré en suivant l'évolution des caractéristiques des navires en fonction de leur capacité. En partant de l'hypothèse que les caractéristiques (longueur par largeur par tirant d'eau par capacité EVP) des navires escalant au terminal à conteneurs de Fos sont représentatives de l'ensemble des navires évoluant sur les grandes routes maritimes, l'évolution du tirant d'eau en fonction de la capacité en EVP est la suivante :

Pour des navires d'une capacité inférieure à 10 000 EVP, le tirant d'eau augmente de manière asymptotique, entre 14 et 15 m. Ce n'est que pour des navires considérablement plus importants (mais actuellement à l'étude) que les tirants d'eau augmentent sensiblement (capacités de 12 000 et 18 000 EVP), passant de 17 à 21 m.

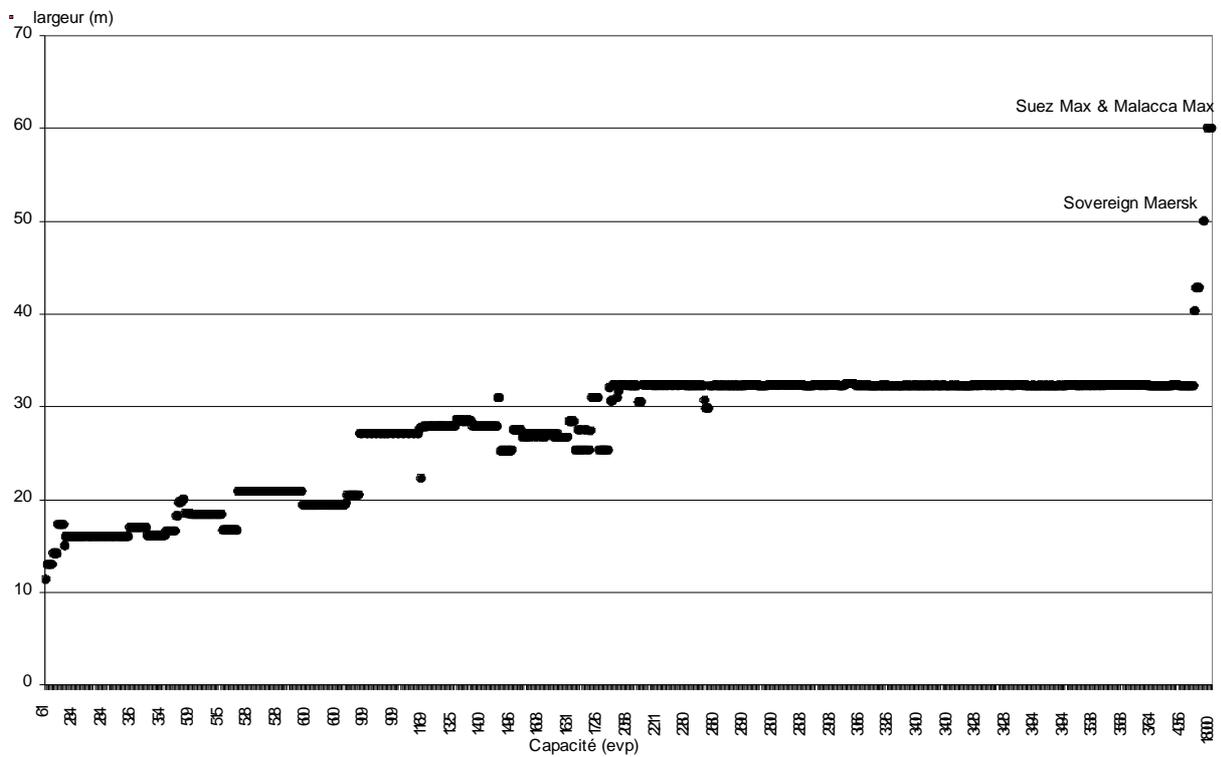
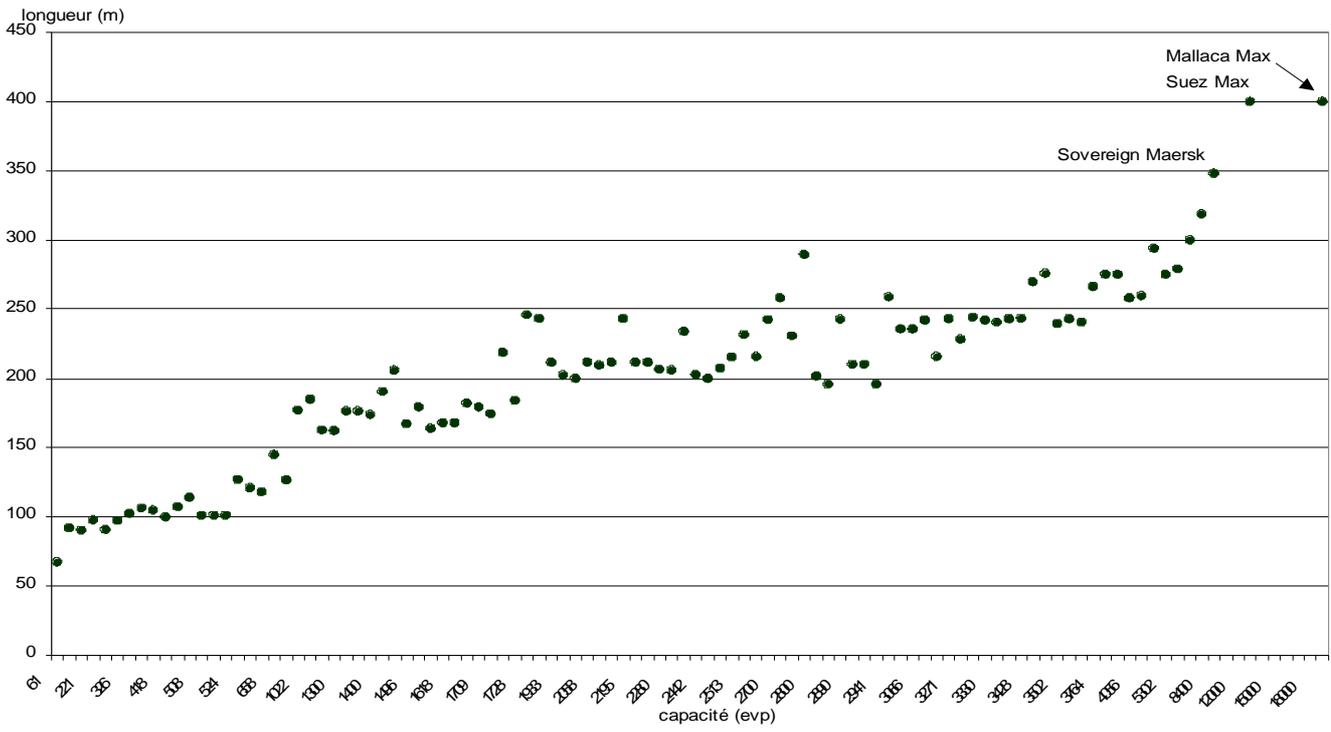
Concernant la longueur des navires, la progression en fonction de la capacité est plus régulière. Il semble toutefois que les plus grandes unités envisagées (Malacca Max et Suez Max) ne dépasseront pas 400 m.

L'augmentation de la largeur des navires est en revanche directement conditionnée par la largeur des détroits que les navires empruntent. Actuellement, les plus grandes unités en service ont environ 42 à 50 m de large. Des tailles nettement supérieures (60 m) seraient atteintes par les hypothétiques Suez Max et Malacca Max.

Graphique : Tirant d'eau en fonction de la Capacité



Graphique : Longueur en fonction de la capacité



Graphique : Largeur en fonction de la capacité

E – Autres éléments déterminants pour le choix des ports d’escale

En complément des critères techniques (tirants d’eau, etc.), d’autres facteurs influencent de manière déterminante le choix des armateurs.

E.1 – Les critères de fiabilité

Le critère de fiabilité s’entend aussi bien au niveau social que technique. Des problèmes sociaux ou de fiabilité technique entraînent l’allongement improductif de la durée des escales voir l’immobilisation des navires. Les conséquences sont difficilement calculables : retard dans la rotation, problèmes de correspondance pour le transbordement ou le cross-trade. Compte tenu du coût d’immobilisation des grosses unités et du développement du feeding, qui nécessite une organisation et une synchronisation des escales plus poussées, les exigences des armateurs en terme de fiabilité se sont développées.

E.2 – Les critères de compétitivité

Dans la mesure où il est difficile de lier une région européenne à un seul port en raison du développement du transport terrestre, la concurrence entre les ports a augmenté. Mis à part l’hinterland le plus proche, plus aucun port ne peut considérer une région déterminée

comme son hinterland «naturel» et protégé. En conséquence, la compétitivité est devenue avec la fiabilité un des critères déterminants de choix.

E.3 – Les critères de trafic

L'importance du trafic que peut concentrer un port est directement liée à la capacité et à la performance des moyens de transport terrestre. Les porte conteneurs mothers ne feront escale que dans les ports susceptibles de leur garantir un volume d'escale capable de rentabiliser le détour et le séjour au port. Ceci nécessite que ce dernier soit à la fois capable de drainer dans des conditions suffisamment performantes des flux importants de marchandises (à l'export) et en même temps soit en mesure de les évacuer vers l'hinterland (à l'import). Cette aptitude à massifier les flux dépendra de la capacité des ports à développer l'intermodalité.

F – Conclusions

La stratégie des armateurs et la résultat des évolutions de ce secteur qui se sont caractérisées par un phénomène de concentration et de formation d'alliance. Ce renforcement de la concurrence a provoqué une réduction des marges bénéficiaires. Les armements ont donc cherché à développé d'autres activités plus rentables (partie terrestre de la chaîne de transport) et à faire des économies sur leurs coûts de fonctionnement notamment par la mise en service d'unités de plus en plus importantes sur les grands axes maritimes

Cette évolution sur mer a directement conditionné l'évolution du secteur portuaire et de ses modes d'organisation. En effet, il est devenu indispensable d'augmenter la compétitivité et la fiabilité des opérations portuaires (pour diminuer les coûts et augmenter la rentabilité des opérations), de développer les moyens de massification de transport terrestre (pour diminuer les coûts de post et pré acheminement et d'augmenter la capacité d'accueil des infrastructures et de manutention (outillage, terre pleins, tirants d'eau,...)).

Dans les ports concurrents de Marseille, ceci s'est traduit par la mise en place de terminaux dédiés, permettant à l'investisseur (manutentionnaires privés, armements,...) de contrôler les différentes étapes du passage portuaire. Les exemples des concurrents européens de Marseille sont traités dans le paragraphe suivant.

1.3 – La réponse des ports concurrents de Marseille à l'évolution de la demande

Les concurrents du port de Marseille ne sont pas seulement méditerranéens. Avec la modernisation des moyens de transport terrestre et la libre circulation des marchandises au sein de l'Union Européenne, un armateur, quel que soit son pays de provenance ou de destination peut (pratiquement) choisir n'importe quel port pour acheminer sa marchandise en Europe. C'est pourquoi les principaux ports du range Nord comme de la range Sud seront analysés. Ils ont tous mis en œuvre des stratégies visant à répondre aux critères de sélection des armateurs en terme de fiabilité, compétitivité et d'infrastructures (pour l'accueil des navires mothers et la massification des post et pré acheminement).

A – Les ports du Nord

A.1 – Le port de Hambourg

Classé au 7^{ème} rang mondial et au 2^{ème} rang européen par le trafic (environ 5,4 M evp en 2002), le port de Hambourg dispose de 3 terminaux à conteneurs : Burchardkai Terminal, Unikai Container Terminal et Tollerort Container Terminals. Malgré des contraintes nautiques importantes en raison de sa localisation en amont de l'embouchure de l'Elbe, le port de Hambourg a su garder sa place face aux concurrents.

L'ouverture des pays de l'Est et l'extension de son hinterland qui en a résulté (le territoire de la RDA était l'arrière pays historique de ce port) ont renforcé son positionnement.

Caractéristiques des terminaux

<i>Terminal</i>	<i>L (m)</i>	<i>prof (m)</i>	<i>Outillage</i>	<i>Super. Terminal</i>	<i>Trafic 1999</i>	<i>Capacité</i>
<i>Burchardkai*</i>	<i>2 850</i>	<i>9.8 à 14.5</i>	<i>16 portiques (9 PP)</i>	<i>1 500 000 m²</i>	<i>1 880 339</i>	<i>2 200 000</i>
<i>Unikai*</i>	<i>613</i>	<i>13.5 m</i>	<i>5 portiques</i>	<i>165 000 m²</i>		<i>200 000</i>
<i>Tollerort*</i>	<i>920</i>	<i>13.5 m</i>	<i>6 portiques (3 PP)</i>	<i>310 000 m²</i>	<i>460 000</i>	<i>300 000</i>
<i>Eurokai</i>	<i>1 600</i>	<i>13 à 15.5</i>	<i>10 portiques (5 PP)</i>	<i>700 000 m²</i>	<i>800 000</i>	<i>800 000</i>

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

**ces trois terminaux sont possédés et opérés par la «Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft» (ville de Hambourg). Le quatrième (Eurokai) est opéré par un opérateur privé qui possède également des terminaux en Italie (La Spezia et Gioia Tauro) et au Portugal (Lisbonne).*

Outre de récentes opérations de rénovation sur le terminal Burchardkai (qui ont permis de porter le nombre de post-panamax à 9 sur ce terminal), le principal projet est le nouveau terminal Altenwerder.

D'une longueur de quai de 1 400 m et d'une superficie de 225 000 m² (dans sa phase finale), ce nouveau terminal devrait opérer dès sa mise en service à la fin 2001, 1.1 million de EVP et 1.9 million d'EVP à la fin 2003.

La force du port de Hambourg réside dans son hinterland fortement industrialisé mais également dans la qualité de ses connexions terrestres. Grâce à une politique proactive en matière de connexion ferroviaire, sa capacité à capter du fret s'étend largement en Europe. Depuis 1992, la HHLA est associé avec des partenaires pour former 3 sociétés de transport ferroviaire (Polzug, Medtrans et HHCE).

A.2 – Le port de Rotterdam

Rotterdam est le premier port européen y compris pour le trafic de marchandises conteneurisées. En 2002, le trafic s'est élevé à 6,5 millions d'evp. Ceci représente une reprise par rapport à l'année précédente qui avait souffert des coûts élevés de passage de la marchandise ainsi que des problèmes de productivité et de fiabilité sur les terminaux.. Rotterdam s'affirme comme un port européen et 70% de son trafic est à destination ou en provenance d'un autre pays européen que les Pays Bas. Le principal opérateur European Combined Terminals (ECT) réalise 75% du trafic. ECT possède plusieurs terminaux à conteneurs sur la péninsule Maasvlakte, opérés par la Delta Container Division et un autre terminal dans la zone Heemhaven opéré par la Home Container Division. Il est à noter que Maasvlakte, proche de la mer du Nord et qui permet des terminaux en eau profonde, prend le dessus sur Heemhaven.

Caractéristiques des principaux terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
Delta/Europahaven (ECT)	1650	16 à 16.6	8 portiques PP	920 000 m²

<i>Delta dedicated North (ECT)</i>	<i>970</i>	<i>16.6</i>	<i>5 portiques PP</i>	<i>620 000 m²</i>
<i>Amazonehaven</i>	<i>1030</i>	<i>16.6</i>	<i>7 portiques PP</i>	
<i>Home Terminal (ECT)</i>	<i>1700</i>	<i>10 à 13</i>	<i>14 portiques</i>	<i>750 000 m²</i>
<i>Waalhaven pier 7</i>	<i>800</i>	<i>13</i>	<i>4 portiques</i>	<i>200 000 m²</i>
<i>Waalhaven pier 5/6</i>	<i>1500</i>	<i>13.5</i>	<i>4 portiques</i>	<i>220 000 m²</i>

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

Le projet Delta 2000- 8, qui prévoit l'aménagement de plusieurs terminaux sur Maasvlakte, permettra de traiter 5.8 millions de conteneurs sur les 7.7 millions prévus en 2010. P O Nedlloyd a reçu l'autorisation de l'autorité portuaire de développer des installations. En coopération avec ECT, il est prévu que le nouveau terminal dénommé « Euromax » entrera en exploitation en 2004. Dans un premier temps, d'une surface de 86 ha, il aura un quai long de 950 m et un tirant d'eau de 16.5 m. Il est prévu également 275 m de quai pour l'accueil des feeders. Sa capacité annuelle devrait être de 1.7 millions d'EVP. Des projets prévoient à terme d'augmenter la capacité à 2.4 millions d'EVP avec un tirant d'eau de 18 m. Bien que prévu pour traiter les escales de P&O Nedlloyd, ce terminal devrait également accueillir les escales de Grand Alliance et ainsi libérer des capacités sur les terminaux actuels de ECT.

Le ECT Home terminal fait l'objet également de travaux de modernisation et d'extension. D'ici la fin 2003, le Home terminal devrait présenter un quai de 2 000 m, équipé de 3 post panamax et de 8 portiques panamax. Sa capacité passera alors à plus de 1 million d'EVP.

Les aménagements sur Maasvlakte seront également complétés par le projet « Maasvlakte 2 » qui prévoit une surface complémentaire de 1 000 ha. Les travaux devraient se terminer en 2007.

Le port de Rotterdam mène une politique de développement des transports terrestres basée essentiellement sur le rail et le transport fluvial. Le rail est perçu comme le moyen de massifier les flux de marchandises et de devenir un véritable port multimodal fiable et compétitif avec l'impact écologique le moins négatif. A ce titre des navettes ferroviaires ont été mises en place, reliant l'Europe aux terminaux à conteneurs.

La part du transport routier est d'environ 50% pour le transport routier, 30% pour le fluvial et 20% pour le rail.

A.3 – Le port d'Anvers

Le port d'Anvers est au troisième rang européen pour le trafic des marchandises conteneurisées. En forte progression le trafic s'est monté en 2002 à 4 777 000 EVP. En vue d'améliorer les dessertes terrestres, augmenter la taille de l'hinterland et massifier les flux de marchandises, le port d'Anvers a mis en place des navettes gérées par la société Hupac, à destination de la Suisse, l'Espagne et l'Italie. Toutefois le mode de transport routier reste prédominant. Même si les transports par barge fluviale et par rail connaissent les taux de

croissance les plus importants, la route concentre encore près de 60% du trafic contre moins de 10% pour le rail et environ 30% pour les barges fluviales.

Caractéristiques des principaux terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
6th et 7th harbour dock (ACT)	2600	6 à 15	26 portiques	441 000 m²
Churchill Dock	834	13.7	6 portiques	320 000 m²
Delwaide Docks	1220	15.3	6 portiques	600 000 m²
Maritim Terminal	520	11.5	3 portiques	750 000 m²
Noord Natie/Delwaide	1070	15.3	6 portiques	800 000 m²
Noord Natie terminal	1124	14.5	5 portiques	550 000 m²

L : longueur de quai

Prof : profondeur

Compte tenu de la forte croissance du trafic conteneurisé, le port d'Anvers augmente ses capacités pour les porter d'ici 2010 à environ 5 millions d'EVP. Situé sur la rive gauche de l'Escaut, le projet sera complété en trois phases. Les deux premières phases complétées d'ici 2002 devrait permettre d'apporter une capacité supplémentaire de 1.7 millions de EVP, grâce à un supplément de quai de 2.5 km. Les deux premières phases ont été concédées à Hessenatie qui opérera pour MSC (13 portiques post panamax) et Canadian Maritim.

A.4 – Le port du Havre

Le port du Havre est le premier port français pour le trafic des marchandises conteneurisées. Il bénéficie directement de l'hinterland industriellement développé du Nord de l'Europe. En 2002, le trafic s'est élevé à 1 720 000 EVP.

Le port du Havre dispose actuellement de 6 linéaires de quai. Le trafic avec l'arrivée de porte conteneurs de plus en plus importants s'est déplacé vers les quais situés en aval de l'écluse permettant un accès direct (quai des Amériques, quai de l'Asie et quai d'Osaka).

Caractéristiques des terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
Bougainville	900	14	4 portiques	750 000 m²
Europe	900	14	5 portiques PP	450 000 m²
Atlantique	800	12.5	4 portiques	250 000 m²
Amériques	500	14.5	3 portiques PP	150 000 m²
Asie	600	14.5	3 portiques PP	200 000 m²
Osaka	450	14.5	2 portiques PP	100 000 m²

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

Port 2000 doit permettre au Havre de développer de manière significative ses installations.

Ce projet consiste en 4200m supplémentaires de linéaire de quai ou 12 postes à quai supplémentaires à terme. Les composantes sont les suivantes :

- *une nouvelle installation au Sud du port actuel ;*
- *un aménagement intérieur en prolongement du quai d'Osaka.*

La mise en service des installations devrait s'échelonner sur la période fin 2003 à fin 2004.

Le Havre prévoit un trafic de 2.2 millions d'EVP en 2005 et 3 millions d'EVP en 2010.

B – Les ports du Sud

Les ports méditerranéens sont les concurrents directs du port de Marseille aussi bien sur l'axe Est/Ouest que Nord/Sud. En effet, compte tenu de la stratégie des armateurs, deux ports au plus sont touchés en direct parmi les ports méditerranéens. Les principaux ports concernés sont Gênes, Barcelone, la Spezia et Valence.

La Méditerranée, loin d'avoir perdu son importance dans le trafic maritime, a vu celle-ci s'accroître. Elle reste une zone de passage pour le trafic entre l'Asie et l'Amérique et elle est devenue une grande zone de redistribution du fret : émergence des hubs de transbordements tels que Algesiras, Gioa Tauro, Malte.

Si ces derniers ports sont plutôt des ports de transbordements, Gênes, Barcelone, Valence et la Spezia concurrencent directement Marseille en tant que Ports de Marché.

L'évolution des trafics dans ces différents ports et surtout les investissements envisagés confirment les prévisions à la hausse du trafic conteneurisé.

B.1 – Gênes

Gênes dispose de trois terminaux principaux (Voltri, Sech, Messina).

Caractéristiques des terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
SECH	520	14	4 portiques	173 000 m²
Messina	1200	11 à 11.5	6 portiques	450 000 m²
Voltri	1200	15	8 portiques PP	500 000 m²

La capacité actuelle peut être estimée respectivement à 850 000 EVP, 400 000 EVP et 350 000 EVP pour un trafic total de 1 531 000 evp en 2002.

Gênes a connu en 2002 quelques difficultés liées essentiellement à la saturation de ses installations. En effet, la disponibilité d'espace représente le principal problème des terminaux de Gênes à l'exception de Voltri : extérieur et de construction récente (ses

capacités de croissance immédiates s'amenuisent cependant avec un trafic de 876 000 EVP en 2002).

Pour faire face à cette saturation de capacité, les terminaux se sont engagés dans une politique générale d'investissements.

Concernant Sech les travaux, visant pratiquement à doubler les trafics, permettent d'exploiter 620 m de quai supplémentaires et une surface additionnelle de 350 000 m² depuis 2002. En 2004 les installations seront complétées par une longueur de quai supplémentaire de 620 m. Au total 14 portiques seront en exploitation et le terminal devrait atteindre une capacité de 900 000 EVP par an en 2004.

Le Terminal de Messina ne prévoit qu'une extension mineure.

En revanche, le terminal de Voltri (VTE) peut représenter le concurrent le plus sérieux pour Fos tant au niveau de la disponibilité que des investissements prévus (1 million de m², 10 portiques postpanamax, 15m de tirant d'eau et 2 300 m de quai).

Ces caractéristiques lui permettent d'accueillir les plus gros navires et donc le posent en concurrent direct du terminal de Fos.

Le terminal anticipe dans les années à venir une augmentation d'environ 75 000 EVP supplémentaires par an dans une limite que l'on peut estimer à 1 300 000/1 400 000 EVP après investissements.

Prévisions de trafic pour le port de Gênes*

	2000	2005	2010
000 EVP	1 624 000	2 532 000	3 842 000

***Autorita Portale di Genova**

B.2 – La Spezia

La Spezia dispose de deux terminaux à conteneurs : La Spezia Container Terminal et le Terminal del Golfo..

Caractéristiques des terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	Prof (m)	Outillage	Super. Terminal
La Spezia Container Ter. Molo Fornelli West	520	13	5 portiques	
La Spezia Container Ter. Molo Fornelli East	467	14	3 portiques	170 000 m²
Terminal del Golfo	310	13		100 000 m²

Le trafic total de ce port en 2002 a été de 975 000 evp. La Spezia Container Terminal (LSCT), réalise plus de 80% du trafic. Fin 1999, des opérations de dragage ont permis de porter le tirant d'eau à 13.5 m (Molo Fornelli East) et le quai a été prolongé de 50 m. Courant 2000 , le terminal a accusé réception d'un 8^{ème} portique. La capacité sera ainsi augmentée pour pouvoir accueillir un trafic d'environ 1.5 millions d'EVP.

Toutefois, l'extension la plus significative concerne la zone Angelo Ravano qui permettra de gagner un espace de 40 000 m² avec un quai de 300 m et un tirant d'eau de 11 m.

B.3 – Barcelone

Le port de Barcelone, quant à lui, tire profit du réseau industriel dense de la Catalogne. Le trafic des marchandises conteneurisées est de 1 461 000 evp en 2002 (contre 1 411 000 EVP en 2001).

Caractéristiques des terminaux à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
TCB	1360	12 à 16	9 portiques (2 PP & 2 SPP)	500 000 m²
Catalunya	1120	8.7 à 14	6 portiques (4 PP)	155 000 m²

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

Le trafic du port de Barcelone est caractérisé par l'importance du cabotage (295 000 evp en 2002), en baisse de 4,5% par rapport à 2001. Cette année là, le cabotage a représenté plus de 20% du trafic du port de Barcelone.

Il représente d'ailleurs une concurrence sérieuse pour le mode de transport ferroviaire. Bien que ce dernier ne soit pas négligé (mise en service de la navette TECO qui assure la liaison Barcelone/Madrid trois fois par semaine, lancement d'une liaison sur Perpignan et Lyon avec la CNC), le trafic ferroviaire a connu une baisse de 23% qui correspond à un report sur le cabotage. Ainsi sur la base des informations actuellement disponibles, il est possible de donner une répartition des pré et post acheminements par mode (année 99⁴) :

<i>Trafic total</i>	<i>Mode et estimation trafic</i>	<i>Part</i>
1 234 987 EVP	Fer : 24 863 EVP	2%
	Cabotage : 290132 EVP	23%
	Transit Maritime : 251 628 EVP	20%
	Route : 668 364 EVP	55%

Source : Autorité Portuaire de Barcelone (1999).

Le port de Barcelone fait face actuellement à un manque d'espace tant au niveau des installations portuaires que de la zone logistique ZAL.

Un plan stratégique voté en 1998 devrait permettre de passer à 3 millions d'EVP en 2010 grâce à deux grands projets.

⁴ Dernière année connue concernant la distinction entre les différents modes de transport.

- *Extension de la zone logistique à 140 ha contre 68 ha actuellement ;*
- *Extension des terminaux à conteneurs ;*
- *L'adaptation du quai Adossa (en plus des terminaux existants) pour la manutention des conteneurs : la longueur sera de 700 m et le tirant d'eau de 16 m ;*

Les prévisions établies par le plan directeur du port (en prenant en compte les investissements planifiés) sont les suivantes :

	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2010</i>
<i>000 EVP</i>	<i>1 250</i>	<i>1 500</i>	<i>2000</i>	<i>2 200</i>	<i>3 000</i>

Remarques : sans opération d'extensions, les capacités du port plafonnent à 2 000 000 EVP par an.

B.4 – Valence

Le port de Valence a traité 1 821 000 EVP en 2002 et continue sa progression. Trois quart du trafic est concentré sur le terminal spécialisé de Amplacion Muelle Sur ouvert en novembre 97. Le reste est situé sur le terminal du Levante.

Caractéristique du terminal à conteneurs

Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
Amplacion Muelle Sur	1500	16	9 portiques (3 PP)	1 000 000 m²

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

Les projets d'investissements à moyen terme devraient permettre une extension du terminal d'un tiers à 1.500 ha. Le projet prévoit en totalité 12 portiques dont 4 super post panamax. Si les investissements sont effectivement réalisés, il est à prévoir un accroissement de la concurrence de Valence. Suite à ces investissements, on est en droit d'attendre une capacité au minimum de 1.3 à 1.5 millions d'EVP en 2004/2006.

B.5 – Les autres ports en Méditerranée

Il faut prendre en compte les hubs de transbordement : Algeiras, Cagliari (devrait ouvrir en 2003), Gioia Tauro, Malte, Damiette, etc

Caractéristiques des terminaux.

Port/Terminal	L (m)	prof (m)	Outillage	Super. Terminal
Algeiras (Espagne)	1 800	14 à 16	9 portiques (PP)	860 000 m²

Giaoa Tauro (Italie)	3 011	13.5 à 15	14 portiques (8 PP)	950 000 m²
Marsaxlokk (Malte)				
Terminal 1	1000	9.5 à	8 portiques (7	274 000 m²
Terminal 2	1258	14.5	PP)	210 000 m²
		15.5	8 portiques SPP	
Damiette	1050	14.5	10 portiques (8 PP)	265 000 m²
Cagliari (Italie)	1 520	14	7 portiques (4 PP)	400 000 m²
Taranto (Italie)⁵	1 000	15	6 portiques (PP)	500 000 m²

L : longueur de quai

Prof : profondeur

PP : post panamax

SPP Super post panamax

Ces ports totalisent un trafic qui peut être estimé à environ 7- 8 millions d'EVP soit 80% des transbordements en Méditerranée.

Plusieurs projets d'extension sont prévus :

Algesiras

Deux projets sont déjà bien avancés :

- 1. Le quai Isla Verde caractérisé par 530 m de quai, 12 à 14.5 m de tirant d'eau et une superficie de 214 000 m². La concession sera attribuée courant 2001 ;**

⁵ **Entrée en exploitation prévue en octobre 2000**

2. Le terminal de Campamento dont la construction aura lieu en quatre étapes. La première permettra de mettre en exploitation un quai de 400 m, avec un tirant d'eau de 14.5 m et une surface de 450 000 m². Les trois autres phases devraient permettre d'agrandir le quai à 1400 m de long avec un tirant d'eau de 22 m pour une surface totale du terminal de 750 000 m².

Gioia Tauro

Le quai existant devrait être prolongé de 350 m au Sud, et la surface du terminal devrait être augmentée de 105 000 m². Par ailleurs directement à proximité, le port possède des réserves d'espace de 470 000 m² pour d'éventuels projets d'expansion.

Taranto

A l'avenir (sans que des délais précis ne soient disponibles), la longueur du quai devrait être doublée. Le nombre de portiques post panamax devrait être porté à 18, pour une capacité annuelle de 2 millions d'EVP.

Malte/Marsaxlokk

Des projets d'expansion sur les deux terminaux ont été planifiés. L'objectif est de porter la capacité totale à 2.5 millions d'EVP. Il est prévu de compléter l'outillage existant en portant le nombre de portiques du terminal 1 à 4 super post panamax, 7 post panamax et 1 panamax. Le terminal 2, quant à lui sera équipé de portiques super post panamax.

C – Caractéristiques des évolutions dans les ports concurrents

En faisant le bilan des infrastructures existantes chez les principaux concurrents du port de Marseille (en Méditerranée), on peut estimer la capacité actuelle des ports de marché à près de 7 millions d’evp pour l’Italie et environ 3 millions d’evp pour l’Espagne (sur sa façade méditerranéenne).

Concernant les principaux hubs de transbordement, cette capacité peut être estimée à 6.4 millions d’evp (Gioia Tauro, Marsaxlokk et Algesiras).

En reprenant les plans d’investissement précédemment décrits, on peut estimer que la capacité des ports de marché en Méditerranée du Nord augmentera progressivement dans les prochaines années d’environ 4 millions d’evp pour l’Italie, 2 millions pour l’Espagne et 4 millions pour les hubs de transbordement. Au total, la capacité globale devrait passer de 16 millions d’evp à environ 26 millions d’evp.

Ceci témoigne à la fois de l’optimisme général en matière d’évolution du trafic conteneurisé, de la volonté de l’ensemble des ports concurrents de s’adapter à l’évolution technique du transport conteneurisé (taille des navires, composition des flottes, etc.), mais également des besoins en logistique (Zones activités logistiques).

Cela permet également de saisir l'importance des changements intervenus dans l'organisation des ports. Les nouveaux terminaux sont conçus ou gérés par les opérateurs privés qu'ils soient spécialisés dans la manutention (comme PSA à Gènes) ou le transport maritime (comme Maersk à Algesiras).

Cette stratégie est la seule qui permettra aux ports de rester dans la concurrence en attirant les grands armements et autres opérateurs qui contrôlent réellement les flux de marchandises conteneurisées.

A ce titre, l'augmentation des capacités relativement importante (en Méditerranée comme au Nord de l'Europe) ne permet pas de juger – à priori – d'une situation de «saturation globale» ou de «surcapacité globale» au regard des prévisions de trafic (voir plus bas). Outre qu'en Méditerranée il faut faire la distinction entre les ports de marché et les hubs de transbordement, il est clair que l'espace disponible et l'investissement sont insuffisants en soit pour attirer des armements. Ceux-ci ne déplacent pas leur activité d'un port saturé vers un port disponible sous le simple prétexte qu'il y a plus d'espace ou que les conditions nautiques sont meilleures. Les ports doivent offrir en plus un certain nombre de prestations en matière de services et de logistique. En conséquence, certains ports peuvent très bien être pratiquement saturés et développer des projets d'extensions tandis que d'autres auront des installations sous utilisées. Tout dépendra des composantes de la stratégie qui aura été mis en œuvre par chacun d'entre eux.

D – Les résultats des stratégies en terme de trafics et de parts de marché (range Nord européen et Sud)

L'évolution du transport par conteneur (stratégie des armateurs), mais également la stratégie mise en œuvre par les différents ports et les efforts de modernisation et de compétitivité entrepris par les ports d'Europe du Sud leur ont permis de largement bénéficier de la croissance de la conteneurisation dans les échanges maritimes. En prenant en compte les ranges Nord et Sud, il apparaît une déconcentration des parts de marché. La part de marché des ports d'Europe du Nord diminue au profit des ports situés au Nord de la Méditerranée.

Evolution globale du trafic de conteneurs (Europe Nord/Europe Sud) des principaux ports de marché de 1985 à 2002.

Ports de marché du range Nord

	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre
1985	1 159	2 655	1 243	566
1999	3 716	6 400	3 576	1 378
2000	4 248	6 233	4 082	1 465
2002	5 374	6 515	4 777	1 720
%	364 %	145 %	284 %	204 %

Unité : 1000 EVP

Ports de marché du range Sud

	Valence	Barcelone	Gênes	La Spezia	Marseille
1985	305	353	325	168	488
1999	1 130	1 226	1 225	837	668

2000	1 308	1 388	1 501	910	725
2002	1 821	1 461	1 531	975	809
%	497 %	314 %	371 %	480 %	66 %

Unité : 1000 EVP

Evolution comparée des Ranges Nord et Sud

	Range Nord	Range Sud
1985	5 623	1 639
2002	18 386	6 597
%	227 %	303 %

Unité : 1000 EVP

L'évolution du range Sud aurait été plus soutenue en intégrant les hubs de transbordement comme Algésiras. En effet, ce dernier a connu sur la même période une croissance de 535%.

Au cours des années 90, les armateurs qui avaient eu ainsi tendance à privilégier les ports du Nord (réputés plus fiables et situés plus proches des grands centres industriels et de consommation), ont opéré un rééquilibrage au profit des ports du Sud. Si en 1990, la part des ports du Nord était de 60% (par rapport au trafic total Europe), elle n'était plus que de 54% à la fin des années 90. La part de l'Europe du Sud était en même temps passée de 29% à 35%. Cette progression a de plus largement bénéficié à la Méditerranée du Sud, témoignant du regain d'intérêt pour cette façade comme porte d'accès à l'Europe.

I.4 – Le port de Marseille

A – positionnement de Marseille : évolution du trafic et de la part de marché

A.1 – Evolution du trafic tous bassins confondus

Traité dès 1968- 1969 à Marseille Mourepiane, le trafic des conteneurs s'est rapidement développé, et un terminal provisoire a été ouvert aux navires spécialisés sur la darse 1 de Fos en 1970.

Dès 1973, un terminal définitif était mis en service sur la darse 2 de Fos, offrant toutes les possibilités d'un grand port à conteneurs. Les installations de ce terminal furent complétées par celles, limitrophes, du quai commercial Brûle Tabac, bassin du Gloria, mis en service en 1979.

Depuis sa création le terminal à conteneurs de Fos participe à la croissance du conteneur dans le port de Marseille.

Il est à noter que le trafic conteneurisé opéré à Fos ne pourrait pas l'être dans sa grande majorité dans les bassins de Marseille en raison de capacités nautiques insuffisantes de ces derniers. Cette remarque est très importante dans le contexte du projet Fos 2XL. En effet le segment de marché visé, les gros porte conteneurs, ne peut être opéré que dans les bassins Ouest.

Trafic conteneurs de Marseille/Fos de 1975 à 2002 (en milliers de tonnes)

en Kt	Bassin Ouest	Bassin Est	total
1975	694	307	1 001
1980	1 495	1 412	2 907
1985	2 815	1 614	4 429

1990	3 376	1 996	5 372
1995	2 938	2 313	5 251
1999	3 633	2 929	6 562
2000	4 055	3 110	7 165
2002	4 764	2 976	7 740

Sources : statistiques PAM

Dans les bassins de Marseille, une part du trafic conteneurisé s'est maintenue sur des quais semi spécialisés (môle Léon Gourret, cap Janet, quai de la Pinède) et sur le terminal à conteneurs de Mourepiane. En outre de nombreux navires Ro-ro chargent des conteneurs (trafic sur le Maghreb à partir du Terminal Roulier Sud).

En 2002, Fos a assuré 61.6% du trafic contre 38.4% pour les bassins de Marseille. Entre 1980 et 2002, le trafic en tonnage progressait de 219 % à Fos contre 111 % à Marseille.

Dans les bassins de Marseille, une part du trafic conteneurisé s'est maintenue sur des quais semi spécialisés (môle Léon Gourret, cap Janet, quai de la Pinède) et sur le terminal à conteneurs de Mourepiane. En outre de nombreux navires Ro-ro chargent des conteneurs (trafic sur le Maghreb à partir du Terminal Roulier Sud).

La répartition du trafic conteneurisé, en 2002, est la suivante pour les bassins est :

Terminal/secteur	Part (%)
Pinède Sud	13,9
Pinède Nord	14,4
Mourepiane	59,0
TRS	9,7

Môle Léon Gourret	2,8
Autres	0,1

Sources : statistiques PAM

L'importance du trafic conteneurisé hors terminal spécialisé répond à une spécificité de la flotte méditerranéenne qui, pour les trafics « intérieurs », est constituée partiellement de navires polyvalents ou semi spécialisés.

A.1.1 – Répartition du trafic par grande destination et part dans le commerce extérieur maritime français

Pour les marchandises générales, et toutes zones confondues, le port de Marseille assure 14% du Commerce Extérieur Maritime Français. Cette part tend à diminuer très légèrement.

Part de marché du port de Marseille dans le Commerce Extérieur français et évolution de 1995 à 2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Maghreb- Lybie	31%	31%	27%	27%	32%	31%	34%	33%
Med.Orientale- Mer noire	14%	15%	13%	13%	13%	11%	10%	9%
Amérique du Nord	14%	20%	16%	18%	16%	19%	17%	16%
Asie du Sud- Est	18%	17%	15%	15%	17%	15%	15%	17%
Extrême- Orient	20%	17%	17%	16%	17%	15%	17%	16%
Afrique Occidentale	16%	17%	15%	14%	16%	11%	10%	15%
Autres	10%	10%	9%	8%	8%	8%	8%	9%
Toutes zones (hors Europe)	16%	16%	14%	15%	15%	14%	14%	14%

Sources : douanes françaises

On peut distinguer trois types de zones en fonction de l'évolution de la part de marché :

- 1. Les zones où la part de marché augmente : principalement la zone Maghreb/Libye, l'Asie du Sud Est ;***
- 2. Les zones où la part de marché est stable : l'Amérique du Nord, l'Afrique Occidentale ;***
- 3. Les zones où la part de marché est en baisse : Extrême- Orient.***

Ces chiffres bien évidemment reflètent le positionnement de Marseille par rapport à ses concurrents français et donc la répartition des lignes maritimes par zone géographique. La stabilité de la zone Amérique du Nord traduit ainsi le nombre relativement peu élevé de lignes directes au départ de Fos. Ceci explique également que la destination Amérique du Nord ait été jugée prioritaire dans le plan d'action de la Direction des Trafics et de la Direction de l'Action Commerciale du Port Autonome de Marseille.

A.1.2 – Part de marché en fonction de l'hinterland

A la différence de son concurrent français, le port du Havre, Marseille ne dispose pas à proximité du fort potentiel de la première région économique française : l'Île de France. L'hinterland direct du port de Marseille est constitué par le Sud Est, c'est-à-dire les régions Provence Alpes Côte d'Azur, Rhône Alpes, Languedoc Roussillon. Dans d'autres régions françaises, le PAM capte une part non négligeable de trafic.

	PACA	Languedo c Roussillo n	Midi Pyrénées	Rhône Alpes	Aquitain e	Région Paris.	Bourgogn e
Zone Méditerranée	69%	48%	28%	33%	27%	30%	26%
Zone Est- Ouest	72%	64%	50%	36%	13%	10%	28%
Zone Nord- Sud 1	70%	31%	34%	51%	11%	10%	27%
Zone Nord- Sud 2	63%	40%	34%	36%	9%	8%	10%
Total	68%	61%	36%	36%	14%	14%	25%

	Auvergne	Limousin	Franche – Comté	Centre	Pays de Loire	Alsace	Lorraine
Zone Méditerranée	50%	13%	12%	13%	20%	11%	9%
Zone Est- Ouest	49%	8%	4%	2%	1%	1%	1%
Zone Nord- Sud 1	43%	6%	7%	3%	1%	2%	2%
Zone Nord- Sud 2	14%	6%	4%	2%	1%	2%	0%
Total	43%	10%	7%	5%	5%	4%	2%

	Champ/A rd	Basse Normandi e	Haute Normandie	Bretag ne	Nord Pas de Calais	Picardie	Poitou Charentes
Zone Méditerranée	14%	12%	4%	9%	5%	11%	33%
Zone Est- Ouest	1%	1%	0%	4%	2%	1%	2%
Zone Nord- Sud 1	1%	2%	0%	1%	1%	2%	7%
Zone Nord- Sud 2	0%	0%	0%	0%	1%	1%	3%
Total	5%	3%	1%	3%	2%	4%	12%

Sources : douanes, commerce extérieur français (2002)

Etant donné la concurrence pour capter le fort potentiel de la région Rhône Alpes et a fortiori de la Région Parisienne, les performances du port de Marseille dans ces deux régions ne sont pas à dédaigner. En effet, l'attraction des ports du Nord est particulièrement forte dans ces deux régions.

L'éloignement des régions à fort potentiel de trafic constitue le principal handicap du port de Marseille et rend particulièrement sensible la question des pré et post acheminements susceptibles de massifier les flux de marchandises mais également de les transporter à un coût compétitif sur de longues distances. D'où l'importance de la politique des navettes mise en œuvre par le PAM. Comme pour les autres ports européens, le véritable enjeu de la stratégie conteneur est dans le développement des moyens de massification terrestre.

A.1.3 – Evolution de la part de marché du port de Marseille/Fos en Méditerranée du Nord

	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%

La part de marché du port de Marseille en Méditerranée du Nord n'a cessé de se dégrader : elle était de 30% au début des années 80 contre 12% en 2002 (en ne comptabilisant que les ports de marché). Ainsi, le port de Marseille a considérablement perdu des parts de marché sur ce segment le plus stratégique du transport maritime (la plus forte croissance et une

des plus fortes valeurs ajoutées induites pour l'ensemble d'une place portuaire). Les causes de cette situation font l'objet d'un diagnostic partagé : insuffisantes qualité et fiabilité (quoiqu'en progrès, mais l'image reste dégradée), coût global de passage trop élevé, insuffisante massification et manque de polarisation et de ciblage des efforts de développement et de marketing du PAM sur ce segment stratégique.

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

- 1. Le relatif éloignement de l'hinterland (l'aire métropolitaine marseillaise n'accueille pas suffisamment d'entreprises industrielles et de stockage-distribution aux portes du port) ;*
- 2. Une insuffisante massification des flux logistiques (la route reste très dominante, plus de 80% à Marseille contre bientôt moins de 50% à Rotterdam). L'insuffisance des trafics n'a pas permis d'offrir au transport ferroviaire des débouchés suffisamment importants.*

Néanmoins les actions entreprises dans le cadre de la nouvelle stratégie du plan d'entreprise mis en œuvre en concertation avec la place portuaire commencent à porter leurs fruits. Début 2000, la tendance de diminution de part de marché était freinée, la stabilisation était amorcée (à 12%), prélude à une reprise de la croissance des trafics et au développement.

A.2 – Le terminal à conteneurs de Fos

Au début des années 80, le terminal de Fos accueillait 60 lignes maritimes et desservait 127 ports dans le monde entier. En 2001, on comptait plus de 180 lignes au départ de Fos qui desservent plus de 300 ports dans le monde en escales directes ou par transbordements.

Par ailleurs, la spécialisation géographique du terminal instituée dès sa création, s'est accentuée avec la conteneurisation croissante des marchandises. Progressivement, les liaisons avec l'Amérique du Nord l'Amérique du Sud, l'Océan Indien et l'Océanie se sont déplacées à Fos (mise en service des porte conteneurs aux dépens du conventionnel).

Le tableau suivant donne un aperçu des compagnies maritimes desservant Fos par destination/provenance. La capacité des navires (en evp) utilisés figure également* :

Destinations/provenances	Armements	Capacités navires (2002)
Feeder Méditerranée	Maersk, UFS, ZIM, Sea Med, Yangming	356 à 1 145 evp

Maghreb	Tarros, Tunisia Seaways, Maersk, CMA-CGM, Sudcargos, MSC, Cetam, Comanav, IMTC, SIUS, Contenemar	180 à 1 883 evp
Afrique de l'Ouest	Maersk , Cosco	541 à 2 1020 evp
Moyen Orient	Neptune L, Turkon, MSC, Grimaldi, Cosco	200 à 3 424 evp
Golfe Arabe	UASC	2051 à 2 211 evp
Océan Indien	MSC	886 à 3 424 evp
Extrême Orient	P&O- Nedlloyd, Norasia, MOL, Senator, MISC, Yangming, MSC, Hapag, CMA- CGM, K Line, APL, Hyundai, Hanjin, NYK,	1500 evp à 4 783 evp
Chine	COSCO	3 494 evp
Golfe/Extrême Orient	Evergreen	2 728 evp à 3 428 evp
Australie	P&O- Nedlloyd	1 714 à 2 478 evp
Amérique du Nord	Senator, P&O- Nedlloyd, Hapag, Zim, Hanjin, Cosco, Italia	1 646 à 3 154 evp
Canada	Canadia Maritim, Senator	1 226 evp à 2 442 evp
Amérique du Sud	Nordana, CMA- CGM, Linea Costa, Paulista, Italia.	270 evp à 2 064 evp

A les compagnies maritimes sont répertoriées en fonction du code ligne qui figure dans le système Escale⁶. En conséquence, certaines compagnies qui desservent l'Extrême Orient et l'Asie, desservent également par exemple le Moyen Orient.

En conséquence, certaines compagnies qui desservent l'Extrême Orient et l'Asie, desservent également par exemple le Moyen Orient.

B – L'accès au port de Marseille/terminal de Fos

⁶ Le logiciel Escale est un système complet de gestion de l'activité portuaire. Il propose à la communauté portuaire un système d'information centralisé regroupant les fonctions suivantes : le navire et son escale, la marchandises, son entreposage et son enlèvement, etc.

B.1 – La situation géographique

Les bassins Ouest du port de Marseille, dans lesquels est situé le terminal à conteneurs sont situés sur la rive Nord de la Méditerranée, dans le Golfe de Fos. Leur position est 43°12'N de latitude et 005°01.8 E de longitude.

Par rapport au principal axe de navigation en Méditerranée (Port Saïd-Gibraltar), emprunté par les grands navires porte-conteneurs, le port de Marseille nécessite un déroutage équivalent à celui de ses concurrents (Gênes, Barcelone, La Spezia). Les délais de déroutement se situent entre 14h et 22h (sans la durée d'escale) pour des navires pouvant atteindre la vitesse de 20 à 24 nœuds.

Etant donné qu'en moyenne, une escale au terminal de Fos a duré 17h en 2000, le passage par Fos prend dans sa totalité 31 à 39 heures.

B.2 – L'accessibilité terrestre

B.2.1 – Routes et autoroutes

La desserte routière et autoroutière du port de Marseille est de bonne qualité dans toutes les directions :

- 1. L'axe Nord- Sud, constitué par l'A7 ;*
- 2. L'axe méditerranéen, constitué par l'A8, une partie de l'A7, l'A54 et l'A9, permettant une liaison autoroutière entre l'Espagne et l'Italie ;*
- 3. Une liaison vers l'ouest de la France par l'A61.*

Le port de Fos est relié aux autoroutes A 54 et A7 par la RN 569 et à la continuité de l'autoroute A 55 par la RN 568.

Actuellement, les infrastructures existantes supportent des croissances importantes de trafic et il se pose des problèmes de saturation :

- 1. Sur l'axe Nord- Sud, entre Orange et Valence et pour le contournement de l'agglomération lyonnaise ;*
- 2. Sur l'A7 entre Salon et Codoux (section commune à l'axe Nord- Sud et à l'arc méditerranéen) où le trafic dépasse en moyenne 52 900 véhicules par jour ;*
- 3. Sur l'arc méditerranéen, entre Arles et Saint Martin de Crau (voie rapide à 2x2 voies) et au niveau de Vintimille à la frontière italienne.*

B.2.2- Rail

Infrastructures

Le port de Marseille est relié au réseau ferroviaire européen. Le sillon Rhodanien constitue d'ailleurs un axe majeur pour le transport des marchandises (incluant le transit de marchandises en France). Bien que le réseau existant soit capable d'absorber un trafic supplémentaire significatif, sa capacité dépend de la possibilité de décaler le trafic des marchandises par rapport à celui des voyageurs.

La relation ferroviaire Dijon- Lyon- Avignon, axe majeur à fort volume de trafic, connaît sur certaines sections de ligne d'importantes périodes de saturation. Cette situation, qui constitue un frein au développement du port de Marseille- Fos, risque de se généraliser sur d'autres couloirs ferroviaires, tel que l'axe Nîmes- Montpellier- Narbonne.

L'absence d'un contournement ferroviaire de Lyon pénalise fortement la desserte ferroviaire du port de Marseille vers le Nord de Lyon.

En ce qui concerne le contournement de Nîmes- Montpellier, les capacités de circulation sont très proches de la saturation sur cet axe majeur pour les échanges Est- Ouest et notamment pour le développement de l'hinterland du port de Marseille/Fos vers Toulouse et Bordeaux. Le seuil critique de cette saturation va être atteint avec l'arrivée du TGV Méditerranéen et sa circulation entre Nîmes et Montpellier.

Sur l'arc méditerranéen, le trafic fret est réduit, la même ligne est utilisée pour l'ensemble des trafics. De Marseille vers Toulon, Nice et l'Italie, la ligne comprend une seule voie sur laquelle passent les trafics grande ligne, grande vitesse, marchandises, et les dessertes régionales et périurbaines. A l'évidence il est nécessaire de restructurer le réseau ferroviaire, certaines sections comme Cannes- Nice atteindront très vite la saturation (vers l'an 2000).

A l'Ouest, la ligne Marseille- Martigues- Miramas est à double voie non électrifiée sauf sur 24 km. Elle sert de desserte au secteur industrialo- portuaire de Fos et au site industriel de Lavera. Son gabarit ne permet pas le transfert de conteneurs entre les terminaux de Fos et

de Marseille et constitue un handicap technique et financier pour le développement des navettes ferroviaires entre les deux bassins.

Les lignes desservant le Massif des Alpes du Sud ne comportent pas de trafic fret à l'exception de la section de ligne Marseille- Sisteron.

Corridors de fret

Le port de Marseille- Fos a été connecté en mai 1998 au premier corridor initié par la Commission Européenne sur un axe Nord- Sud, le corridor Muizen- Lyon. Il convient que le port veille avec la SNCF au bon usage des sillons dégagés, parallèlement au dispositif de navettes (voir ci- dessous).

Le Port de Marseille a proposé, par ailleurs , un corridor Marseille- Le Havre via Lyon et Paris pour faciliter l'établissement d'un " pont terrestre " entre le Nord du continent européen et la Méditerranée pour faire contrepoids aux corridors Rotterdam- Gênes- Giaio Tauro et Rotterdam- Barcelone développés par les opérateurs Nord- européens.

Dans la même logique, des études sont menées pour réfléchir à la mise en place d'un landbridge entre Marseille et Rostock, qui ouvrirait pour chacun des ports une porte d'entrée maritime (pour les Pays Baltes et la Scandinavie pour Marseille, pour le Maghreb et la Méditerranée pour Rostock).

B.2.3 – Voie fluviale

L'axe rhodanien, de Fos à Chalon-sur-Saône, présente les caractéristiques du gabarit européen (classe VI des voies navigables). De très légères restrictions affectent toutefois le segment Lyon-Chalon. Les dimensions géométriques des écluses (185 m x 12 m) et les caractéristiques de tirant d'air et de tirant d'eau de l'axe le rendent accessible aux automoteurs de 1350 t, aux navires fluvio-maritimes de 1 600 Tpl et aux convois poussés à deux barges de 5 000 t. Il s'agit donc potentiellement d'un outil de transport massifié très performant.

Le niveau d'utilisation actuel de l'axe rhodanien est tel qu'il n'y a pas pour le moment de limite de capacité à envisager. Cet axe est en mesure d'absorber une croissance forte des trafics. Il faut souligner également qu'aucun autre port de la Méditerranée Occidentale ne bénéficie d'une pareille liaison fluviale.

B.3 – L'accessibilité maritime

Le terminal de Fos est d'accès facile, même pour les plus grands porte-conteneurs actuellement en service. Les navires peuvent accoster sans aucune attente à prévoir, puisqu'il donne directement sur la mer. Il est situé en darse 2.

La prise de pilote s'effectue en général à 2 nautiques, au Sud de la bouée dite « de Lavera ». Un chenal dragué à 24.5 m, de 350 m de large, permet l'accès aux différentes darses de Fos jusqu'à hauteur des grands postes pétroliers à un tirant d'eau maximum de 22.25m pour le poste 3. Le chenal menant à la darse II, où se situe le terminal conteneurs est orienté Ouest, puis la darse elle-même au Nord-ouest, dans l'axe du vent dominant (mistral).

La durée du chenalage d'un porte-conteneurs, depuis la prise de pilote jusqu'à la mise à quai, est d'environ 45 mn à 1h30. Les navires disposent 24h/24 des services d'assistance portuaire : pilotage, remorquage, lamanage.

A noter que ces mêmes services ne sont pas disponibles le dimanche dans certains ports concurrents comme Barcelone.

Toute la zone, depuis la bouée oméga jusque dans les darses est surveillée depuis le S.T.M. (VTS) situé à Port de Bouc « Fos Port Control » - VHF.

Des zones de mouillage de grande dimension donnent des possibilités d'attente à l'abri et en sécurité.

C – Les infrastructures disponibles

Comme décrit précédemment le port de Marseille dispose de deux bassins, chacun disposant de terminaux à conteneurs : terminal de Mourepiane (bassin est) et terminal conteneurs de Fos (bassin ouest).

C.1 – Les bassins Est : le terminal à conteneurs de Mourepiane

Les bassins Est constituent la partie la plus ancienne du port. Spécialisés dans le trafic conventionnel, ils sont néanmoins équipés pour traiter du conteneur en particulier sur le terminal spécialisé de Mourepiane.

Caractéristiques du terminal de Mourepiane

		Commentaires
Localisation	Bassin Mirabeau	
Longueur de quai	925 m	
Tirant d'eau	10.5 à 11.5 m	
Nombre de postes à quai	7	144 et 152 à 157
Superficie du terre plein	14.3 ha	
Nombre de portiques PAM	4 portiques panamax	

A Marseille sont traités les trafics Nord/Sud et Méditerranéens. Une partie non négligeable du trafic conteneur est traitée en manutention horizontale (ro-ro) sur d'autres terminaux.

Compte tenu des techniques d'exploitation actuellement en vigueur dans les bassins est, le niveau de saturation peut être évaluée à un peu plus de 500 000 evp.

C.2 – Les bassins Ouest : le terminal à conteneur de la darse 2

La quasi totalité du trafic conteneur dans les bassins ouest est assurée sur le terminal à conteneur de Fos.

Les caractéristiques techniques du terminal sont les suivantes :

		Commentaires

<i>Localisation</i>	<i>Darse 2</i>	<i>Longueur de la darse : 4 000 m</i> <i>Largeur : 600 m</i>
<i>Longueur de quai</i>	<i>1 177 m</i>	
<i>Tirant d'eau</i>	<i>14 m à 14.5 m (après dragage)</i>	
<i>Nombre de postes à quai</i>	<i>5</i>	<i>De 862 à 866</i>
<i>Superficie du terre plein</i>	<i>48 ha</i>	
<i>Nombre de portiques PAM</i>	<i>8 dont 6 post panamax (fin 2003)</i>	

C.3 – Evaluation de la capacité actuelle du terminal à conteneurs de Fos Graveleau

La capacité d'un terminal peut être déterminée à partir de différents critères (surface, longueur du quai, outillage, productivité,...).

Toutefois, il convient également de s'interroger sur les conséquences commerciales de chaque niveau d'utilisation. En effet, parvenu à un certain seuil, l'exploitant est confronté à certains phénomènes induits comme l'attente des navires en rade (en raison de l'occupation croissante des postes à quai), voir des problèmes concernant le bon déroulement des opérations sur le terminal (compte tenu de l'occupation croissante de l'espace).

La capacité peut donc être évaluée par :

- 4. La capacité de stockage**
- 5. La capacité des portiques**
- 6. La capacité des moyens d'évacuation terrestre**

C.3.1 – La capacité de stockage

Le schéma de stockage adopté par les deux manutentionnaires pour accueillir les 25 cavaliers, permet de définir sur les 31 ha (réservés au stockage), 9 601 emplacements au sol (slots)⁷. Ceci correspond à un ratio de 310 EVP/ha.

Les cavaliers utilisés ne permettent pas, sauf manipulation excessive et donc contre productive, le gerbage des conteneurs sur plus de 2 rangs. En moyenne, il est donc constatée une hauteur moyenne de stockage de 1.5 conteneurs.

Sur cette base, on obtient à un instant donné une capacité de stockage du terminal de 14 402 EVP (9 601 x 1.5).

Partant d'une durée moyenne constatée de stockage des conteneurs de 6 jours (5 jours à l'export et 7 jours à l'import) et en prenant en compte une marge de 20% pour intégrer la possibilité de traiter des pointes (répartition des trafics non homogène), on obtient une capacité théorique de 700 873 EVP. En rajoutant une marge pour prendre en compte l'optimisation opérationnelle et garder suffisamment de liberté pour faciliter les opérations

⁷ *Sont comptabilisés les slots imports/exports, les emplacements reefers ainsi que les slots de la zone des vides.*

des straddles (coefficient de 0.67 à 0.8) on obtient une capacité théorique de 470 000 à 560 700 evp. Il est à noter qu'une hauteur moyenne de 1.7 conteneurs conduit à une capacité située entre 508 366 evp et 635 458 evp.

C.3.2 – La capacité des portiques

La capacité des portiques donne un résultat en terme de mouvements. Cette donnée dépend du nombre de portiques, de la productivité mais également des moyens humains mobilisés.

La productivité

La productivité dépendra étroitement des conditions d'exploitation. Ceci concerne :

- 1. l'outillage (arrêts dus à l'exploitation et pannes)*
- 2. le personnel et sa disponibilité*

Les arrêts d'exploitation

Les arrêts d'exploitation comprennent à la fois les arrêts dus aux attentes saisissages/désaisissages, sur ordres acconiers, pour attente de cavaliers, mouvements de bec et les pannes. Les arrêts d'exploitation ont représenté en 2002, 25% de la durée d'exploitation brute des portiques. Depuis 2000, la situation est en nette amélioration,

puisque les arrêts ne représentent plus en moyenne que 22% de la durée brute d'utilisation des portiques. Ceci est principalement dû à l'amélioration de la fiabilité technique des portiques. En effet, en durée, elles ne représentent plus qu'environ 2% de la durée d'exploitation. En conséquence, la productivité moyenne a été de 22,1 mouvements par heure.

La disponibilité du personnel et l'organisation du travail

Elle permet de déterminer le nombre de portiques mobilisables. Cette question a été d'actualité lors du passage aux 35 heures/semaine pour le personnel du PAM.

Jour semaine	Nombre de shifts/portiques
Lundi	12
Mardi	12
Mercredi	12
Jeudi	14
Vendredi	14
Samedi	12
Dimanche	8

Sources : PAM

Sur 2002, il a été possible d'armer, compte tenu des jours non travaillés, $84 \times 51.5 = 4326$ shift/portiques

Sachant qu'actuellement, toutes escales confondues, la productivité portique est de 22.1 mvts/h et qu'un shift dure 7 heures,

On a donc une capacité en terme de mouvements de $22.1 \cdot 4326 \cdot 7 = 669\,232$ mvts.

En tenant compte d'arrêts d'exploitation de 22% de la durée d'exploitation : 522 000 mvts.

En convertissant les mouvements en EVP (sur la base d'un rapport moyen généralement observé de 1.4 evp/mouvement), on obtient une capacité annuelle portique d'environ 730 000 EVP.

Cette capacité est théorique dans la mesure où elle suppose que la répartition du trafic dans la semaine permette d'utiliser pleinement les portiques à hauteur de ce que le PAM est en mesure d'armer. Or comme nous l'avons mentionné le trafic est fortement concentré en fin de semaine. Il s'agit donc plutôt d'une «productivité mécanique».

C.3.3 – La capacité des moyens d'évacuation terrestre

L'analyse couvre le transport ferroviaire et terrestre. La part du transport fluvial est en effet négligeable bien que le développement de ce mode de transport fasse partie du plan d'entreprise.

Plus de 75% du trafic terrestre est acheminé par voie routière, ce qui pose des problèmes non seulement en terme de congestion d'infrastructure, mais également en terme de conséquences sur l'environnement. Le terminal actuel dispose d'un terminal ferroviaire. Sa capacité est de 80 000 EVP/an. En 2002, le trafic ferroviaire a été supérieur à 68 000 EVP.

Pour le trafic routier, se pose le problème de la répartition du trafic au cours de la semaine, ce qui a pour conséquence des attentes prolongées pour les routiers lors de la livraison et de la prise en charge des conteneurs. Ainsi, si le temps d'attente moyen est estimé à 23 minutes, en fin de semaine, il peut atteindre 2 à 3 heures.

L'autre difficulté est liée à la forte proportion des conteneurs non protisés avant leur départ ou leur arrivée sur le terminal. Bien que le PAM ait installé des structures pour protiser les conteneurs à l'entrée du terminal, cette « formalité supplémentaire » nuit à la fluidité des opérations et donc à la productivité globale du terminal (allongement du temps de passage sur le terminal).

Globalement, il peut toutefois être estimé que la capacité des moyens d'évacuation terrestre (aussi bien routiers que ferroviaires) permet encore d'absorber la croissance de trafic attendue dans les prochaines années.

C.3.4 – Conclusions

La capacité du terminal est la synthèse des résultats obtenus à partir des calculs précédents. Celle qu'il faut retenir sera la capacité la moins élevée. Dans le cas contraire, il y a un risque de faire apparaître un goulot d'étranglement qui nuirait au positionnement commercial du terminal.

La capacité retenue sera donc d'environ 700 000 evp par an. Elle tient compte par définition d'une amélioration des systèmes d'exploitation

D – Le bilan du Plan d'Entreprise à la fin 2002

Le développement des marchandises conteneurisées est la principale priorité stratégique du port de Marseille. La stratégie mise en œuvre dans le plan d'entreprise de 1998 repose sur quatre plans d'actions, menés en totale coordination.

- 1. Définir et conduire une stratégie de qualité et d'engagement de service sur les terminaux à conteneurs et donc réduire les coûts globaux de passage ;***
- 2. Optimiser les sites, rationaliser les investissements et donc réduire les coûts globaux de passage ;***
- 3. Définir et conduire une stratégie de développement pour mieux maîtriser et capter le potentiel de l'hinterland ;***
- 4. Cibler et optimiser les efforts de marketing et de promotion sur les marchandises conteneurisées.***

Ces plans d'actions sont la réponse aux problèmes identifiés concernant le positionnement de Marseille sur le trafic des marchandises conteneurisées. Ils répondent 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.

D.1 – Fiabilité et compétitivité

D.1.1 – La fiabilité sociale et technique en progrès sensible

La fiabilité sociale et technique du port et en particulier du terminal de Fos s'est améliorée ces dernières années. Il est désormais clair que la fiabilité sociale n'est plus un critère discriminant. Des efforts simultanés ont été menés aussi bien au sein du PAM que dans les entreprises de manutention et de services aux navires (remorquage, pilotage et lamanage). L'amélioration de la fiabilité sociale et technique est directement visible au niveau de l'exploitation. Ainsi, la productivité à quai est en constante augmentation et les arrêts d'exploitation sont en diminution.

D.1.2 – La compétitivité

Concernant l'augmentation de la compétitivité, l'ensemble des opérateurs ont porté leurs actions sur le conteneur. Le terminal de Fos a ainsi enregistré de nets progrès, même si l'action sera poursuivie pour améliorer le positionnement de Fos par rapport à ses principaux concurrents. Bien qu'il soit nécessaire de poursuivre vers une baisse des coûts d'escale, le port de Marseille/Fos est le seul en Méditerranée du Nord qui n'applique pas de

tarifs de nuits, week-end et de jours fériés pour les services aux navires (pilotage/lamanage/remorquage). Par ailleurs, ces professionnels appliquent des réductions proportionnelles au chiffre d'affaires réalisé avec chacun de leurs clients.

En outre, en 2000, le port autonome a pris la décision de diminuer les droits de port navire de 33.3% pour les porte-conteneurs long cours, d'une capacité supérieure à 2 000 EVP et d'un volume supérieur à 70 000 m³. Bien que cette mesure s'applique à l'ensemble des bassins, elle concerne surtout le terminal de Fos. A Marseille en effet, les navires sont en général de capacité moindre ou polyvalents.

Concernant les coûts de passage marchandises, une étude menée en 1999, auprès de grands chargeurs français permettait de constater que le terminal de Fos était «dans le marché» par rapport à ses principaux concurrents. Sur l'axe Est/Ouest, le coût de passage d'un conteneur 20' se situait entre ses concurrents génois et barcelonais aussi bien à l'import qu'à l'export.

Coût de passage d'un conteneur 20' à l'import en Euros

	Le Havre	Anvers	Rotterdam	Barcelone	Gênes	Marseille
Fret maritime	1 157,85	1 157,85	1 157,85	1 086,96	1 063,33	1 252,37
THC	123,33	111,90	137,51	140,10	131,72	151,53
Taxe portuaire	5,03	0,00	0,00	40,70	6,56	13,72
Droit fixe communauté portuaire	0,00	0,00	0,00	0,00	2,13	0,00
Taxe informatique portuaire	3,28	0,00	0,00	0,00	0,00	4,57
Taxe informatique douanière	5,03	0,00	0,00	0,00	0,00	5,03
Frais de BL	14,48	9,15	9,15	54,04	18,14	18,29

<i>Rémunération du transitaire</i>	35,06	64,79	64,79	129,28	28,43	64,79
<i>Conduite en douane</i>	0,00	0,00	0,00	105,11	116,93	0,00
TOTAL	1 344,07	1 343,69	1 369,30	1 556,20	1 367,24	1 510,31

Source : Observatoire des coûts de passage portuaire/Ministère de l'Équipement et des Transports (2000)

Coût de passage d'un conteneur 20' à l'export en euros

	Le Havre	Anvers	Rotterdam	Barcelone	Gênes	Marseille
<i>Fret maritime</i>	248,11	248,11	248,11	354,44	401,70	295,37
<i>THC</i>	123,33	111,90	137,51	140,10	131,72	151,53
<i>Taxe portuaire</i>	0,00	0,00	0,00	26,68	5,03	0,00
<i>Droit fixe communauté portuaire</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	2,13	0,00
<i>Taxe informatique portuaire</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Taxe informatique douanière</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Frais de BL</i>	14,48	12,20	12,20	45,05	18,14	18,29
<i>Rémunération du transitaire</i>	60,98	60,98	64,79	108,16	28,43	45,73
<i>Conduite en douane</i>	0,00	0,00	0,00	27,06	109,53	0,00
TOTAL	446,90	433,18	462,61	701,49	696,69	510,93

Source : Observatoire des coûts de passage portuaire/Ministère de l'Équipement et des Transports (2000)

D.1.3 – La qualité de service : une adaptation à la demande des clients

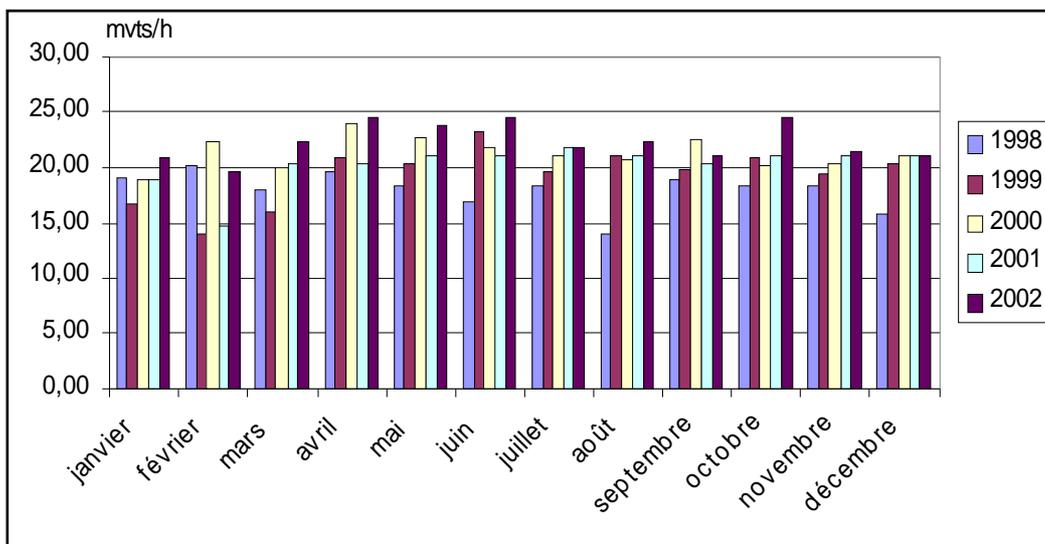
Le renforcement de la qualité de service est une priorité du PAM et des améliorations sont déjà perceptibles. En 1999, l'ensemble des services aux navires ainsi que la Capitainerie ont obtenu la certification ISO 9002.

Les efforts en matière de productivité et de régularité ont été renforcés et ont abouti à la fin 2000 à la signature de la Garantie de Qualité de Service (GQS) entre le PAM et les manutentionnaires du Terminal à conteneurs de Fos (Eurofos et Seayard). Au terme de cet accord, le PAM a garanti la fiabilité de ses outillages en proposant aux manutentionnaires une indemnisation en cas de pannes techniques. Le port de Marseille a été le seul en Méditerranée à avoir signé et mis en œuvre ce type de garantie. En 2002, cet accord est en train d'évoluer vers un système plus élaboré. Au terme d'un nouvel accord, le PAM va désormais garantir la productivité technique de ses outillages pour les escales régulières et supérieures à 250 mouvements de conteneurs.

Cette augmentation de la fiabilité a pour résultat une augmentation de la productivité moyenne des escales (mesurées en mouvements/durée passée à quai)

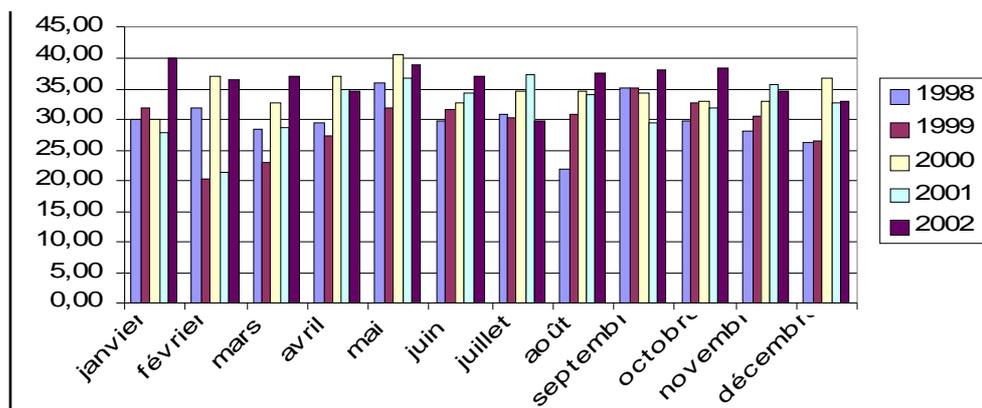
Evolution de la productivité au terminal à conteneurs de Fos entre 1998 et 2002





Source : statistiques PAM

La productivité est en net progrès sur le segment des grandes escales (supérieures à 400



mouvements), marché sur lequel le PAM tient à se développer

Sources : statistiques PAM

D.2 – L'évolution des comptes d'exploitation

Conséquence directe de l'augmentation des trafics et de la politique de meilleure gestion des dépenses, l'excédent brut d'exploitation est redevenu positif en 1999 comme le montre le tableau suivant :

<i>En euros</i>	1990	1995	1998	1999	2000	2001
CHARGES	14 692	16 542	12 280	10 487	14 507 000	15 520 000
	671,93	242,86	519,91	995,40		
PRODUITS	13 071	12 825	15 236	15 926	15 497 000	14 822 000
	704,60	535,82	556,66	668,97		

EBE	- 1 620 967,32	- 3 716 707,04	2 956 036,75	5 438 673,57	990 000	698 000
Charges financières + amortissement	2 590 830,80	1 548 882,02	3 106 700,59	2 600 449,42	2 033 000	2 477 000
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	- 4 211 798,12	- 5 265 589,06	- 150 663,84	2 838 224,15	- 1 043 000	- 3 172 000

Sources : Port Autonome de Marseille

Entre 1995 et 2001, alors que le trafic augmentait de manière significative (+53% en tonnage) et de plus de 64% en nombre d'EVP, les charges d'exploitation sont restés sous contrôle et n'ont pas augmenté, tandis que les produits ont augmenté d'environ 15%. Les progrès réalisés sont donc bien la conséquence d'une meilleure maîtrise de la gestion, même si des efforts importants restent à faire pour rentabiliser l'activité.

Concernant le port autonome, l'amélioration de ces résultats n'est pas due à une politique tarifaire ayant pour conséquence la dégradation du positionnement concurrentiel du Terminal de Fos. Au contraire, les tarifs de location des outillages ont baissé fortement dans les années 90. Au niveau des droits de port, cet effort a été accentué en 2000, notamment par la baisse des droits de port navires sur les unités de plus de 2 000 EVP et d'un tonnage supérieur à 70 000 m3. Ainsi, si en 1998, le port «prélevait» par evp 41,5 euros, ce montant n'était plus que de 32.4 euros en 2001.

D.3 – Le développement de la logistique terrestre

La massification des flux et les contraintes du commerce moderne nécessitent que les systèmes routier, ferroviaire et fluvial – en infrastructures mais aussi en services – soient adaptés en conséquence et directement reliés au système portuaire, de façon performante.

Ceci conduit progressivement au couplage de plates-formes portuaires et de plates-formes terrestres dans le lointain hinterland, reliées entre elles par différents réseaux de transport, tous modes confondus.

L'amélioration du dispositif de dessertes terrestres est alors le complément logique de la stratégie de « port avancé » conduite depuis quelques années par le PAM et dont la meilleure illustration est le Port Edouard Herriot en région lyonnaise. L'heure est ainsi à l'évolution de la politique des transports, favorisant l'intermodalité, le transport maritime et le désengorgement des axes routiers.

Dans ce contexte, le Port de Marseille-Fos se positionne pour devenir de plus en plus un pôle de services pour la logistique et les transports, au-delà de son simple rôle de plate-forme de transbordement physique, en participant pleinement à l'organisation de son accessibilité.

D.3.1 – Les terminaux

Dans le domaine du transport de conteneurs notamment, le processus d'intégration du système de ports à conteneurs et des dessertes terrestres de l'hinterland, et le développement du transport intermodal ne pourront se poursuivre que si l'on met à disposition des opérateurs des terminaux intérieurs efficaces. Cette stratégie d'intermodalité doit conduire à une augmentation du nombre de nœuds (portuaire, ferroviaire, fluvial) avec une couverture résolument européenne des services intermodaux.

Ainsi, pour pouvoir répondre aux besoins de sa clientèle armatoriale et participer activement à la croissance des trafics, le PAM a-t-il mené ces dernières années une réflexion approfondie sur les aménagements devant offrir une bonne desserte de ses terminaux à conteneurs de Fos-Graveleau et de Mourepiane.

Le chantier ferroviaire de Mourepiane

Les trafics conteneurisés sur l'axe Nord/Sud à destination des pays du Maghreb se sont fortement développés ces deux dernières années, à l'initiative d'un certain nombre de compagnies maritimes, dont la CMA-CGM et sa filiale ferroviaire RAIL LINK (navettes Le Havre, Valenton, Strasbourg, Anvers). En raison d'un faisceau ferroviaire « historique » inadapté et dégradé sur le terminal de Mourepiane, les services du PAM ont concerté avec la société de manutention et la clientèle armatoriale, un projet de reconfiguration de l'ensemble de la zone.

Ce projet de reconfiguration, dont les premiers travaux sont programmés dès cette année, devrait porter la capacité ferroviaire du terminal à 150 000 EVP/an à l'horizon 2004/2005.

Les chantiers de Fos-Graveleau et de Fos 2XL

La reconfiguration du terminal de Fos-Graveleau se doit bien sûr d'être cohérente avec le futur aménagement du terminal FOS2XL.

L'évolution des modes de transport terrestres et la répartition entre le fluvial, le ferroviaire et le routier sont des données importantes prises en considération dans le projet du nouveau terminal à conteneur dans la mesure où Fos 2XL a pour vocation d'être une plateforme multimodale à façade maritime, offrant à ses utilisateurs la possibilité d'opter pour le mode de transport le plus adapté à ses choix logistiques. Ceci est en parfaite cohérence avec la politique menée actuellement par le PAM pour développer les modes de transport alternatifs au mode routier.

Les deux modes de transport massifiés : ferroviaire et fluvial permettent en effet non seulement une décongestion des axes routiers, mais offrent également la seule alternative économiquement possible pour la massification des flux de marchandises. Ceci permettra d'assurer l'augmentation du trafic des marchandises conteneurisées aux terminaux de Fos, et de Marseille.

Le projet de terminal fluvial dédié à Fos-Graveleau

Compte tenu des perspectives de développement du mode fluvial, la décision d'aménager un terminal dédié aux trafics de conteneurs fluviaux dans les bassins Ouest a été validée par les administrateurs du PAM en Novembre 2002.

D.3.2 – Le cabotage maritime

Aussi bien en termes d'aménagement du territoire, d'intérêt économique que de développement durable, le transport maritime à courte distance mérite une attention particulière, à cause de ses avantages environnementaux et de sa moindre consommation d'énergie.

La place portuaire marseillaise a aujourd'hui un projet de liaison régulière entre Fos et Savone en Italie. Au départ, la liaison sera assurée à raison d'un départ tous les 2 jours dans chaque sens et à heure fixe. Cette liaison maritime permet d'éviter l'autoroute littorale qui supporte aux abords de Nice un trafic à caractère urbain très prononcé de 100 000 véhicules/jour et au point frontière de Vintimille, un flux quotidien de près de 4.000 poids lourds .

Le projet a été présenté au niveau européen pour bénéficier du programme Marco Polo. La Commission l'a classé numéro 1 par ordre d'intérêt en novembre 2002.

La Société des Autoroutes Maritimes du Sud (SAMS), qui regroupe les différents armements partenaires, vise une mise en service de cette ligne dans le courant de l'année 2003.

D.3.2 – Le transport ferroviaire

En matière de desserte terrestre des ports, la question de l'acheminement des conteneurs par voie ferroviaire occupe une place importante. C'est une affirmation a priori étonnante si l'on s'en tient aux seuls chiffres : la part modale représentée par le combiné maritime dans

les acheminements terrestres de conteneurs des ports français s'élève à peine à 10%. Même si le port de Marseille-Fos enregistre un meilleur résultat avec une part de marché ferroviaire dans le combiné de 16%, la situation française fait donc pâle figure en comparaison des deux blocs européens qui se distinguent en matière d'interface fer/mer : l'Italie avec une moyenne de 22% et surtout l'Allemagne avec plus de 40% se détachent en effet très largement.

Les ports peuvent cependant fortement contribuer à l'objectif d'augmentation sensible du trafic ferroviaire de fret. Le mode ferroviaire est en effet considéré comme le meilleur moyen d'acheminer les conteneurs sur longues distances. La mise en service de grands porte-conteneurs rend plus que jamais nécessaire l'amélioration de la desserte ferroviaire de notre port.

Il se trouve que le Port de Marseille-Fos est au débouché d'un réseau ferroviaire dédié au fret et desservant tout le corridor Rhône-Saône jusqu'à Lyon et Dijon ; réseau lui-même prolongé à partir de Dijon dans trois directions principales : 1/ vers l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, 2/ vers Metz et la Belgique, 3/ vers la région parisienne. Le PAM dispose ainsi d'une position privilégiée, qu'il convient de conforter et de favoriser.

Les navettes ferroviaires

Le PAM contribue activement au développement de services de navettes conteneurisées, opérés par la CNC. Avec un trafic total Import/Export de 126 352 EVP sur les deux bassins – dont 68 263 EVP sur Fos -, le résultat est globalement en progression en 2002 et les régions « cœur de cible » sont aujourd'hui toutes desservies par des navettes ferroviaires :

service AQUITAINE MED EXPRESS,

service LYON MED EXPRESS,

service PARIS MED EXPRESS,

service LILLE MED EXPRESS,

service EUROPA MED EXPRESS.

Au dispositif existant s'est ajouté, depuis octobre 2002, le service STRASBOURG MED EXPRESS qui relie Strasbourg et l'Est de la France, à un rythme quotidien.

Le tableau suivant présente les différentes navettes ferroviaires :

<i>Navette</i>	<i>Destination provenance</i>	<i>Fréquence</i>	<i>Durée de transit</i>	<i>Opérateur</i>
<i>Lyon Med Express</i>	<i>Région Lyonnaise</i>			
	<i>Lyon Port Edouard</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin)</i>	<i>CNC</i>
	<i>Herriot</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin)</i>	<i>CNC</i>
	<i>Lyon Venissieux</i>			
<i>Aquitaine Med Express</i>	<i>Bordeaux/Toulouse</i>	<i>4 services hebdomadaires</i>		
		<i>Toulouse</i>		
		<i>5 services hebdomadaires</i>		
		<i>Bordeaux</i>		
<i>Paris Med Express</i>	<i>Paris Valenton</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin)</i>	<i>CNC</i>
	<i>Paris Noisy le Sec</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin)</i>	<i>Novatrans</i>

<i>Lille Med Express</i>	<i>Lille</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin) à Marseille J+1 (soir) à Lille</i>	<i>CNC</i>
<i>Europa Med Express</i>	<i>Strasbourg/Nancy</i>	<i>5 services A/R hebdomadaires</i>	<i>J+1 (matin)</i>	<i>CNC</i>

En 2002, ces différentes navettes, par leur fréquence et leur fiabilité, ont représenté une alternative sérieuse au tout routier. Les résultats le démontrent.

Avec 81 167 EVP transportés en 2002, le résultat du service Med Express est en progression de + 8% par rapport à 2001. Toutes les destinations, à l'exception de Paris, ont vu leur trafic augmenter. Par sens de trafic, la tendance est plus favorable pour les Importations (+12%) avec de fortes croissances sur l'Europe (+ 63%), Toulouse (+25%) et Bordeaux (+28%). Les Exportations, progressent plus modérément (+5%) avec des tendances très différenciées : les relations avec l'Europe ont connu une évolution remarquable de +136% tandis que les relations avec la région de Lille ont quasiment doublé (+48%).

Par bassin, l'équilibrage « Est-Ouest » est en train de s'opérer avec 33 963 Evp à Marseille (+15%) et 47 204 à Fos (+3%).

Activité des navettes ferroviaires en 2002 (unité : EVP)

Bordeaux	7 584
Toulouse	8 208
Lyon	40 858
Paris	11 418
Lille	3 606
Europe du Nord	9 493
MED EXPRESS	81 167

Source : CNC

D'une manière générale, et en plus de ce réseau de « navettes ferroviaires » élaboré en étroite concertation avec le PAM, le plan de transport ferroviaire actuel offre environ 250 possibilités de relations régulières connectées au port de Marseille-Fos. Ce sont ainsi environ 3 000 trains qui circulent chaque année au départ et à l'arrivée des installations portuaires.

Au total, les pré et post acheminements ferroviaires (navettes + autres trains) ont connu une évolution de près de 20% entre 1999 et 2002. On note toutefois un déséquilibre important entre bassins est (+40.2%) et bassins ouest (+6.5%).

Evolution du trafic ferroviaire aux terminaux de Marseille et de Fos (conteneurs)

En EVP	1999	2000	2002	Variation 2002/1999
Fos	64 095	73 857	68 263	6.5%
Marseille	41 434	49 642	58 089	40.2%
Total	105 529	123 499	126 352	19.7%

Source : CNC

D.3.3 – Le transport fluvial

Il ne faut pas davantage négliger la desserte fluviale des ports, compte tenu des avantages d'un tel mode de transport : sécurité, massification, respect de l'environnement, coût..

Le réseau fluvial à grand gabarit de 550 km, qui s'étend entre Saint Jean de Losne et le Port de Fos, est une « autoroute fluviale » ouverte sur la Méditerranée. Malgré un réseau aux fortes réserves de capacité, les pré et post acheminements fluviaux restent relativement marginaux dans notre port. Aussi, devant les atouts objectifs du fluvial et sa capacité de captation de nouveaux trafics, le Port Autonome de Marseille a fait le choix de mener une politique ambitieuse en matière de développement de ses dessertes fluviales.

Largement soutenu par le PAM, un nouvel opérateur privé de transport de conteneurs par voie d'eau, appelé Rhône Saône Conteneur (RSC), a vu le jour dans le bassin 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 deux barges de 132 EVP en rotation, mises en service au 1^{er} avril 2003 (en remplacement des 2 barges de 60 EVP). Le port de Fos compte aujourd'hui 2 escales régulières par semaine de services fluviaux conteneurisés, les lundi et jeudi.

Ce dynamisme de l'offre se retrouve dans les trafics : en 2002, les pré et post acheminements fluviaux de conteneurs ont enregistré une croissance de + 150% par rapport à l'année 2001, pour atteindre les 20 000 EVP transportés par la voie d'eau. Pour mémoire, ce même trafic dépassait à peine les 2 000 EVP en 2000...

Pour le transport fluvial, le PAM a porté jusqu'à présent ses efforts sur le tarif de manutention des conteneurs fluviaux et sur les conditions de délais de traitement des convois fluviaux à conteneurs. La réflexion a abouti à la mise en place pour les navettes fluviales d'un système de « fenêtres » de traitement, similaire à celui existant pour le maritime. Ce dispositif, unique en France, permet aux opérateurs de services fluviaux réguliers d'être traités dans des délais fixes sous réserve que le bateau respecte sa « fenêtre » d'arrivée au port.

Par ailleurs, afin de créer les conditions d'un développement durable du fluvial, 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 » entre les trois établissements, premier du genre en France.

D.4 – Le développement de la zone logistique Fos – Distriport

Fos Distriport est la plate-forme logistique située à proximité du terminal à conteneurs de Fos. Il s'agit de 160 ha de terrain relevant du domaine privé de l'Etat. A ce jour 30 ha ont

déjà été viabilisés, raccordés aux réseaux routier et ferroviaire. En 2000, 6 ha ont déjà été vendus, 24 sont livrables immédiatement.

Les terrains peuvent être achetés ou loués selon le souhait de l'investisseur et des entrepôts locatifs seront disponibles dès la fin 2001.

Le concept de Distriport repose sur la complémentarité entre le terminal à 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 transporter vers les sites finaux de vente ou de production en Europe et Outre mer.

La clientèle visée est le Commerce de distribution, l'industrie et les prestataires logistiques. Les promoteurs et les investisseurs sont également visés en tant que réalisateurs des infrastructures nécessaires au développement du site (construction d'entrepôts, magasins,...).

A ce jour, différents lots pour un total de 35.5 Ha ont déjà été aménagés et équipés, reliés au système ferroviaire et routier. Tous ont été achetés ou réservés par :

- ELIGE, , filiale du groupe VINCI, leader mondial dans la construction. Le premier entrepôt de 33000 m² d'un parc logistique qui devrait dépasser 150000 m² devrait être offert à la location courant 2003 ;*

- **TNT- Logistique France, 3 PL, filiale française de TNT- Logistics (groupe hollandais TPG), troisième fournisseur mondial de services ;**
- **LEON VINCENT, 3PL, transitaire de dimension et 3PL pour les fruits et les légumes ;**
- **Une option a été prise pour un lot de 25 Ha par Gazeley, filiale du groupe WALMART, premier distributeur au monde.**

D.5 – La structure des escales : le processus de massification engagé

La mise en œuvre du plan d'entreprise visant à massifier les trafics commence à porter ses fruits. Cela est particulièrement visible à travers :

- 1. L'augmentation de la taille des navires faisant escale à Fos**
- 2. L'augmentation de la taille moyenne des escales**

D.5.1 – L'augmentation de la taille des navires escalant à Fos

La taille des porte conteneurs faisant escale à Fos est en augmentation comme le montre une comparaison établie entre 1995 et 2001.

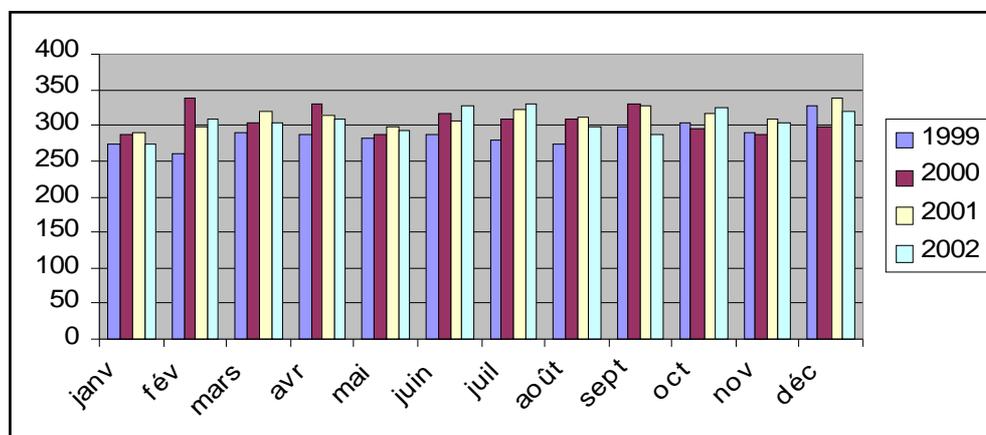
EVP	1995	1999	2001
0 à 500	16%	11%	11%
500 à 1000	10%	9%	26%
1000 à 1500	24%	8%	3%
1500 à 2000	20%	12%	24%
2000 à 2500	6%	11%	8%
2500 à 3000	21%	19%	12%
3000 à 3500	1%	21%	8%
3500 à 4000	1%	8%	7%

4000 à 4500	0%	2%	1%
total	100%	100%	100%

Source : statistiques PAM

Il existe une nette diminution de la proportion des navires inférieurs à 2000 EVP (elle passe de 70% à 64%). En revanche la proportion de navires de grande capacité (supérieure à 3 500 EVP) devient significative dans la mesure où elle passe de 1% en 1995 à 9% en 2001. Le terminal de Fos a d'ailleurs accueilli son premier postpanamax (plus de 4500 EVP de capacité) en 2000. En 2003, il devrait accueillir le premier navire de 6600 evp de capacité avec la ligne Dragon Express de MSC, ce qui a conduit le PAM a accéléré la réalisation des opérations de dragage du terminal , prévu dans le cadre du projet Fos 2XL

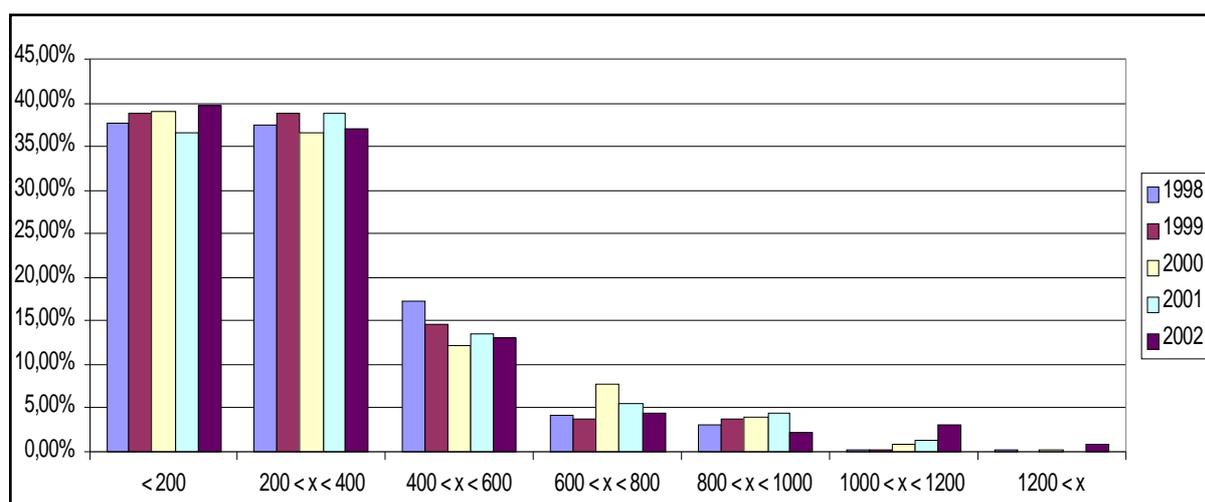
D.5.2 – L'augmentation de la taille moyenne des escales.



Sources : statistiques PAM/DOTMF

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. Cette tendance est visible également dans la ventilation des escales par nombre de mouvements.

Ventilation des escales en fonction du nombre de mouvements (de 1998 à 2002)



Source : Statistiques PAM/DOTMF

D.6 – L'ouverture de nouvelles lignes sur Fos

La politique actuelle vise à redonner confiance aux armateurs de manière à ce qu'ils réinscrivent Fos comme escale dans leur rotation. Ceci était d'autant plus nécessaire que Fos souffre d'une absence de desserte maritime sur certaines régions du monde comme l'Amérique du Nord et du Sud. La politique engagée a commencé à donner des résultats et des ouvertures de lignes sont à noter. Pour le seul terminal de Fos, les plus significatives sont les suivantes en 2000/2002 :

1. *Service commun Cosco, Kline et Yang Ming sur l'Asie et l'Extrême Orient (AMX)*
2. *Nouveau service feeder de Cte en Méditerranée*
3. *Service de MSC sur la Méditerranée Orientale qui a été scindé en deux services distincts en septembre 2001, un sur la Méditerranée Orientale du Nord et un autre sur la Méditerranée Orientale du Sud. (North East Med/South East Med)*
4. *Service de P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd et Zim sur les USA (Gamex/Mas)*
5. *Service commun sur les Antilles de Maersk, Nordana, Marfret et Cma-Cgm (Med Caraïbes)*
6. *Nouveau service de Cosco sur Israël (Cosmed)*
7. *Nouveau service de Maersk sur l'Algérie*
8. *Nouveau service de Italia et Contship sur la Côte Ouest des USA avec desserte du Golfe du Mexique (Med Pacific Express)*
9. *Nouvelle ligne MSC sur l'Asie du Sud Est Extrême Orient avec la mise en service de navires overpanamax de 6 600 evp de capacité à partir de la mi 2003 (Dragon Express)*

De manière plus significative, «seulement» 2 services directs ont été supprimés en 2001 contre 3 en 2000, et 6 en 1998. Toutefois, la qualité de l'offre maritime sur l'Amérique du Nord et du Sud a été nettement améliorée depuis 1998. Par rapport aux ports du Nord (sur la façade Atlantique, Le Havre, Rotterdam ou Anvers), Marseille est difficilement considéré comme un port de passage privilégié pour le continent américain. Toutefois, l'investissement commercial de l'ensemble de la place portuaire a permis de remporter quelques succès symbolisés par les dernières ouvertures de ligne mentionnées ci dessus.

Suite aux événements du 11 septembre, le renforcement des mesures de sécurité pour le trafic conteneurisé à destination des USA (Container Security Initiative) pose un nouveau défi pour la place marseillaise. Celle ci s'est mobilisée pour réunir les conditions afin que le port soit agréé par les douanes américaines. Des contacts suivis avec les douanes américaines et les autorités françaises concernées ont été engagés pour faire évoluer rapidement et favorablement ce dossier. Il est déjà prévu d'installer un scanner pour les conteneurs sur le terminal à conteneurs de Fos.

D.7 – Des trafics en nette augmentation

Les résultats sont également positifs quand on compare la progression des trafics conteneurs avec celle des nos ports concurrents.

Evolution comparée des trafics de conteneurs des ports autonomes maritimes français entre 1999 et 2002

En EVP	1999	2000	2001	2002	00/99	01/00	02/01
Dunkerque	107 299	147 000	150 500	160 800	37%	2.4%	7%
Le Havre	1 378 379	1 465 000	1 524 000	1 720 000	6%	4%	13%
Rouen	129 021	146 000	148 000	144 000	13%	2%	- 3%
Bordeaux	33 206	53 262	52 138	47 750	60%	- 2.1%	- 8%
Nantes	114 385	117 000	109 400	110 208	2%	- 6.5%	1%
Marseille	663 984	722 445	742 020	808 915	9%	2.7%	9%

Sources : statistiques portuaires

ktonnes	1999	2000	2001	2002	00/99	01/00	02/01
---------	------	------	------	------	-------	-------	-------

<i>Dunkerque</i>	<i>1 085 000</i>	<i>1 470 000</i>	<i>1 443 000</i>	<i>1 545 000</i>	<i>35%</i>	<i>- 6.5%</i>	<i>7%</i>
<i>Le Havre</i>	<i>12 816 000</i>	<i>13 774 000</i>	<i>14 569 000</i>	<i>16 822 000</i>	<i>7%</i>	<i>13%</i>	<i>15%</i>
<i>Rouen</i>	<i>1 123 000</i>	<i>1 152 000</i>	<i>1 171 000</i>	<i>1 166 000</i>	<i>3%</i>	<i>1.6%</i>	<i>0%</i>
<i>Bordeaux</i>	<i>474 000</i>	<i>519 000</i>	<i>513 000</i>	<i>494 000</i>	<i>9%</i>	<i>- 1.2%</i>	<i>- 4%</i>
<i>Nantes</i>	<i>1 201 000</i>	<i>1 238 000</i>	<i>1 172 000</i>	<i>1 229 000</i>	<i>3%</i>	<i>- 6.5%</i>	<i>5%</i>
<i>Marseille</i>	<i>6 561 700</i>	<i>7 165 000</i>	<i>7 225 000</i>	<i>7 741 000</i>	<i>10%</i>	<i>0.8%</i>	<i>7%</i>

Sources : statistiques portuaires

Que cela soit en tonnages ou en EVP les résultats au niveau de la politique actuellement en cours sont clairs. Entre 1999 et 2002 le port de Marseille affiche 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.

Evolution comparée des trafic conteneurs des principaux ports à conteneurs européens entre 1998 et 2001

En milliers d'EVP

	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>99/98</i>	<i>00/99</i>	<i>01/00</i>
<i>Hambourg</i>	<i>3 547</i>	<i>3 716</i>	<i>4 248</i>	<i>4 689</i>	<i>5%</i>	<i>14.3%</i>	<i>3.8%</i>
<i>Rotterdam</i>	<i>6 010</i>	<i>6 400</i>	<i>6 233</i>	<i>5 945</i>	<i>6%</i>	<i>- 2.6%</i>	<i>- 4.6%</i>
<i>Anvers</i>	<i>3 266</i>	<i>3 614</i>	<i>4082</i>	<i>4 218</i>	<i>11%</i>	<i>12.9%</i>	<i>3.3%</i>
<i>Valence</i>	<i>971</i>	<i>1 170</i>	<i>1308</i>	<i>1 506</i>	<i>20.5%</i>	<i>11.7%</i>	<i>15.1%</i>
<i>Barcelone</i>	<i>1095</i>	<i>1 235</i>	<i>1398</i>	<i>1 413</i>	<i>13%</i>	<i>12.3%</i>	<i>1.8%</i>
<i>Gênes</i>	<i>1 266</i>	<i>1 234</i>	<i>1 501</i>	<i>1 527</i>	<i>- 3%</i>	<i>21.6%</i>	<i>1.7%</i>
<i>La Spezia</i>	<i>732</i>	<i>844</i>	<i>910</i>	<i>975</i>	<i>15%</i>	<i>8%</i>	<i>7.1%</i>
<i>Marseille</i>	<i>660</i>	<i>664</i>	<i>722</i>	<i>742</i>	<i>1%</i>	<i>9%</i>	<i>2.7%</i>

Source : statistiques portuaires

En milliers de tonnes

	1998	1999	2000	2001	99/98	00/99	01/00
Hambourg	36 656	40 154	45 200	49 793	10%	12.6%	10.2%
Rotterdam	61 619	66 700	65 500	62 700	8%	- 1.8%	- 4.3%
Anvers	35 376	39 442	44 500	46 410	11%	12.8%	4.3%
Valence	10 677	12 958	13 900	15 854	21%	7.3%	14.1%
Barcelone	10 001	11 532	13 000	13 430	15%	12.8%	3.3%
Gênes	12 280	11 884	14 300	14 022	- 3%	20.3%	- 1.9%
La Spezia	7 322	8 860	8 900	9 572	21%	0.5%	.6%
Marseille	6 465	6 562	7 165	7 225	2%	14%	0.8%

Source : statistiques portuaires

La progression en tonnage est comparable à celle qu'ont connu les autres grands ports européens.

D.8 – Une part de marché stabilisée

Si la part de marché avait connu une nette dégradation jusqu'à la fin des années 90, le Plan d'Entreprise a permis dès 2000 de la stabiliser, étape indispensable avant le retour à la croissance.

Evolution de la part de marché des principaux ports de marché Nord méditerranéens (en %)

	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

D.9 – Les mesures qui ont pris effet à partir de 2001

D.9.1 – La nouvelle tarification d'amodiation et d'utilisation des outillages

La tarification des terre pleins et des outillages a été profondément modifiée dans les nouveaux tarifs 2001. La tarification au mouvement (pour les outillages) ainsi que l'amodiation au conteneur (pour les terre pleins) a été abandonnée au profit d'un système permettant une utilisation de l'espace et de l'outillage disponibles plus intensive.

La tarification des terre pleins

Les terre pleins sont désormais facturés au mètre carré. Cette mesure est destinée à inciter les manutentionnaires à utiliser de manière plus rationnelle la surface, les coûts fixes augmentant avec la surface louée.

La surface de stockage a également été divisée en trois zones : ainsi, celle située directement au droit du linéaire de quai est affectée principalement à la gestion des conteneurs pleins. La superficie est partagée entre les opérateurs sur la base d'un ratio activité/surface.

La tarification des outillages

Cette tarification est également destinée à augmenter la productivité des opérations de déchargement/chargement des conteneurs. Alors que l'ancienne tarification ne comprenait qu'une partie variable (au mouvement), désormais il est facturé une partie fixe et une partie variable.

- 1. le terme fixe est facturé au shift, au demi shift ou à l'heure. Il correspond à la mise à disposition de l'outillage avec personnel d'exploitation (grutiers) pour la durée de location ;*
- 2. le terme variable reprend la tarification au mouvement. D'un coût unitaire plus réduit (4.27 € au lieu de 23.52 €), il génère un coût marginal plus faible et donc incite le manutentionnaire à augmenter la productivité pour faire diminuer le coût global par mouvement (part fixe + part variable).*

Enfin, la nouvelle tarification a mis en place des procédures pour la location des outillages avec des délais incompressibles ainsi que des pénalités pour les annulations inopinées de commande. Ceci devrait permettre une utilisation et une gestion plus rationnelles de l'outillage.

D.9.2- La certification du terminal de Fos

Le PAM a initialisé une démarche d'Assurance Qualité pour ses activités dédiées spécifiquement aux conteneurs. La certification ISO 9002 a été obtenue au début 2001. Le champ de certification concerne «la mise à disposition des engins et des personnels pour la réalisation des opérations de manutention sur des navires conventionnels porte- conteneurs opérant sur le terminal Conteneurs de Fos».

Une attention particulière est apportée au processus de maintenance.

L'objectif, au travers de la démarche qualité et de la certification est d'apporter à l'opérateur de manutention et à l'armateur, l'assurance de la régularité de la prestation du PAM, dans le but de garantir la fiabilité des opérations portuaires.

L'enjeu concerne bien évidemment la captation de méga- carriers, exigeants en matière de régularité et de respect des engagements.

Une cohérence plus importante est ainsi trouvée, en terme d'assurance qualité dans les interfaces entre activités certifiées complémentaires : Capitainerie, Pilotage, Remorquage et Lamanage.

Une extension est souhaitable aux opérateurs portuaires afin que la cohérence soit complétée.

D.9.3 – La réforme de l'exploitation du terminal

La réorganisation actuellement en voie d'achèvement vise à améliorer la fiabilité des opérations navires en renforçant la qualité de service et la souplesse de l'organisation grâce

à des roulements adaptés en fonction des navires à traiter. Un plan d'armement des portiques a été mis en lace afin de garantir une qualité de service pour les navires escalant dans leurs fenêtres. Ce plan est révisable tous les quatre mois avec un préavis de 30 jours.

Cette réorganisation s'appuie sur un nouveau Règlement d'Exploitation adopté par le Conseil d'Administration du PAM le 11 juillet 2002

D.9.4 – L'ouverture du nouveau terminal ferroviaire

Le nouveau terminal ferroviaire situé sur le terminal à conteneurs vise à augmenter la capacité actuelle estimée à 80 000 EVP environ. Le trafic ferroviaire pour l'année 2002 a atteint 126 352 EVPs, soit + 19.74 % par rapport à l'année 1999.

Le PAM vise un trafic ferroviaire d'environ 230 000 teu par an à l'horizon 2005, ce qui représente une part du ferroviaire portée à environ 22%, donnée conforme aux objectifs du plan d'entreprise.

Les installations ferroviaires ne sont pas adaptées à cette évolution attendue du trafic, compte tenu de la consistance et de l'organisation actuelles du chantier de Fos.

Sous pilotage du PAM, un groupe de travail a donc été constitué avec la SNCF et les opérateurs CNC et IFB, pour étudier un aménagement des installations ferroviaires sur le

terminal (équipements et mode opératoire), permettant de recevoir et d'expédier des trains du combiné en une seule fois et sans remaniement.

Ainsi, le groupe de travail a-t-il défini un schéma directeur d'aménagement, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- 1. 1 faisceau de 4 voies / 2 portiques, en position centrale sur le terminal ;*
- 2. des voies de 750ml, accessibles directement machine en tête ;*
- 3. un faisceau ferroviaire accessible des deux côtés.*

Dans ce schéma, les opérations de chargement/déchargement des conteneurs sur wagons seront assurées par CNC/IFB (en lieu et place des manutentionnaires comme c'est le cas actuellement), en concertation avec les deux acconiers EUROFOS et SEAYARD.

La SNCF et le PAM sont particulièrement intéressés par la mise en œuvre de cette reconfiguration, qui conduit à une simplification des manœuvres et à une réduction sensible des coûts de desserte. Le projet de reconfiguration du terminal, d'un montant global de 87 millions de francs sera financé conjointement par le PAM (42 millions de francs) et IFB/CNC (45 millions de francs).

D.9.5 – Le nouveau «Poste d'Inspection Frontalier» (PIF)

Le nouveau bâtiment sera composé de trois parties : le PIF proprement dit, un hangar banalisé pouvant être utilisés, entre autres, pour les activités d'emportage et de dépotage et des locaux administratifs pour les services contrôleurs (vétérinaire, douane, phytosanitaire).

Les travaux devraient se terminer en mars avril 2004. Ce centre sera implanté sur le terminal à l'ouest de la zone de stockage des conteneurs et à proximité immédiate du faisceau de chemin de fer existant.

Le bâtiment doit assurer les fonctionnalités nécessaires au traitement de la marchandise dans le cas de contrôles réglementaires de la douane, des services vétérinaires (directives européennes) et des services phyto-sanitaires. Une partie de ce bâtiment, par ailleurs extensible, sera destinée à assurer une activité CFS pour l'emportage et le dépotage de la marchandise. Il est prévu également des locaux techniques annexes pour le stockage des matériels et des équipements.

Les équipements permettront le traitement de la marchandise – dans le cadre des contrôles – conditionnée sous température dirigée (- 18 °C - - 6°C, +12 °C..) sans rupture de la chaîne de froid, en respectant les circuits particuliers de transit de la marchandise en fonction de son origine (Alimentation Humaine, Non Humaine, Denrées classiques).

I.5 – CMA- CGM/Egis Port/CNC : opérateurs privés partenaires du Port Autonome de Marseille pour le projet Fos 2XL (1^{ère} tranche)

Seront présentés les principaux opérateurs du premier terminal, à savoir CMA- CGM et Egis Port. Début 2003, le rachat d'une part significative de Egis Port par la CMA- CGM et P&O Ports a été confirmée. Compte tenu de l'importance de ce rachat sur l'évolution du dossier Fos 2XL, la société P&O Ports sera également présentée

A – CMA- CGM

La CMA- CGM est la première compagnie maritime française et la sixième au niveau mondial en 2002. Elle est sur le point de gagner une place au cours de l'année 2003. Son activité est principalement basée sur le transport maritime conteneurisé.

Rapide historique de la CMA- CGM

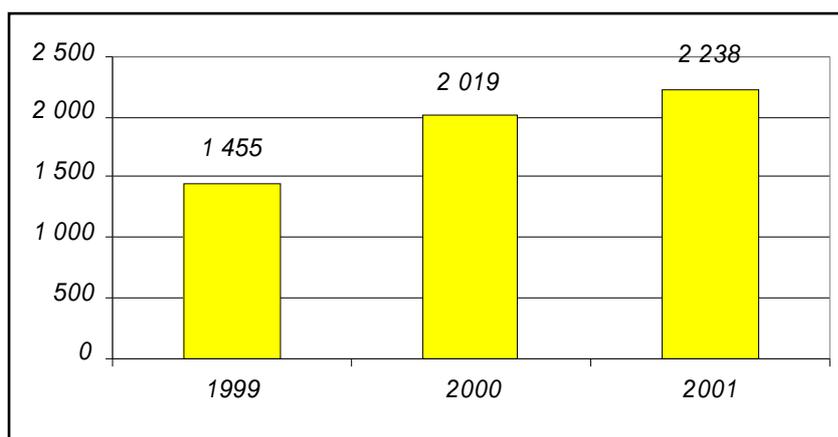
Créée à Marseille en 1978, la CMA est une petite société qui s'est peu à peu développée grâce à son implantation et à sa connaissance approfondie des marchés du Proche et du Moyen Orient. Sa première ligne régulière relie l'Europe du Sud, le Liban et la Syrie. Elle affrète des navires à des sociétés quirataires allemandes. Alors que les grands opérateurs se concentrent sur la liaison entre le pôle d'Europe du Nord et celui d'Asie, la CMA exploite une liaison Europe- Extrême Orient principalement afin de servir les marchés du Proche et du Moyen Orient et du sous-continent indien. La société fait preuve d'un dynamisme commercial, dispose de circuits courts et de structures légères. En 1995, elle devient le premier transporteur maritime français de conteneurs.

Fin 1996, elle achète la CGM à l'Etat français. Cette acquisition lui permet de s'implanter, avec force, en Amérique du Sud, Amérique Centrale, dans les Caraïbes, en Océanie et d'augmenter sa taille pour un faible investissement. Ces nouveaux marchés l'aideront à affronter la concurrence, désormais, exacerbée entre les armateurs sur la ligne Europe- Asie. Le groupe a su exploiter les synergies entre les lignes est- ouest héritées de la CMA et les

lignes Nord- Sud de la CGM. Cet achat ne pénalise pas le groupe. Au contraire en quelques années, la nouvelle entité s'est hissée parmi les premiers acteurs sur ce marché.

En 1998, elle acquiert Australia National Lines (ANL) lors de sa privatisation. Le 27 septembre 1999, la CMA fusionne juridiquement avec l'ancienne entreprise publique pour devenir le groupe CMA- CGM (raison sociale) «The French Line» (nom commercial). En 2001, la CMA- CGM abandonne sa forme de SA pour devenir une société à directoire et conseil de surveillance. Son siège est déménagé de Paris à Marseille durant l'été 2002. Dans un contexte d'implication croissante des compagnies maritimes dans les terminaux portuaires, ce transfert peut être interprété comme l'intérêt porté au port de Marseille.

Le groupe, créé et présidé par Jacques Saadé, emploie 4 804 collaborateurs dont 2 112 en France. En 2002, la CMA- CGM est devenue la sixième compagnie à l'échelle mondiale alors qu'en 1998 elle occupait encore le 14^{ième} rang.



Progression du Chiffre d'affaire de 1999 à 2001(en millions d'Euros)

Source : rapport financier 2001 – CMA- CGM

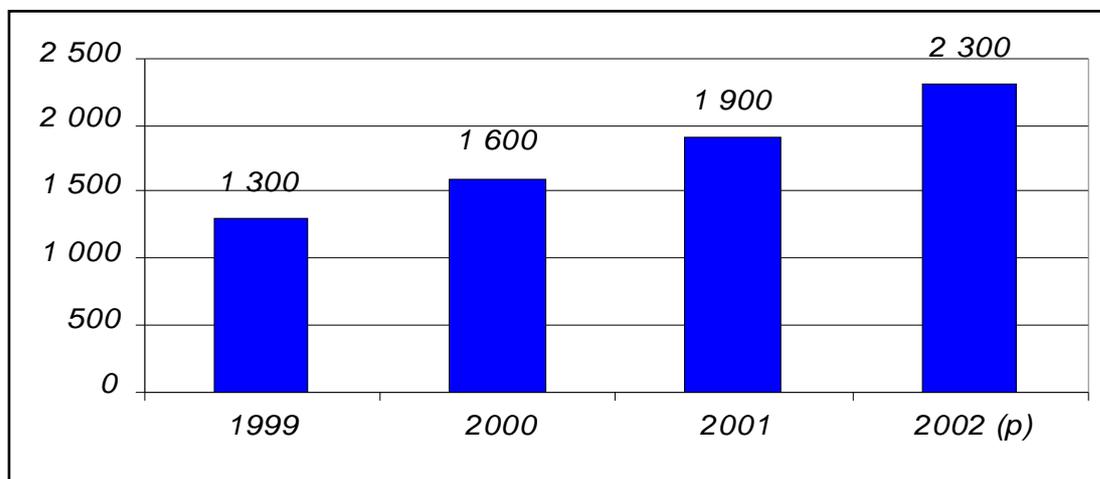
La stratégie de la CMA- CGM

Dans le trafic de ligne, la politique de l'entreprise s'est résolument tournée vers l'expansion, et pas uniquement dans les grands secteurs de trafic est-ouest. Ces dernières années, elle a multiplié les annonces de création ou d'améliorations de lignes. Par sa stratégie, la compagnie a su anticiper les tendances des marchés. Par exemple, son grand axe de développement est l'Extrême Orient, surtout la Chine (la ligne principale est le FAL ou « French Asia Line »), depuis quelques années. En avril 1999, elle est entrée dans le trafic transpacifique. En 2002, selon ses dirigeants, la CMA- CGM figurait parmi les cinq premiers transporteurs sur la liaison Europe du Nord/Méditerranée- Extrême Orient. Des ouvertures de ligne sont encore prévues pour 2003 entre l'Asie et l'Europe, l'Asie et les Etats-Unis. Depuis 2000, elle a développé ses services vers le marché Nord- américain (première fois qu'elle fournissait une offre entre l'Europe du Nord et la côte est des Etats-Unis). Cette liaison lui a permis d'accéder au rang d'armateur mondial.

En 2001, elle a placé, entre autres, l'Amérique du Sud au cœur de son programme d'expansion. Par ailleurs, elle a développé avec agressivité ses secteurs traditionnels : Moyen Orient et Méditerranée spécialités de l'ancienne CMA, les Caraïbes pour la CGM. Depuis 2002, l'entreprise met en œuvre une stratégie pour l'ensemble de l'Afrique du Nord, qui constitue un des principaux axes de développement pour les lignes venant d'Asie (avec un port d'éclatement à Malte) et pour les marchandises venant de l'Europe du Nord par le train via Marseille. La CMA- CGM suit de près de possibles reprises d'actifs d'armements d'Afrique du Nord, notamment à l'occasion de privatisations. En 2002, elle a acquis une participation dans l'armement français Delom proposant des services ro-ro entre le Sud de la France et la Tunisie. Elle s'intéresse beaucoup au trafic Nord- Sud. Enfin, l'activité de son

réseau est complétée par une toile dense de services d'apport et de redistribution ou de lignes de cabotage régional.

Progression des volumes transportés par la CMA- CGM de 1999 à 2002 (en milliers d'evp)



Source : Rapport Annuel 2002 – CMA- CGM

La stratégie est également axée sur le renouvellement de sa flotte et l'augmentation de ses capacités. En 2001, et pour la première fois, huit navires d'une capacité de 6 500 EVP ont été mis en ligne entre l'Europe et l'Asie. En 2003, quatre navires de 2 200 EVP doivent entrer en service afin de remplacer les anciens navires, principalement, destinés au transport de bananes entre l'Europe et les Antilles françaises. Entre août et novembre 2003, trois porte-conteneurs de 4050 EVP seront affrétés. Un investissement a porté sur huit porte-conteneurs de 5770 TEU livrables entre avril et décembre 2004 et destinés à la ligne Europe du Nord- Chine du Nord.

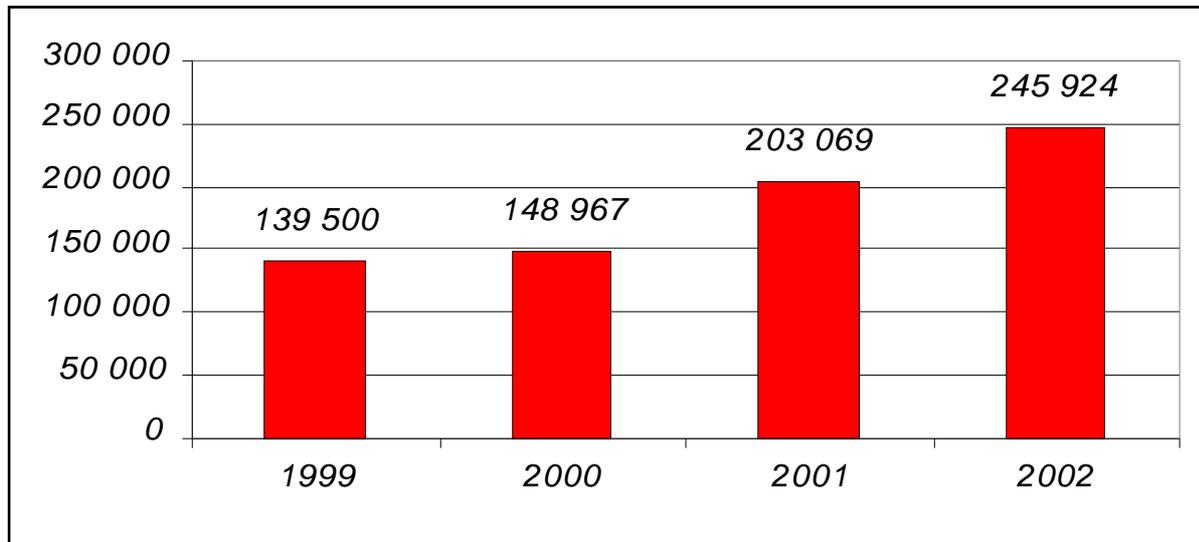
En 2002, la flotte était composée de 119 porte- conteneurs pour une capacité de 245 924 EVP (26 navires en propriété pour 74 021 EVP et 93 affrétés pour 171 903 EVP). Parmi les 10

premières compagnies du secteur, la part des navires en propriété est la plus faible (22%). En outre, le groupe s'est engagé dans le renouvellement et l'augmentation de son parc de conteneurs.

En 2002, avec 205 ports d'escale dans 126 pays et 290 agences (dont 35 en Chine), la CMA-CGM est omniprésente grâce à ses multiples liaisons propres (42 lignes maritimes), ses services (feeders autour des hubs, acheminement par route, rail ou barge). Les principales plates-formes d'échanges de conteneurs sont en Asie, au Moyen-Orient, en Méditerranée et aux Caraïbes. Les hubs méditerranéens sont le port de Marsaxlokk situé à Malte et, dans une moindre mesure, celui de Damiette en Egypte. Dans le cadre du nouveau terminal à conteneurs Port 2000 au Havre, l'armement a obtenu deux postes à quai dédiés au transbordement (440 000 mouvements prévus en 2006), en plus de ses activités continentales. Par ailleurs la compagnie utilise le port malaysien de Port Klang (Westport terminal) qui est son port de transbordement régional (65% de ses activités sur la Malaisie consiste en transbordement). Elle y trouve des tarifs plus intéressants qu'à Singapour.

En 2001, le trafic des 1,9 millions de conteneurs transportés s'est réparti ainsi : 35% sur l'Europe-Asie, 13% sur le Transpacifique, 12% en trafics locaux, 8% sur les Antilles françaises, 7% sur l'Inde et le Golfe Persique, 6% sur l'Australie, 5% sur l'Amérique du Sud, 5% sur le Transatlantique, 5% sur l'est Méditerranéen et 4% sur le tour du monde et l'Océan Indien. En 2001, la CMA-CGM a déclaré réaliser, au sein des conférences, 79% du trafic conteneurisé vers l'Algérie, 59% vers la Tunisie et 99% vers la Libye. En 2002, toujours selon celle-ci, sur la ligne Europe-Extrême Orient, elle détenait 12% de part de marché au sein de la conférence (qui transporte les deux tiers du volume de fret sur cette liaison). La CMA-

CGM propose une ligne tour du monde, une des dernières, vers l'ouest en partenariat avec de nombreuses compagnies (ouest : CMA- CGM, Marfret, Contship, Hamburg- Süd ; est : P&O Nedlloyd, Contship). Elle bénéficie d'espaces sur la ligne vers l'est.



Evolution de la capacité déployée de 1999 à 2002 (en evp)

Source : rapport annuel 2002 – CMA- CGM / Articles presse spécialisée

La CMA- CGM a choisi de conserver son indépendance. Toutefois elle a passé successivement ou simultanément des partenariats. Ainsi elle a noué, avec d'autres compagnies, des accords d'échange d'espaces sur leurs navires (« vessel sharing- slot allotments ») sur certaines lignes afin d'augmenter son offre et sa couverture géographique (sans baisser ses marges en devant mettre en place plus de rotations ou en créant une ligne). Evitant de nouer des alliances rigides plus ou moins globales, cette solution est satisfaisante dans l'objectif du remplissage des navires et apparaît comme une solution pour les opérateurs qui n'ont pas les volumes permettant de déployer une flotte en propre. Par exemple en mars 2002, la CMA- CGM a échangé avec Evergreen 350 espaces (EVP) hebdomadaires entre les services French Asia Line et North China Express de la CMA- CGM

et le service côte Ouest des Etats- Unis- Asie- Europe d'Evergreen. Sur l'Asie les armateurs CSAV/Norasia sont d'importants partenaires.

En 2001, le trafic des 1,9 millions de conteneurs transportés s'est réparti ainsi : 35% sur l'Europe- Asie, 13% sur le Transpacifique, 12% en trafics locaux, 8% sur les Antilles françaises, 7% sur l'Inde et le Golfe Persique, 6% sur l'Australie, 5% sur l'Amérique du Sud, 5% sur le Transatlantique, 5% sur l'est Méditerranéen et 4% sur le tour du monde et l'Océan Indien. En 2001, la CMA- CGM a déclaré réaliser, au sein des conférences, 79% du trafic conteneurisé vers l'Algérie, 59% vers la Tunisie et 99% vers la Libye. En 2002, toujours selon celle- ci, sur la ligne Europe- Extrême Orient, elle détenait 12% de part de marché au sein de la conférence (qui transporte les deux tiers du volume de fret sur cette liaison). La CMA- CGM propose une ligne tour du monde, une des dernières, vers l'ouest en partenariat avec de nombreuses compagnies (ouest : CMA- CGM, Marfret, Contship, Hamburg- Süd ; est : P&O Nedlloyd, Contship). Elle bénéficie d'espaces sur la ligne vers l'est.

La diversification dans les activités de manutention

En 2002, avec 205 ports d'escale dans 126 pays et 290 agences (dont 35 en Chine), la CMA- CGM est omniprésente grâce à ses multiples liaisons propres (42 lignes maritimes), ses services (feeders autour des hubs, acheminement par route, rail ou barge). Les principales plates- formes d'échanges de conteneurs sont en Asie, au Moyen- Orient, en Méditerranée et aux Caraïbes. Les hubs méditerranéens sont le port de Marsaxlokk situé à Malte et, dans une moindre mesure, celui de Damiette en Egypte. Dans le cadre du nouveau terminal à conteneurs Port 2000 au Havre, l'armement a obtenu deux postes à quai dédiés au

transbordement (440 000 mouvements prévus en 2006), en plus de ses activités continentales. Par ailleurs la compagnie utilise le port malaysien de Port-Klang (Westport terminal) qui est son port de transbordement régional (65% de ses activités sur la Malaisie consiste en transbordement

La compagnie porte un intérêt aux projets de terminaux privés dans certains ports du monde. En 2002, elle a décidé d'investir à hauteur de 200 millions d'Euros dans les ports des Antilles françaises. L'entreprise s'intéresse de près aux projets français (terminaux portuaires) et aux privatisations de terminaux méditerranéens à Malte, en Sardaigne et en Egypte. En 2002, elle a conclu un accord avec P&O Ports pour l'acquisition d'Egis Ports SA, premier manutentionnaire français, qui est actif au Havre et à Marseille-Fos. Avec ses partenaires, elle a été retenue pour exploiter deux postes à quai au Havre dans le cadre de Port 2000. Un groupe d'investisseur, dont la CMA- CGM fait partie, a obtenu l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs de Fos, projet Fos2XL, dans le cadre de l'appel d'offre mis en place par le PAM.

Pour un autre projet «pharaonique» de port en eaux profondes de Shanghai, dont la construction est prévue sur 20 ans, les autorités portuaires associeraient cinq à six compagnies maritimes, dont la CMA- CGM.

La diversification dans le transport terrestre

Suivant l'exemple de la première compagnie maritime mondiale, en décembre 2001, la CMA- CGM a créé une filiale logistique, nommée Logistics Link. Le réseau est encore en cours de

constitution. Pour sa filiale logistique, implantée en Europe et en Asie, la fonction transport ne constitue pas l'élément essentiel. L'objectif primordial est le développement pour la clientèle des chargeurs et réceptionnaires des services de logistique intégrée, qui s'inscrivent dans le contexte de la « supply chain » (de la production à la distribution). Ses activités, assurées dans le cadre d'une offre globale, consistent à gérer les ordres d'achat dans les pays d'origine, à transporter entre les ports et l'hinterland tous modes confondus, à dédouaner, à gérer les stocks et à en assurer l'entreposage, à procéder au conditionnement des marchandises et au préassemblage des pièces, à préparer les commandes.

La CMA-CGM entend donc s'imposer vis-à-vis des importateurs/exportateurs en tant qu'interlocuteur unique et ce pour des prestations globales « poste à poste ». Le client bénéficie d'un service informatique allant de la commande, en passant par le suivi de ses marchandises, à la facturation. Dans ses opérations, Logistics Link est assistée par des partenaires, dont le groupe international Giraud Logistics. Comme ses principales homologues, elle est indépendante par rapport à l'activité ligne régulière. En tant que filiale, elle a, tout de même, pour objectif d'augmenter les volumes transportés par la CMA-CGM mais il n'y a pas d'exclusivité et elle peut charger sur des compagnies concurrentes. Par exemple, elle peut même expédier des marchandises par voie aérienne. Toutefois sa maison-mère est un appui dans son développement. En effet, Logistics Link a un fort positionnement maritime, lui-même, parfois, influencé par la géographie des implantations du groupe. Elle dispose de tout un savoir-faire et de connaissances grâce aux agences du groupe.

En octobre 2001, dans l'optique du développement du transport intermodal, le groupe a créé sa filiale Rail Link. Elle exploite des navettes ferroviaires entre Le Havre, le Nord de l'Europe et Marseille ainsi qu'en Algérie et en Chine. Par exemple, depuis la fin de l'année 2000, des navettes ferroviaires hebdomadaires partent du Nord de l'Europe pour Marseille afin d'y acheminer des conteneurs destinés à l'Algérie. La même année a été lancé un service combiné fluvio- routier sur l'axe Rhône- Saône, débouchant sur Marseille, assuré par sa filiale Rhône Saône Conteneurs.

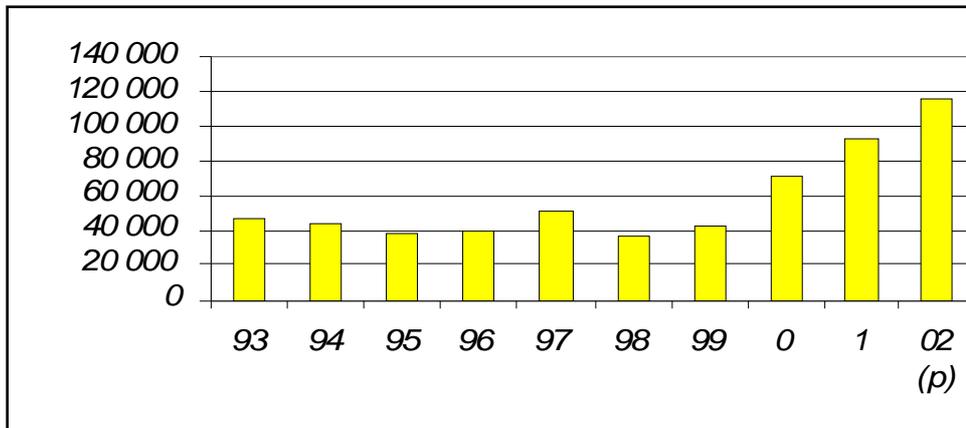
L'activité de sa filiale Progeco est centrée sur le conteneur (vente et location de conteneurs neufs ou d'occasions, réparation et entreposage).

La CMA- CGM et le port de Marseille

A Marseille- Fos, avec 116 000 EVP en 2002 (+25%), la CMA- CGM a une activité double de celle de l'armement venant en deuxième position. Elle représente 14% de toute l'activité conteneurs du port et occupe la première place dans chaque bassin. Dans les bassins Est, la CMA- CGM a manutentionné 66 000 EVP sur les lignes de l'Océan Indien (Madagascar, Réunion, Maurice), mais surtout sur l'Algérie qui représente 75% de son trafic des bassins Est, en hausse de 83% en tonnage grâce à une augmentation de capacité et au succès de la navette ferroviaire Anvers – Le Havre – Marseille. Dans les bassins Ouest, elle a transporté 50 000 EVP dont 10% vers l'Amérique du Sud et 90% sur l'Extrême Orient (en progression notable de 20%).

Evolution du trafic de la CMA- CGM au port de Marseille / tous bassins confondus (en

evp)



Source : statistiques portuaires

B – Egis Ports

Sous le contrôle de l'Etat, le groupe Egis est créé après la seconde guerre mondiale afin de participer à la reconstruction et aux grands projets d'ingénierie des infrastructures. Sa filiale Egis Ports a pour vocation de développer l'activité du groupe dans le domaine portuaire (concessions, manutention, études dans les domaines de l'exploitation portuaire, montages de financements de projets).

En 1999, elle acquiert le manutentionnaire MGM actif sur Marseille. En 2000, en association à parité avec le groupe SNCF, elle a pris le contrôle de MTND qui exerce, au Havre, des activités de manutention portuaire via sa filiale GMP.

Suite à la volonté du gouvernement que la Caisse des Dépôts et Consignations ouvre au secteur privé le capital de sa filiale portuaire, la CMA- CGM et P&O Ports ont signé un accord pour l'acquisition de 80% d'Egis Ports SA en novembre 2002. La nouvelle compagnie, détenue de façon paritaire par les deux sociétés, reste enregistrée en France et la totalité du capital d'Egis Ports appartient à Egis SA. La gestion quotidienne de la société est confiée à P&O Ports.

Egis Ports SA est le premier manutentionnaire français. En 2001, il a manutentionné environ un million d'EVP. Il est actif dans les ports du Havre et de Marseille- Fos. Il est l'actionnaire de référence du groupe de manutention MGM qui exerce des activités à Fos (Eurofos) et à Marseille (Intramar). Le trafic est constitué essentiellement de conteneurs (277 219 EVP en 2000 sur le terminal de la Darse 2 à Fos et 172 347 EVP à Mourepiane). Un groupe d'investisseur, comprenant Egis/CMA- CGM/CNC, a obtenu le financement et l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs de Fos, projet Fos2XL, dans le cadre de l'appel d'offre mis en place par le PAM. En 2000, il a traité 532 216 EVP au Havre. Avec ses partenaires, il a été retenu pour gérer deux postes à quai dans le cadre de Port 2000.

C – P&O Ports

P&O Ports est un des principaux opérateurs portuaires mondiaux avec l'opérateur de Hong Kong Hutchison Port Holdings et le Port of Singapore Authority. Ces sociétés se livrent une concurrence acharnée afin d'obtenir la gestion de terminaux, notamment de conteneurs (importants créateurs de valeur). Cette rivalité a lieu dans un contexte de délégation, par les autorités portuaires, du financement et de l'exploitation de terminaux au secteur privé.

En 1986, P&O Ports a été créé par la fusion entre un manutentionnaire australien et un gestionnaire de terminal. La même année, il entame son développement international en participant à l'exploitation du terminal à conteneurs malaysien de Port Klang.

Dès ses débuts, il très présent en Australasie, qui est sa première implantation géographique. En 1992, il participe à la première société à capital mixte dans un port chinois, Tianjin, pour l'exploitation d'un terminal diversifié. Puis, il gère le Shekou Container Terminal, qui est l'un des plus importants terminaux à conteneurs du Sud de la Chine à cette époque. En 1994, il est impliqué dans la mise en place d'un terminal à conteneurs au port de Buenos Aires. En 1997, il obtient la réalisation et la concession du premier terminal à conteneurs spécialisé au Pakistan. En 1998, il est chargé du financement et de l'exploitation du terminal à conteneurs de Laem Chabang, Thaïlande. En 1999, il obtient la première concession privée d'un terminal indien, port de Mumbai.

En juillet 1999, il acquiert la totalité d'International Terminal Operating of the United States. Celui-ci est l'un des plus importants exploitants de terminaux et manutentionnaires d'Amérique du Nord implanté le long de la côte atlantique et dans le Golfe du Mexique. En

avril 2000, il consolide ses positions en acquérant Gulf Services Group, manutentionnaire en Louisiane, et Fairway Terminal Corporation, gestionnaire de terminaux et manutentionnaire au Texas. En Amérique du Nord, dont l'implantation est vieille de 78 ans, P&O Ports a des activités dans 22 ports.

En 2003, il a acquis 40% de la société Egis Port au groupe Egis, en même temps que la CMA-CGM (40%). Egis port reste toutefois une filiale du groupe Egis à hauteur de 20%.

Basée à Londres, P&O Ports est une entité de la société P&O Group Company. La maison mère, fondée en 1837, intervient dans de nombreuses activités liées au secteur maritime : logistique, terminaux portuaires, ferry, transport conteneurisé. Sa filiale est présente dans la manutention, le financement et l'exploitation de terminaux. P&O Ports étend ses services à l'échelle mondiale. Elle est présente dans 17 pays au travers de 24 terminaux à conteneurs et d'opérations logistiques dans 84 ports. Elle est impliquée dans des opérations sur tous les types de marchandises et sur les passagers. En phase d'expansion, elle accorde une importance particulière aux terminaux à conteneurs. En 2001, elle a manutentionné 9,8 millions d'EVP. Comme tous les grands acteurs du secteur, elle développe des nouveaux systèmes, notamment informatiques, afin d'améliorer l'exploitation et les services destinés à la clientèle. En 2001, elle employait 21 859 personnes.

1.6 – Prévisions concernant le trafic des marchandises conteneurisées

Dans le premier dossier de Demande de Prise en Considération pour les dragages du terminal à conteneurs de Fos, l'investissement avait été justifié par des prévisions de trafics

tenant compte d'un ensemble de facteurs permettant de dégager trois hypothèses : haute, moyenne et basse.

Les prévisions de trafic dans le dossier actuel s'appuient également sur les informations données par les opérateurs qui vont opérés les deux terminaux à conteneurs prévus. En effet, dans le cahier des charges du dossier d'appel à candidature, il était fait expressément référence au fait que le candidat devait fournir des prévisions de trafic et mentionner leur complémentarité par rapport aux trafics actuels des différents terminaux à conteneurs du port de Marseille Fos. Celles-ci confirment d'ailleurs les hypothèses faites par le PAM dans le premier dossier.

Nous présenterons successivement les prévisions de trafic pour le Port Autonome de Marseille (tout armement confondu) ainsi que celles données par CMA- CGM et concernant la deuxième tranche, celles données en général par les autres armements consultés préalablement au lancement de l'appel à candidature Les prévisions globales seront la somme des trois.

A – Les prévisions de trafic pour le Port Autonome de Marseille (terminal de Graveleau et bassins de Marseille)

Le plan d'entreprise mis en œuvre à partir de 1998 s'était fixé pour objectif une augmentation significative du trafic des marchandises conteneurisées et une augmentation de la part de marché de Marseille par rapport aux principaux ports concurrents. Il reste à vérifier si les hypothèses de croissance au cours des prochaines années permettront de d'atteindre cet objectif.

Les éléments pris en compte pour l'élaboration des prévisions de trafic sont détaillés dans le Document 3.

Les scénarii d'évolution de trafic sont établis en fonction d'indicateurs et de paramètres qui ont une influence déterminante sur le commerce international donc sur le transport maritime, puisque ce dernier en assure l'essentiel (échanges intercontinentaux). C'est-à-dire la conjoncture internationale, l'évolution économique des zones desservies par le port de Marseille et les évolutions tirées des travaux de Ocean Shipping Consultant, Drewry et Institute of Shipping Economics and Logistics (Brême).

Les prévisions actuellement disponibles sont les suivantes (mai 2003)

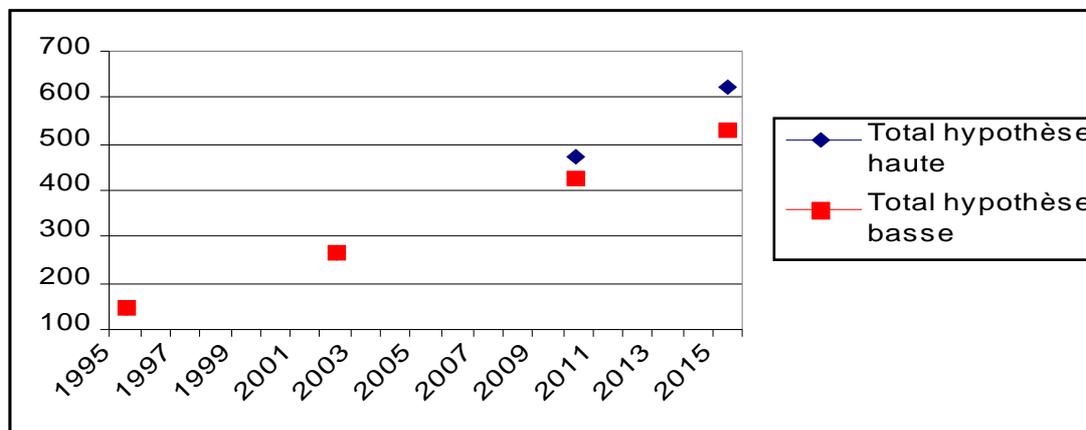
Taux de croissance (%)

	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2000/2005*</i>	<i>2005/2010*</i>
<i>Croissance mondiale (valeur)</i>	<i>4.2</i>		<i>4.2</i>	<i>3.5</i>
<i>Commerce international (valeur)</i>	<i>7.7</i>		<i>6.2</i>	<i>5.6</i>
<i>Marchandises diverses (volume)</i>	<i>7.5</i>		<i>6</i>	<i>5.6</i>
<i>Conteneur (volume)</i>	<i>9.0</i>	<i>9.0</i>	<i>6 à 7.3</i>	<i>4.5 à 5.8</i>

**taux de croissance annuel*

En 2001 , le trafic conteneurisé mondial était estimé à 244 millions d'EVP. Il a augmenté d'environ 9% pour atteindre 266 millions d'evp en 2002. Les dernières estimations permettent de faire des prévisions en hypothèses basse et hautes et ce jusqu'en 2015. En 2010 , le trafic devrait se situer entre 423 et 468 millions d'evp et en 2015 entre 527 et 620

millions d'evp, soit une augmentation entre 6 et 7.3% jusqu'en 2010 et entre 4.5 et 5.8% entre 2010 et 2015.



Evolution du trafic conteneurisé de 1998 à 2015 (Prévisions en millions d'evp)

En ce qui concerne la Méditerranée en particulier, elle devrait garder son importance dans le trafic mondial des marchandises conteneurisées. Les prévisions d'ailleurs affirment que l'Europe du Sud/Méditerranée devrait connaître une croissance au moins identique à celle de l'Europe du Nord. Depuis 10 ans, cette zone avait connu des taux de croissance de trafic supérieurs à la moyenne mondiale (cf. I.1 – évolution des échanges). Entre 2002 et 2010, la croissance du trafic conteneurisé en Méditerranée devrait se situer entre 5.3% et 6.4% pour atteindre un trafic de 93 à 101 million s'evp. De 2010 à 2015, les prévisions globales attestant d'un ralentissement de la croissance, on peut anticiper la même évolution de la tendance en Méditerranée soient 96 à 106 millions d'evp à l'aube de 2015.

Toutefois en raison de la différence entre les ports de marché et les hubs de transbordement, il convient de différencier l'évolution des premiers et des seconds. En effet,

Drewry prévoit que la croissance en Méditerranée pour les dix prochaines années sera principalement soutenue par la croissance des opérations de transbordement (mise en exploitation de nouveaux terminaux, projets de développement des compagnies maritimes, etc.).

Récapitulatif : taux de croissance prévus en Méditerranée (moyennes annuelles - %)

	2010/2002	2015/2010
Opérations d'import/export	5.3	5
Opérations de transbordement	9.8	9.2
total	7	6.7

A.3 – Hypothèses d'évolution de trafic

Dans la DPC présentée au Conseil d'Administration du 21 avril 2001, différents scénarii d'évolution de trafic avaient été présentés en intégrant et en combinant un ensemble de facteurs jugés plus ou moins pertinents. Toutefois, afin de limiter l'argumentation aux scénarii opérationnels, il avait été adopté la méthodologie suivante :

Détermination d'un scénario moyen, correspondant à une évolution «au fil de l'eau». Le port de Marseille bénéficie de l'évolution du marché. Ce scénarii ne permettait pas cependant de

véritablement prendre en compte la stratégie du port pour conquérir des marchés, ni de celle des concurrents et encore moins de la stratégie des armements.

Toutefois, il permettait de présenter une hypothèse de croissance sûre et compatible avec ce que l'on est en droit d'attendre sur le long terme. Cette qualité n'est pas à sous estimer dans la mesure où de l'évolution des trafics dépendra directement celle des recettes, élément fondamental pour le calcul de la rentabilité des investissements considérés.

Compte tenu de l'incertitude propre à toute prévision, il avait été déterminé une fourchette d'évolution de part et d'autre de ce scénario moyen, fourchette à l'intérieur de laquelle le trafic aura la plus forte probabilité d'évoluer.

Les deux scénarii extrêmes étaient les suivants :

- 1. Le scénario « hypothèse basse » : au niveau général, la croissance économique globale est faible ; même si Marseille/Fos en bénéficie. Des entreprises s'implantent sur Distriport et la ZIF, mais les projets n'ont un impact significatif sur les trafics qu'après 2005.*
- 2. Le scénario « hypothèse haute » : au niveau général, la croissance est conforme aux prévisions les plus optimistes actuellement disponibles et la stratégie mise en œuvre par le port de Marseille produit pleinement ses résultats. La période actuelle se confirme et correspond à un retour à un cercle vertueux de « croissance-massification ». Dans ce processus de nouvelles lignes s'installent aussi bien à Fos*

qu'à Marseille et des projets d'implantation d'entreprise sur Distriport et la ZIF commencent à avoir un impact positif sur le trafic dès la première moitié de la période 2000/2010.

Meilleure perception de l'Hinterland et extension

La répartition du trafic conteneurisé du port de Marseille par région française a été traitée dans un précédent chapitre.

Concernant le proche hinterland, Région Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc Roussillon, les taux de pénétration sont supérieurs à 60%. Sur cet hinterland proche, le port de Marseille au travers de la stratégie commerciale décrite précédemment peut espérer augmenter sa part de marché. Toutefois, l'augmentation de trafic ne se fera pas uniquement sur cette zone en raison du potentiel limitée (en 2000, la région PACA s'est classée au 10^{ème} rang seulement des régions exportatrices françaises).

Le port de Marseille en revanche a basé sa stratégie « hinterland » d'avantage sur l'extension de la zone de captation par la mise en œuvre de navettes (voir chapitre précédent sur la stratégie en matière de logistique terrestre). Les navettes mises en place sont donc appelées à jouer un rôle fondamental dans l'extension de son hinterland, en France mais également en Europe.

Sans être négligeable, l'augmentation de trafic en provenance ou à destination des autres régions aura un impact limité en raison de l'éloignement ou en raison du potentiel économique limité au niveau des marchandises diverses conteneurisées (Limousin, Franche Comté,...).

Sur la base des performances des différentes navettes telles que nous les avons décrites précédemment ont peut projeter que l'apport navette (Paris/Lyon/Toulouse- Bordeaux) représente 1,4 point d'augmentation supplémentaire de trafic à Fos et 1 point d'augmentation à Marseille. Cette Hypothèse peut être considérée comme prudente dans la mesure où cela ne prend pas en compte la montée en puissance des autres navettes mise en exploitation en 2000 et dont les résultats ne sont pas encore disponibles.

L'effort commercial du Port Autonome de Marseille

Enfin les efforts commerciaux du Port de Marseille pour attirer de nouveaux armateurs aussi bien à Fos qu'à Marseille et qui génèrent un supplément de trafic peuvent être évalué à + 1 % par an. Cette hypothèse peut également être considérée comme prudente dans la mesure où l'ouverture de la nouvelle ligne Gamex (sur les Etats Unis), qui a débuté en février 2001, permettra de générer un supplément de trafic de 9000 evp (soit + 2%) sur la base d'une rotation bimensuelle les six premiers mois et hebdomadaire la deuxième moitié de l'année.

La saturation des bassins des Marseille (sans investissement significatif supplémentaire)

Dans l'évolution du trafic par bassin, il faut également tenir compte des possibilités de transferts interbassins de Marseille vers Fos, qui présente des capacités nautiques plus importantes et permet donc l'accueil de plus gros navires. Il est cependant difficile de définir précisément les critères déterminants ce transfert et donc de les anticiper.

Toutefois aussi bien en raison des conditions nautiques que de la capacité des terminaux (les bassins de Marseille accueillent également les trafics de conventionnel, autre axe stratégique du plan d'entreprise du Port Autonome de Marseille), il apparaît raisonnable de limiter l'évolution du trafic conteneurisé dans les bassins de Marseille. Toutefois ce seuil ne constitue pas une situation figée. Nous faisons l'hypothèse que l'arrivée de nouveaux armateurs est compensée par le départ d'autres armateurs sur Fos pas obligatoirement de manière simultanée. Il ne faut pas non plus négliger le pouvoir d'attraction du nouveau terminal à conteneur sur certains armements installés à Marseille.

Evolution du trafic : hypothèse moyenne

Sur la base des prévisions établies précédemment, et de la répartition du trafic du port de Marseille par zone géographique il est possible d'établir les hypothèses d'évolution de trafic suivante. Ces évolutions peuvent être considérées comme une évolution moyenne. Elles sont établies en supposant que les infrastructures aient une capacité suffisante.

On considère dans cette hypothèse que Marseille/Fos bénéficie de l'évolution de la conjoncture sans prendre en compte la stratégie mise en œuvre pour conserver/augmenter les parts de marché ou renforcer une ou des destinations en particulier. Ceci correspond à un scénario «au fil de l'eau». Ne sont pas pris en compte les éventuels transferts de lignes entre Marseille et Fos.

Tableau : Ventilation des destinations/provenances par bassin en 2000

	<i>Fos</i>	<i>Marseille</i>
<i>MAGHREB,LIBYE</i>	<i>13%</i>	<i>89%</i>
<i>MED.ORIENTALE,MER NOIRE</i>	<i>23%</i>	<i>81%</i>
<i>AFRIQUE OCCIDENTALE</i>	<i>39%</i>	<i>61%</i>
<i>AFR.ORIENTALE ET SUD</i>	<i>19%</i>	<i>84%</i>
<i>MOYEN- ORIENT</i>	<i>77%</i>	<i>23%</i>
<i>S/CONTINENT INDIEN</i>	<i>83%</i>	<i>17%</i>
<i>EXTREME- ORIENT</i>	<i>99%</i>	<i>1%</i>
<i>ASIE DU SUD- EST</i>	<i>92%</i>	<i>8%</i>
<i>AMERIQUE DU NORD</i>	<i>94%</i>	<i>6%</i>
<i>AMER.CENTRALE,CARAIBES</i>	<i>38%</i>	<i>62%</i>
<i>AMERIQUE DU SUD</i>	<i>95%</i>	<i>5%</i>
<i>AUSTRALIE,OCEANIE</i>	<i>54%</i>	<i>46%</i>

En se basant sur les évolutions de trafics conteneurisés par zone géographique (qui correspondent en fait à l'évolution des importations et exportations en provenance ou à destination d'autres continents) et en supposant que le port de Marseille bénéficie de cette évolution, les prévisions de trafic jusqu'en 2010 peuvent être évaluées de la manière suivante :

Evolution par bassin du trafic conteneurisé dans le scénario « hypothèse moyenne »

<i>En EVP</i>	<i>2002</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>
<i>Marseille</i>	<i>319 000</i>	<i>382 000</i>	<i>508 000</i>

<i>Fos</i>	490 000	602 000	820 000
<i>Total</i>	809 000	984 000	1 328 000

L'évolution du trafic dans chaque bassin dépendra de l'évolution des échanges entre chaque destination. Pour l'évolution des trafics par bassin, la ventilation du trafic par grande destination et son évolution par zone seront déterminantes.

Résumé : scénario moyen pour les prévisions de trafic (taux de croissance annuels) :

	2000- 2005	2005- 2010
<i>Total</i>	6 %	5.9 %

Cette évolution moyenne paraît raisonnable au regard des prévisions actuellement disponibles concernant l'évolution du trafic des conteneurs au niveau mondial et en Méditerranée (voir plus haut).

Evolution de trafic : hypothèse basse

L'hypothèse basse peut être faite en prenant en compte les éléments suivants :

- *L'évolution du trafic conteneurisé est inférieure à la progression décrite ci-dessus en raison d'une croissance économique plus faible (ralentissement prolongée aux USA, persistance de la crise au Japon, faiblesse de la croissance en Amérique Latine,*

prolongement de la crise au Moyen Orient..). Le port de Marseille bénéficie de cette faible croissance ;

- *Des entreprises s'installent à Distriport et dans la ZIF mais n'ont un impact significatif sur les trafics qu'au cours de la dernière moitié de la période 2000/2010 ;*

Dans ce scénario, le trafic continue à augmenter mais à un rythme inférieur à celui que nous connaissons actuellement.

Hypothèse basse : évolution du trafic par bassin (en evp)

	2002	2005	2010
Marseille	319 000	362 000	445 000
Fos	490 000	581 000	714 000
Total	809 000	943 000	1 159 000

Hypothèse basse : croissance annuelle par bassin

	an (2005/2002)	an (2010/2005)
Total	3.2 %	4.2 %

Evolution de trafic : hypothèse haute

- *L'évolution de trafic conteneurisé est supérieure à la progression décrite ci-dessus, en raison de la croissance économique ;*
- *La politique du port de Marseille donne des résultats : plus grande maîtrise de l'hinterland et extension grâce à la mise en place des navettes ;*

- *Des entreprises s'implantent sur la ZIF et sur Distriport, ce qui a un impact sur le trafic sensible dès la première moitié de la période 2000/2010.*

La reprise actuelle se confirme et se prolonge, dans un contexte de cercle vertueux propre à la massification des flux décrite précédemment (la marchandise attire la marchandise).

Hypothèse haute : évolution du trafic par bassin (en evp)

	2002	2005	2010
Marseille	319 000	386 000	734 000
Fos	490 000	620 000	1 177 000
Total	809 000	1 006 000	1 911 000

Hypothèse haute : croissance annuelle par bassin

	2000- 2005	2005- 2010
Total	10%	13.7 %

Rappel

Comme mentionné dans le premier dossier de DPC pour l'opération de dragage, les installations actuelles ne permettront pas de traiter le trafic au-delà de 2010 au plus tard (hypothèse basse). Compte tenu des caractéristiques du projet CMA-CGM (400 m de nouveau quai et 200 m de quai « emprunté » au terminal actuel), la capacité des installations existantes est inférieure en ce qui concerne « la partie publique ». Elle est diminuée de 100 000 evp et ramenée à 600 000 evp environ.

B – Evolution de la part de marché du port de Marseille/Fos

Au vu des résultats actuels, il est clair que la croissance du trafic au port de Marseille se fait plutôt 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 (ouverture de lignes,...). Néanmoins l'évolution de la conjoncture économique et le renforcement de la concurrence, ne permettent pas d'envisager raisonnablement dans les conditions actuelles une croissance sur le long terme supérieure au scénario moyen (environ 6% à 7% par an).

Une croissance à ce rythme 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.

En effet, si on retient une hypothèse de croissance en Méditerranée de 6% par an pour les prochaines années, le trafic en Méditerranée du Nord devrait passer de 63.7 millions de tonnes en 2002 à 80.4 millions de tonnes en 2006 et à 101.5 millions de tonnes en 2010.

En hypothèse moyenne, le trafic de Marseille devrait être de 10,222 millions de tonnes en 2006 et de 13 millions de tonnes en 2010, ce qui correspond donc à une part de marché de 12,5% en 2006 et 12,8% en 2010.

Pour atteindre l'objectif raisonnable de 15% de part de marché en Méditerranée du Nord à l'horizon 2010 ceci nécessite une augmentation annuelle supérieure à la moyenne de plus de 3 points soit plus de 10% entre 2006 et 2010, comme le démontre le tableau suivant :

<i>En milliers de tonnes</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
<i>Total</i>	<i>67</i>	<i>71</i>	<i>75</i>	<i>80</i>	<i>85</i>	<i>90 373</i>	<i>95</i>	<i>101 543</i>
	<i>532</i>	<i>584</i>	<i>879</i>	<i>431</i>	<i>257</i>		<i>795</i>	
<i>Marseille</i>	<i>8 200</i>	<i>8 800</i>	<i>9 400</i>	<i>10</i>	<i>11131</i>	<i>12267</i>	<i>13520</i>	<i>14900</i>
				<i>100</i>				
<i>Part ciblée</i>	<i>12%</i>	<i>12%</i>	<i>12%</i>	<i>13%</i>	<i>13%</i>	<i>14%</i>	<i>14%</i>	<i>15%</i>
<i>progression annuelle</i>	<i>6%</i>	<i>7%</i>	<i>7%</i>	<i>7%</i>	<i>10,21</i>	<i>10,21%</i>	<i>10,21</i>	<i>10,21%</i>
<i>Marseille</i>					<i>%</i>		<i>%</i>	

Entre 2003 et 2006 : hypothèses de trafic présentées au CIES (automne 2003)

L'expérience acquise avec la mise en œuvre du Plan d'Entreprise (1998/2004), l'analyse de la stratégie des autres ports concurrents, ainsi que l'étude de l'évolution des secteurs de la manutention et du transport maritime, démontrent que cet objectif ne pourra pas être atteint uniquement en accentuant et en prolongeant la stratégie actuelle.

Le port de Marseille doit donc mettre en œuvre une politique ou présenter un projet qui permette de provoquer un basculement significatif des flux de marchandises au profit de Marseille et aux dépens de ses concurrents Cela ne pourra se faire qu'en ciblant un ou des opérateurs ayant la maîtrise des flux de marchandises conteneurisées et en lui offrant un outil pour la massification sur le site le plus adapté (Fos).

Cet outil constitue la réponse du Port Autonome de Marseille à l'évolution du marché et de la concurrence : il s'agit d'un ou plusieurs terminaux dédiés permettant aux opérateurs

intéressés de massifier en un seul endroit aussi bien les flux d'hinterland que de transbordement.

Cette dernière notion est l'élément essentiel du concept Fos 2XL.

Dans les dossiers d'appel à candidature, l'apport de trafic supplémentaire a donc été un élément déterminant dans le choix des opérateurs. CMA- CGM (opérateur adjudicataire pour la première tranche de Fos 2XL) a « promis » de transférer sur le site de Fos un certain volume de trafic en provenance soient des concurrents directs du port de Marseille, soient d'autres sites en Méditerranée. Les exigences seront les mêmes dans le choix du groupement d'opérateurs pour la deuxième tranche.

C – Le trafic supplémentaire généré par CMA/CGM, Egis Ports et CNC (1^{ère} tranche de Fos 2XL)

Dans son dossier de réponse à l'appel à candidature, la CMA- CGM a fourni les informations suivantes : sachant que l'on peut prévoir une ouverture du terminal à la fin 2006 – début 2007, le trafic envisagé est de 280 000 evp en 2007 et de 421 000 evp en 2012, 5 ans après l'ouverture du terminal.

En prenant pour hypothèse une part de transbordement de 15% par an, ce trafic est constitué en 2007 de 240 000 evp de trafic d'hinterland et de 40 000 evp de transbordement et en 2012 de 358 000 evp de trafic d'hinterland et de 63 000 evp de transbordement.

En ce qui concerne la question de l'interaction avec les trafics déjà existants au Port Autonome de Marseille, il n'est pas envisagé de transferts de trafics des terminaux de Marseille sur Fos 2XL. En effet, CMA- CGM a organisé ses escales entre Fos et Marseille en fonction des origines et des destinations. A Marseille, ont été installées principalement les lignes avec le Maghreb (terminal de Mourepiane / manutentionnaire Intramar), alors que les autres liaisons maritimes sont concentrées à Fos (manutentionnaire Eurofos).

Il est en revanche fort probable que les trafics traités actuellement sur Graveleau par Eurofos seront intégralement transférés sur Fos 2XL, hypothèse qui est donc prise en compte. Ce transfert en 2007 peut être estimé à 600 000 t ou 61 000 evp, compte tenu de l'évolution du trafic de CMA- CGM sur le terminal à conteneurs de Fos.

Sur la totalité du trafic annoncé la première année de l'exploitation (2 740 000 t en 2007), près de 80% est constitué de trafic provenant d'autres ports que Marseille/Fos et constitue donc un gain net pour la place Marseillaise.

Il est à noter que, compte tenu des hypothèses de trafics retenues ainsi que des caractéristiques techniques du projet Fos 2XL (400 m de nouveaux quais dans le prolongement du quai actuel et 200 m pris sur le terminal existant), il est prévisible que le nouveau terminal approchera le niveau de saturation après 2012, selon les normes en matière d'estimations de la capacité des terminaux.

En synthèse, les trafics CMA- CGM pris en compte dans l'analyse de la rentabilité du projet Fos 2XL sont les suivants (en millions de tonnes) :

Millions tonnes	200 7	200 8	200 9	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7	201 8	201 9	202 0
Trafic Hinterland	2,38	2,58	2,81	3,05	3,31	3,60	3,90	3,92	3,94	3,96	3,98	4,00	4,02	4,04
Transbordement	0,3 6	0,3 9	0,4 2	0,4 6	0,5 0	0,5 3	0,5 9	0,5 9	0,6 0	0,6 0	0,6 0	0,6 0	0,6 1	0,6 1
Total	2,74	2,97	3,23	3,51	3,81	4,13	4,49	4,51	4,54	4,56	4,58	4,60	4,63	4,65

D – L’apport de trafic concernant la deuxième tranche du projet Fos 2XL (estimation faite d’après les estimations données par les principaux armements consultés préalablement au lancement de l’appel à candidature)

Sachant que l’on peut prévoir une ouverture du terminal mi-2007, le trafic envisagé correspond à celui prévu par CMA- CGM, décalé de 6 mois. Au cours d’entretiens menés avec certains armements représentatifs, il a été confirmé que ces hypothèses constituent un scénario d’évolution de trafic raisonnable et que celui-ci pourrait être dans les faits supérieur.

En ce qui concerne la question de l’interaction avec les trafics déjà existants au Port Autonome de Marseille, il est supposé qu’il n’y aura pas de transfert de trafic des terminaux de Marseille sur Fos 2XL. En revanche, on suppose qu’un volume de trafic sera transféré du terminal de Fos (terminal existant) sur Fos 2XL (2^{ème} tranche). Cette hypothèse est donc prise en compte. Ce transfert est estimé à 900 000 t ou 90 000 evp (par hypothèse).

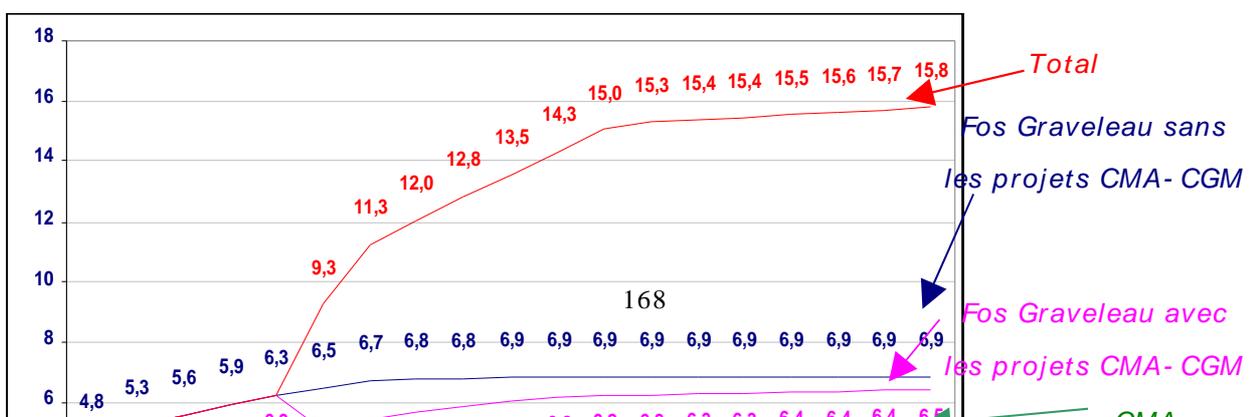
Sur la totalité du trafic prévu la première année de l'exploitation (2 800 000 t en 2007-2008), deux tiers est constitué de trafics provenant d'autres ports que Marseille/Fos et constitue donc un gain net pour la place Marseillaise.

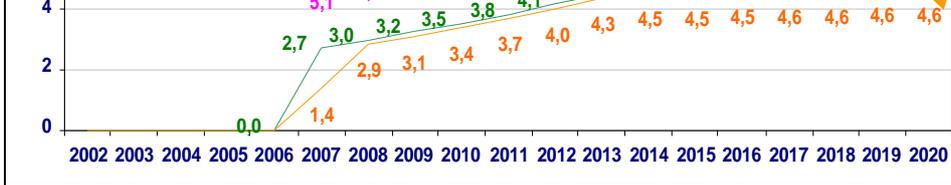
Il est à noter que compte tenu des hypothèses de trafics retenues ainsi que des caractéristiques techniques du projet Fos 2XL (700 m de nouveaux quais), il est prévisible que le nouveau terminal approchera le niveau de saturation vers 2014, selon les normes en matière d'estimations de la capacité des terminaux.

En synthèse, les trafics pour la 2^{ème} tranche, pris en compte dans l'analyse de la rentabilité du projet Fos 2XL sont les suivants :

Millions tonnes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Trafic	1,1	2,4	2,7	2,9	3,1	3,4	3,7	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
Hinterland	9	8	0	3	8	5	5	1	3	5	7	9	1	3
Transbordement	0,1	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Total	1,3	2,8	3,1	3,3	3,6	3,9	4,3	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,6	4,6
	7	5	0	7	6	7	1	0	2	5	7	9	1	4

Prévisions de trafic pour les Bassins Ouest jusqu'à 2020 (Terminal public de Graveleau + terminal CMA- CGM + Terminal Fos 2XL/2^{ème} tranche)





Armement
« type » pour la
2^{ème} tranche de

E – Evolution trafic prise en compte pour le Port de Marseille (hypothèse moyenne)

Evolution par bassin du trafic conteneurisé en reprenant :

l’hypothèse moyenne de croissance PAM (6%) ;

l’hypothèse de CMA- CGM (dossier de candidature) ;

l’hypothèse d’un deuxième armement pour la 2^{ème} tranche de Fos 2XL (données fournies par d’autres armements croisées avec une extrapolation des estimations de CMA- CGM).

<i>En EVP</i>	<i>2002</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2010</i>	<i>2020</i>
<i>Marseille</i>	<i>320 000</i>	<i>382 000</i>	<i>405 000</i>	<i>510 000</i>	<i>515 000</i>
<i>Fos</i>	<i>490 000</i>	<i>602 000</i>	<i>643 000</i>	<i>1 306 000</i>	<i>1 601 000</i>
<i>Dont terminal Graveleau</i>	<i>490 000</i>	<i>602 000</i>	<i>643 000</i>	<i>602 000</i>	<i>663 000</i>
<i>CMA- CGM</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>357 000</i>	<i>469 000</i>
<i>2^{ème} armement « type » 2^{ème} tranche de Fos 2XL</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>347 000</i>	<i>469 000</i>
<i>Total</i>	<i>810 000</i>	<i>984 000</i>	<i>1 048 000</i>	<i>1 816 000</i>	<i>2 116 000</i>

Ce niveau de trafic tient compte de la saturation des installations existantes à Fos comme à Marseille

L'installation de ces deux opérateurs permettra au port de Marseille de gagner de manière significative et durable des parts de marché par rapport à ses concurrents directs. En reprenant pour hypothèse une croissance de marché de 6 à 7% par an, ces opérateurs assureront au port de Marseille une part de marché de près de 20% à l'horizon 2010.

Evolution de la part de marché de Marseille/Fos avec le projet Fos 2XL (tranches 1 et 2)

<i>En milliers de tonnes</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2010</i>
<i>Marseille</i>	<i>8 200</i>	<i>10 270</i>	<i>18 000</i>
<i>Total (Méditerranée Nord)</i>	<i>67 532</i>	<i>80 431</i>	<i>101 543</i>
<i>part de Marseille</i>	<i>12%</i>	<i>13%</i>	<i>18%</i>

PARTIE II

DEFINITION DU PROJET

II – Définition du projet

Le projet Fos 2XL (les dragages et la construction du nouveau terminal) est le principal investissement du Port Autonome de Marseille au début du 21^{ème} siècle. Il s'inscrit dans la logique de la mise en œuvre du plan d'entreprise initié en 1998. Ce plan d'entreprise donne pour objectif le développement dynamique du trafic des marchandises conteneurisées. Fos 2XL donnera les moyens au port de Marseille de réaliser ses objectifs sur le long terme.

La niveau de concurrence qui régnait actuellement en Méditerranée entre les principaux ports (Marseille, Barcelone, Gênes, Valence) est particulièrement fort. L'avenir des ports passe impérativement par la captation pérenne des trafics de marchandises conteneurisées, garantes du développement d'activités annexes et complémentaires, donc génératrices de forte valeur ajoutée.

Ceci passe impérativement par la mise sur le marché d'infrastructures adaptées à la demande et anticipant dans ses grandes lignes son évolution.

Toutefois, il est évident au vu de l'analyse faite précédemment, que l'offre de disponibilité (surface libre), de conditions nautiques aussi bonnes soient elles, ne suffiront pas à rendre le produit attractif et surtout différencié sur le marché.

La qualité de service comprise dans toutes ses dimensions (prix, fiabilité), doit faire partie intégrante de la réalisation du projet. Ceci peut se résumer en trois points :

- *L'excellence nautique ;*
- *L'excellence des opérations ;*
- *L'excellence des liaisons terrestres.*

L'obligation de respecter ces trois conditions ne fera que se renforcer dans l'avenir. On peut ainsi prévoir qu'avec l'augmentation de la taille des navires, les conditions „excellence terrestre” et „excellence des opérations” ne feront que se renforcer.

En effet, l'accueil de navires de plus en plus importants, nécessitera la combinaison de moyens accrus (traitement de l'informations, informatisation accrue des procédures, moyens d'évacuations terrestres renforcés, fiabilité accrue pour traiter des opérations de transbordement, etc.).

C'est pourquoi, le projet est étudié dans sa globalité, y compris le schéma d'exploitation.

Le projet Fos 2XL est donc une des réponses majeures du port de Marseille à l'évolution du marché du conteneur, bien au delà de la nécessité d'accroître ses capacités (ce qui est nécessaire vu les prévisions de trafic).

Pour ce faire, il est prévu :

- *Le dragage du terminal actuel jusqu'à la profondeur maximale permise par la structure du quai (- 15 m ce qui permet un tirant d'eau de 14,50 m) ;*
- *Le dragage de la darse au Nord du terminal actuel, permettant d'accueillir des porte- conteneurs d'un tirant d'eau maximum de 16 m, à partir de 2010- 2015 ;*
- *L'extension du terminal actuel vers le Nord permettant la création d'un nouveau terminal, attribué au groupement mené par CMA- CGM. Ce terminal comportera un linéaire de quai de 600m (400m de quai supplémentaire à construire au Nord du quai actuel et 200m prélevés sur le terminal actuel). Le tirant d'eau sera de -14,50m sur 600m et, à partir de 2012, de -16 m au droit des 400m de quai supplémentaire. La profondeur de terre- plein est de 400 m. Les connexions routières et ferroviaires ainsi que les aménagements nécessaires auront été modifiés pour tenir compte de la configuration et du nouvel aménagement du terminal suite à la réalisation de Fos 2XL.*
- *Un nouveau terminal, pour attribution à un groupement d'opérateurs mené par un armement de référence, situé au Nord du terminal actuel et séparé de l'extension attribuée au groupement dirigé par CMA- CGM par une rotule de 200 m. Le tirant d'eau sera de -14,50m jusqu'en 2012, puis -16 m. La longueur de quai sera de 700 m pour une profondeur de terre plein de 700 m. La surface de stockage sera de 32,5 Ha.*

II.1 – Les trois phases du projet

Les opérations de dragage à 14m50, la construction des deux terminaux et les opérations de dragages à 16m constituent les trois phases du projet Fos 2XL.

A – Opérations de dragages

Le dragage du terminal actuel doit permettre d'augmenter ses capacités d'accueil nautiques et donc d'optimiser le site.

Cette opération nécessite l'approfondissement de la zone en bord à quai (- 15m), de la darse (- 16,5 m) et du chenal (- 17,5 m). Il est nécessaire de draguer ces deux derniers à une plus grande profondeur, les navires « s'enfonçant » en prenant de la vitesse. La structure du quai ne permet pas un approfondissement supérieur à ce qui est présenté dans le projet actuel.

B – Le terminal CMA- CGM/Egis/CNC

Création d'une extension au Nord du terminal à conteneurs existant, en allongeant le quai existant de 400 mètres, et en proposant un aménagement des surfaces situées en arrière du quai jusqu'aux limites actuelles du terminal à conteneur existant.

C – Le 2^{ème} terminal/2^{ème} tranche de Fos 2XL

La création d'un nouveau terminal au Nord de cette extension, présentant :

un quai de 700 mètres de long, offrant si nécessaire la possibilité d'un approfondissement pour permettre un TEA de 16m ;

Des longrines et voies de roulement permettant la mise en place de portiques de manutention de conteneurs bord à quai ;

Un terre-plein aménageable de 60 ha environ dans lequel il est possible d'inscrire un carré de 600 mètres de côté, centré sur le quai, ce terre-plein étant constitué de couches de remblais brut réglées sans revêtements, et doté d'un réseau primaire d'assainissement pluvial avec lagune de collecte ;

les liaisons routières et ferroviaires de desserte directe et de liaison avec le terminal existant ;

les infrastructures de réseau permettant la desserte en fluides du terminal.

II.2 – Montant des investissements et phasage

Les études menées par le Port Autonome de Marseille ont permis d'appréhender les montants des travaux de réalisation de Fos 2XL.

En appliquant les taux de FESI ainsi qu'une marge de 5%,

on détermine un coût projet de 175M€, FESI compris, marge 5%, dont

Infrastructures : 134 M€

Superstructures : 41 M€

Remarque : *Si la logique d'un projet tel que Fos 2XL est de laisser à la charge de l'opérateur l'ensemble des superstructures, il est néanmoins de la responsabilité du PAM de fournir un « terrain stabilisé à -20 » pour permettre :*

- *De ne pas mettre en péril l'ouvrage des infrastructures ;*
- *De fournir à l'opérateur un terrain aménagé ;*
- *D'éviter les superpositions de responsabilité.*

Phasage des investissements

<i>FESI compris, marge +5%</i>		TOTAL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Solde	Fési
INFRA	76,6%	134,0		39,6	27,1	39,8	5,8		21,8	9%
Dragage 2XL	35,1%	61,3		39,6					21,8	9%
Quai & Longrines	41,5%	72,7			27,1	39,8	5,8			9%
SUPER	23,4%	41,0	0,2	6,2	10,0	22,0	2,6			11%
Divers	3,8%	6,7	0,2	6,2	0,3					11%
Rembl &	12,3%	21,5			5,9	14,0	1,6			11%
Consolid										
Accès & Fluides	7,3%	12,8			3,8	8,0	1,0			11%
TOTAL		175,0	0,2	45,8	37,1	61,8	8,4		21,8	0

Les 21.8 M€ post-2008 correspondent aux dragages à 16m TEA, qui interviennent pour l'arrivée à Fos des navires nécessitant ces tirants d'eau.

II.3 – Les dépenses d'entretien

A – les dépenses d'entretien liées à la partie « dragages »

En raison de l'absence de phénomène de marnage, il y a peu de dépôts de sédiments compte tenu de la configuration de la darse et de l'implantation du terminal qui donne à cette zone les contraintes minimales pour ce qui concerne le dépôt de sédiments. Les coûts d'entretien de la partie dragage sont donc très faibles.

B – Les dépenses d'entretien de Fos 2XL

Afin d'étudier la rentabilité du projet tout en tenant compte de l'entretien de l'investissement à la charge du Port Autonome de Marseille, il a été considéré que le coût de maintenance des quais, profondeurs et remblais, réalisés par le PAM, représentait annuellement 0,3% du coût total de l'investissement.

Ainsi, il a été supposé que le Port supportait une charge annuelle de 0,53 M€ pour l'entretien de ces investissements.

C – L'exploitation des terminaux

Les modes d'exploitation des futurs terminaux seront déterminants pour la compétitivité. En effet celle-ci est étroitement liée à l'organisation des différentes opérations qui y seront menées. Or, à l'image des autres grands ports français, les manutentionnaires à Marseille comme à Fos ne contrôlent que de manière partielle l'ensemble de leurs activités. En effet, l'autorité portuaire possède la totalité de l'outillage bord à quai (les portiques) et toutes les fonctions d'ingénierie, de conduite, d'acquisition, de financement et d'entretien sont sous sa responsabilité.

Concernant la location des terre pleins la situation à Marseille diffère de celle de Fos :

A Marseille, le manutentionnaire Intramar (filiale d'Egis) est opérateur unique sur le terminal à conteneurs de Mourepiane. En conséquence, le terminal lui a été amodié par une convention de terminal. L'outillage reste la propriété du port autonome et les agents de conduites sont les agents de ce dernier. De par cette convention, la définition des priorités

d'escale incombe entièrement à l'opérateur sous réserve que les choix soient validés par la Capitainerie. C'est, concernant le port de Marseille, la situation qui responsabilise le plus le manutentionnaire sachant que le renouvellement ou la prolongation de sa convention de terminal est soumise au respect d'objectifs annuels de trafics fixés avec le PAM.

A Fos, la situation est différente en raison de la présence de deux manutentionnaires Seayard et Eurofos. Ce partage a été décidé par la Direction du Port Autonome à la fin des années 90 pour renforcer la concurrence entre les opérateurs et assurer une meilleure compétitivité des opérations. L'occupation du terminal n'est pas fixée par une convention de terminal, mais par un « protocole d'accord sur la répartition du terre plein » fixant la surface attribuée à chacun en fonction du trafic réalisé (cet accord prévoit également des règles de calcul pour modifier les surfaces attribuées). Les priorités d'accostage ainsi que la répartition des équipements et matériels entre les deux manutentionnaires sont définies par le Règlement d'Exploitation, qui a été réactualisé en 2002.

L'hypothèse structurante du dossier Fos 2XL est donc principalement le transfert au privé de l'ensemble des opérations d'exploitation et de maintenance des deux nouveaux terminaux :

l'outillage, propriété des opérateurs, est aussi conduit par du personnel employé par les opérateurs ;

la maintenance de cet outillage est aussi à la charge des opérateurs.

Dans le cas des Terre-pleins des deux nouveaux terminaux, il est considéré que l'ensemble des surfaces bâties étaient loué forfaitairement à chacun des Opérateurs.

En effet, la mise en service des deux nouveaux terminaux doit permettre de passer à l'étape suivante, c'est à dire le contrôle par une seule entité de l'ensemble des opérations de passage du conteneur. Cela suppose que cet opérateur puisse contrôler l'ensemble des moyens techniques (outillage, matériel) et humain (personnel de conduite de portiques et d'engins de parc).

Ceci est cohérent avec le fait que le PAM ait exigé le regroupement de plusieurs compétences pour pouvoir se porter candidat à l'exploitation des nouveaux terminaux. Seule une parfaite maîtrise des opérations permettra de favoriser la compétitivité de l'ensemble.

Exploitation Mixte

Afin d'étudier l'ensemble des éventualités, une hypothèse d'exploitation mixte correspondant en partie à la configuration de Port 2000 au Port Autonome du Havre a été posée.

Portiques

Le nombre de portiques évolue dans le modèle en fonction du trafic de chacun des deux nouveaux terminaux : 4 portiques par terminal à la mise en service, 5 portiques par terminal à partir de 2011, 6 portiques par terminal en 2019.

Exploitation

En évaluant à 8 le nombre d'encadrants grutiers rémunérés par le Port Autonome de Marseille, et en posant comme hypothèse une refacturation complète du coût des grutiers, on obtient un coût annuel pour le PAM de 0,56 M€ pour la conduite des 8 portiques.

Maintenance

Le coût annuel de maintenance d'un portique a été évalué à 6% du coût d'achat, soit 0,42 M€ pour un portique Overpanamax acheté 7M€. On considère que la part supportée par le PAM représente 50 % de ce montant, soit 0,24 M€

En synthèse, cette hypothèse se traduit par une perte de VAN de 32 M€ sur 20 ans d'Exploitation.

II.4 – Evaluation par rapport au scénario de référence

A – Définition du scénario de référence

Dans l'étude de justification socio économique précédente, nous avons pris pour scénario de référence la situation où le terminal de Fos actuel n'était pas dragué et restait à 13 m de tirant d'eau admissible. Il était important à l'époque de mesurer le manque à gagner du port de Marseille entre les deux situations :

- *Terminal actuel sans les dragages ;*
- *Terminal actuel avec les dragages.*

Il avait été démontré que l'absence de dragage aurait abouti à une marginalisation du terminal par rapport aux rotations des grands navires, leur taille et surtout leur tirant d'eau augmentant.

En effet, bien que n'étant pas situé directement sur l'axe Est/Ouest (ligne Gibraltar- Canal de Suez), le terminal de Fos est desservi par les grandes compagnies : par exemple, la Grande Alliance (qui groupe parmi les plus grands armements au monde), COSCO, Evergreen, etc. Ces liaisons sont faites par navires mothers en long cours. Ce sont les mêmes unités qui escalent à Gênes, Barcelone, Valence,...(en fonction des rotations) et dans les grands hubs de transbordement méditerranéens (Gioia Tauro, Algeiras, Malte, etc.).

Comme démontré précédemment, ces armateurs ont passé commande de grandes unités à tirant d'eau important. Ne pas adapter les infrastructures à l'évolution prévisible des unités qui seront mises en service dans les prochaines années serait revenu à éliminer l'escale Fos de la rotation des grands armements. En effet, comme mentionné précédemment, les grosses unités sont mises en service en priorité sur l'axe est/ouest.

La comparaison entre la situation « terminal de Fos avec dragages à 15 m de profondeur » et « terminal de Fos sans les dragages » a abouti aux résultats suivants :

	<i>Sans Fos 2XL – dragage terminal actuel (en evp)</i>	<i>Sans Fos 2XL et sans dragage du terminal actuel (en evp)</i>	<i>Manque à gagner en evp</i>
	*		
<i>2000</i>	<i>411 541</i>	<i>411 541</i>	<i>0</i>
<i>2005</i>	<i>602 000</i>	<i>410 000</i>	<i>192 000</i>
<i>2010</i>	<i>694 000</i>	<i>260 000</i>	<i>434 000</i>

A cette prévision de trafic a été mise à jour en 2003 pour tenir compte des trafics enregistrés en 2001 et en 2002.

L'absence de dragage du terminal actuel aurait abouti à une régionalisation du port et à sa feederisation. En clair, compte tenu de la stratégie offensive des ports concurrents en moyens de post et pré acheminement, l'hinterland du port de Marseille aurait été réduit à son proche et moyen hinterland.

La démonstration de l'importance des dragages du terminal actuel ayant été faite, il convient de mesurer l'importance des deux nouveaux terminaux pour le port de Marseille.

B – Scénario de référence

Le nouveau scénario de référence correspond désormais au terminal actuel dragué à 15 m de profondeur. Les caractéristiques du terminal actuel seront donc les suivantes : 1 200 m de quai (longueur suffisante pour accueillir 3 navires de dernière génération simultanément), 14 à 14,5 m de tirant d'eau admissible et 8 portiques (6 overpanamax, 2 panamax).

Le projet Fos 2XL consiste en deux terminaux :

- 1. Un terminal dédié à un groupement mené par CMA- CGM*
- 2. Un terminal dédié à un groupement d'opérateurs mené par un armement de référence (appel à candidature en cours)*

Le premier terminal été dédié à CMA- CGM suite à la procédure d'appel d'offre public qui s'est terminé dans le courant de l'été 2002. La concession a été attribuée à un groupement dirigé cet armement, qui est le premier client du port. Il génère du trafic sur plusieurs terminaux. Dans les bassins Est, ce trafic a été évalué à 45 330 evp en 2001 (90% ayant été réalisé sur le seul terminal de Mourepiane), dans les bassins Ouest à 47 257 evp. Il est important de noter que le premier client du port est également celui qui enregistre la plus forte croissance : +17- 18% à Fos entre 2000 et 2001 et 44% à Marseille sur la même période.

Concernant le deuxième terminal, certains armements, parmi les leaders mondiaux, ont déclaré leur intérêt. La majorité d'entre eux renforcent leurs activités sur le port de Marseille, et ce pas seulement dans le trafic des conteneurs (forte augmentation de l'activité croisière dans les bassins Est de Marseille).

Ces données démontrent que certaines stratégies de développement intègrent des implantations fortes à Marseille/Fos aussi bien pour les trafics Nord/Sud que Est/Ouest. Pour rappel, d'après les prévisions de trafic fournis par les armements consultés, on peut prévoir un supplément de 2 millions de tonnes sur chaque terminal dès la première année de leur mise en exploitation (2007 pour les deux terminaux), en plus des trafics déjà réalisés sur la place marseillaise.

La non réalisation de Fos 2XL ne modifierait pas globalement les projets de développement de CMA- CGM. Ceux- ci seraient, avec une forte probabilité, réalisés sur un autre site en Méditerranée. En effet, comme nous l'avons vu dans la partie I.3 («La réponse des ports

concurrents de Marseille à l'évolution de la demande») les disponibilités ne manquent pas, qu'elles soient actuelles ou en projet.

Dans ce cas là, il y aurait une remise en cause de la place de Marseille dans la stratégie de CMA- CGM. Un certain nombre de lignes seraient repensées, pour être réorganisées sur le futur site de l'armateur. Ceci serait d'autant plus probable que l'armateur développe actuellement sur Marseille des trafics non captifs (en provenance de l'hinterland éloigné), acheminés par navettes ferroviaires, qui pourraient sans grande difficulté opérationnelle ou logistique être redirigées vers un autre port, en particulier dans le Nord de l'Europe.

La problématique se pose dans les mêmes termes avec les autres armements. En effet, la non réalisation du terminal à Fos ne remettrait pas en cause fondamentalement la stratégie de cet armement en Méditerranée. Seulement, elle serait mise en œuvre au profit d'autres ports et aux dépens de Marseille Fos qui ne serait plus un élément déterminant de leur développement.

La dynamique actuelle dont profite Marseille, qui tient à la fois de l'intérêt renforcé des armateurs pour la façade méditerranéenne (comme alternative aux ports du range Nord), mais également au projet Fos 2XL perdrait alors de sa vigueur, et un certain nombre d'opérateurs reconsidéreraient la position de Fos ou Marseille dans leur stratégie de développement actuelle. Il faut par ailleurs mentionner que CMA- CGM a développé des services en commun avec d'autres armateurs ou des accords de slots qui pourraient être remise en cause.

La comparaison entre les deux situations (Fos 2XL et sans Fos 2XL) donne les résultats suivants :

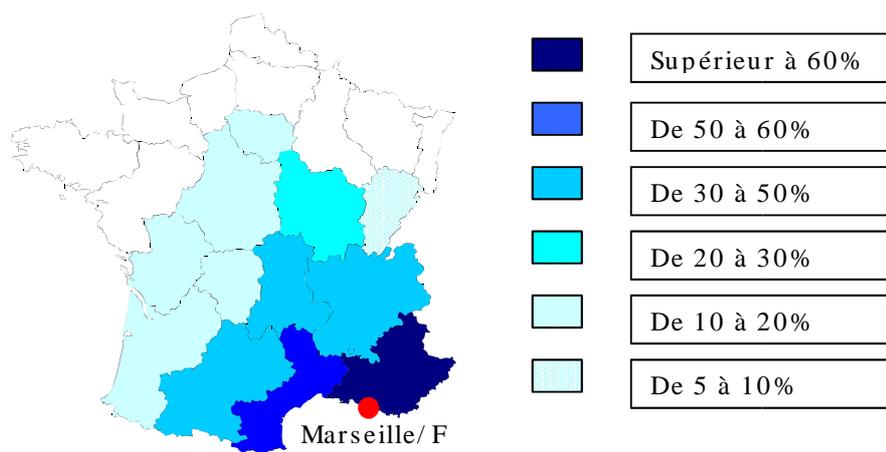
	Terminal actuel dragué avec Fos 2XL (en evp)	Sans Fos 2XL, avec dragage du terminal actuel (en evp)	Manque à gagner en evp
2000	411 541	411 541	0
2005	602 000	602 000	0
2010	1 306 000	694 000	612 000
2015	1 571 000	704 000	867 000

En 2015, on peut évaluer le manque à gagner d'environ 55 %, compte tenu des hypothèses qui ont été avancées.

Les conséquences ne se mesurent pas uniquement en terme de volume. Les enjeux concernent également le positionnement de Fos en tant que port national, instrument du commerce extérieur français. En effet, dans le scénario de référence la part de marché de Marseille Fos se réduirait à son hinterland naturel, loin des régions qui connaissent actuellement une augmentation sensible de leur potentiel. Au niveau de la captation du potentiel de l'hinterland national, les deux situations peuvent être visualisées par des cartes :

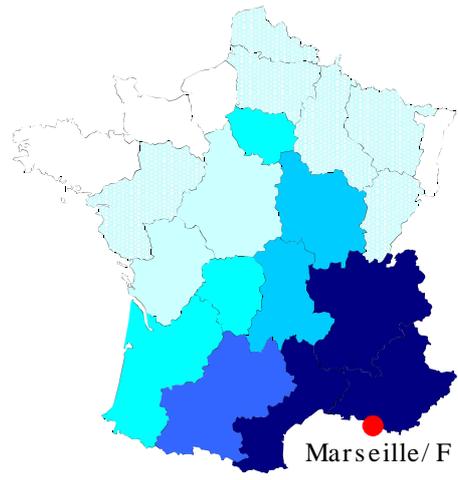
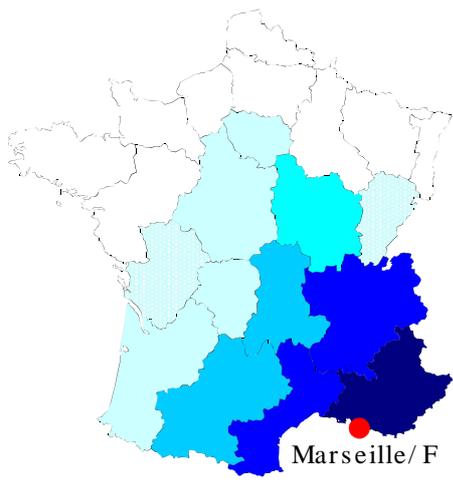
2001

Part de marché de Marseille
Fos



2010 – Sans Fos 2XL

2010 – Avec Fos 2XL



PARTIE III

ANALYSE DE L'AVANTAGE ECONOMIQUE

III – Analyse de l'avantage économique

III.1 – Les autres trafics du port de Marseille. La stratégie mise en œuvre

L'analyse de la rentabilité économique et financière du projet Fos 2XL nécessite que le projet soit recadré dans l'évolution générale du port. Ceci passe par l'analyse de la stratégie mise en œuvre pour développer les autres trafics importants, à savoir le trafic conventionnel, les hydrocarbures et les croisières et passagers.

Le plan d'entreprise adopté en 1998 et qui propose pour chaque produit la stratégie à mettre en œuvre et les objectifs à atteindre a, comme pour l'activité conteneurs, produit des résultats, qu'il reste à confirmer.

Malgré la dégradation des conditions économiques courant 2002, le commerce international a continué à augmenter. Le trafic global du port de Marseille est resté relativement stable avec près de 92,3 millions de tonnes. Si le niveau de 2000, avec 94.1 millions de tonnes n'est pas égalé, ce résultat constitue tout de même un bon résultat surtout comparé aux années antérieures.

A – Le conventionnel : identifier les niches de développement et restructurer durablement les bassins de Marseille

A.1 – Stratégie du Plan d'Entreprise

Une partie importante du plan d'action sur le conventionnel vise à définir une stratégie de structuration durable des bassins de Marseille. L'enjeu est véritablement d'assurer l'avenir des installations portuaires marseillaises du Port de Marseille face à une pression urbaine relativement importante. Les projets visent directement à tirer profit de la caractéristique des bassins de Marseille et permettant d'offrir des services plus souples et adaptés à la demande spécifique du bassin méditerranéen. Ceux-ci étant en cohérence directe avec la proximité urbaine et ses projets de développement.

Concernant le trafic de Marchandises en mode conventionnel, il y a trois priorités :

- *Cibler les trafics méditerranéens et les niches spécifiques ;*
- *Valoriser les infrastructures portuaires existantes ;*
- *Organiser un hub Marseille/Fos, sous plusieurs déclinaisons selon les spécificités de chaque marché / trafic.*

Les terminaux de Fos sont également concernés par cette stratégie. En particulier le développement simultané des bassins de Fos et Marseille a pour objectif la mise en place d'un hub afin de tirer partie du croisement des lignes Est/Ouest et Nord Sud.

A.2 – Bilan du plan d'entreprise (fin 2002)

Après une année 2000, marquée par un recul de -6%, l'excellente progression des trafics sidérurgiques a permis au conventionnel d'atteindre son plus haut niveau depuis 4 ans (plus de 3 millions de tonnes) avec une hausse de 12,6%. Les trafics sidérurgiques ont continué à progresser en 2002 (+ 5,5%), alors que les autres trafics ont accusé une baisse de près de 20%, essentiellement en raison de l'évolution des primeurs.

A.3 – Prévisions des trafics (2000/2010)

A.3.1 – Vrac Liquides Alimentaires

Le trafic des vracs liquides avait diminué suite au transfert du trafic des vins vers Sète au début de l'année 2000. En 2001 et 2002, cette tendance s'était poursuivie malgré un marché porteur et ce en raison du recul des importations d'huile. A l'avenir cependant, l'augmentation prévue des huiles (due à un marché porteur) devrait permettre à ce secteur de croître (10% par an en moyenne sur le long terme). Les démarches commerciales en cours devraient également permettre de se positionner sur un marché porteur, celui des jus de fruits.

A.3.2 – Vrac Solides

Les trafics devraient continuer à augmenter.

En particulier, le trafic sidérurgique lié à l'usine de la Sollac devrait bénéficier du programme de rénovation de cette dernière. Elle devrait atteindre la limite de capacité vers 2005.

A.3.3 – Marchandises Diverses

Le roulant hors conteneur devrait bénéficier de la bonne santé de l'économie française (avec la Corse) et du développement des échanges en Méditerranée (avec le Maghreb, et avec les Etats voisins pour le Short Sea Shipping). Dans le premier cas, le trafic devrait augmenter de 3% environ par an et dans le deuxième cas, de 10% par an dans les prochaines années.

Le trafic conventionnel sous l'effet de la conteneurisation progressive des marchandises devrait voir son augmentation ralentir progressivement.

Tableau récapitulatif des prévisions

<i>(en millions tonnes)</i>	<i>2002</i>			<i>2005</i>			<i>2010</i>		
	<i>Entrées</i>	<i>Sorties</i>	<i>Total</i>	<i>Entrées</i>	<i>Sorties</i>	<i>Total</i>	<i>Entrée</i>	<i>Sorties</i>	<i>Total</i>
<i>VRACS LIQUIDES</i>	<i>0,05</i>	<i>0,00</i>	<i>0,05</i>	<i>0,06</i>	<i>0,00</i>	<i>0,06</i>	<i>0,16</i>	<i>0,00</i>	<i>0,16</i>
<i>VRACS SOLIDES</i>	<i>12,08</i>	<i>1,48</i>	<i>13,56</i>	<i>13,59</i>	<i>2,12</i>	<i>15,71</i>	<i>15,79</i>	<i>3,02</i>	<i>18,81</i>
<i>MARCHAND. DIV. (Roulant hors cont.)</i>	<i>1,32</i>	<i>2,43</i>	<i>3,75</i>	<i>1,53</i>	<i>2,78</i>	<i>4,31</i>	<i>1,72</i>	<i>3,18</i>	<i>4,90</i>
<i>Conventionnel</i>	<i>0,54</i>	<i>2,53</i>	<i>3,07</i>	<i>0,5</i>	<i>2,45</i>	<i>2,95</i>	<i>0,5</i>	<i>2,5</i>	<i>3</i>

B – Le secteur des hydrocarbures : conforter et développer la filière hydrocarbures/vracs chimique

Les vracs chimiques sur quais publics sont opérés au terminal de Lavéra, à l'exception de quelques trafics qui le sont au terminal de Fos (méthanol, MTBE). Les autres trafics sont opérés sur des postes privés principalement ceux d'Atochem, ARCO et Shell.

B.1 – Stratégie du plan d'entreprise

Le plan du secteur des hydrocarbures a deux principaux objectifs : sécuriser la recette pétrolière (compte tenu de son importance pour le port) et concevoir un véritable projet industriel dans le secteur de la chimie et de la pétrochimie.

La stratégie adoptée pour sécuriser la recette pétrolière est la suivante :

- *Anticiper et amoindrir l'impact d'une baisse prévisible de la marge tirée des hydrocarbures en concevant et en mettant en œuvre un véritable projet industriel de l'activité hydrocarbure et en adoptant un positionnement agressif vis-à-vis des autres ports européens ;*
- *Diversifier le trafic des hydrocarbures.*

Traditionnellement l'activité des vracs chimiques est fortement liée aux industries de la vallée du Rhône en Région Lyonnaise. Toutefois, il ne s'agit pas d'un marché captif. La conservation de ce marché et son développement ne pourront se faire que par un renforcement des performances portuaires et une augmentation de la compétitivité. Ceci doit être fait dans le cadre d'un «groupe de chargeurs de la chimie».

L'autre axe stratégique dans le secteur de la chimie est la constitution d'un hub méditerranéen de redistribution régionale. Ceci nécessite également le développement d'activités de stockage et de négoce (pour les activités de stockage, le port dispose des installations de la zone Industrielle de Lavéra). Pour mener à bien cette ambition, le port a au préalable identifié les véritables décideurs. C'est à eux qu'il faudra proposer les services offerts par un hub implanté à Lavéra.

B.2 – Bilan du plan d'entreprise (fin 2002)

Après être monté à 61.68 millions de tonnes en 2000, le trafic des hydrocarbures est en diminution. Malgré une reprise en 2002, avec +1,3%, le trafic est resté inférieur à ce niveau avec 61 millions de tonnes

En revanche, l'activité d'importation de Gaz Naturel Liquide par Gaz de France enregistre une croissance de 18.3% entre 1999 et 2001 et de 5,5% en 2002. Le terminal GDF de Fos atteint et dépasse sa capacité nominale de 4.2 millions de tonnes. La réflexion et les études conduites par le groupe de travail GDF/PAM pour la construction d'un deuxième terminal à l'horizon 2006 trouvent dans ce résultat et cette croissance toute leur justification.

Dans le secteur des vracs chimiques, plusieurs démarches ont été engagées à ce jour : développement du short sea shipping et du transport fluvial, relance d'un projet de CMDR (stockage des marchandises dangereuses) et réflexion sur le traitement de ces

marchandises dangereuses à Fos. Enfin, les installations de Lavera ont fait l'objet d'investissements afin d'adapter la capacité.

B.3 – Les prévisions hydrocarbures / vracs chimiques

B.3.1 – pétrole Brut

National

A plus long terme, la mise aux normes des raffineries, la (faible) croissance de la consommation européenne et le développement de la demande de la chimie aval devraient générer une utilisation optimale de l'outil de raffinage, dont le taux d'utilisation devrait rapidement passer de 0.91 à 0.95.

Toutefois, la surcapacité de raffinage européenne imposera des arbitrages entre fermeture ou mise aux normes de quelques raffineries alimentées par oléoducs à partir du terminal pétrolier de Fos (notamment Reichstett vers 2003).

Etranger

Les prévisions sont prudentes et devraient rester comparable à l'évolution de l'activité actuelle.

B.3.2 – Produits raffinés

Concernant les entrées, le taux de croissance de la consommation de 0.75% est attendu jusqu'en 2005. La diminution (au mieux le plafonnement) des capacités de raffinage imposera le développement du trafic import de raffinés énergétiques (carburants) sur le marché local et l'hinterland.

Possibilité d'établissement d'un trafic import de raffinés de la filière pétrochimique (naphta) en transit vers Ludwigshafen (projet SPSE/BASF : 700 KT par pipeline prévu raisonnablement vers 2002).

Le plafonnement des quantités de raffinage combiné à l'augmentation de la consommation devrait laisser perdurer la tendance à la baisse des sorties de raffinés par le port de Fos.

B.3.3 – Gaz naturel liquéfié (GNL)

Il est prévu une croissance régulière du trafic. La capacité du terminal se rapprochera de son maximum vers 2006.

B.3.4 – Produits chimiques

Entrées

Dans la filière méthanol, il est prévu la croissance de l'activité industrielle et le développement progressif des transbordements de méthanol.

Concernant la filière pétrochimique, on devrait assister à la croissance de l'activité avec mise en service de nouvelles unités de production (Berre et Lavéra). La poursuite de la croissance pourrait justifier à court-moyen terme l'augmentation de capacité du vapocraqueur de Lavéra.

Sorties

Suite à l'arrêt cet automne du vapocraqueur de Gonfreville, il est prévu des restockages importants d'éthylène sur le site de Viriat, impliquant le fléchissement des sorties d'éthylène par Lavera et la baisse passagère des sorties de soude.

	2002			2005			2010		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<i>Hydrocarbures</i>	<i>55,45</i>	<i>5,56</i>	<i>61,01</i>	<i>55,80</i>	<i>5,00</i>	<i>60,80</i>	<i>62,40</i>	<i>4,59</i>	<i>66,99</i>
<i>Pétrole brut</i>	<i>44,07</i>		<i>44,07</i>	<i>46,00</i>		<i>46,00</i>	<i>46,00</i>		<i>46,00</i>
<i>Raffiné</i>	<i>5,46</i>	<i>5,18</i>	<i>10,64</i>	<i>4,20</i>	<i>4,23</i>	<i>8,43</i>	<i>4,20</i>	<i>3,77</i>	<i>7,97</i>
<i>Vracs Liquides</i>	<i>0,88</i>	<i>2,21</i>	<i>3,09</i>	<i>1,09</i>	<i>2,95</i>	<i>4,04</i>	<i>1,23</i>	<i>3,31</i>	<i>4,54</i>

C – Bâtir un hinterland proche sur la Zone Industrielle de Fos

C.1 – Stratégie du plan d'entreprise

La Zone Industrielle de Fos (ZIF) couvre une surface de plus 3 000 ha environ. C'est la première plate-forme pétrochimique de l'Europe du Sud.

A l'installation d'entreprises de transformation primaire, aussi bien dans la chimie que la sidérurgie, a succédé l'arrivée progressive d'industries aval de la chimie et d'entreprises de services aux industries.

La ZIF doit néanmoins faire face à un certain nombre de défis majeurs :

- **Les décisions d'implantation des entreprises sont désormais prises au plus haut niveau en fonction de stratégies internationales relativement complexes ;**
- **A proximité, l'hinterland est relativement faible.**

C.2 – Bilan de la mise en œuvre du plan d'entreprise.

Une étude de développement de la ZIF a permis d'identifier les divers secteurs de développement possible pour la ZIF :

- **Dans le secteur de la chimie, une stratégie de veille, de promotion et prospection a été initiée ;**
- **Concernant le plan départemental d'élimination des ordures ménagères, des études de faisabilité vont être complétées ;**
- **Pour la sidérurgie, une politique de promotion commune est à l'étude avec UDIMETAL et LUCCHINI.**

D – Développer le secteur de la croisière et du trafic passager

D.1 – Stratégie du plan d'entreprise

Marseille bénéficie d'un certain nombre d'atouts par son positionnement géographique au cœur de la Méditerranée, et grâce aux nombreuses liaisons aériennes et ferroviaires avec le reste de l'Europe. C'est également une plaque tournante naturelle des trafics avec la Corse. De plus, historiquement, les liens et les échanges sont très forts avec les autres pays du bassin méditerranéen. En 1997, le nombre de passagers, relativement stable depuis une dizaine d'années s'est élevé à 1 034 000 personnes.

Le potentiel au niveau de la croisière est lié au fort potentiel touristique de la région , mais également à la qualité des infrastructures portuaires ainsi qu'à la présence de moyens d'acheminement rapide (TGV et avions). Cette activité toutefois ne peut être développée que dans la partie Nord des bassins de Marseille, les grands navires ne pouvant escaler à proximité du centre ville, dans le bassin de la grande Joliette. En 1998, l'ambition du port de Marseille était de dépasser le seuil de 200 000 passagers l'an à court terme.

D.2 – Bilan du plan d'entreprise

En 2000, malgré la forte concurrence des autres ports du littoral méditerranéen, Marseille a gardé son potentiel sur la Corse et légèrement progressé sur le Maghreb (+2%). De son côté le secteur des croisières poursuit son développement (165 000 passagers soit +11% en 99).

En 2001, le trafic des passagers a continué à progresser en atteignant pratiquement la barre des 1.7 millions de passagers, s'approchant ainsi du niveau historique atteint en 1962 avec l'arrivée des rapatriés d'Algérie.

En 2002, le trafic des passagers a battu un nouveau record en raison d'une augmentation du trafic sur la Corse et d'une croissance continue de l'activité croisière.

Au niveau des croisières le port s'est fixé pour objectif d'attirer les croisiéristes américains « moyenne et basse gamme », des croisiéristes européens et même japonais. Ceci se fait par une politique de services de qualité mené par le Club de la croisière (CCI, Ville de Marseille et PAM). Cette stratégie a déjà remporté un succès reconnu par les professionnels.

D.3 – Prévisions 2001- 2010

Il convient de distinguer les trafics par destination.

Corse : la reprise des années précédentes s'inscrivait dans le retour à une certaine stabilité politique dans l'île. Néanmoins, au vu des négociations actuelles sur le statut de l'île et à la pérennité d'une violence politique relative, cette stabilité risque de se traduire par une stagnation des trafics pour les deux années à venir (hypothèse : + 0%). A partir de 2002, une légère augmentation est à intégrer en raison des incertitudes quant au réaménagement des lignes entre la Corse et le Continent (hypothèse : + 1% par an).

Algérie : cette destination remonte régulièrement depuis 1995 après avoir chuté au début des années 1990 en raison des tensions politiques dans le pays. Marseille reste un point de passage historique pour ce pays et la stratégie du PAM est de consolider les parts de marché sur cette destination (hypothèse : + 2% par an sur la période).

Tunisie : c'est une destination moins développée que l'Algérie alors qu'elle est très stable et qu'elle représente un potentiel certain pour le port de Marseille. Le PAM doit faire face à

la concurrence de Gênes sur cette destination. Sur ce marché, la stratégie vise à développer fortement les parts de marché (hypothèse : + 5% par an sur la période).

Maroc : *cette destination a existé à Marseille jusqu'en 1978 (80.000 passagers au plus fort).*

Des négociations sont en cours pour recréer une liaison régulière avec le Maroc qui existe maintenant à Sète. Le potentiel via Marseille est certainement plus important que par Sète et on peut faire l'hypothèse d'une nouvelle ligne à partir de 2001 avec 50.000 passagers annuels sur la période.

Autres : *cette rubrique regroupe principalement la Sardaigne. Hypothèse de stabilité sur cette destination avec 20.000 passagers annuels sur la période.*

Au total les hypothèses retenues pour le trafic de lignes s'inscrivent dans la stratégie du PAM et de son schéma d'aménagement qui prévoit notamment la construction de quais pouvant accueillir les plus grands navires et d'une gare maritime polyvalente (nationale/internationale) permettant au port de s'adapter à des évolutions de trafic (voir § 2).

Croisière : *les prévisions sur ce secteur s'appuient sur les études concernant la Méditerranée et son potentiel de croissance : après la saturation du marché des Caraïbes, la Méditerranée devient la destination la plus recherchée, notamment par les touristes américains. Parallèlement, les Européens s'ouvrent à ce genre de tourisme jusqu'ici marginal.*

Le début de l'année 2003 a vu la mise en service de la nouvelle gare du Môle Léon Gourret capable d'accueillir deux grands navires en simultané. Cette gare a été conçue pour répondre aux besoins des grands armements mondiaux de la croisière qui produisent une

prestation industrielle de masse. Pour conforter la prestation de service du port, un nouveau poste à quai sur le môle L. Gourret viendra compléter l'offre autour de la nouvelle gare.

	2002	2005	2010
	Total	Total	Total
Passagers (en milliers)	1741	2050	2394
Lignes	1483	1600	1764
croisières	258	450	630

E – Moderniser les systèmes d'information portuaires

E.1 – Stratégie mise en œuvre

L'optimisation de l'exploitation des différents terminaux est aujourd'hui fortement liée au développement et à l'utilisation de technologies ouvertes et performantes : internet – e-commerce – échanges de données.

Il existe deux grandes familles de systèmes d'information portuaires :

1. système d'information autour du navire (Escale V2)

Une démarche de modernisation en profondeur du système d'information du PAM est engagée. Cette modernisation prend en compte l'introduction de nouvelles technologies et

interfaces, la concertation avec l'ensemble des acteurs portuaires et une analyse de performance des produits existants sur le marché.

2. système d'information autour de la marchandise (Protis)

- *ajout de fonctionnalités ;*
- *pré- post acheminements ;*
- *groupage/ dégroupage ;*
- *navettes ;*
- *short sea shipping ;*
- *formalités douanières ;*
- *Développement des info- structures ;*
- *Sécurisation des échanges.*

E.2 – Bilan de la stratégie mise en œuvre

1. Modernisation des systèmes d'information portuaires

2. système d'information autour du navire (Escale V2)

Une démarche de modernisation en profondeur du système d'information du PAM est engagée. Cette modernisation prend en compte l'introduction de nouvelles technologies et interfaces, la concertation avec l'ensemble des acteurs portuaires et une analyse de performance des produits existants sur le marché.

- *système d'information autour de la marchandise (Protis) ;*

En parallèle, un travail est mené, avec la même démarche, pour moderniser le système d'information centré sur la marchandise conteneurisée.

Au-delà de la simple modernisation, de nouvelles fonctionnalités se doivent d'être développées autour des thèmes suivants :

- *dématérialisation des flux documentaires ;*
- *pré- post acheminements ;*
- *groupage / dégroupage ;*
- *navettes ;*
- *short sea shipping ;*
- *formalités douanières ;*
- *Développement des info- structures.*

La base même des systèmes d'information portuaire est le réseau physique de circulation de l'information à l'intérieur de l'enceinte portuaire afin d'augmenter la rapidité et la fiabilité des échanges.

Des améliorations importantes ont été réalisées dans ce domaine :

- *câblage en fibres optiques de l'ensemble des bassins ;*
- *réseau gigabit entre les bâtiments et 100 megabit dans les bâtiments ;*
- *Sécurisation des échanges.*

Le développement du volume de données et du nombre d'intervenants, mais aussi la volonté forte de garantir la sécurité et la confidentialité des échanges nécessite un important travail de sécurisation des échanges.

Aspect physique :

- *passage à un réseau commuté : les données émanant d'un poste ne sont vues que par le destinataire ;*
- *Développement du contrôle d'accès aux systèmes d'information par carte à puce.*

Aspect logiciel : accréditation du PAM comme organisme certificateur (établissements publics).

III.2 – Estimation des avantages pour la place portuaire

A – Les clients du terminal à conteneur de Fos

A.1 – Les armateurs

Les principaux bénéficiaires du projet seront bien évidemment les armateurs sélectionnés, dont CMA- CGM.

Ces nouveaux terminaux leur laissent toutes les possibilités au niveau des moyens de pré et post acheminement, y compris le feeder par des navires de plus petite taille. Ils disposent ainsi d'ouvertures sur l'Europe et d'un accès au marché grâce à un système de navettes ferroviaires. 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 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 :

- de gagner du temps (4 à 5 jours) sur chaque rotation, soient des gains en terme de coûts d'exploitation et en particulier de carburant. Les gains peuvent être estimés à environ 50 000 € par rotation.*
- D' économiser des navires : le temps gagner permet de réduire le nombre de navires de 1 à 2 unités par rotation. Pour mémoire, un navire à l'achat est évalué à 45 millions d'Euros pour un 4000 evp et à 63 millions d'Euros pour un 6 600 evp⁸*

L'accès au marché du Méditerranéens (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). Le potentiel a été estimé à plus de 4.5 millions de tonnes (hors potentiel Europe). Ce type de trafic transversal est plus connu sous le terme de cross trade.

⁸ Valeurs calculées à partir de l'étude Drewry Shipping Consultants Ltd « Post Panamax : the next Generation » (2001)

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 les armements sélectionnés (dont CMA- CGM).

A.2 – Les chargeurs

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. En effet, si les chargeurs et autres utilisateurs tireront profit du gain de temps sur les délais d'acheminement, il n'est pas évident cependant que cela se traduira par des gains significatifs au niveau des coûts de transport qui leur seront facturés, en raison de leur positionnement en bout de la chaîne des coûts. En revanche la mise en œuvre de la stratégie conteneurs du port de Marseille (dans laquelle s'intègre Fos 2XL) permettra de mettre à disposition des chargeurs les outils logistiques pour développer leur activité : navettes ferroviaires permettant la massification des flux, donc des économies d'échelle, etc.).

Il est possible au niveau macro-économique d'évaluer le gain obtenu sur les coûts de transport par l'ouverture des nouveaux terminaux à Fos. Par simplification, on peut supposer que ces gains seront répartis entre les différents opérateurs de la chaîne logistique et que par conséquent il y aura une amélioration nette de la compétitivité globale. Ceci sera évalué par evp pleins importé ou exporté.

Les hypothèses sont les suivantes :

Ports utilisés pour le commerce extérieur

Par simplification, il est supposé que le commerce extérieur des marchandises conteneurisés est fait principalement par deux ports : Le Havre et Marseille. Toutes le marchandises, ne transitant pas par ces deux ports, utilisent les installations de ports étrangers. Le port qui concurrence les plus les ports français est Anvers (cette hypothèse est étayée par les déclarations des chargeurs et des transitaires rapportés au cours des visites effectuées régulièrement par l 'équipe commerciale du Port Autonome de Marseille).

Moyens de transport utilisés

Il a été pris en compte l'évolution attendue de la répartition modale entre le transport routier, ferré et fluvial pour les port de Marseille et du Havre. Concernant Anvers, compte tenu des problèmes liés au transit ferroviaires et aux connections, il a été retenu que le mode de transport utilisé était le camion. Ceci a été confirmé par les opérateurs eux- mêmes.

Evolution tarifaire des moyens de transport

Par simplification, les coûts de transport ont été modifiés en fonction de certaines hypothèses dont la réalisation paraît actuellement très probable. Il s'agit principalement de l'augmentation du coût de transport routier, de l'augmentation relativement moins importante du prix du transport ferroviaire et fluvial (sous l'effet de la libéralisation et de la concurrence accrue entre les opérateurs ferroviaires).

Effet volume

Il est pris en compte un « effet volume ». En effet, il est supposé que l'augmentation des volumes transitant par le port de Marseille du fait de l'ouverture des nouveaux terminaux, incitent les opérateurs de transport à s'installer et stimule la concurrence entre eux. Ceci limite l'augmentation des tarifs des transports ferroviaires, routiers et fluviaux de manière beaucoup plus importante que dans le scénario de référence. Dans ce dernier cas en effet, les volumes en jeux aiguissent moins la convoitise des opérateurs et ceux qui sont déjà en place, jouissant d'une situation de rente ont plus de liberté pour augmenter leurs tarifs. Ainsi, dans le cas où Fos 2XL est effectivement réalisé, les tarifs fer et fluvial augmenteraient respectivement de 2.4% et 3.2% entre 2006 et 2010 contre environ 7% dans le scénario de référence.

Mode de tarification

Deux modes de tarification sont utilisés pour les conteneurs : le « one-way » et l'Aller et retour. Le mode de tarification choisi dépend de la distance à parcourir. En effet dans l'hinterland moyen et éloigné, le tarif utilisé généralement est le one-way. Dans ce cas, le conteneur est repositionné (pour un nouvel empotage) dans la zone à proximité pour limiter le coût du déplacement à vide. Ceci implique la mise en place de parcs de vides en différents endroits de l'hinterland. C'est actuellement le système utilisé par les grands transitaires. Il est supposé que la distance moyenne de repositionnement est de 50 km. Dans la tarification du one way, cette distance supplémentaire est incluse dans le parcours pris en compte.

En revanche pour l'hinterland proche (région PACA, Languedoc Roussillon), c'est la facturation aller- retour (lieu de dépotage- empotage/place portuaire) qui est dominante.

Progression du potentiel de l'hinterland

Les données du commerce extérieur permettent d'évaluer le potentiel de l'hinterland par région française. Ce potentiel augmente chaque année en fonction de la croissance de l'économie. Pour calculer cette progression, nous retenons l'hypothèse de + 3,7% par an jusqu'en 2010.

Résultats

Compte tenu de ces hypothèses, on peut estimer que le coût total de transport terrestre (post et préacheminement) des marchandises conteneurisées s'est élevé en 2001 à près de 973 millions d'euros pour le potentiel français, ce qui représente un coût à l'unité (evp) de 1 760 euros en moyenne.

En 2010, sans le projet Fos 2XL et compte tenu de l'augmentation des trafics transitant par Le Havre, et de l'augmentation du potentiel national, le volume de trafic transitant par les ports étrangers va augmenter : il devrait atteindre en 2010, plus de 1 712 000 evp contre environ 1 610 000 evp en 2001⁹ et ce en dépit des projets d'extension d'infrastructures au port du Havre. Le coût moyen d'acheminement (tout mode confondu) devrait passer à environ 1 950 euros soit une augmentation de 7,9% en 9 ans.

En revanche avec le projet Fos 2XL et compte tenu des effets induits par la massification des flux terrestres induits par le projet, le coût moyen d'acheminement terrestre passerait à 1

⁹ Cette évaluation est cohérente avec la plupart des rapports disponibles qui évaluent à environ 10 millions de tonnes (1/3 du potentiel français) le volume de marchandises conteneurisées qui « échappent » aux ports français.

560 euros/evp soit une diminution par rapport au coût de 2001 et surtout par rapport au coût supporté en l'absence du projet Fos 2XL.

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 français (qui transiterait au sinon par les ports étrangers) et d'autre part de réduire les coûts de pré et post acheminement. La différence de coût peut être évaluée à environ 400 euros par evp en 2010, ce qui 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.

En €	Scenario de référence		hypothèse moyenne Fos 2XL		coût par evp		Gain/evp différentiel
	trafic	coût transport	trafic	coût transport	scenario référence	Fos 2XL	
2001	552 806	972 920 142	552 806	972 920 142	1 759,97	1 759,97	0,00
2010	880 000	1 718 968 221	1 100 000	1 717 550 558	1 953,37	1 561,41	391,96

A.3 - Gains générés par les transbordements

Il est particulièrement difficile d'évaluer les gains que représenterait l'augmentation des transbordements pour la place portuaire. Il est clair qu'actuellement, la distance entre les deux bassins (Bassins Ouest/Fos et Bassins Est/Marseille) représente un "handicap" sur le marché des transbordements dans la mesure où aux coûts de manutention, il faut rajouter le prix du transport terrestre. C'est pourquoi le PAM a mis en place une navette ferroviaire pour proposer aux opérateurs un moyen de transport à un tarif "compétitif".

Par ailleurs, la faible importance des transbordements (à peine 6% des trafics actuels), ne permet pas aux opérateurs de proposer un tarif compétitif en "se rattrapant" sur le volume.

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 recette estimé à 5 millions d'euros par an en 2010.

B – Les professions de la filière conteneur

En permettant à Marseille de rester un grand port à conteneurs, le projet Fos 2XL (extension des capacités conteneurs de Fos), intéresse directement les professionnels qui tirent toute ou partie de leur activité du trafic des conteneurs. En reprenant les hypothèses de la situation de référence, l'opération Fos 2XL permettra d'apporter un supplément estimé à environ 500 000 evp en 2005 et 807 000 evp en 2010.

B.1 – Les services au navire

Le remorquage

Les tarifs de remorquage dépendent de la tranche de longueur (hors tout) à laquelle appartient le navire, sous réserve que leur largeur maximale d'une part et leur tirant d'eau

maximal d'autre part n'excèdent pas certaines limites prévues. Il est également fonction du nombre de remorqueurs utilisés.

Le lamanage

Les navires sont également taxés par tranche de longueur à laquelle ils appartiennent avec les mêmes réserves que pour le remorquage.

Le pilotage

Les tarifs de pilotage sont calculés par une formule qui combine la longueur hors tout du navire, sa largeur maximale et son tirant d'eau maximal.

L'augmentation de la taille moyenne des porte conteneurs escalant à Fos couplé à une augmentation des trafics aura donc un impact positif sur le chiffre d'affaire du pilotage, remorquage et lamanage.

B.2 - La manutention

La manutention à Fos bénéficiera directement de la réalisation du projet Fos 2XL.

Dans cette partie, il est question du bénéfice retirée par la manutention dans sa globalité. En fait, il existe deux manutentionnaires, chacun ayant leurs relations commerciales particulières avec leurs clients.

Il est difficile d'estimer le coût moyen par conteneur des opérations de manutention. Celles ci couvrent un ensemble d'opérations diverses (chargement/déchargement, stockage, transfert du conteneur vers des moyens de post et pré acheminement, et également les opérations de transbordement navire/navire).

Les tarifs de manutention dépendant de la nature des prestations et plus généralement des relations commerciales entre le manutentionnaire et ses clients armateurs (importance des volumes traités, etc...). Il faut donc être prudent concernant l'évolution du chiffre d'affaire des manutentionnaires en fonction de l'augmentation des trafics.

Une étude réalisée en 2000 a permis d'estimer le coût moyen au conteneur de ces opérations de manutention à environ 122 euros/boite (déchargement/chargement du navire et transfert sur aire de stockage, chargement et déchargement sur les moyens de post et préacheminement) en 1999.

C – Le Port Autonome de Marseille

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 et du nombre d'escale.

Il est attendu que le supplément de recette généré par les droits de ports et les locations d'espace peut être estimé à 14.6 millions d'euros en 2010 et 2015 (en se basant sur les hypothèses qui ont servi au calcul de la rentabilité interne du projet (partie III.2).

D – Les entreprises de transport terrestre

Le port autonome de Marseille a développé une stratégie de développement des transports terrestres en vue de la massification des flux et de l'extension de son hinterland. Cette stratégie ainsi que les principaux résultats ont été décrits précédemment. Le projet Fos 2XL, par les choix logistiques faits par le groupement adjudicataire du projet vient conforter cette stratégie. La répartition modale du port de Marseille est prévue d'évoluer de la manière suivante :

	2006		2010	
<i>total</i>	1 050 000		1 800 000	
<i>Répartition modale du trafic import et export</i>				
<i>mode fluvial</i>	52 500	5%	172 000	10%
<i>mode ferroviaire</i>	231 000	22%	546 000	32%
<i>mode routier</i>	766 500	73%	988 000	58%
<i>Pour mémoire : trafic de transbordement</i>				
<i>mode maritime</i>			94 000	

La part de plus en plus importante des modes fluviaux et ferroviaires répond directement à la logique d'extension de l'hinterland, seule stratégie possible compte tenu des prévisions de trafic présentés par les candidats.

E – 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.

PARTIE IV
IMPACT SUR L'emploi

IV – Impact sur l'emploi

IV.1 - Présentation générale de la population du département des Bouches du Rhône et de l'emploi

L'analyse de la situation de l'emploi dans le département des Bouches du Rhône est nécessaire pour évaluer l'impact de l'activité du port sur l'emploi. A noter, qu'en raison de la configuration (bassin Est et bassin Ouest, 70 km de façade maritime), le port touche plusieurs localités et donc plusieurs bassins d'emplois.

Les Bouches du Rhône totalisent près de 45% de la population de la région Provence- Alpes- Côte d'Azur avec 1 858 524 habitants sur 4 257 244 (chiffres 2001). La densité y est l'une des plus élevées de France (près de 360 hab./km² contre 106.7 hab/km² pour la France en moyenne). C'est un département fortement urbanisé, qui regroupe plus de 11 agglomérations dépassant 25 000 habitants. Marseille, la métropole régionale, comptait 798 430 habitants au dernier recensement, ce qui en faisait la deuxième ville de France.

La population des Bouches du Rhône comme de la région PACA est en constante croissance. D'après les estimations de l'INSEE, la population a augmenté au rythme de 0.5% en moyenne entre 1990 et 2001 pour les Bouches du Rhône, de 0.65% pour PACA contre 0.4% pour la France. On estime que compte tenu de cette évolution, la part des Bouches du Rhône dans la population française reste stable : 3.1% (1 858 524 hab. en 2001).

D'après les prévisions de l'INSEE, qui intègrent différents facteurs (fécondité, mortalité, migrations), la population des Bouches du Rhône devrait continuer à augmenter. Elle devrait se situer dans une fourchette de 1 854 308 à 1 978 774 hab en 2015 et entre 1 850 092 à 2 015 353 hab en 2020.

Le taux de chômage dans les Dr est particulièrement élevé. En 1998, il était estimé à 17.1% ce qui représente une constante progression (12.6% en 1990). Il était de trois points supérieur au taux observé en PACA et surtout de 6.3 points supérieur au taux de chômage national. Sont particulièrement touchées les villes de :

- Marseille : 72 793 DEFM soit 20.5% ;*
- Astres : 5 372 DEFM soit 18% ;*
- Vitrioles : 4 675DEFM soit 17.8%.*

DEFM : Demandes d'Emplois en fin de Mois.

En se référant aux bassins d'emplois en relation directe avec le port (Marseille/Aubaine, Berre et Fos sur Mer), les principaux indicateurs en terme d'emplois sont les suivants :

<i>Bassin d'emplois</i>	<i>Nombre d'actifs</i>	<i>Part d'actifs employés</i>	<i>Nbre d'actifs employés</i>
<i>Marseille/Aubaine</i>	<i>445 951</i>	<i>78.8 %</i>	<i>356 137</i>

Berre l'Etang	133 104	80.1 %	106 616
Fos sur Mer	83 186	80.8 %	67 214
Total	662 241		529 967

Source : INSEE - recensement 1999

IV.2 – La structure de l'emploi

Le taux de chômage au sens du BIT reste particulièrement élevé dans les Dr, malgré une chute de 5 points entre 1998 et 2002. En 2002, il était estimé à 13%. Il était de 1.3 point supérieur au taux observé en PACA et surtout de 3.7 points supérieur au taux de chômage national. A fin 2002, étaient particulièrement touchées zones de :

- **Istres- Fos : 3 897 DEFM**
- **Vitrolles : 3 639 DEFM**
- **Martigues : 4 295 DEFM**
- **Marseille (10 agences) : 52 042 DEFM**

Source : ANPE (chiffres catégorie 1)

Les bassins du PAM sont localisés sur trois bassins d'emplois : Marseille- Aubagne, Etang de Berre et Fos-sur-Mer, que caractérisent les taux de chômage les plus élevés du département.

Bassin d'emplois	Population active	Taux de chômage BIT en mars 2000
Marseille/Aubagne	452 698	17.2%

Etang de Berre	60 622	15.6%
Fos sur Mer	91 977	14.0%
Total	605 297	

Source : INSEE - RGP 1999, DGI- CAF

La structure de l'emploi local, où le tertiaire est sur-représenté, est la conséquence de la forte urbanisation de la région et du département.

Agriculture	2%	3%	4%
Industrie	13%	12%	19%
Constructi on	6%	6%	6%
Tertiaire	79%	79%	70%
Total	100%	100%	100%

Source : INSEE

En effectifs salariés l'évolution est la suivante. Elle confirme la progression du secteur tertiaire. Les autres secteurs en revanche, sont en régression (agriculture, industrie et construction).

	1975	1985	1995	1998
Agriculture	21 300	17 000	12 300	11 930
Industrie	138 700	110 800	87500	85 600
Constructi on	62 800	42 900	37300	35 300
Tertiaire	369 700	433 400	499 900	507 800
Total	592 500	604 100	637 000	640 630

Source : INSEE/CCI – en nombre de salariés

Concernant la structure des établissements, les BdR se caractérisent par une taille moyenne des établissements relativement petite. En 1999, 88% des établissements comptaient entre 0 et 9 salariés. Le secteur tertiaire ne fait pas exception à cette règle. Le tissu économique régional de la région PACA (et a fortiori du département BdR) se caractérise par l'importance de petites et moyennes entreprises.

Cette structure atomisée du tissu économique conforte le PAM dans sa stratégie de mettre en place une politique visant à intensifier sa politique vis à vis des entreprises de son hinterland. En effet une politique commerciale et marketing au niveau exclusivement sectoriel serait inefficace ou inadaptée au type de population concernée.

Les activités tertiaires les plus représentées sont :

- Commerces et Réparations (27 615 établissements) ;*
- Educations et Santé (19 676 établissements) ;*
- Autres services aux entreprises (14 466 établissements) ;*
- Hôtel et restauration (7 230 établissements).*

A noter que le secteur des transports représentait en 1999, 4 288 établissements, dont la grande majorité (3 640) avait entre 0 et 9 salariés, soit au total 39 920 emplois.

IV.3 - Le poids du port de Marseille dans l'économie locale

L'emploi généré par l'activité portuaire dans l'économie locale est généralement mesurée en termes d'impact direct et indirect.

- *Impact direct : il correspond aux activités immédiatement liées à l'activité maritimo-portuaire, celles dont l'existence même est liée aux ports. Ce sont toutes les professions portuaires liées aux prestations fournies aux navires et à la marchandise qu'ils transportent à l'occasion des chargement, déchargement, stockage : avitaillement, réparation navale, lamanage, pilotage, remorquage, manutention, entrepôts, assurances maritimes, transitaires, douanes, services du port, etc.*
- *Impact indirect : il correspond aux activités dont une partie seulement du chiffre d'affaires est liée au port (entreprises qui utilisent le port pour leurs importations, leurs exportations, les fournisseurs du domaine portuaire, les fournisseurs de ces entreprises, les transporteurs qui travaillent avec les entreprises importatrices ou exportatrices, entreprises de distribution et de logistique, etc.).*

Un troisième type d'impact est identifié : l'impact induit. Il est cependant très difficile à appréhender, notamment dans le contexte d'une métropole à l'économie diversifiée du type de l'aire métropolitaine marseillaise, dans laquelle s'inscrit le PAM. Il n'a par conséquent pas été pris en compte dans les études réalisées récemment.

- *Impact induit : Il est généré par la consommation des personnes employées par les activités directes ou indirectes dans leur vie courante. Il permet le maintien ou la création d'emplois dans le commerce et les services.*

Depuis 1999, le PAM a réalisé ou fait réaliser plusieurs études dans le but de mieux connaître l'impact de son activité en termes d'emploi. Les résultats de ces études figurent dans les tableaux suivants :

L'emploi direct en 2002

Services aux navires	Pilotage	123		
	Remorquage	187		
	Lamanage	89		
	Avitaillement & soutage	162		
	Réparation navale (1)	435		
Etablissement portuaire	PAM	1 490	au	
			31/12/02	
Manutention	Manutention	1 117	au	
			31/12/02	
	Sous- total		3 603	
Administrations	Douanes	300		
	Phyto- véto	14		
	PAF	86		
	Service maritime	35		
	Sous- total		435	
Clients et représentants des clients	Transitaires	2 000		
	Agents maritimes	800		
	Armements (hors personnel naviguant)	1 768		
	Courtiers maritimes	30		

Divers	Pesage (municipal), marins- pompiers, capitainerie, autre personnel technique des services d'état, personnel administratif des sociétés de manutention, assureurs	485		
	Sous- total		4 650	
Total emplois directs				8 688

L'emploi indirect en 2002

Pré/post- acheminement	Fer Fleuve Route et logist. externe	53 15 4000		
	Sous- total		4 068	
Logistique	pour compte propre (estimation PAM)		9 000	
Industries		17 630		
Total emplois indirects				30 698

L'EMPLOI TOTAL EN 2002

Total				39 386
--------------	--	--	--	---------------

En 2002, avec un total de près de 40 000 emplois directs et indirects, le port de Marseille représente environ 6.5% des emplois dans les bassins d'emplois où il est implanté, Marseille- Aubagne, Fos-sur-Mer et Etang de Berre.

IV.4 - Les emplois directement liés au trafic conteneur

Les activités du port de Marseille comportant une part importante de trafic dans le secteur des produits hydrocarbures, il est nécessaire d'isoler la part des emplois directement liés au trafic des conteneurs. Les études réalisées depuis 1999 ont dans certains cas permis d'obtenir des informations nouvelles sur l'emploi généré par les grandes catégories de trafic, notamment le trafic de conteneurs.

- *Dans les transports et la logistique externe*

L'étude PAM/INSEE - sur l'impact de l'activité portuaire dans le transport et la logistique en PACA - réalisée en 1999 a permis de calculer qu'en moyenne un emploi indirect dans les transports et la logistique traite 3 333 tonnes de marchandise qu'elle quelle soit. Il existe cependant des variations suivant les secteurs. Ainsi, l'activité conteneurs créerait un emploi pour 2 200 tonnes, dans les établissements de transport et de logistique externe.

On peut donc estimer actuellement, en prenant en considération le tonnage réalisé par le Port de Marseille dans le secteur des conteneurs, que cette activité génère environ 3 519 emplois indirects dans les transports et la logistique soit environ 8.8 % des emplois créés par l'activité portuaire dans ces secteurs.

Ces données ne sont que des estimations, dans la mesure où les professions concernées ont plusieurs domaines d'activités (par exemple, un agent maritime traitera les escales de navires porte conteneurs ; conventionnels, pétroliers, etc.).

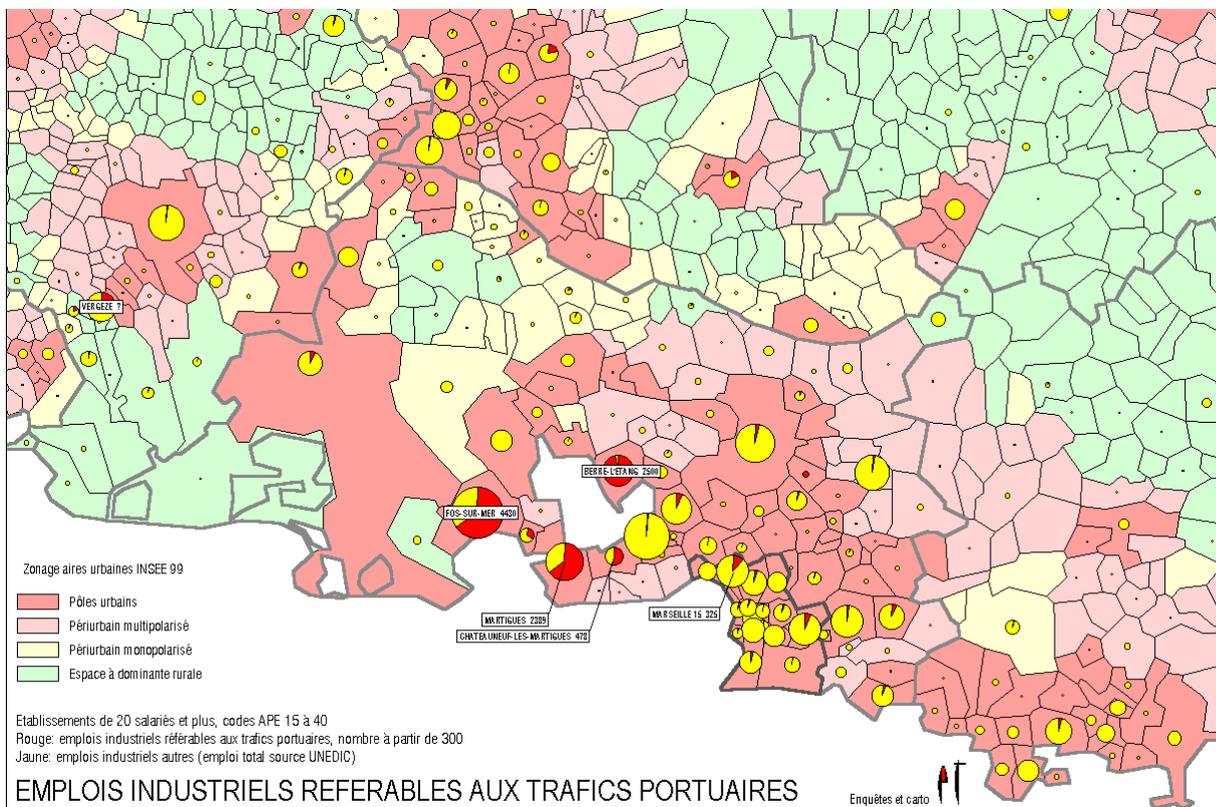
- *Dans l'industrie*

Une étude sur l'impact de l'activité portuaire dans le secteur industriel réalisée pour le PAM en 2001 a identifié 935 établissements travaillant avec le port dans un périmètre couvrant les BdR et les grandes aires urbaines voisines. 17 630 de leurs emplois étaient liés à l'activité portuaire, pour un trafic total de 59 Miot (dont 47 à l'import et 12 à l'export).

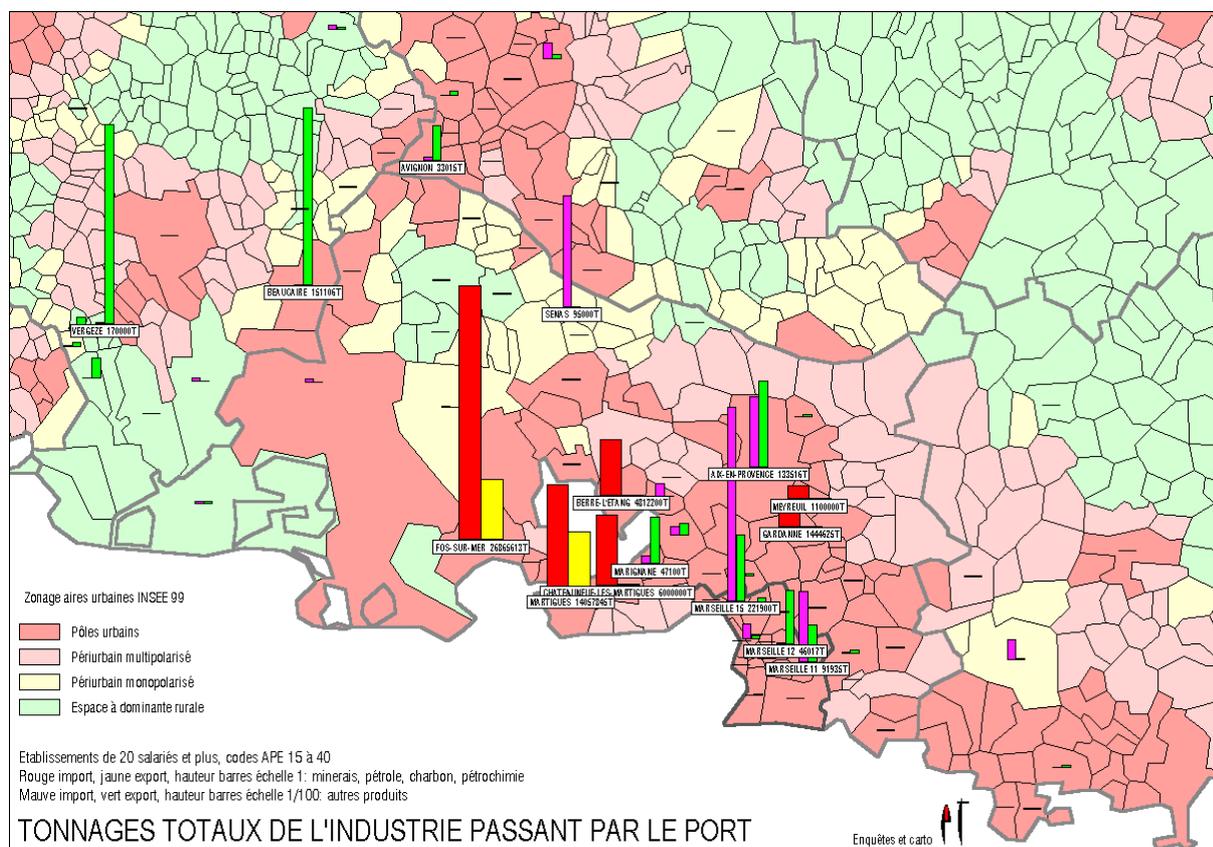
Cette étude a permis d'estimer l'emploi industriel généré par le trafic conteneurisé passant par le PAM à 3 060 emplois pour l'année 2000.

L'étude a par ailleurs permis de localiser les établissements industriels travaillant avec le port (cartes n°1 et 2). On remarque là le poids important de la pétrochimie avec les sites de Fos et de l'Etang de Berre, qui concentrent 63% des emplois industriels liés à l'activité portuaire, et 75% des tonnages de l'aire d'étude.

Carte n° 1 : Emplois industriels référables aux trafics portuaires



Carte n° 2 : Tonnages totaux de l'industrie passant par le port



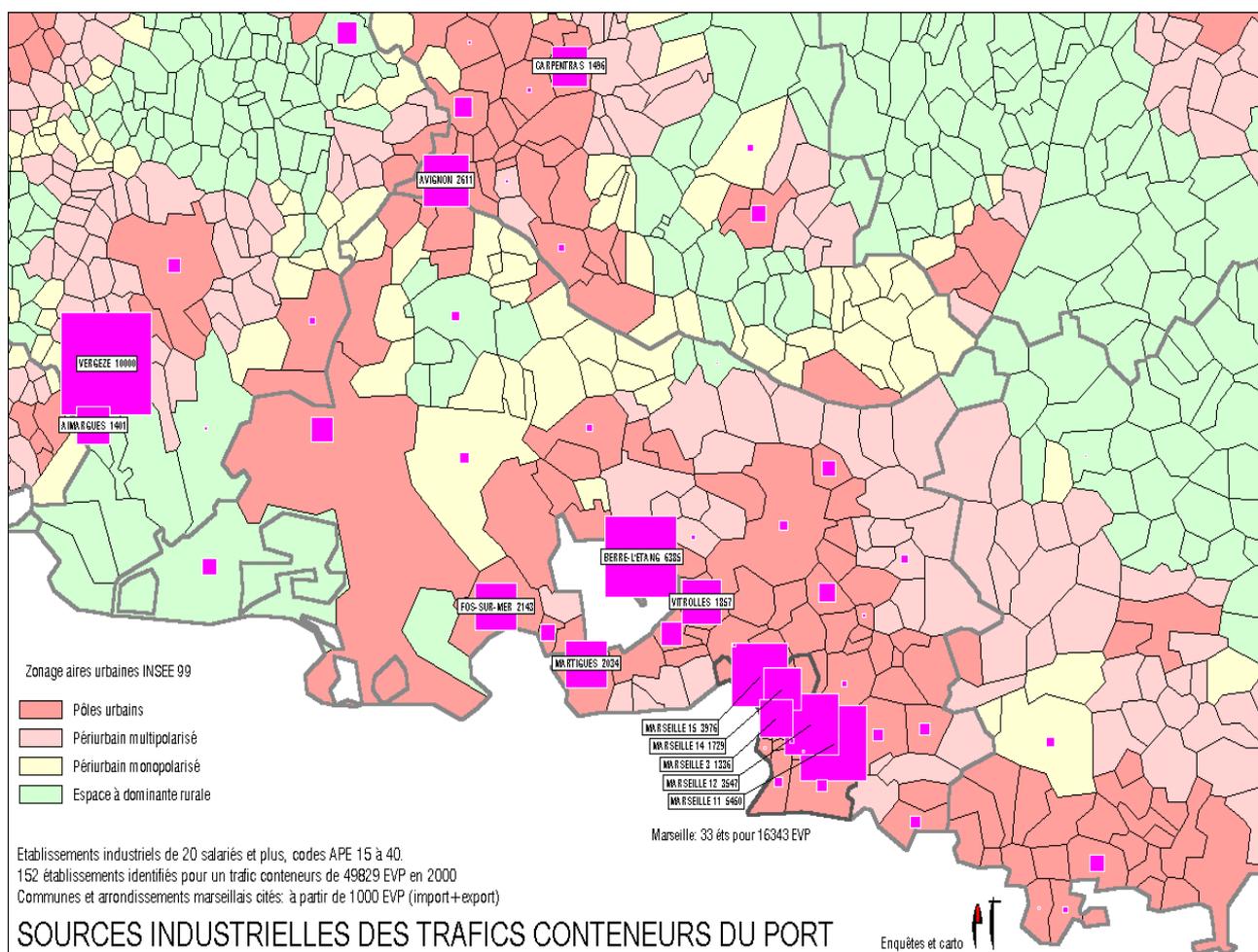
La troisième carte montre quant à elle les sources industrielles locales du trafic de conteneurs du PAM. On y voit notamment qu'environ 50 000 EVP attribuables à l'industrie ont été identifiés dans l'aire d'étude, ce qui correspond à 9 % des 573 266 EVP de trafic conteneurisé du PAM en 2000. La différence réside dans le fait que le trafic du PAM recouvre du passage pour une aire de desserte beaucoup plus vaste, ainsi que le groupage du négoce, important en région marseillaise.

Les deux tiers des conteneurs vont à l'export. L'industrie alimentaire représente la moitié des tonnages et l'industrie chimique un bon tiers. Le Maghreb, la Corse et l'Egypte occupent une place importante dans ces échanges liés à l'industrie de l'arrière-pays proche.

Marseille tient une grande place dans ce mode de conditionnement, avec 16 343 EVP, ce qui représente le tiers des conteneurs identifiés. Les principaux acteurs de ces trafics appartiennent à l'industrie alimentaire. Les chimistes viennent plus loin derrière.

Le second pôle d'expédition se trouve à Vergèze et Aimargues dans le Gard. Le pôle de Berre, où le styrène exporté est conteneurisé se situe en troisième position. Viennent ensuite Avignon, Fos et Carpentras.

Carte n°3 : Source industrielle des trafics de conteneurs du port



IV.5 - L'impact du projet Fos 2XL en terme d'emplois

L'impact sur l'emploi de Fos 2XL dépendra d'un certain nombre de facteurs :

- ***L'importance de l'augmentation de trafic : hypothèse haute, hypothèse moyenne, hypothèse basse ;***
- ***La limite de saturation des installations existantes (organisation du travail et gains potentiels) : le scénario de référence ;***
- ***La nature des activités développées sur le terminal Fos 2XL et en relation avec lui : implantation et développement d'activités logistiques ;***
- ***Des économies d'échelle liées à toute augmentation du volume d'activité.***

L'augmentation de trafic conteneurs n'aura donc pas des effets immédiats en terme d'emplois, dans la mesure où les entreprises adoptent deux types d'attitude face à une augmentation de l'activité :

- ***Elles cherchent avant tout des gains de productivité avant de recourir à de nouvelles embauches ;***
- ***Elles attendent une confirmation de la croissance de l'activité avant d'engager du personnel supplémentaire.***

Le calcul de capacité du terminal actuel tant au niveau de l'outillage, que des surfaces de stockage que du personnel disponible (PAM + dockers) fait clairement apparaître qu'il peut

être traité entre 550 000 et 600 000 evp/an, nonobstant, entre autres, des mesures d'adaptation et d'organisation du travail.

Nous considérons que la création d'emplois directs sur le site jusqu'à ce niveau de trafic aura un impact négligeable sur le niveau de l'emploi.

En revanche à partir de l'entrée en exploitation du nouveau terminal, il sera nécessaire pour permettre l'exploitation simultanée des deux infrastructures de faire appel à du personnel nouveau. En hypothèse haute, l'impact sur l'emploi indirect peut être estimé approximativement à 1 emploi pour 2220 tonnes au delà de 2007 dans les transports et la logistique et en plus des emplois directs.