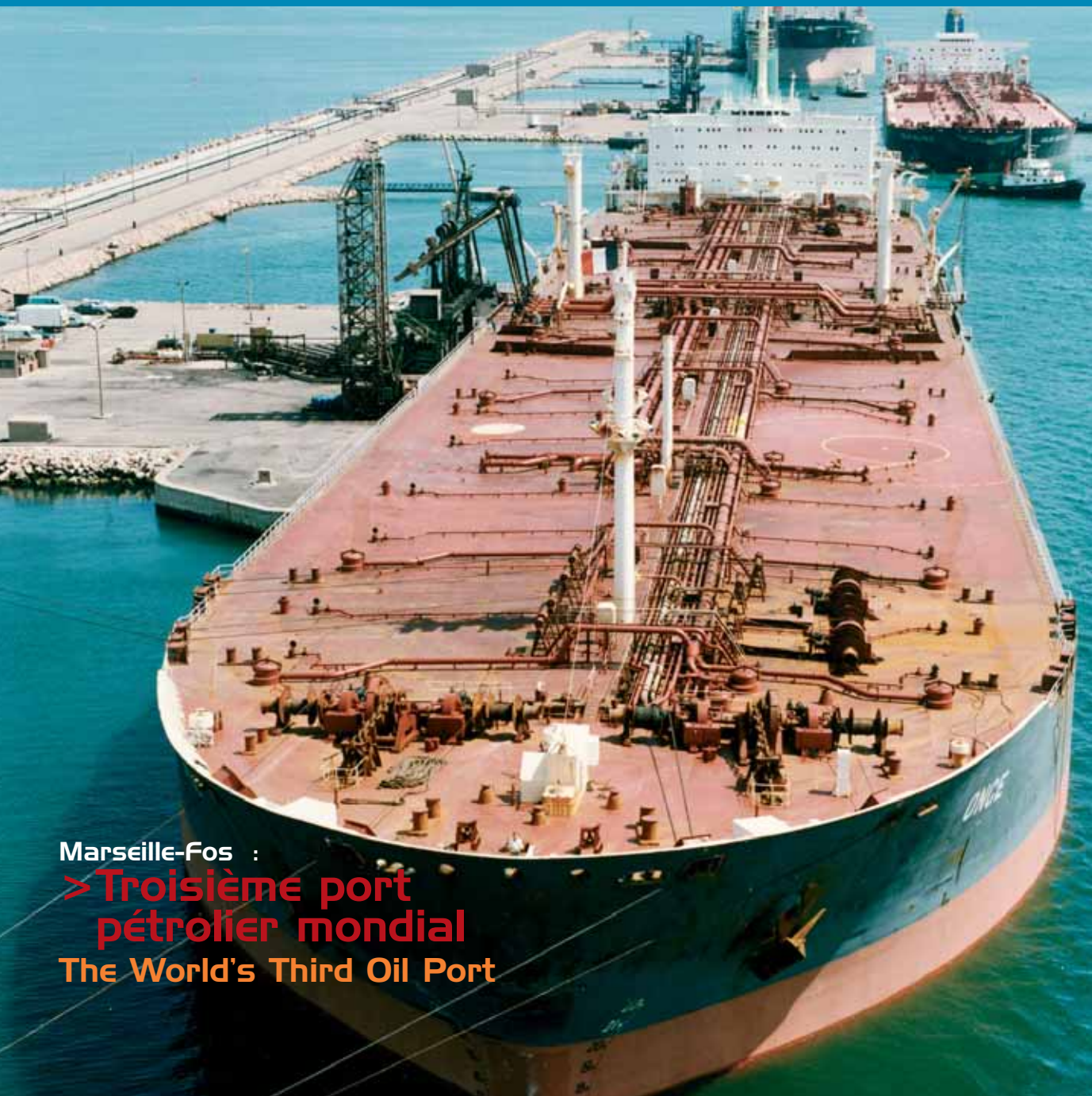
PORT AUTONOME DE MARSEILLE

mai 2005 | may 2005

r e<p o r t>ɘ ɿ:

magazine du Port Autonome de Marseille | Port of Marseille Authority magazine >N° 6



Marseille-Fos :

> Troisième port pétrolier mondial

The World's Third Oil Port

Eric Brassart
Directeur Général
Chief Executive Officer

PORT AUTONOME DE MARSEILLE

REPORTER
Magazine du Port Autonome de Marseille
Magazine of the Port of Marseille Authority
23 place de la Joliette, BP 81965
13226 Marseille Cedex 02

Directeur Général
Chief Executive Officer
Eric Brassart

Direction de la publication
Direction of the publication
Direction de l'Action Commerciale
et des Relations Européennes
et Internationales,
Service Promotion &
Communication,
Sacha Rougier

Rédactrice en chef / Chief editor
Catherine Navarro

Comité de rédaction
Editorial Committee
Sacha Rougier
Catherine Navarro
Florian Brassart

Maquettiste / Infographiste
Layout / Computer Graphics
Christophe Rebesco

Traduction / Translation
François Fauteux / Information
Paul Ellis

Photos / photos
Bernard Babec

Impression / Printer
Port Autonome de Marseille
Port of Marseille Authority

Dépôt légal : mai 2003
ISSN 1763-4725

www.marseille-port.fr

editorial :

Le défi énergétique

La forte demande des pays consommateurs de pétrole, à laquelle s'ajoute la demande exponentielle de la Chine et de l'Inde, fait de l'approvisionnement en pétrole un des enjeux majeurs du XXIe siècle. L'or noir satisfait aujourd'hui 40% des besoins énergétiques de la planète et restera pour les prochaines décennies la source d'énergie essentielle au développement économique du monde.

Néanmoins, clairvoyance et prévoyance s'imposent : au rythme actuel de sa croissance, la consommation mondiale d'énergie devrait doubler voire même tripler d'ici 2050. Que les hydrocarbures gardent de belles perspectives n'empêche pas de réfléchir à long terme, car les ressources en énergies fossiles (pétrole, gaz) ne sont pas infinies. C'est pourquoi le port de Marseille investit, avec ses partenaires, non seulement dans la filière pétrole en initiant une série de mise aux normes de ses infrastructures, mais aussi dans les énergies renouvelables (éolien, solaire) en cohérence avec la politique européenne de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Pour satisfaire le présent et l'avenir.

The energy challenge

The consumer countries' strong demand for oil-to which must be added the growing needs of China and India-has turned oil supply into a major issue for the 21st century. Today black gold satisfies 40% of the planet's energy needs and will remain, over the coming decades, the key energy resource for the world's economic development.

Nevertheless, we must look ahead and be clairvoyant: at the current growth rate, the world's energy consumption could double or even triple by 2050. Despite the fact that crude oil reserves still show good potential, this should not keep us from considering the long term, since fossil energy resources (oil and gas) are not unlimited. This is why the port of Marseille, along with its partners, is investing not only in the oil sector, through a series of infrastructure compliance programmes, but also in renewable energy sources (wind and solar) in accordance with European policies to combat green house gas emissions.

A policy to satisfy both the present and the future.

sommaire/contents :

>ON EN PARLE
THE TALK OF THE PORT
4
4

>DOSSIER Marseille-Fos : 3ème port pétrolier mondial
DOSSIER Marseille-Fos: The world's 3rd oil port
6
7

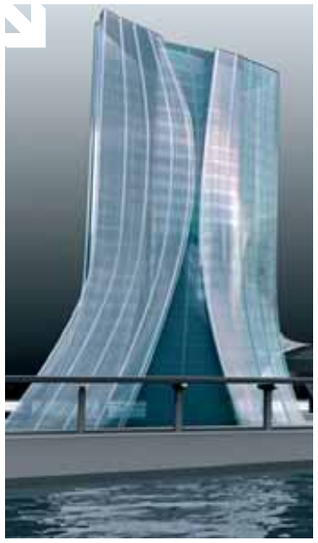
>SISTERPORTS USA/Port de Houston
SISTERPORTS USA/Port of Houston
18
18

>ZOOM Interview de Christian Garin
ZOOM Interview with Christian Garin
20
21

>AFTER HOURS Le port en questions
AFTER HOURS Questions around and about the port
22
23

> CMA CGM :
Toujours plus haut !

CMA CGM s'offre un nouveau siège social ! Le futur building aux lignes épurées s'élèvera sur 29 étages, soit 110 mètres de haut et pourra accueillir les 2000 employés de la compagnie maritime sur une surface de 40 000 m². Zaha Hadid, architecte britannique, a remporté la consultation internationale pour la réalisation de ce géant de verre et d'acier, un nouveau symbole pour la ville de Marseille, qui se situera à l'intersection des passerelles de l'A55 à Arenc.



Le futur siège de CMA CGM.
The future CMA CGM headquarters

CMA CGM:
The sky's the limit!

CMA CGM is delivering itself a new head office! The future building with pure lines will rise 29 stories, or 110 meters high, and be able to accommodate the shipping company's 2000 employees within a surface area of 40,000 m². Zaha Hadid, a British architect, won the international design tender for the construction of this glass and steel giant, a new symbol for the city of Marseille located at the intersection of the A55 motorway overpasses in Arenc.

> Environnement :
Le port de Marseille distingué par Ecoports

A l'occasion de la conférence ECOPORTS qui s'est tenue à Marseille les 22 et 23 mars dernier et qui a réuni des experts européens spécialistes de l'environnement en milieu portuaire, Eric Brassart, Directeur Général du Port Autonome de Marseille, s'est vu attribuer le certificat PERS (Ports Environnemental Review System-Audit du Système de Management Environnemental). Une distinction qui récompense la port de Marseille pour la mise en place d'une démarche de management environnemental qui accompagne ses projets de développement et la gestion de ses activités.

Environment:
The PMA honoured by Ecoports

On the occasion of the ECOPORTS conference held in Marseille last March 22 and 23, which brought together European experts specialised in port place environmental matters, Eric Brassart, Chief Executive Officer of the Port of Marseille, was awarded the PERS certificate (Ports Environmental Review System-Audit of the Environmental Management System). A distinction which rewards the port of Marseille for the implementation of an environmental management approach, accompanying its development projects and management of activities.

> Energies Propres :
Des ailes de géants sur la ZIF

Le port de Marseille a lancé un vaste programme appelé Opale, qui prévoit l'implantation de 91 éoliennes sur quatre sites distincts de la zone industrielle de Fos (ZIF) pour une puissance cumulée de 126 MW (la consommation d'une ville de 80 000 habitants). Un premier parc d'éoliennes, exploité par Mistral Energies, est sorti de terre sur le site du canal Barcarin Viguerat : on compte 23 éoliennes actuellement en construction, 37 sont prévues d'ici la fin de l'année pour une puissance de 31 MW.

Clean energy:
Giant wings over the ZIF (Fos Industrial zone)

The port of Marseille has launched a vast programme called Opale, entailing the installation of 91 wind turbines on four distinct sites of the Fos industrial zone (ZIF) for a total power output of 126 MW-equivalent to the consumption of a city of 80,000 inhabitants. The first wind farm, operated by Mistral Energies, has sprouted from the ground on the site of the Barcarin Viguerat canal: 23 wind turbines are currently under construction and 37 more are scheduled before the end of the year for a total output of 31 MW.

> Fos-Distriport :
Suivez la flèche

Comment retrouver ses conteneurs sur un parc logistique ? Le port de Marseille, aménageur de Fos-Distriport, a pris l'initiative de baptiser les différentes voies de la zone logistique : véritable invitation au voyage en référence aux villes partenaires du port (rue de *Tokyo*, de *New York*, de *Shanghai*) il sera également rendu hommage à Paulin Thalabot, ingénieur et industriel du 19e siècle, une personnalité qui a joué un rôle important dans l'histoire du port.

Avec ses soixante six hectares la zone logistique Fos-Distriport suscite un intérêt croissant auprès des professionnels.

Fos-Distriport:
Follow directions

How do you locate your containers in a logistics park ? The Port of Marseille, developer of Fos-Distriport, has taken the initiative by evoking a journey to faraway places, naming the different streets of the zone with reference to the port's partner cities-hence *Tokyo, New York* and *Shanghai* streets. Tribute will also be paid to Paulin Thalabot, the 19th century engineer and industrialist who played an important role in the port's history.

With its 66 hectares (160 acres), the Fos-Distriport logistics zone is arousing growing interest from industry professionals.

Le complexe pétrolier de Marseille-Fos réunit autour de l'autorité portuaire les acteurs d'une chaîne logistique capitale pour l'approvisionnement énergétique domestique et européen. Le port pétrolier de Marseille-Fos et les industries apparentées, raffinage, chimie, pétrochimie, comme les armements, s'adaptent face à un environnement plus contraignant sur le plan environnemental et procèdent à des réorganisations de grande ampleur.

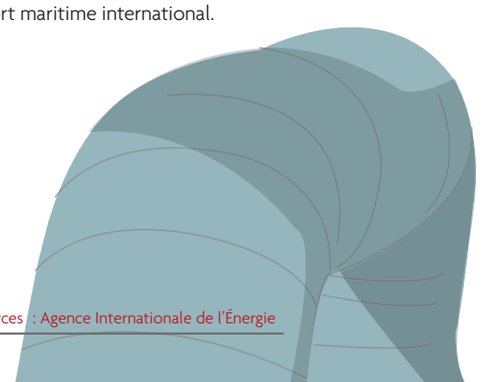
>Marseille-Fos :

7éme port pétrolier mondial

>Le nerf de la guerre économique

L'or noir satisfait 40% des besoins énergétiques de la planète, une part énergétique très importante qui n'est pas prête de se tarir : en 2030*, pétrole et gaz représenteront 65% des besoins énergétiques mondiaux. Depuis plusieurs mois, le marché des produits pétroliers subit de plein fouet les soubresauts d'une conjoncture instable : conflits (Irak, Arabie Saoudite), grèves (Nigéria, Venezuela) et engorgement (Bosphore) ont émaillé l'année.

L'affaire Ioukos en Russie et la forte demande émanant de la Chine (+30%) et de l'Inde (+10%), ont également contribué à une hausse des prix du pétrole. En France, cette augmentation a directement pénalisé les professions fortes consommatrices de carburants, comme l'industrie des transports. On se souvient des revendications des pêcheurs français pour qui la situation était préoccupante, comme des niveaux élevés des taux d'affrètement qui ont pénalisé le transport maritime international.



* Sources : Agence Internationale de l'Énergie

The Marseille-Fos oil complex brings together, around the port Authority, the players of a key logistics chain for domestic and European energy supply. The Marseille Fos oil port and related industries - refining, chemistry and petrochemicals as well as shipping companies-need to adapt with a view to increasing constraints in the sector, environment-wise, and are undertaking large scale reorganisations

Marseille-Fos:

The World's 3rd Oil Port

The economic sinews of war

Black gold satisfies 40% of the planet's energy needs, a crucial energy share which is not about to run dry : in 2030*, oil and gas will account for 65% of the world's energy needs. For several months now, the oil product market has been subject to the blows of a chaotic backdrop : conflicts (Iraq, Saudi Arabia), strikes (Nigeria, Venezuela) and bottle necks (Bosphorus) have littered the period. The Loukos affair in Russia, and strong demand from China (+30%) and India (+10%), have also contributed to a rise in oil prices. In France, this increase has directly penalised fuel consuming activities like the transport industry and industries reliant on heavy oil. We still have in mind the claims of French fishermen, for whom the situation is worrying, and the high chartering rates which have penalised international shipping.

Marseille: strategic oil platform

In view of the distance between the producing and consumer countries, the transport of crude oil generates major flows over the great sea routes which converge on the oil ports. At the crossroads of the African and South European zones, the Port of Marseille constitutes the most important gateway for oil in the south of Europe. Marseille is the world's third largest oil port after Houston and Rotterdam with crude oil and LNG traffic of more than 60 MT in 2004. The Fos-Lavera and Etang de Berre zone groups together the largest oil companies and supplies refineries in France, Switzerland and Germany. 40% of the crude and 30% of refined products consumed in France transit through Marseille.

Along with the development of the petrochemical industry in the seventies, the Lavera terminal, created in 1952, managed to reposition itself as a perfect complement to the Fos terminal in the liquid chemical bulk products sector (it was initially designed to handle crude oil traffic). The Lavera terminal specialises in handling refined products, liquid chemical products and liquefied petroleum gas (LPG).

Created in 1968 to accommodate tankers of over 80,000 tons, the Fos oil terminal has four working berths dedicated to the import of crude oil. It is adapted to the average tanker size currently in operation (130,000 tons), taking into account that, with a 22.50 m water draught, the Fos oil terminal can accept vessels up to 300,000 deadweight tons. It also specialises in the traffic of refined products, MTBE, methanol and bitumen.

Four geographic zones are responsible for 95 % of the crude in transit via the Port of Marseille-Fos :
- Eastern Mediterranean and Middle East (Saudi Arabia)
- North Africa
- Africa, Gulf of Guinea
- Russia, Caspian Sea

* Source : International Energy Agency

>Marseille : noeud pétrolier stratégique

Compte tenu la distance qui sépare les pays producteurs des pays consommateurs, le transport de brut génère des flux importants sur les grandes voies maritimes qui convergent vers les ports pétroliers. A la conjonction des zones africaines et sud européennes, le port de Marseille constitue le plus important point d'entrée de pétrole brut au sud de l'Europe. Marseille est le troisième port pétrolier du monde derrière Houston et Rotterdam avec un trafic d'hydrocarbures et GNL de plus de 60 MT en 2004. La zone de Fos-Lavéra et de l'étang de Berre regroupe les plus grandes entreprises pétrolières et alimente des raffineries en France, suisse, Allemagne. Via Marseille, passent 40% du trafic de brut consommé en France et 30% des produits raffinés.

Le terminal de Lavéra, créé en 1952, a su, avec le développement de la pétrochimie dans les années 70, se repositionner en parfaite complémentarité avec le terminal de Fos sur le segment des vracs liquides chimiques (il était dédié à sa création au trafic de brut). Le terminal de Lavéra est spécialisé dans les trafics de produits raffinés, de produits chimiques liquides et de gaz de pétrole liquéfiés (GPL).

Créé en 1968 pour l'accueil des tankers de plus de 80 000 tonnes, le terminal pétrolier de Fos dispose de quatre postes à quai spécialisés dans l'import de brut. Il est adapté à la moyenne des tankers actuellement en exploitation (130 000 tonnes) sachant qu'avec un tirant d'eau de 22.50 m, le terminal pétrolier de Fos peut accueillir des navires jusqu'à 300 000 t de port en lourd. Il est aussi spécialisé dans le trafic des produits raffinés, de MTBE, de méthanol et de bitume.

Quatre zones géographiques sont à l'origine de 95 % du brut en transit par le Port de Marseille-Fos :
- Méditerranée orientale et Moyen Orient (Arabie Saoudite)
- Maghreb
- Afrique, Golfe de Guinée
- Russie, Mer Caspienne

Françoise Robert, Directrice des Opérations et desTerminaux Pétroliers de Fos.
Françoise Robert, Director of the Fos Oil Terminals and Operations Division

Infrastructures énergétiques : les grands chantiers du PAM

Françoise Robert, à la tête de la Direction des Opérations et des terminaux Pétroliers de Fos, présente les grands projets en cours : "Le PAM s'est engagé, depuis 2002, dans un vaste programme d'investissements sur les terminaux pétroliers afin de prendre en compte les évolutions réglementaires dans les domaines de la sécurité et de l'environnement. Pour la période 2005-2009, le programme d'investissements sur les terminaux pétroliers est évalué à 114 M€" précise Françoise Robert.

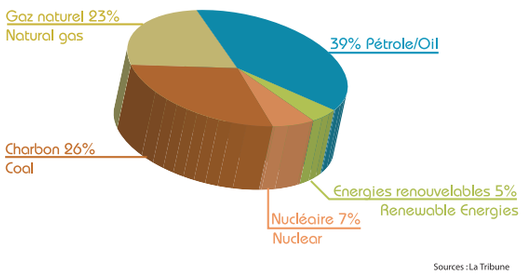
Terminaux pétroliers :
l'engagement sécurité du PAM
Les investissements réalisés sur les terminaux pétroliers de Fos et Lavéra témoignent d'une "culture sécurité" profondément ancrée au port de Marseille-Fos. La performance des équipes sur le terrain ainsi que le niveau de qualité et de sécurité de ses infrastructures font de Marseille une référence en matière de traitement des navires pétroliers. Un niveau d'excellence sur lequel le PAM veille continuellement afin de renforcer sa compétitivité.

Télésurveillance :
ne rien laisser au hasard
Prévoir et éviter les risques sont les maître mots des équipes sur les terminaux pétroliers. En ce sens, les nouveaux réseaux de vidéo surveillance et de communication sont destinés à surveiller l'ensemble des zones potentiellement dangereuses sur l'ensemble des terminaux. Un débit de transmission des informations ultra rapide et une haute définition des images permettent aux équipes sur le terrain d'identifier parfaitement l'activité sur les quais et renforce ainsi leur réactivité en cas de nécessité d'intervention (2002-2006).

Réseau incendie :
nouvelles normes, nouvelles installations
Anticiper les risques de façon optimale en amont n'empêche pas de prévoir les équipements nécessaires pour intervenir en cas d'incident. L'objectif au niveau de Lavéra est de porter aux normes actuelles de dimensionnement les installations de protection incendie du terminal (2004-2006). Les canalisations du réseau incendie seront entièrement remplacée par des canalisations de taille supérieure. Le maillage du réseau sera optimisé et les hydrants seront adaptés aux divers risques du terminal.

>suite page 12

Ventilation de la consommation mondiale d'énergie
Distribution of the world energy consumption



Sources : La Tribune

Energy infrastructures: the PMA's major projects

Françoise Robert, Director of the Fos Oil Terminals and Operations Division, explains the current major projects: "The PMA has undertaken, since 2002, a vast investment program at the oil terminals in order to keep pace with regulatory changes in the fields of security and the environment. For the 2005-2009 period, the investment programme for the oil terminals is estimated at 114 M€" .

Oil terminals:
the PMA security commitment
The investments carried out at the Fos and Lavera oil terminals testify to a strong "security culture" at the port of Marseille-Fos. The performance of the field teams as well as the level of quality and security of its infrastructures make Marseille a reference point in terms oil tanker processing... a level of excellence which the PMA maintains to continuously strengthen its competitiveness.

Remote monitoring:
leaving nothing to chance
Anticipate and avoid risks-these are the key words for the teams on the oil terminals. In this sense, the new video surveillance and communication networks are designed to monitor all potentially dangerous zones over the entire terminals. With ultra fast data transfer rates and high definition images, the field teams can perfectly identify activities on the docks for improved response in case they have to intervene (2002-2006).

>continued on p 13

Fiabilité sur les terminaux pétroliers en 2004

207 incidents imputables au PAM ont émaillé l'année pour 4898 escales, soit 4.2% des escales et un retard équivalent à 1.4% du temps de planche des navires. A noter également que le temps d'attente en rade représente moins de 1% du temps de planche. Les causes de ces incidents sont dues à des raisons techniques et d'organisation, les terminaux pétroliers ayant été très peu touchés par des incidents d'ordre social en 2004.

Reliability of the oil terminals in 2004

207 incidents for 4898 calls under the PMA's responsibility occurred during the period, i.e. some 4.2% of the calls, with delays equivalent to 1.4% of vessel lay days. Also note that the harbour holding time represented less than 1% of the lay time. These incidents were due to technical and organisational reasons, the oil terminals having suffered very little from labour problems.

Rencontre avec André Haus,
Directeur de la raffinerie Esso-Fos

André Haus
Directeur Esso-Fos
Director of the Esso refinery

›Reporter : *Quelle est le tonnage raffiné à Fos en 2004 ?*

André Haus : nous avons traité 5.6 millions de tonnes (pour une capacité maximale de 6.6 millions de tonnes), un très bon cru.

›Reporter : *A quel marché vous adressez-vous ?*

A-H : La raffinerie fournit essentiellement en carburants et combustibles le marché français : vallée du Rhône, PACA et Sud Ouest. Le reste de la France est alimenté par notre raffinerie de Normandie. Esso Fos exporte également des fiouls lourds et des fiouls soutes vers l'Italie, l'Espagne...

›Reporter : *Par quels modes de pré et post acheminements le brut transite-t-il ?*

A-H : La raffinerie, stratégiquement située en bord de mer, a d'excellentes liaisons. Elle est reliée directement au port pétrolier de Fos par des pipelines qui lui permettent de recevoir le brut qu'elle traite et d'expédier les produits qu'elle fabrique vers la vallée du Rhône, la Suisse, la Côte d'Azur...
Nous expédions certains produits par train (Sud Ouest, vallée du Rhône) et par camions pour l'arrière pays immédiat. Enfin, nous expédions des essences, gazoles, kérosènes par cabotage pour alimenter les dépôts côtiers, la Corse. Des échanges sont également possibles avec les autres raffineries ou le Dépôt Pétrolier de Fos grâce aux pipelines existants.

›Reporter : *Quelles stratégies de raffinage pour la raffinerie Esso de Fos ?*

A-H : Esso a investi 30 millions d'euros pour pouvoir fabriquer de l'essence et du gazole selon les nouvelles normes qui imposent une diminution des teneurs en soufre à 50 ppm (parties par millions), seuil qui passera à 10 ppm en 2009. Les futures réglementations vont imposer des normes visant à diminuer les rejets de SO2 et de NOx (dioxyde de soude et oxyde d'azote) et nous nous y préparons. Afin de renforcer notre compétitivité, l'intervalle d'entretien de la raffinerie est passé de 5 à 6 ans. Nous avons d'ailleurs procédé à ces travaux d'entretien au mois de février.

›Reporter : *Quelles actions sont mises en oeuvre pour la sécurité de l'approvisionnement pétrolier ?*

A-H : Il n'y a pas de crainte à avoir : l'approvisionnement est diversifié, plusieurs pays alimentent la raffinerie de Fos. De plus nous avons une bonne capacité de stockage. Pour ce qui est de la sûreté industrielle, nous travaillons, en collaboration avec la Direction Régionale de l'industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) à la diminution des risques liés aux activités de raffinage. Nous sommes en relation via des Comités Locaux d'Information et de Concertation avec les municipalités de Fos et Port St Louis. Esso Fos est bien sûr classée Seveso II.

›Reporter : *Quelles sont les conséquences des tensions internationales sur l'activité raffinage ?*

A-H : La hausse des prix du pétrole brut et l'augmentation des taux de frets maritimes.

›Reporter : *Quel avenir pour le pétrole ?*

A-H : Le pétrole restera pour de longues années encore l'énergie la plus disponible et la moins chère. Exxonmobil cherche de nouvelles zones d'exploitation et les nouvelles techniques permettent d'améliorer sensiblement le taux de récupération des puits exploités. ExxonMobil travaille à l'exploitation de nouvelles ressources, notamment le gaz naturel : ExxonMobil a mis au point de nouvelles technologies de transformation de gaz naturel en gaz liquide pour produire du carburant comme le gazole.■

Interview with André Haus,
Director of the Esso refinery in Fos

›Reporter: What was the tonnage (2004) of crude oil refined in Fos ?

André Haus: *We processed 5.6 million tons (out of a maximum capacity of 6.6 million tons), a vintage year.*

›Reporter: *What are your markets?*

A-H: The refinery essentially supplies the French market in fuel and gasoline: the Rhone valley, Provence Alps Côte d'Azur and the South West. The rest of France is supplied by our refinery in Normandy. Esso Fos also exports heavy fuel oil and bunker fuel to Italy, Spain...

›Reporter: *What are the connexions between the refinery and the hinterland ?*

A-H: The refinery, strategically located by the sea, benefits from excellent connections. It is directly connected to the Fos oil port via pipelines that enable it to be supplied with the crude oil it processes and to ship the products it manufactures to the Rhone Valley, Switzerland and the French Riviera... We ship some of our products by rail (South West, Rhone valley) and by road tankers for our immediate hinterland. Lastly we ship gasoline, diesel fuel and kerosene by shortsea shipping to supply the coastal depots and Corsica. Further transactions are also possible with other refineries or the Fos Oil Depot thanks to the existing pipeline network.

›Reporter: *What are Esso Fos' refining strategies?*

A-H:Esso invested 30 million euros to be able to produce gasoline and diesel fuel in compliance with the new standards which impose a reduction in the sulphur content to 50 ppm (parts per million), a limit that must be brought down to 10 ppm in 2009. The future regulations will impose standards aimed at reducing S02 (sulphur dioxide) and NOx (nitrogen oxide) emissions and we are getting ready for that. In order to be more competitive, the refinery maintenance intervals went from 5 to 6 years. In fact, we undertook the last maintenance work in February.

›Reporter: *What about oil supply security ?*

A-H: There's no reason to be worried: the supply is diversified, several countries supply the Fos refinery. Moreover, we have a good storage capacity. As far as industrial safety is concerned, we are working in relation with the Regional Industry, Research and Environment Department (DRIRE) on the reduction of risks related to refining activities. We are in liaison, via the Local Information and Consultation Committees, with the municipalities of Fos and Port St Louis. Obviously, Esso Fos is listed as a Seveso 2 site.

›Reporter: *Is there any impact of international tension on refining activity?*

A-H: The increase in crude oil prices and in ocean freight rates.

›Reporter: *What is the future for oil?*

A-H: Oil will remain the most available and cheapest energy for years to come. Exxonmobil is searching for new production areas and new techniques to noticeably improve the extraction rates of exploited oil wells. ExxonMobil is focusing on the exploitation of new resources, notably natural gas, and has developed new technologies for the transformation of natural gas into liquefied gas to produce fuels like diesel fuel.■

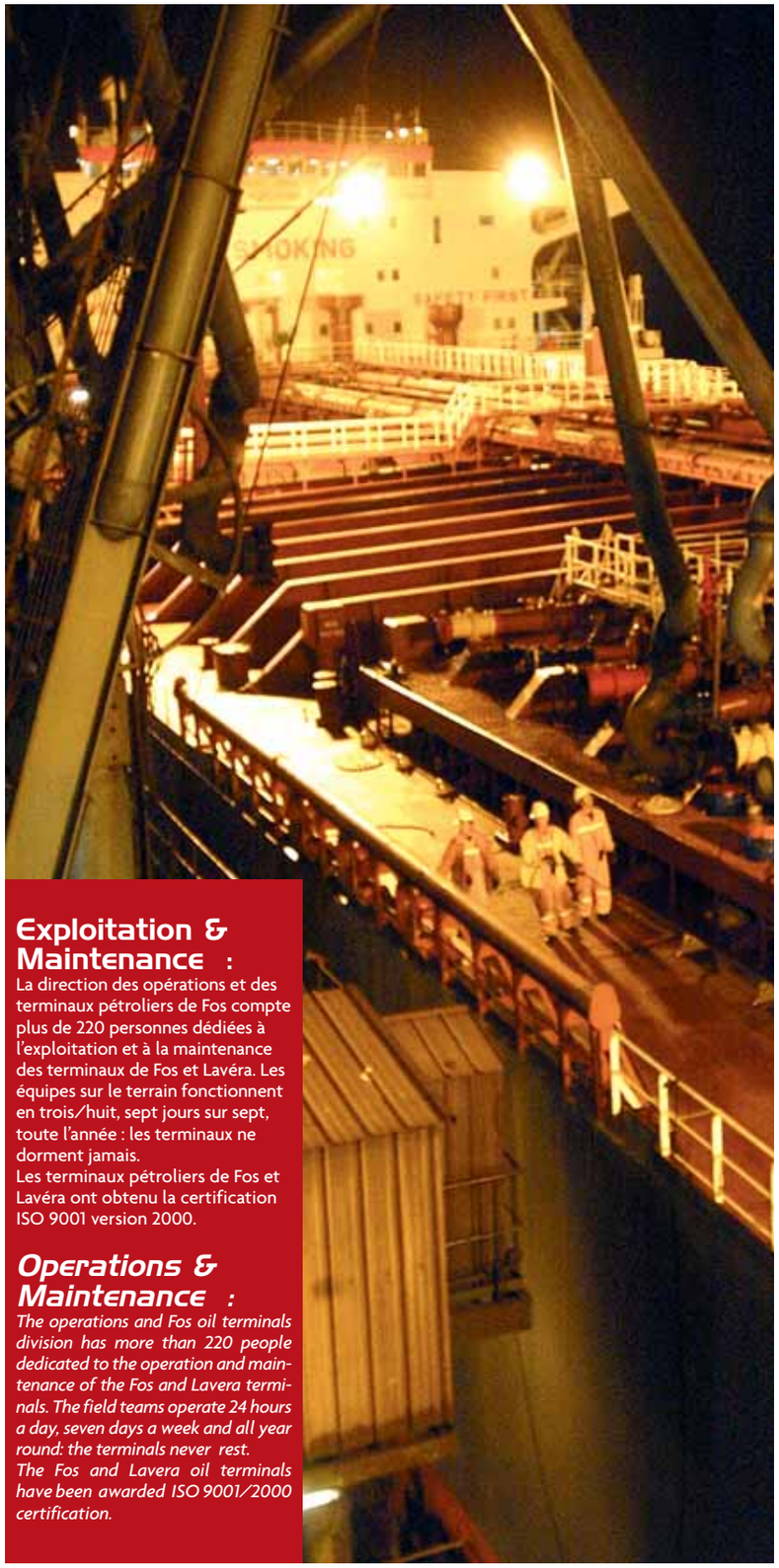
Réseau électrique :
un réseau plus efficace pour des services plus performants
Travailler en coordination avec clients armateurs et les prestataires de services sur les terminaux pétroliers implique un réseau électrique fiable. L'ensemble des réseaux haute tension de Lavera et de Fos sera optimisé et fiabilisé (2002-2006). L'étalement des travaux du réseau électrique permet un basculement progressif des équipements sans pénaliser les trafics.

Déballastage :
nouvelle station sur le site de Lavéra
Les terminaux pétroliers de Fos et Lavéra possèdent chacun une station de déballastage. Ces installations recueillent et traitent les eaux de ballast des navires faisant escale dans ses terminaux. A Lavéra, les travaux consistent en la mise en place de 2 bacs neufs de 5000 m³ qui remplaceront les 2 bacs existants trop proches les uns des autres et surdimensionnés. Avec la disparition progressive des navires simple coque, les demandes de prise en charge des eaux de ballast ont fortement diminué. La construction de nouveaux bacs permettra d'améliorer la protection incendie et de prendre en compte la problématique des émissions de composés organiques volatiles (2004-2006).

Poste à quais : optimisation du service client

Nouveaux pipes et construction du poste pétrolier n°5 à Fos
Ce projet majeur consiste en la construction de deux nouvelles canalisations de brut de 5.3 km (en remplacement de canalisations existantes) qui répondent aux normes de sécurité les plus strictes et garantissent aux clients une pression optimale de déchargement. Il comporte aussi la rénovation des conduites dans le terminal entre postes à quai et au point de livraison client. Ce projet comprend la construction du poste 5 y compris les superstructures, capables d'accueillir des pétroliers de 120 KT en remplacement du poste 4 affecté aux imports de GNL (2005-2007).

›suite page 16



Exploitation & Maintenance :
La direction des opérations et des terminaux pétroliers de Fos compte plus de 220 personnes dédiées à l'exploitation et à la maintenance des terminaux de Fos et Lavéra. Les équipes sur le terrain fonctionnent en trois/huit, sept jours sur sept, toute l'année : les terminaux ne dorment jamais.
Les terminaux pétroliers de Fos et Lavéra ont obtenu la certification ISO 9001 version 2000.

Operations & Maintenance :
The operations and Fos oil terminals division has more than 220 people dedicated to the operation and maintenance of the Fos and Lavera terminals. The field teams operate 24 hours a day, seven days a week and all year round: the terminals never rest.
The Fos and Lavera oil terminals have been awarded ISO 9001/2000 certification.

Fire fighting network:
new standards, new installations
Ensuring an upstream and optimal anticipation of the risks does not prevent us from planning for the required intervention equipment in case an incident occurs. The objective at Lavera is to size the terminal's fire protection devices according to current standards (2004-2006). The fire network mains will all be replaced with larger mains. The network will be optimised and the fire hydrants adapted to the various terminal risks.

Electrical network:
a more efficient network for more efficient services
Working in coordination with client shippers and service companies involves having a reliable electrical network. The entire high tension networks at Lavera and Fos will be optimised and made more reliable (2002-2006). The phasing of electrical network construction projects will allow for a progressive equipment transfer without penalising the traffic.

Deballasting:
new station on the Lavera site
The Fos and Lavera oil terminals each have a deballasting station. These facilities collect and treat vessel ballast waters on their terminals. In Lavera, the project involves building two new 5000 m³ tanks to replace the two existing tanks, which are too close to each other and oversized. With the progressive replacement of "Pre-Marpol" single hull tankers, demand for taking in ballast waters has dropped sharply. The construction of the new tanks will allow improved fire protection and take into account the volatile organic compound (VOC) emissions (2004-2006).

Berths : optimisation of client service

New pipe works and construction of oil cargo berth n°5 in Fos This major project consists of the construction of two new 5.3 km crude oil pipelines (replacing existing pipes) which comply with the most stringent safety standards and provide clients with optimal unloading pressure. It also involves the renovation of terminal pipelines between the berths and client delivery points. The project further includes the construction of berth 5 and superstructures, capable of accommodating 120 KT tankers, in replacement of berth 4, dedicated to LNG imports (2005-2007).

Shock treatment for volatile organic compounds (VOCs)
The installation of vessel-emitted VOC treatment units and collection networks is scheduled for the Lavera and Fos facilities. Knowing that VOCs contribute to the destruction of the ozone layer, the construction of dedicated collection units has become a priority. (2007-2009).

Apart from the new works scheduled for 2005, Françoise Robert reflects on projects carried out in 2004, some of which will be continued in 2005. "Besides the retrofitting of the quayside loading arms, we implemented adaptation of the refined product networks to the new diesel fuel and gasoline standards. These works follow the evolution of oil product specifications to take better account of environmental issues by reducing the sulphur content of gasoline and diesel fuel within the scope of the Auto-Oil European project", she comments. "Again in 2004, the construction of the new methane terminal at oil berth n°4 led us to build a new berth to replace berth n°5. And in the meantime, waiting for this berth to be operational, the PMA has planned for a temporary installation, berth 0, adapted to crude oil traffic," concludes the oil terminals director.

What future for energy ?

We saw that the Fos-Lavera oil port supplies a whole industry related to hydrocarbons. For many decades, nothing will replace oil in the petrochemicals industry, in the production of bitumen and lubricants and nor in the field of transport. Nevertheless, in France as in all industrial countries which are largely oil-dependent, energy policies must face two major challenges: the fight against the emission of greenhouse gases (which will have to be reduced to a quarter of their current volume by 2050); and against a probable medium- term increase in oil and gas prices.

In accordance with European Commission guidelines on transport and energy, the energy guideline act aims at setting the framework for France's energy policy. This legal provision aims to encourage the search for new clean energy sources, without greenhouse gas emissions, to combat global warming (e.g. transports account for most of the greenhouse gas emissions). This project will explore the potential of renewable energies such as hydro, solar and wind energy, which will deliver a precious but nevertheless partial contribution in view of their low productivity. If we want to supply the required massive quantities of electricity, it is difficult to overlook nuclear energy, which is greenhouse gas emission free. These measures will depend on political choices, on the mobilisation of all stakeholders whether they are local authorities, industrialists or individuals. For its part, the Port of Marseille has chosen to contribute widely to the development of wind and gas energy. ■

This dossier on gas, chemicals and petrochemicals activities will be continued in the July edition of REPORTER.

Trois questions à Jean-François Cousinié, Délégué Régional PACA de l'Union Française des Industries Pétrolières

›Reporter : *Quelle est la position de Marseille-Fos dans la réception de brut en Europe ?*

Jean-François Cousinié : Marseille-Fos alimente le marché national, par les raffineries locales et par le pipeline qui transporte le brut vers le nord de la France et vers l'Allemagne. Il dessert les raffineries de Feyzin (Lyon), Cressier (Suisse), Reichstett (Alsace); sans oublier l'usine pétrochimique de Carling (Alsace). Le pipeline alimente également la raffinerie de Karlsruhe en Allemagne, la plus grande raffinerie d'Europe avec 15 MT/an.
Le PAM est le deuxième port pétrolier en Europe derrière Rotterdam. Le port italien de Trieste possède également un pipeline qui remontre vers la raffinerie de Karlsruhe : environ 7 MT proviennent de Fos et autant de Trieste. L'atout de Marseille-Fos est de pouvoir accueillir les grosses unités (VLCC), contrairement à Trieste qui ne peut accueillir les navires de plus de 300.000 t. Mais le risque vient des capacités accrues du pipeline italien : aujourd'hui le pipe est saturé, mais il existe un projet d'alimentation directe par un pipeline de brut russe de la raffinerie de Vienne. De nouvelles tensions concurrentielles risquent d'apparaître avec Marseille car Trieste fera remonter de nouvelles capacités de brut vers l'Allemagne. Il faut donc rester compétitif face à la concurrence italienne. Première bataille, ne pas perdre ! Deuxième bataille, gagner !

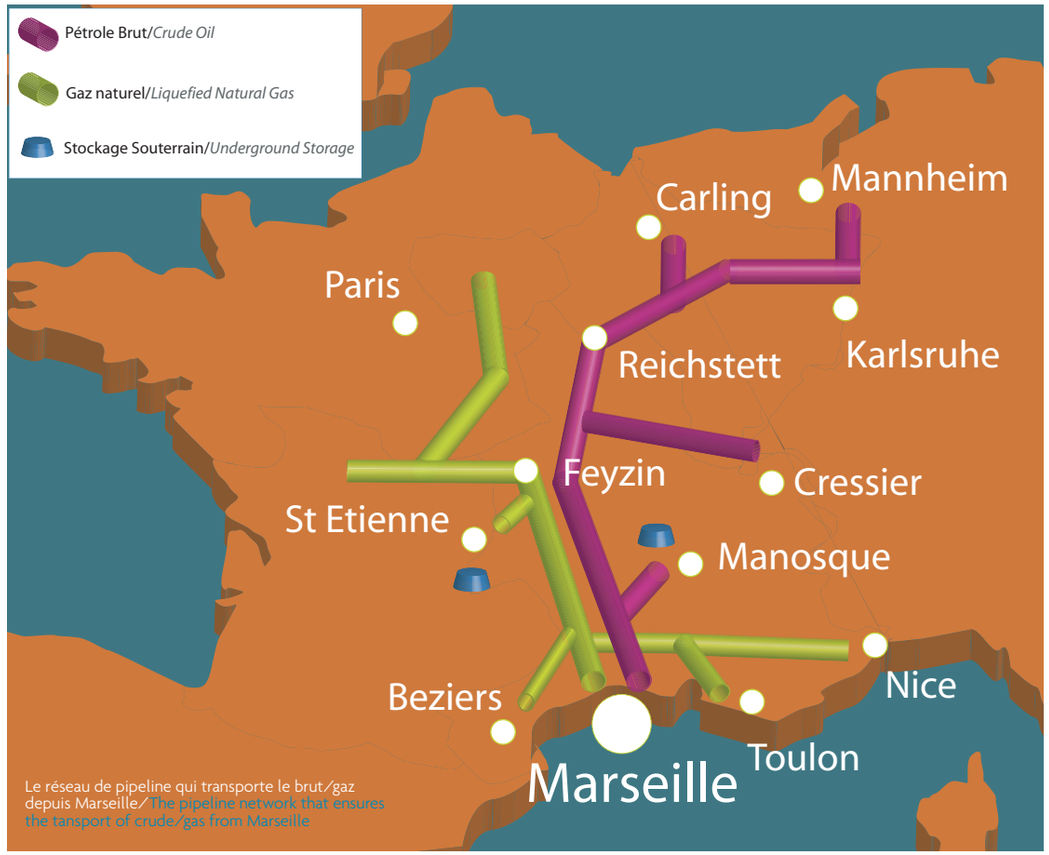
›Reporter : *Quels sont les leviers qui permettrons d'augmenter durablement les apports de brut via Marseille-Fos ?*

J-F.C : Il faut favoriser la négociation entre la direction du port de Marseille et les compagnies concernées, en renforçant la fiabilité sur les terminaux et en travaillant sur la compétitivité tarifaire. Le PAM manque de lisibilité dans le temps : Trieste a bloqué ses tarifs pendant trois ans tandis que Marseille augmente tous les ans comme mentionné dans le nouveau plan d'entreprise... c'est un facteur pénalisant pour le passage via Fos. Mais des efforts sont consentis : une convention de compensation avait été signée entre le PAM et la SPSE pour compenser l'écart du coût de revient à la tonne produit à Fos. Elle doit trouver une suite.

›Reporter : *Quel avenir pour l'industrie européenne du raffinage ?*

J-F.C : D'un risque de surcapacités nous sommes passé en sous capacité, ceci est du à la fermeture de capacités aux USA et à la forte demande de la Chine et de l'Inde. La demande est extrêmement forte pour les produits raffinés au niveau mondial, ce qui est rassurant pour les métiers du raffinage. Mais l'exigence de compétitivité demeure : le transport maritime et les coûts d'escales sont déterminants. Un Benchmarking est régulièrement réalisé (Cabinet Salomon/USA) pour évaluer la compétitivité des raffineries européennes. Leurs efforts ont payé et les raffineries locales sont très bien classées dans le domaine de leur compétitivité interne. Des incertitudes pèsent néanmoins : contraintes sociales, fiscales, environnementales. Nous sommes dans un marché hypercompétitif : il s'agit de ne pas relâcher nos efforts car nos concurrents avancent à grands pas également.■

Jean-François Cousinié,
Délégué Régional de l'UFIP
local representative, UFIP



Le réseau de pipeline qui transporte le brut/gaz depuis Marseille/The pipeline network that ensures the tansport of crude/gas from Marseille

Three questions addressed to Jean-François Cousinié, local representative of the French Oil Industry Union

›Reporter: *What is the position of Marseille-Fos regarding the supply of crude oil in Europe?*

Jean-François Cousinié: Marseille-Fos supplies the national market via local refineries and the pipeline network that ensures the transport of crude to the north of France and Germany. The pipeline supplies the refineries of Feyzin (Lyon), Cressier (Switzerland), Reichstett (Alsace) as well as the Carling petrochemical plant (Alsace). It also supplies the Karlsruhe refinery in Germany, the largest in Europe with a capacity of 15 MT/year.
The PMA is Europe's second oil port after Rotterdam. The Italian port of Trieste also has a pipeline which supplies the Karlsruhe refinery: some 7 MT are supplied by Fos and about the same from Trieste. Marseille-Fos' main asset is to be able to accommodate large vessels (VLCC), unlike Trieste which cannot accept tankers of more than 300,000 t. But there is a looming threat from the increasing capacity of the Italian pipeline: today the pipeline is saturated but there is a project to supply the Vienna refinery with Russian crude via a direct pipeline. New competitive pressures could arise for Marseille with Trieste's new capacities to supply Germany with crude oil. Therefore it is vital to stay competitive against Italy. The first battle we can't afford to lose and the second we have to win!

›Reporter: *What are the levers that will help to sustain increased crude oil flows via Marseille-Fos ?*

J-F.C: We must encourage negotiations between the port of Marseille's general management and the relevant companies by strengthening the reliability of the terminals and offering competitive tariffs. The PMA needs to clarify its position in good time: Trieste has frozen its tariffs for three years while Marseille has been increasing its prices each year as stated in the new business plan... this is a penalising factor for the route via Fos. But efforts are being made: a compensation agreement was signed between the PMA and SPSE to compensate for the difference in the cost per ton through Fos. This must be continued.

›Reporter: *What is the future for the European refining industry ?*

J-F.C: From a risk of overcapacity we are now in a situation of under capacity, due to the closure of facilities in the US and to strong demand from China and India. The demand is extremely strong for refined products at the world level, something that is reassuring for the refining sector. But it's still a very competitive market: sea transport and call costs are a decisive factor.
Benchmarking analyses are carried out on a regular basis (Salomon Consultants /USA) to assess the competitiveness of European refineries. Their efforts have paid off and local refineries are very well positioned with regard to their internal competitiveness. There are uncertainties however: mainly social, fiscal and environmental constraints. We are in a hyper competitive market: we must maintain our efforts because our competitors are also making constant progress.■

TOTAL
Une "major" du pétrole en Provence :
A major oil company in Provence:

- Localisation de la raffinerie Total : La Mède (Bouches du Rhône)
- Location : La Mède (France)
- Capacités de traitement : 8 millions t/an
- Processing capacity: 8 million tons/year
- Pré et post acheminements : camions : 15,6%, fer : 8,6%, pipelines : 39,7%, bateau : 36,1%
- Pre-and post-forwarding: road tankers 15.6%; rail 8.6%; pipelines 39.7%; marine 36.1%
- Marché : domestique et européen
- Market: domestic and European

Traitement de choc pour les composés organo volatils (COV)

La mise en place d'unités de traitement et réseaux de collecte des COV émis par les navires est planifiée pour les installations de Lavéra et de Fos. Quand on sait que COV participent à la destruction de la couche d'ozone, la construction d'unités spécialisées de récupération devient une priorité (2007-2009).

Outre ces travaux prévu sur la période 2005, Françoise Robert rappelle les travaux qui se sont déroulés en 2004 et qui vont se poursuivre en 2005 pour certains. "Outre la modernisation des bras marine, nous avons procédé à l'adaptation des circuits de produits raffinés aux nouvelles qualités de gazoles et d'essences. Ces travaux découlent de l'évolution des spécifications des produits pétroliers pour une meilleure prise en compte des problèmes environnementaux avec une diminution des teneurs en soufre des essences et gazoles dans le cadre de l'application du projet européen Auto-Oil" ajoute Françoise Robert. "En 2004 toujours, la construction du nouveau terminal méthanier sur le poste pétrolier n°4, nous a amené à construire un nouveau poste pour le remplacer : le poste n°5. Le temps que ce dernier soit opérationnel, le PAM a prévu un poste "relais", le poste 0, adapté au trafic de brut" conclue la directrice des terminaux pétroliers.

>Vers quel avenir énergétique ?

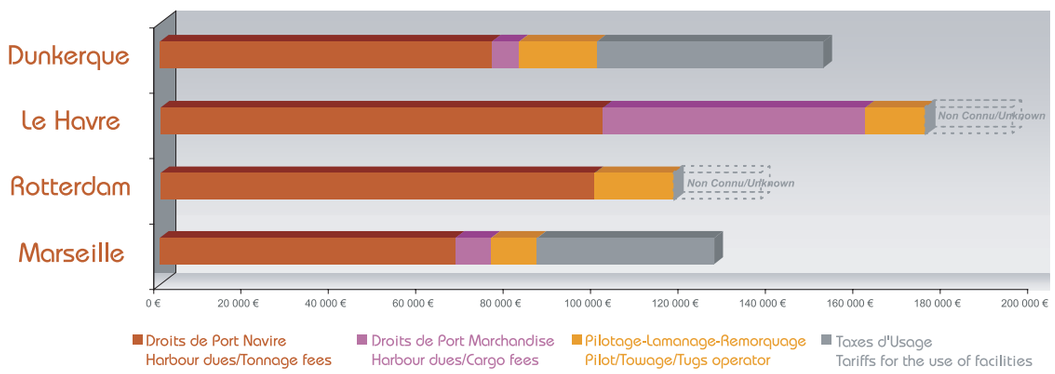
Le port pétrolier de Fos-Lavéra alimente, on l'a vu, toute une industrie liée aux hydrocarbures. Pour plusieurs décennies encore, rien de remplacera le pétrole dans la pétrochimie, la fabrication de bitumes, de lubrifiants, ni dans le domaine des transports. En France néanmoins, comme dans l'ensemble des pays industrialisés largement pétro-dépendants, la politique énergétique doit faire face à deux défis majeurs : lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (qui devront être réduits au quart de leur volume actuel d'ici 2050) et contre une probable augmentation à moyen terme des prix du pétrole et du gaz.

En conformité avec les orientations de la Commission Européenne sur les transports et l'énergie, le projet de loi d'orientation sur l'énergie vise à définir les orientations de la politique énergétique en France. Un projet de loi qui vise à favoriser notamment la recherche de nouvelles sources d'énergie non émettrices de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique (les transports sont, par exemple, les premiers émetteurs des gaz à effet de serre). Ce projet permettra d'explorer le potentiel des énergies renouvelables comme l'énergie hydraulique, l'énergie solaire, l'éolien... des énergies qui apporteront une contribution précieuse mais forcément partielle en raison de leur faible productivité. Pour fournir des quantités massives d'électricité nécessaires, difficile d'occulter l'énergie nucléaire, non émettrice de gaz à effet de serre. Des mesures qui dépendront à terme de choix politiques et de la mobilisation de chacun qu'ils soient collectivités territoriales, industriels, particuliers. Pour sa part, le port de Marseille a choisi de contribuer largement au développement de l'énergie éolienne et du gaz.■

La suite de ce dossier sur les activités gaz, chimie, pétrochimie dans l'édition de juillet de REPORTER.

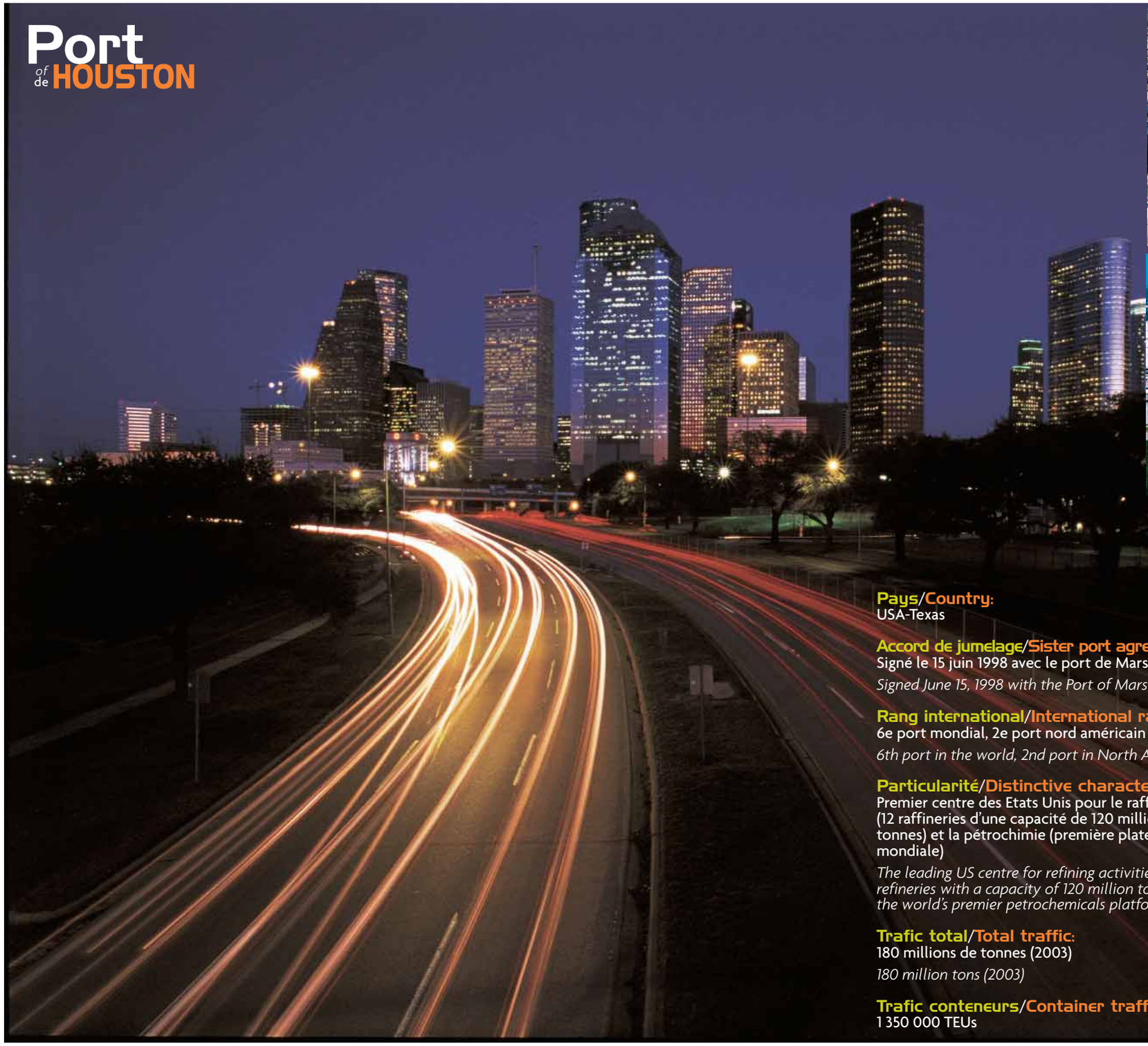
Coût à l'escale pour l'activité pétrole brut/Call tariffs for the crude oil activity

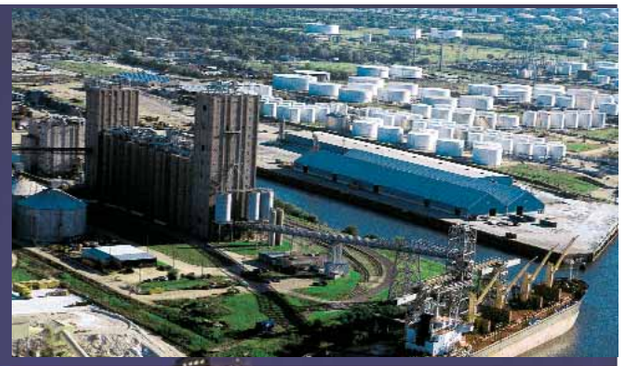
Projection à partir d'un navire type de 177 000 m3 déchargeant 100 000 tonnes (application des tarifs publics 2005)
Projection based on a 177 000 m3 type vessel unloading 100,000 tons (application of the 2005 public tariffs)



Aujourd'hui plus de 85% de notre énergie est fournie par le pétrole, le gaz et le charbon
Today more than 85% of our energy comes from oil, gas and coal.

Port of de HOUSTON





Pays/Country:
USA-Texas

Accord de jumelage/Sister port agreement:
Signé le 15 juin 1998 avec le port de Marseille
Signed June 15, 1998 with the Port of Marseille

Rang international/International ranking:
6e port mondial, 2e port nord américain
6th port in the world, 2nd port in North America

Particularité/Distinctive characteristic:
Premier centre des Etats Unis pour le raffinage (12 raffineries d'une capacité de 120 millions de tonnes) et la pétrochimie (première plate-forme mondiale)
The leading US centre for refining activities (12 refineries with a capacity of 120 million tons) and the world's premier petrochemicals platform

Trafic total/Total traffic:
180 millions de tonnes (2003)
180 million tons (2003)

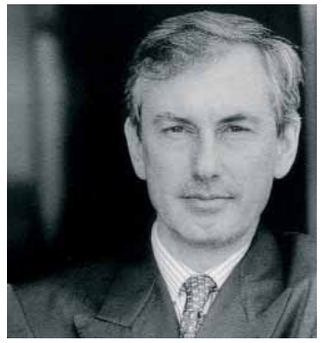
Trafic conteneurs/Container traffic:
1 350 000 TEUs

Importations/Imports:
Pétrole et produits pétroliers, machines, chimie organique, véhicules de transports, matières plastiques
Oil and oil products, machinery, organic chemicals, transport vehicles, plastic materials

Exportations/Exports:
Pétrole et produits pétroliers, chimie organique, céréales, matières plastiques, huiles végétales et animales.
Oil and oil products, organic chemicals, cereals, plastic materials, vegetable and animal oils

Actualité 2005/News 2005:
Aménagement d'un nouveau terminal conteneurs Bayport Container qui entrera en service en 2006. Il permettra un triplement de la capacité en conteneurs à l'horizon 2020, soit 3.5 millions de TEUs et permettra d'accueillir 7 navires portes-conteneurs géants.
Construction of a new Bayport Container Terminal scheduled to enter service in 2006. It will allow container capacity to be tripled to 3.5 million TEUs by 2020 and will be able to accommodate 7 giant container vessels

Interview de Christian Garin Président du Conseil d'Administration du Port Autonome de Marseille



Christian Garin

>Reporter : *Le maritime : Vous êtes tombé dedans quand vous étiez petit ?*

Christian Garin : Effectivement mon parcours est lié au monde maritime et à la ville de Marseille. Je suis né à Marseille et "fier d'être marseillais". Comme dans la plupart des familles méditerranéennes, ma famille a des origines diverses qui sont autant d'enrichissements. Je viens d'une famille d'armateurs, nous sommes au fait des enjeux du commerce international depuis des générations.

J'ai défendu mes racines marseillaises lorsque je travaillais à Paris comme financier, déjà dans le secteur du maritime puisque mes clients n'étaient autres que CMA CGM ou la CMN. Depuis 1998, je suis Président Directeur Général de la société Fouquet-Sacop, armement opérateur de navires dans le secteur pétrolier et produits chimiques en Méditerranée et en Atlantique.

>Reporter : *Vous êtes le plus jeune président que le port de Marseille ait connu, vous venez du privé : quel regard avez-vous porté sur le PAM à votre arrivée et quel est votre sentiment après 10 mois à la Présidence de l'Etablissement portuaire ?*

C-G: A mon arrivée à la présidence du Conseil d'Administration, j'ai été étonné au bon sens du terme : le port a les bons réflexes de l'entreprise en terme de stratégie, de procédure budgétaire. Ce qui caractérise le port de Marseille, c'est sa dimension d'entreprise "citoyenne" dans lequel la dimension sociale occupe une place importante : c'est pourquoi l'Etat et les collectivités territoriales sont membres du Conseil d'Administration. Pour moi, le PAM est une entreprise privée avec une dimension sociale, une âme et des valeurs du public. Aujourd'hui le port est confronté au marché, il évolue dans un milieu de plus en plus concurrentiel en France comme au niveau européen et il se doit d'être compétitif.

Apres dix mois, je tire un bilan en demi-teinte dans la mesure où je suis à la fois très satisfait du travail des équipes du PAM sur une série de projets tous acceptés par le Conseil d'Administration et qui vont structurer l'économie du port pour les années à venir et dans le même temps je suis très soucieux de la situation à TMF qui risque de retarder la mise en place de certains de ces projets.

Les Terrasses du Port, l'aménagement de Peysonnel, les différents projets sur la réparation navale à Marseille, GDF 2, les éoliennes ou bien évidemment FOS 2XL sont autant de projets qui vont transformer le port et sont porteurs d'avenir et d'emplois. Le CA du PAM les a tous acceptes quasiment à l'unanimité ce qui souligne notre engagement à faire évoluer le port.

Dans le même temps, des décisions trop longtemps retardées ont été prises par la Direction avec le complet soutien du Bureau du CA et du Président sur la reforme nécessaire de l'organisation du travail sur les quais concernant particulièrement les portiqueurs. Ces reformes sont nécessaires pour répondre aux attentes de nos clients mais aussi parce qu'elles préfigurent l'organisation futures des terminaux sous commandement unique.

Le refus du personnel et la situation de blocage qui a suivi la mise en place de cette nouvelle organisation en Novembre dernier nous a conduit à consulter le personnel sur cette stratégie et la réponse obtenue nous a conforte dans nos choix tout en soulignant la nécessite d'une relance du dialogue en ce qui concerne l'organisation du travail ce que nous faisons depuis début février avec l'espoir d'arriver à une solution acceptable par tous.

>Reporter : *Pour vous, la clé de la réussite d'une entreprise, réside dans... ?*

C-G : Dans un projet partagé, un projet commun qui n'est imposé par personne, dans lequel on se reconnaît. C'est aussi le fait d'adhérer à des valeurs communes : travail, respect des autres, ce sont pour moi les valeurs "clé" de la réussite.

J'ai beaucoup d'espoir dans le port de Marseille : le PAM a les hommes, les outils et les conditions financières nécessaires pour relever les défis qui l'attendent. ■

Interview with Christian Garin Chairman of the Board of Commissionners of the Port of Marseille Authority

>Reporter: *The maritime industry: You were born into this world ?*

Christian Garin: In fact my entire professional life has been linked with the maritime world and the city of Marseille. I was born in Marseille and am "proud to be Marseillais". As in most Mediterranean families, my family is from different origins with as many enrichments. I come from a family of ship owners so we have been perfectly aware of international commercial issues for generations.

I defended my Marseille roots when I worked in Paris as a financier, already involved in the maritime sector since my clients were none other than CMA CGM or CMN. Since 1998, I have been the CEO of the Fouquet-Sacop shipping company, operator of vessels in the oil and chemicals sectors in the Mediterranean and the Atlantic.

>Reporter: *You are the youngest chairman the port of Marseille has ever had and you come from the private sector: what impression did you get from the PMA when you arrived and what are your feelings after 10 months of presiding over the port establishment?*

C-G: When I took the chairmanship of the Board of Commissionners, I was surprised in the good sense of the word: the port has good corporate relations in terms of strategy and budget procedures. What characterises the port of Marseille is its community oriented corporate dimension in which the social aspects play an important role: this explains why the State and local authorities are members of the Administrative Board. For me, the PMA is a private concern with a social dimension, a spirit and public values. Today the port is faced with the market. It operates within an increasingly competitive environment in France as well as at the European level and it must therefore be competitive.

After ten months, my impressions are mixed in so far as I'm on the one hand very pleased with the work of the PMA teams in a series of projects all approved by the administrative board and that will contribute to shape the port's economy in the coming years; and on the other hand, I am very concerned with the situation at TMF (Fos general cargo terminal) which could lead to delaying the launching of some projects.
The Terrasses du Port, the development of Peysonnel, the various shipyard projects in Marseille, GDF 2, the wind turbines or obviously FOS 2XL represent many projects that will transform the port and are good for the future and for employment. The PMA's Administrative Board approved them all, practically unanimously, something that shows our strong commitment to developing the port.

At the same time, decisions that had been delayed for too long were taken by the General Management, with the complete support of the Board of Commissionners and of its Chairman, on the necessary reform of the work organisation on the docks and especially concerning the gantry operators. These reforms are required to better respond to our clients' expectations since they pre-figure the future organisation of the terminals under a single command.
The personnel's refusal, and the blockage situation that followed the implementation of this new organisation last November, led us to consult the workforce regarding this new strategy, and the response we got has comforted us in our choices while stressing the need to launch a new dialogue on the organisation of work, something we've been working on since the beginning of February with the hope of finding a solution acceptable to all.

>Reporter: *For you, what is key to the success of a company?*

C-G: A project that is shared, a common endeavour, not imposed on anyone, in which people achieve their aims. It's also a question of adhesion to common values: work, respect of others, these are for me the key values for success.

I place a lot of hope in the port of Marseille: the PMA has the people, the tools and the financial conditions needed to take up the challenges it is faced with. ■

Le Port en Questions

Questions around and about the port

Au mois de janvier 2005, la direction du PAM a fait le choix peu commun d'organiser un référendum auprès de l'ensemble de son personnel. L'objet du référendum était de valider les grandes orientations prises par la direction et déterminantes pour l'avenir du port de Marseille-Fos. La problématique soumise au personnel se matérialisait par trois questions, portant sur l'objectif et ses conditions de réalisation.

La 1ère question posée portait l'interrogation sur la politique de grands projets du PAM, dont le succès sera déterminant pour l'avenir du port de Marseille. Elle introduisait l'objectif attenant à la problématique de fond qui secoue le port de Marseille depuis quelque temps, à savoir les clés du succès, et les verrous s'incarnaient dans les deux questions suivantes. D'évidence, nul ne refuserait la poursuite d'une politique visant à maintenir le niveau international du port et devant permettre la création de dizaines de milliers d'emplois autour des zones concernées. Il ne suffit cependant pas de déclarer et d'avoir des intentions, il faut surtout faire et se donner les moyens de réussir. C'est bien là que le bât risque souvent de blesser.

Dans un contexte concurrentiel exacerbé, où la compétitivité et la qualité de service doit être maintenue sine qua non, alors que la politique de l'Etat n'est plus d'investir seul dans les projets de développement, et le port ne pouvant hypothéquer l'avenir de son personnel sur le pari d'un projet porteur mais lourd, seule la participation volontaire du privé peut présenter les garanties complémentaires et en établir le réalisme.

Bien que devenu conditionnel, le partenariat public-privé n'est pas d'évidence dans une société où les intérêts particuliers sont de plus en plus présents et suspects, et la rencontre de ces deux univers demeure frontale à certains niveaux.

Pour un établissement public tel que le port, le plus important dans une telle association, est de pouvoir demeurer une entreprise publique. Pour ceci, il faut avant tout l'union de tout l'établissement, de tous ses salariés, dans une démarche commune et responsable, sur un chemin lisible et dégagé.

Les deux dernières questions du referendum avaient ainsi pour objet non seulement d'informer des enjeux et des conditions nécessaires à la préparation d'un avenir rassurant pour le PAM, mais aussi d'appeler à la solidarité de tous les salariés, et de les associer pleinement aux choix qui feront l'avenir du Port Autonome de Marseille. Les résultats ont encouragé la direction à poursuivre sa politique et à prendre les mesures nécessaires. ■

In January 2005, the PMA's general management took the unusual decision to hold a referendum among its entire personnel. The purpose of this referendum was to validate the major guidelines set by the general management as being decisive for the future of the port of Marseille-Fos. The issue submitted to the employee vote was characterised by three questions with a view to the general objective and how it could be achieved.

The 1st question addressed the uncertainties over the PMA's major project policies, the success of which will shape the future of the port of Marseille. It introduced the objective relevant to the fundamental issue that has affected the port of Marseille for some time now i.e. the keys to success, and the deadlock was addressed through the two subsequent questions. Obviously, no one would go against the pursuit of a policy aimed at maintaining the port's international position and allowing for the creation of tens of thousands of jobs in the areas concerned. However, words and intentions are not enough and above all it is essential to act and to provide the means to succeed. And this is where the problem often lies.

In an exacerbated competitive context - where competitiveness and service quality are indisposable conditions, where the State can no longer be the lone investor in development projects, nor the port jeopardize the future of its employees on the basis of a feasible yet complex project - only the voluntary participation of the private sector can provide the complementary guarantees required for a realistic outcome.

Even though this has become indispensable, public-private partnerships are not obvious in a society where individual interests are more and more common place and open to suspicion and where the confrontation between the two worlds is often brutal.

For a public undertaking such as the port, what matters most in such an association is to be able to remain a public corporation. And in this perspective this means ensuring, first and foremost, that the establishment presents a united front, with the support of the entire workforce, within a common and responsible approach based on a clear and open roadmap.

The two last questions of the referendum were aimed not only at providing information on the stakes and conditions required for the preparation of a reassuring future for the PMA, but also to appeal to the solidarity of all the employees and involve them in the choice process that will determine the future of the Port of Marseille Authority. The results encouraged the general management to pursue its policy and take the necessary measures. ■

VOS CONTACTS AU PAM
YOUR CONTACTS WITHIN THE PMA

Marseille
23 place de la joliette
BP 81965 - 13226 MARSEILLE CEDEX 02
ELODIE BARDIN
Tél. : (33) 4 91 39 52 55
Fax : (33) 4 91 39 40 20
e.bardin@marseille-port.fr

Paris
GAUTIER HOTTE
Tél. : (33)1 45 55 46 81
Fax : (33)1 47 05 31 37
Email : g.hotte@marseille-port.fr

Lyon
VALERIE GEORGE
Tél. : (33) 4 37 65 19 75
Fax : (33) 4 37 37 44 06
E.mail : v.george@marseille-port.fr

U.S.A
BERNARD A. FRIEDRICH
Franexco, Inc.
LOS ANGELES (CA)
Tel. : (1) 805 379 3994
Fax : (1) 805 495 9568
E.mail : bafrance@earthlink.net

Hong-Kong
KY CHUNG
IMC Development & Management Ltd.
Tel : (852) 28201232
Fax : (852) 2877 2254
E.mail : kychung@imcgroup.com.hk

Chine / China
QIU PENG
IMC Shipping Company Ltd.
SHANGHAI
Tel : (86) 21 6481 2233*122
Fax : (86) 21 6481 2355
E.mail : qiupeng.sh@imcshipping.com.cn

Malaisie / Malaysia
M.P.C LOW
Sunship Agencies SDN.BHD
SELANGOR DARUL EHSAN
Tel. : (60)3 563 13620
Fax : (60)3 563 13617
E.mail : pc.low@sunship.com.my

Singapour / Singapore
CHAN TECK KEE
Sunship Agencies PTE.Ltd.
SINGAPOUR
Tel : (65) 6238 1821
Fax : (65)6225 7405
E.mail :
chanteckkee@sunship.com.sg

Japon / Japan
LISA LIU
IMC FleetworldJapan Ltd.
TOKYO
Tel : (81) 3 3239 3833
Fax : (81) 3 3239 3836
E.mail :
liu@imcfwl.com

Corée / Korea
Y.K CHOI
Man Chang Shipping Co.Ltd
SEOUL
Tel : (82) 2 723 9301
Fax : (82) 2 723 9374
E.mail : imckorea@kornet.net

PORT OF MARSEILLE
AUTHORITY

www.marseille-port.fr