

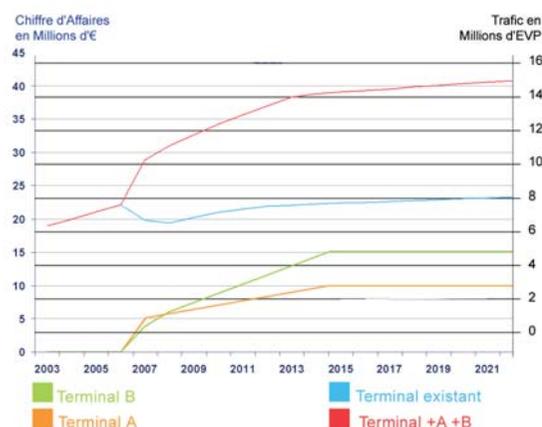


Impacts sur le chiffre d'affaires :

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

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

Trafic & chiffre d'affaires



Rentabilité et cofinancement :

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

Le cofinancement pourrait se présenter sous la forme suivante :

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

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



Echéancier de réalisation des études et des travaux

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

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

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

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

Remarques :

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

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

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

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

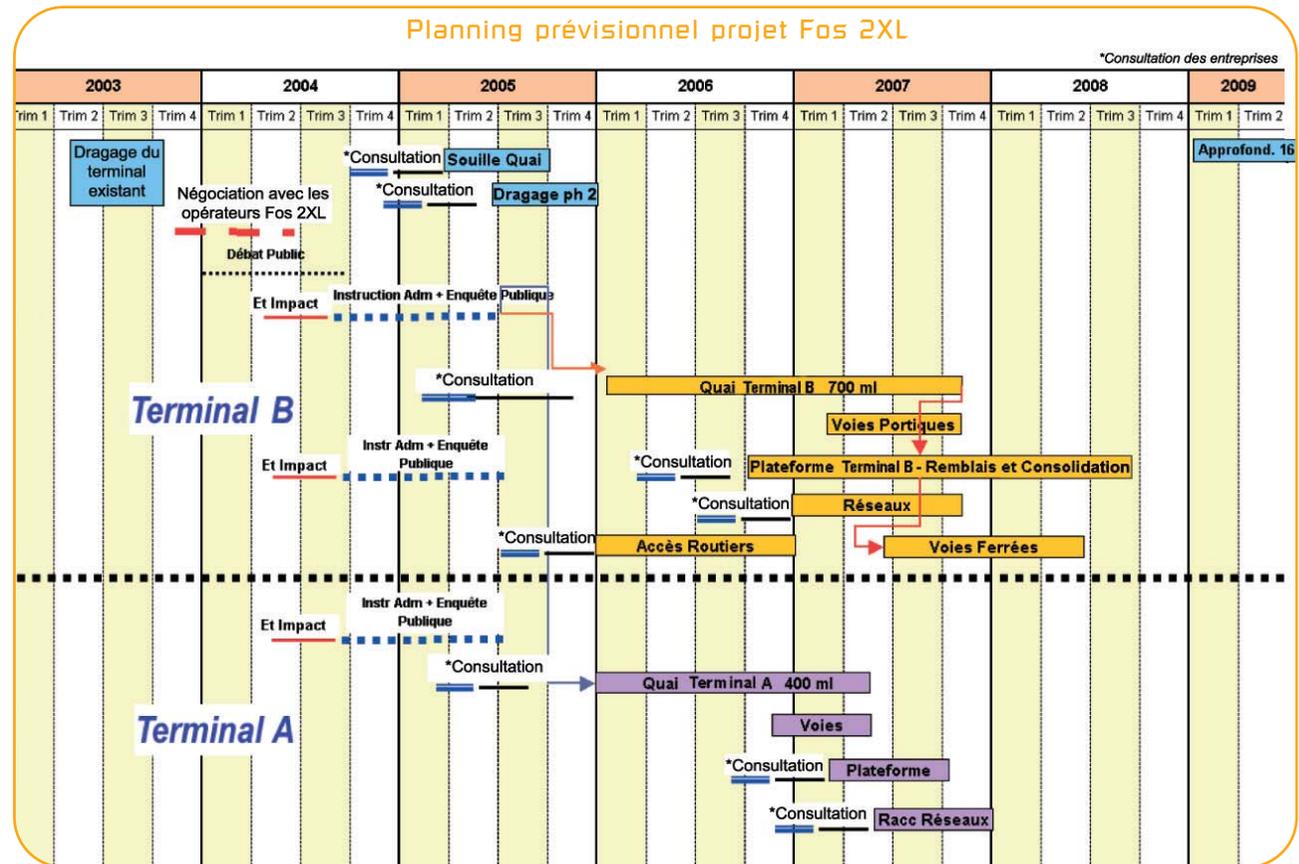
- s Etude d'implantation de nouveaux ouvrages,
- s Identification et prise en compte des points singuliers (berges, quais...),
- s Etude d'impact terrestre,
- s Campagne de reconnaissance géotechnique,
- s Etude de faisabilité des ouvrages (contraintes par rapport aux existants en exploitation...),
- s Planning précis des opérations,
- s Estimation précise des travaux,
- s Préparation des dossiers d'appel d'offre,
- s Instructions réglementaires (Loi Bouchardeau, enquête publique,...).

Les modalités d'instruction réglementaire seront définies lors de la prise en considération du dossier par la Direction des Transports Maritimes, des Ports et du Littoral, Ministère de l'équipement et des transports.

Le projet « Fos 2XL » : Chiffres clés

FOS 2XL c'est :

- 90 hectares de surface
- 800 000 EVP
- 8 000 000 tonnes par an
- 1000 navires soit 10 % d'escales supplémentaires par an
- Part du fer 30 %
- Part du fleuve 10 %
- Part de la route 60 %
- Investissement public infrastructures
175 millions €
- Investissement privé superstructures
190 millions €
- Emplois directs + indirects liés à Fos 2XL :
4 000 à 4 500
- Emplois cumulés durant le chantier : 400 à 500



Rappel :

- Prévission d'augmentation de trafic : 6 %/an
- Taille actuelle des navires supérieure à 3500 EVP
- Les grosses unités de plus de 6000 EVP commencent à

revenir en exploitation

- Saturation du terminal existant à l'horizon 2007/2008

Le Terminal A

- TEA : 14.5 m à 16 m
- 400 m de quai
- superficie : environ 30 hectares
- chantier ferroviaire du terminal existant
- 3 à 4 portiques *overpanamax* de 47 à 52 m de portée
- capacité de traitement environ 300 000 EVP
- entrée en exploitation 2008

Le Terminal B

- TEA : 14.5 m à 16 m
- 700 m de quai (distant du Terminal A de 300 m)
- superficie : environ 60 hectares
- chantier ferroviaire de 3 à 4 voies de 750 m
- 6 à 8 portiques *overpanamax* de 47 à 52 m de portée
- capacité de traitement environ 500 000 EVP
- entrée en exploitation 2008