



PORT AUTONOME  
DE MARSEILLE

décembre 2006 | december 2006

# r e < p o r t > 9 1 :

magazine du Port Autonome de Marseille | Port of Marseille Authority magazine >N° 10



> Arcelor Fos-sur-Mer :

A la pointe de l'acier

Arcelor Fos-sur-Mer:

The cutting edge of steel



Guy Janin  
Directeur Général  
Chief Executive Officer

# “ editorial :

## Synergies

> Le transport maritime international, c'est le partenariat réussi de plusieurs acteurs complémentaires, qu'ils soient entreprises privées ou établissements publics. De la synergie de l'ensemble des savoir-faire, des compétences et des talents de chacun émerge l'excellence. L'excellence de service, de qualité, de conseil même, qui fait du passage via une place portuaire une étape capitale dans le processus global de la chaîne de transport.

Au Port Autonome de Marseille, nous sommes conscients que nous avons tous à gagner des alliances constructives. Et lorsque celles-ci aboutissent à des résultats créateurs de trafics, d'emploi et de croissance, il ne tient qu'à nous de valoriser ceux qui participent activement au dynamisme et à l'image du port.

C'est dans cette optique que nous avons créé une nouvelle rubrique dans notre magazine Reporter : « Grands acteurs ». Grands par leur personnalité, leur enthousiasme, leur efficacité dans le secteur du transport international et, au quotidien, dans la valorisation du passage via Marseille-Fos. Acteurs car nous pensons que rien de grand ne se fera si l'on reste spectateur de son destin.

Rendez-vous en page 19 pour une première rencontre.

## Synergies

International maritime transport is the successful partnership of several complementary players, both private companies and public corporations. The synergy of each one's know-how, skills and talents creates excellence. Excellence in service, quality, even consultancy, which makes the passage through a port a key stage in the overall process of the transport chain.

At the Port of Marseille Authority, we are aware that we all stand to gain from constructive alliances. And when these lead to results that generate traffic, jobs and growth, we must emphasize the value of those who play an active part in the port's dynamic and image.

With this in mind, we have created a new section in our Reporter magazine: "Major players". Major because of their personalities, their enthusiasm, their effectiveness in the international transport sector and, day by day, in the economic enhancement of the passage through Marseille-Fos. Players because we believe that nothing significant will get done if we simply remain as spectators of our destiny.

Go to page 19 for the first edition.



## sommaire / contents:

### > ON EN PARLE THE TALK OF THE PORT



4  
4

### > DOSSIER Arcelor Fos sur Mer : A la pointe de l'Acier DOSSIER Arcelor Fos-sur-Mer: The cutting edge of steel



8  
12

### > ZOOM Union Naval : Deux sites, un même service ! ZOOM Union Naval: Two sites, the same service!



16  
17

### > GRANDS ACTEURS : Rencontre avec Raymond Vidil MAJOR PLAYERS : Meeting Raymond Vidil



19  
19

### > AFTER HOURS Marseille Fos : le port de tous les talents AFTER HOURS Marseille-Fos: the multi-talented port



22  
23



## 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  
Guy Janin

Direction de la publication  
Direction of the publication  
Monica Bonvalet

Rédactrice en chef / Chief editor  
Catherine Navarro

Comité de rédaction  
Editorial Committee  
Sacha Rougier  
Catherine Navarro

Maquettiste / Infographiste  
Layout / Computer Graphics  
SREOC

Traduction / Translation  
Studec

Photo couverture/front cover : Bobines d'acier/Coils Sept lieux

Dépôt légal : 18 mars 2006  
ISSN 1763-4725

www.marseille-port.fr

> Croisière :  
Le monde  
de la croisière  
s'ouvre au  
grand public !

Pour sa 6e édition (24 & 25 novembre 2006), la convention d'affaires Top Cruise, réservée jusqu'à présent aux professionnels du secteur, a ouvert ses portes au grand public. Les représentants des compagnies maritimes et voyagistes français et internationaux étaient présents sur le salon. L'objectif était de faire découvrir au plus grand nombre ce nouveau produit « vacances » qui regroupe dépaysement, découverte et confort, sur mer mais aussi sur fleuve.



Selon les prévisions, Marseille devrait franchir la barre des 400.000 croisiéristes en 2006.  
According to forecasts, Marseille should exceed 400,000 cruise passengers in 2006.

Cruise:  
The world of  
cruises open to  
the public!

Until now the Top Cruise business convention has been restricted to professionals of the sector. The 6th convention, on 24 & 25 November 2006, opened its doors to the general public. Representatives of French and international shipping lines and tour operators were present at the show. The aim was to introduce as many people as possible to this new "vacation" product which combines a trip away, sightseeing and comfort, at sea or on rivers.

> Croisière :  
Première escale  
du MSC Musica  
à Marseille

Marseille a accueilli, le 7 novembre, la première escale du navire amiral MSC Musica. Avec une capacité de 2.550 passagers, ce géant des mers ultra moderne (sushi bar, bar à vin, casino, théâtre, espace SPA...), conçu selon la tradition et le style du design italien, escalera à Marseille tous les samedis en 2007. MSC Croisière compte une flotte de 7 navires (MSC Musica, MSC Sinfonia, MSC Opera, MSC Armonia, MSC Lirica, MSC Melody et MSC Rhapsody). La flotte de la compagnie italienne augmentera jusqu'à 11 unités d'ici 2009.



MSC Musica : un paquebot géant de 293,8 mètres de long, 32 mètres de large, 1275 cabines, 13 ponts.  
MSC Musica: a giant liner of 293,8 meters long, 32 meters broad, 1,275 cabins, 13 decks.

Cruise:  
First call of  
MSC Musica  
at Marseille

On 7 November Marseille welcomed the flagship MSC Musica on her first call. This giant of the seas, designed in the Italian tradition and style, can carry 2,550 passengers and boasts a sushi bar, wine bar, casino, theater, spa, etc. It will call at Marseille every Saturday in 2007. MSC Croisière has a fleet of seven ships: MSC Musica, MSC Sinfonia, MSC Opera, MSC Armonia, MSC Lirica, MSC Melody and MSC Rhapsody. The Italian company's fleet will increase to 11 vessels by 2009.



> Marseille Europort :  
Esprit  
d'entreprise,  
esprit  
d'équipe...  
l'esprit  
portuaire !

Le 30 novembre, les membres de l'association Marseille-Europort<sup>1</sup> se sont réunis avec leurs personnels au Marseille Provence Cruise Center pour une soirée de fin d'année intitulée « Esprit portuaire ». L'occasion pour les professionnels marseillais de se rencontrer ou de se retrouver et d'échanger dans un cadre convivial. La soirée a été marquée par le lancement de la nouvelle campagne de communication grand public sur le thème « Marseille Fos : le port de tous les talents » (cf notre article p.22). Ce rendez-vous a été également l'occasion pour chacun de présenter son entreprise dans le cadre de « La rue des entrepreneurs », « Esprit portuaire » et inspiration latino étaient au diapason !

<sup>1</sup> Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, Union Maritime et Fluviale, et Port Autonome de Marseille.

Marseille Europort: Corporate spirit, team spirit... port spirit!

On 30 November, members of the Marseille-Europort association<sup>1</sup> met with their staff at the Marseille Provence Cruise Center for a festive evening called "Port Spirit". It was an opportunity for the professionals of Marseille to meet together and talk in a friendly, informal setting. The evening was marked by the launch of the new "general public" communication campaign on the theme "Marseille Fos: the multi-talented port" (see our article on p. 23). The event also allowed everyone to introduce their company in the context of "The Entrepreneurs' Street". "Port Spirit" and latin inspiration were the themes!

<sup>1</sup> Marseille Provence Chamber of Commerce and Industry, Union Maritime et Fluviale [Marine and Rivers Union], and Port of Marseille Authority.

> Dessertes terrestres :  
Nouveau terminal  
rail-route

Un terminal de transport combiné rail-route sur une parcelle de 3,5 ha sera construit et mis en service pour l'été 2007 dans la zone industrielle de Lavéra. Le projet, mené par le groupe Groupe Charles André (GCA<sup>2</sup>), permettra de faire basculer de la route vers le ferroviaire le transport de produits pétrochimiques dangereux mais également de produits non dangereux entre la plateforme de Lavéra et la zone sud de Milan. L'investissement s'élève à 3,7M€. Au total, on estime à 18.000 le nombre de camions en moins sur les routes !

<sup>2</sup> GCA est présent en région PACA au travers de plusieurs filiales de transport routier (dont Delta Route, Citaix, Millo Garcin et Presta Silo).

Land transport links:  
New rail-road terminal

A combined rail-road transport terminal will be built on a plot of 3.5 hectares and commissioned for the summer of 2007 in the Lavéra industrial park. The project, led by the Charles André Group (GCA<sup>2</sup>), will make it possible to switch the transport of dangerous petrochemicals as well as non-dangerous products, between the Lavéra platform and Milan south, from road to rail. The project involves an investment of 3.7M€. In all, 18,000 fewer trucks are expected on the roads!

<sup>2</sup> GCA are present in the Provence-Alpes-Côte d'Azur region through several haulage subsidiaries (including Delta Route, Citaix, Millo Garcin and Presta Silo).

> **Nomination :**  
**Un nouveau directeur au PAM**

François Agier a pris ses fonctions en qualité de Directeur des Terminaux Marchandises de Fos le 18 septembre 2006. Ce polytechnicien, ingénieur des ponts, a en charge l'exploitation des terminaux conteneurs, polyvalent, minéralier et céréalier de Fos. Il a pour mission le développement de l'activité et la fiabilité du service offert au client. Sa mission consiste également à préparer l'arrivée de Fos 2XL.



François Agier, nouveau directeur des terminaux marchandises de Fos. François Agier, the new director of Fos general cargo terminals.

**Appointment:**  
**New director at PMA**

François Agier took up his post as Director of Fos General Cargo Terminals (TMF) on 18 September 2006. A civil engineer, Agier is responsible for the operation of the Fos container, general cargo, ore and grain terminals. His task is to develop the activity, the reliability of service offered to customers and the preparation of the startup of Fos 2XL.



L'entrepôt Gazeley, sur le complexe logistique de Fos Distriport. The Gazeley warehouse, in the Fos Distriport logistics complex.

> **Logistique :**  
**Fos Distriport accueille Somaudex-Sogedial**

Gazeley, l'un des plus importants développeurs d'immobilier logistique durable en Europe, vient de louer une cellule de 5.000 m<sup>2</sup> au sein de son « Magna Park » de Fos-Distriport à Somaudex-Sogedial, filiale du groupe Bernard Hayot (GBH) et du groupe SAFO, spécialisée dans l'import-export avec les DOM-TOM.

Logistics:  
**Fos Distriport to accommodate Somaudex-Sogedial**

Gazeley, one of the largest developers of sustainable logistics real estate in Europe, has just rented a unit of 5.000 m<sup>2</sup> in its "Magna Park" of Fos-Distriport to Somaudex-Sogedial, a subsidiary of the Bernard Hayot group (GBH) and the SAFO group, specialists in import and export with the French overseas departments and territories.

> **Erratum :**

Dans notre numéro d'octobre, dans le dossier logistique, nous vous avons parlé des entrepôts déjà construits et en exploitation sur le complexe logistique de Fos Distriport. Il fallait lire « Léon Vincent est propriétaire de 10.000 m<sup>2</sup> » et non pas locataire de cette surface.

**Erratum :**

In the logistics report in our October issue, we mentioned the warehouses already built and operating in the Fos Distriport logistics complex. It should have read "Léon Vincent owns 10.000 m<sup>2</sup>" instead of him leasing this area.

> **Vracs liquides :**  
**LBC s'agrandit**

Le Conseil d'Administration du PAM a approuvé l'extension de 13 ha de la société LBC dans la zone industrielle de Lavéra. La société, spécialisée dans le stockage de vracs liquides, prévoit d'investir 70 millions d'euros pour étendre son dépôt. Ce projet permettra de doubler les capacités de stockage de LBC et représentera de nouvelles perspectives de trafic évaluées à 1.5 millions de tonnes de vracs liquides pétrochimiques supplémentaires par an. Le site LBC Marseille-Fos implanté à Lavera fait partie du groupe LBC Tank Terminals, un des opérateurs mondiaux dans le stockage des vracs liquides chimiques.



LBC à Lavera / LBC in Lavera

**Liquid bulks:**  
**LBC is growing**

PMA's Board of Directors have approved the 13hectare extension of the LBC company in the Lavéra industrial park. The company, which specializes in the storage of liquid bulks, plans to invest 70 million euros to enlarge its depot. This project will enable LBC to double its storage capacities and will open new traffic possibilities assessed at an additional 1.5 million tonnes a year of petrochemical liquid bulks. The LBC Marseille-Fos facility at Lavéra is part of the LBC Tank Terminals group, a world-class operator in the storage of chemical liquid bulks.

> **Fos 2XL :**  
**Signatures des conventions d'exploitation avec les opérateurs privés**

Les deux futurs opérateurs privés, PORTSYNERGY et MSC, ont signé respectivement avec le PAM la convention d'exploitation qui va fixer leurs conditions de réalisation et d'exploitation du terminal Fos 2XL. C'est chose faite depuis le 24 octobre pour PORTSYNERGY et depuis le 3 novembre pour MSC.

- PORTSYNERGY : autorisation d'occupation et de jouissance d'un terminal de 600 mètres linéaires et de 50 ha de terre-pleins pour une durée de 35 ans. L'opérateur s'engage à respecter un objectif de trafic annuel fixé à 500.000 EVP la 1ère année et à 660.000 EVP à terme.

- MSC : autorisation d'occupation et de jouissance d'un terminal de 800 mètres linéaires et de 52 ha de terre-pleins pour une durée de 35 ans. L'opérateur s'engage à respecter un objectif de trafic annuel fixé à 700.000 EVP la première année et à 800.000 EVP à terme.

**Fos 2XL:**  
**Operating agreements signed with private operators**

The two future private operators, PORTSYNERGY and MSC, have signed the respective operating agreements with PMA which will set out the conditions for construction and operation of the Fos 2XL terminal. The agreement with PORTSYNERGY was signed on 24 October and the one with MSC on 3 November.

- PORTSYNERGY: permit for occupation and possession of a terminal of 600 linear meters and 50 hectares of storage area for a term of 35 years. The operator undertakes to meet an annual traffic target of 500.000 TEU in the first year and 660.000 TEU ultimately.

- MSC: permit for occupation and possession of a terminal of 800 linear meters and 52 hectares of storage area for a term of 35 years. The operator undertakes to meet an annual traffic target of 700.000 TEU in the first year and 800.000 TEU ultimately.

En juin 2006, le luxembourgeois Arcelor fusionnait avec le néerlandais Mittal Steel, donnant naissance au géant mondial de la sidérurgie. Voyage au cœur d'Arcelor Fos-sur-Mer, un des sites les plus compétitifs du groupe, qui connaît un développement économique constant depuis plus de trente ans.

# Arcelor Fos-sur-Mer : A la pointe de l'acier

L'industrie française de la métallurgie est un secteur stratégique pour la France. En amont d'industries qui assurent ses débouchés, il concerne 1.8 millions d'emplois directs ou indirects. Avec près de 110.000 employés dans le monde, Arcelor s'imposait déjà comme le premier producteur sidérurgique mondial avec une production annuelle d'environ 59 millions de tonnes d'acier et un chiffre d'affaires de plus de 27 milliards d'euros. La fusion d'Arcelor et du groupe Mittal Steel a donné naissance au géant mondial de l'acier. Le nouveau groupe (qui sera créé formellement en 2007) est capable de produire 130 millions de tonnes d'acier annuelles, soit près de quatre fois plus que le deuxième producteur mondial... un atout pour l'Europe industrielle qui abrite désormais le siège et l'essentiel de l'outil de ce nouveau leader mondial (cf interview de Thierry Le Gall, Directeur du site Arcelor Fos, p12).

Arcelor Fos occupe une place importante dans les marchés du sud de l'Europe. Le site connaît un développement constant au prix d'une solide politique d'innovation et d'investissements et une production qui a atteint 4,5 millions de tonnes en 2005.

Arcelor Fos est le deuxième employeur privé des Bouches-du-Rhône avec environ 5.000 personnes qui y travaillent directement ou indirectement à travers les contrats de co-traitance de 120 entreprises régionales.

« Se moderniser pour croître et se pérenniser »

Un vaste programme d'investissements sur la période 2005-2010 va permettre de rénover l'amont du site de Fos. Objectif : atteindre une production de 5 MT d'acier par an et pérenniser l'outil industriel pour les 25 prochaines années.

Les investissements majeurs concernent :

- La rénovation des deux hauts-fourneaux : la réfection totale du haut fourneau n°1 est prévue pour fin 2007 et la réfection du deuxième haut-fourneau est envisagée pour 2009.

- L'extension de la cokerie : construction de 18 fours de cokerie supplémentaires (mise en service réalisée en été 2006).

- L'augmentation de la capacité d'injection de charbon des hauts-fourneaux (mise en service des capacités supplémentaires faite au printemps 2006)

- La rénovation de la coulée continue n°1 : elle sera réalisée en 2007 pendant l'arrêt du haut-fourneau n°1.

L'acier est partout !

On trouve de l'acier dans l'automobile, les cannettes de boisson, l'électroménager, les roues, le mobilier, les pylônes électriques, le Pont de Normandie, les bouteilles de gaz, le matériel agricole, les boules de pétanque, les outils de jardinage et dans beaucoup d'autres objets de notre vie quotidienne.



Bobines/Coils



Train



Coulée continue/Casting



Train à bande/Mill train

## Les produits & les marchés :

50% des aciers utilisés aujourd'hui n'existaient pas il y a cinq ans ! Par sa capacité d'innovation, le site de Fos se distingue par la fabrication d'aciers très sophistiqués dédiés à des marchés en pleine expansion (transport, énergies, emballages).

Une partie de l'acier fabriqué à Fos est expédiée en Espagne et en Italie vers des usines de relaminage qui vont transformer les bobines brutes en acier du plus bel aspect grâce à des opérations telles que la galvanisation ou le laquage.



### Le saviez vous ?

L'acier est totalement et indéfiniment recyclable. Il est recyclé à hauteur de 12 tonnes par seconde dans le monde. Pour le seul site de Fos, ce sont 65 000 tonnes d'acier qui sont recyclées chaque année, issues des déchets ménagers de 410 collectivités partenaires.

En effet, en plus de ses performances (élasticité, fine épaisseur, aptitude à être travaillé de façon complexe, etc), l'acier tend à devenir un matériau de plus en plus noble et de plus en plus beau.

## Arcelor Fos : un site les pieds dans l'eau

Le site de Fos possède des atouts traditionnels qui en font un des meilleurs sites sidérurgiques côtiers : une logistique performante en amont en terme de réception des minéraliers, avec un port en eau profonde et une logistique aval optimisée pour servir les marchés espagnols et italiens.

Le site dispose de quais privés de réception pour les trafics import de vracs solides (minerais de fer et houille) et d'expédition pour les trafics export constitués essentiellement de bobines d'acier. En 2005, près de 13MT<sup>1</sup> dont 10MT en import et 3MT en export sont passés par Fos, soit 13,5% du tonnage total du port autonome.

Depuis 1992, toutes les composantes du site de Fos ont été certifiées selon le référentiel qualité ISO 9001, et depuis 2001 selon ISO 9001 version 2000, mais également selon les référentiels Qualité des constructeurs automobiles mondiaux (ISO TS16949) et le référentiel environnemental Iso 14001.

Force est de constater aujourd'hui une concentration et une mondialisation des métiers de la métallurgie et un renforcement du contexte concurrentiel. Pour gagner la bataille de la compétitivité internationale, le groupe Arcelor Mittal bénéficie de technologies et d'une « recherche et développement » de pointe et possède des gisements de matières premières considérables, ainsi que des réseaux de distribution étendus. Des atouts indispensables pour affronter un marché dans lequel les sidérurgistes doivent se concentrer pour faire face à la hausse des prix des matières premières. Néanmoins la demande mondiale d'acier devrait continuer à progresser du fait de l'expansion continue de la demande de la Chine. L'innovation sera une des clés du développement des entreprises du secteur. ■

<sup>1</sup>Chiffres PAM.



Train à bande/Mill train



Quai/Berths



Coulée d'acier/Casting



Mr Thierry Le Gall,

Directeur du site de Fos, Arcelor

**Reporter :** Le groupe Arcelor-Mittal est désormais le 1er sidérurgiste mondial. Quelles ont été vos premières impressions lors du rapprochement ?

**Thierry Le Gall :** Nous sommes dans une logique à laquelle nous étions préparés car la concentration dans notre métier a été entamée il y a quelques années. Nous étions donc préparés à cette stratégie. Le nouveau groupe représente 62 milliards d'euros de chiffre d'affaires, avec plus de 10 % du marché mondial. Contrairement à d'autres branches (comme Microsoft par exemple qui capte 96% du marché des systèmes d'exploitation) le marché de l'acier est peu concentré. Il y avait nécessité de grossir pour limiter les effets de cycles. Pour Arcelor Mittal, il s'agit d'un challenge à plus d'un titre : réussir l'intégration d'un groupe qui double de taille, des équipes aux cultures différentes... Néanmoins les deux groupes ont l'habitude du travail en équipes multiculturelles et chacun est conscient des très grandes opportunités ouvertes par cette fusion.

**R :** Des conséquences directes sur le site Arcelor de Fos sont-elles à prévoir ?

**TLG :** Il n'y aura pas de conséquences directes sur Fos, son activité reste inchangée. Le rapprochement d'Arcelor et Mittal ne va pas entraîner de restructuration en Europe car il n'y a pas de recouvrement entre les usines respectives des deux sociétés. Il y aura en revanche à nous reposer la question des synergies carnets, des produits. Par exemple continue-t-on à livrer aux USA compte tenu de notre présence importante aujourd'hui ?

**R :** Quels sont les marchés d'Arcelor Fos ?

**TLG :** La position géographique de l'usine est axée vers les marchés du sud Europe. Deux tiers de nos carnets sont réalisés sur trois pays : l'Espagne, l'Italie et la France. Nous avons également des clients en Grèce et Turquie. Nous livrons 15% de nos volumes hors d'Europe.

**R :** Quels sont les avantages d'une usine les « pieds dans l'eau » ?

**TLG :** Les usines côtières sont avantageuses, à la différence des usines continentales, par le « plus » logistique. Ainsi, nous recevons environ 10Mt de minerai, charbon et expédions les deux tiers de notre production par mer. Les minerais proviennent du Brésil, d'Argentine, d'Afrique, du Canada. Les « pieds dans l'eau » procurent donc un avantage indéniable.

**R :** Quels projets de développement pour Arcelor Fos ?

**TLG :** Notre projet est d'améliorer notre compétitivité en augmentant nos performances industrielles afin de produire plus et de réduire nos coûts. Nous souhaitons dans les années à venir produire plus de 5 Mt. Ce qui se traduirait pour le port par une augmentation du trafic d'environ 2,5Mt. Pour cela, nous engageons à la fois un programme d'amélioration continue de nos performances mais aussi des investissements importants. Ainsi, en 2007 nous prévoyons d'investir 250 ms d'euros : la rénovation d'un des hauts fourneaux<sup>2</sup> et de la coulée continue<sup>3</sup>. Notre activité en 2006 a enregistré une croissance de 5% avec une production de 4.5 ms de tonnes. ■

<sup>2</sup>Haut-fourneau : construction spécialement établie pour effectuer la fusion et la réduction des minerais de fer en vue de l'élaboration de la fonte.

<sup>3</sup>La coulée continue transforme en 40 minutes 200 tonnes d'acier liquide en 200 tonnes de produit solide.

Thierry Le Gall,  
Director of the Fos facility, Arcelor

**Reporter:** The Arcelor-Mittal group is now the world's leading steel manufacturer. What are your first impressions on the merger?

**Thierry Le Gall:** We had prepared ourselves for this situation because concentration began in our profession some years ago. So we were ready for this strategy. The new group represents a turnover of 62 billion euros, with more than 10% of the world market. Unlike other branches (such as Microsoft, for example, which holds 96% of the operating systems market), the steel market is not very concentrated. Growth was necessary in order to limit cycle effects.

**R:** What are the markets of Arcelor Fos?

**TLG:** Geographically, the factory is oriented towards the markets of southern Europe. Two thirds of our orders are in three countries: Spain, Italy and France. We also have customers in Greece and Turkey. We deliver 15% of our volumes outside Europe.

**R:** What are the advantages of a "waterfront" factory?

**TLG:** Seafront factories have the advantage, unlike continental factories, of a logistic "plus". We receive approximately 10Mt of ore and coal and ship two thirds of our production by sea. The ore comes from Brazil, Argentina, Africa and Canada. So being "on the waterfront" offers a definite advantage.



Arcelor Fos sur mer

For Arcelor Mittal this is a challenge in several ways: to ensure the successful integration of a Group which has doubled in size, teams of different cultures... However, the two groups are used to working with multicultural teams, and both are aware of the enormous opportunities offered by this merger.

**R:** Do you expect direct consequences for the Arcelor works at Fos?

**TLG:** There will be no direct consequences at Fos, its activity will not be affected. The merger of Arcelor and Mittal will not lead to a restructuring in Europe because there is no overlap between the two companies' respective factories. On the other hand, we shall have to look again at the question of synergies of orders and products. For instance, will we continue to deliver to the USA given our significant presence today?

**R:** What are the development plans for Arcelor Fos?

**TLG:** Our project is to improve our competitive edge by increasing our industrial performance in order to produce more and reduce our costs. In the coming years we hope to produce more than 5 Mt. For the port, this would mean an increase in traffic of approximately 2.5 Mt. To do this, we are committed both to a program of continuous improvement of our performance and to high investments. So, in 2007 we plan to invest 250 million euros: the renovation of one of the blast furnaces<sup>2</sup> and the continuous casting<sup>3</sup>. In 2006 our business registered a growth of 5% with a production volume of 4.5 million tonnes. ■

↙ In June 2006, Luxembourg's Arcelor merged with the Dutch company Mittal Steel, creating the world's steel industry giant. We went to Arcelor Fos-sur-Mer, one of the group's most competitive plants, which has experienced continuous economic development for more than 30 years.

## Arcelor Fos-sur-Mer: The cutting edge of steel

The French metallurgy industry is a strategic sector for France. Upstream of industries which provide its outlets, it is directly or indirectly responsible for 1.8 million jobs. With nearly 110,000 employees throughout the world, Arcelor was already the world's leading steel producer with an annual production of approximately 59 million tonnes of steel and a turnover of more than 27 billion euros. The merger of Arcelor with the Mittal Steel group has created the world's steel giant. The new group (which will be officially formed in 2007) is capable of producing 130 million tonnes of steel annually, more than four times as much as the world's second producer ... an advantage for European industry which now houses the head office and most of the works of this new world leader (see interview with Thierry Le Gall, Director of the Arcelor Fos factory, p13).

Arcelor Fos occupies an important position on the markets of southern Europe. The facility is undergoing continuous development thanks to a strong policy of innovation and investment and production volumes which reached 4.5 million tonnes in 2005. Arcelor Fos is the second largest employer of the Bouches-du-Rhône area, providing work for approximately 5,000 people directly or indirectly through the subcontracting agreements with 120 regional companies.



### Steel is everywhere

Steel is used in automobiles, drink cans, domestic appliances, wheels, furniture, electricity pylons, the Normandy Bridge, gas cylinders, agricultural machinery, pétanque bowls, gardening tools and many other objects in everyday use.

### "Modernizing for growth and sustainability"

A huge investment program over the 2005-2010 period will allow upstream renovation of the Fos site. The goal is to reach a production level of 5 MT of steel a year and ensure the sustainability of the industrial facility for the next 25 years.

The major investments concern:

- Renovation of the two blast furnaces: the complete reconstruction of blast furnace n° 1 is scheduled for late 2007 and reconstruction of the second blast furnace is planned for 2009.
- Expansion of the coke plant: construction of 18 additional coke furnaces (commissioned in the summer of 2006).
- Increased coal injection capacity of the blast furnaces (the additional capacities were commissioned in spring 2006).
- Renovation of continuous casting plant n°1: this will be done in 2007 during the shutdown of blast furnace n°1.

### Products and markets:

50% of the steels used today did not exist five years ago! Due to its capacity for innovation, the Fos plant is known for the manufacture of highly sophisticated steels dedicated to fast-growing markets (transport, energy, packing materials).

Part of the steel manufactured at Fos is shipped to Spain and Italy to re-rolling factories which transform the crude coils into a more aesthetic steel by means of operations such as galvanization or lacquering. Indeed, in addition to its performance aspects (elasticity, fineness, suitability for complex working, etc), steel is becoming an increasingly noble and increasingly aesthetic material.

### Arcelor Fos: a waterfront site

The Fos factory has traditional advantages which make it one of the best coastal steelworks sites: efficient logistics upstream in terms of accommodating ore carriers, with a deepwater port, and optimized downstream logistics to serve the Spanish and Italian markets.

The site has private reception berths for solid bulk import traffic (coal and iron ore) and shipping berths for export traffic which consists mostly of steel coils. In 2005, nearly 13MT (10MT of imports and 3MT of exports) passed through Fos, or 13.5% of the port's total tonnage. Since 1992, all the components of the Fos works have been certified according to the ISO 9001 quality benchmark, and since 2001 according to ISO 9001 version 2000, as well as the Quality benchmarks of the world's automobile manufacturers (ISO TS16949) and the ISO 14001 environmental benchmark.

It must be acknowledged that today there is a concentration and globalization of the metallurgy professions and a fiercer competitive context. To win the battle of international competition, the Arcelor Mittal group boasts leading-edge research & development and technologies and has considerable reserves of raw materials, as well as extensive distribution networks. Crucial advantages in facing a market in which steel manufacturers must concentrate to contend with the rising price of raw materials. Nevertheless, the worldwide demand for steel should continue to rise as a result of the continuous growth in demand from China. Innovation will be one of the keys to development for the sector's companies. ■

### Did you know?

Steel is totally and indefinitely recyclable. 12 tonnes of steel per second is recycled throughout the world. For the Fos factory alone, 65,000 tonnes of steel are recycled every year, from the household waste of 410 partner authorities.





## « Union Naval Marseille et Union Naval Barcelona : Deux sites, un même service ! »»

**Jordi Llauro,**  
Directeur Général d'UNM.

Reprenant de la Compagnie Maritime de Réparation (CMR), Union Naval Marseille (groupe espagnol Boluda) est installé depuis septembre sur les bassins de Marseille<sup>1</sup>. Rencontre avec Jordi Llauro,

**Reporter :** Avec l'intégration des installations de Marseille en plus des installations de Barcelone, quel est le poids d'Union Naval en terme de capacités en Méditerranée ?

**JL :** Nous sommes désormais le premier chantier qui détient les plus grandes capacités en Méditerranée avec deux formes à Marseille (250x37 m et 320x53 m) et deux formes à Barcelone (120x19 m et 215x35 m). Nous sommes capables d'accueillir tout type de navire qui sillonne la Méditerranée !

**R :** Quelles prestations proposez-vous ?

**JL :** Nous proposons tous types de services : réparation, entretien, maintenance, arrêts techniques, jumboisation (transformation complète). Nous avons le savoir-faire, le personnel (personnel de l'ex CMR) et les sous-traitants pour assurer ces prestations. Afin de travailler avec les compagnies américaines, nous avons en projet prochainement l'ilotage des formes de Marseille pour respecter les exigences en terme de sûreté portuaire du code ISPS. Nous espérons également obtenir la certification Iso 9001 et Iso 14001 avant la fin 2007.

**R :** Vous venez de signer avec Aker Yards et Pullmantur. Quelles sont les spécificités de ces accords ?

**JL :** Le constructeur norvégien Aker Yards a confié à Union Naval l'ensemble des arrêts techniques, jumboisation et maintenance sur tous les navires qui opèrent en Méditerranée construits par

leurs chantiers. Tous les paquebots MSC récemment sortis de ces chantiers (comme le « Lirica », le « Musica »...), bénéficieront de ce nouvel accord. Nous avons également signé un accord avec le groupe Pullmantur (1er croisiériste espagnol) pour la maintenance pendant un an des cinq paquebots de sa flotte quand ces derniers croisent en Méditerranée.

Les carnets de commandes à Barcelone sont pleins jusqu'à fin 2006... Toute nouvelle commande sera donc confiée au site de Marseille. UNM se verra également confier la flotte du groupe Boluda, qui est également un armateur. ■

<sup>1</sup>Le Conseil d'Administration du PAM avait approuvé en juillet 2006 la signature d'une convention avec le groupe Union Naval Marseille pour la mise à disposition des deux formes de réparation navale.

Having taken over Compagnie Maritime de Réparation (CMR), Union Naval Marseille (the Spanish Boluda group) is installed at the Marseille docks since September. We met UNM's General Director Jordi Llauro.

### “Union Naval Marseille and Union Naval Barcelona: Two sites, the same service!”

**Reporter:** With the integration of the Marseille facilities in addition to the Barcelona facilities, what are Union Naval's capacities in the Mediterranean?

**Jordi Llauro:** We are now the leading shipyard with the largest capacities in the Mediterranean with two docks in Marseille (250x37 m and 320x53 m) and two in Barcelona (120x19 m and 215x35 m). We can accommodate any type of vessel that sails the Mediterranean!

**R:** Which services do you offer?

**JL:** We offer all types of services: repair, upkeep, maintenance, dry-docking, jumboization (complete conversion). We have the know-how, the personnel (staff of the former CMR) and the subcontractors to provide these services. In order to work with American companies, we

plan shortly to section the Marseille docks to comply with the port security requirements of the ISPS code. We also hope to obtain ISO 9001 and ISO 14001 certification before the end of 2007.

**R:** You have just signed contracts with Aker Yards and Pullmantur. What do these agreements cover specifically?

**JL:** The Norwegian shipbuilder Aker Yards has awarded Union Naval all the dry-docking, jumboization and maintenance operations for all ships operating in the Mediterranean which were built at their yards. All the MSC liners which left these yards recently (such as the Lirica or the Musica), will benefit from this new agreement.

We have also signed an agreement with the Pullmantur group (the leading Spanish cruise line) for one year of maintenance for the five liners of its fleet when they cruise in the Mediterranean.

The Barcelona order books are full until the end of 2006... So any new orders will be given to the Marseille facility. UNM will also handle the fleet of the Boluda group, which is also a shipping company. ■

<sup>1</sup>In July 2006 PMA's Board of Directors approved the signing of an agreement with the Union Naval Marseille group for the provision of the two ship repair docks.



# NOUVEAUX MARCHÉS DE LA LOGISTIQUE

Êtes-vous prêt à prendre une année d'avance ?



## Avancez avec SITL

**E-commerce, reverse logistique, RFID et traçabilité, ferroviaire et voies d'eau...** Venez découvrir les nouveaux marchés du transport et de la logistique au salon SITL Temps réel 2007. Plus de 350 exposants et de nombreuses conférences vous y attendent pour faire le tour des innovations. Celles qui vous feront gagner demain...

**Le salon international des solutions logistiques**  
27, 28, 29 mars 2007 - Paris, Porte de Versailles - Hall 4

[www.salon-sitl.com](http://www.salon-sitl.com)  
info@salon-sitl.com

SITL Temps réel ce sont :  
les services logistiques, les systèmes d'information  
logistique, les sites et infrastructures logistiques.



Gratuit au salon, le Guide Transport et Logistique 2007



### Rencontre avec Raymond VIDIL

**Président Directeur Général de Marfret**  
**Chairman of the Board, Marfret**

Raymond VIDIL a créé Marfret en 1987, une compagnie maritime qui exploite des lignes de transport de marchandises à travers le monde (Méditerranée, Amérique Centrale, Etats-Unis, Asie du sud-est, Pacifique...). Sa société exploite aujourd'hui une flotte de 7 navires et réalise 150 millions d'euros de chiffre d'affaires. Raymond Vidil préside l'Union Patronale Régionale (PACA). Il plaide notamment pour une plus grande ouverture de la région vers les pays méditerranéens. Il est Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence. En 2005, il a été élu pour un mandat de 3 ans à la tête de l'association Marseille Europort. Rencontre...

Created by Raymond Vidil in 1987, Marfret is a shipping line operating freight services worldwide (Mediterranean, Central America, United States, South-East Asia, Pacific, etc.). His company today operates a fleet of seven ships and generates a turnover of 150 million Euros. Raymond Vidil chairs the PACA-region employers' association 'Union Patronale Régionale'. In particular, he speaks in favour of more links between the region and the Mediterranean countries. He is Vice Chairman of the Marseille Provence Chamber of Commerce and Industry. In 2005, he was elected for a 3-year term as head of the Marseille Europort association. Meeting...

**Reporter** : Diriger une entreprise de transport maritime pour vous c'est...

**Raymond Vidil** : Remplir pleinement deux aspirations qui sont : diriger l'entreprise dont je conduis le développement et le changement dans un univers très concurrentiel, mais également sa dimension très internationale; avec les voyages, on se forge un regard différent de celui de nos concitoyens sur la place de notre pays dans le monde.

**R** : Le développement du Port de Marseille-Fos passe par...

**RV** : L'affirmation et l'acceptation d'une ambition de rattraper le peloton de tête des grands ports mondiaux, l'accélération de la croissance récente du commerce mondial est l'opportunité tant attendue pour mettre en évidence les formidables capacités de notre port. Hélas sauf pour l'énergie pétrole et gaz, nous ne sommes pas au rendez-vous.

Tout se passe comme si notre place portuaire acceptait un rôle secondaire. Voilà, le refus de cette fatalité passe par de profonds changements, nous les connaissons : compétitivité de nos tarifs de manutention, fiabilité et excellence de nos services portuaires, maîtrise du transport terrestre pour aller toucher un interland industriel insuffisant dans notre région.

**R** : La présidence en 2006 de Marseille Europort s'est révélée...

**RV** : Dans l'affirmation d'une volonté commune, Port Autonome, Chambre de Commerce et Union Maritime, de reconquête en mobilisant les acteurs professionnels et politiques. Mettre le paquet sur la communication, sur des objectifs et des clients ciblés. Paris, Lyon, Alger ont donné l'occasion de manifestations dynamiques et mobilisantes.

**R** : Vous êtes attaché à Marseille car...

**RV** : Cette ville et son port ont su sans cesse réinventer leur alliance; la maîtrise des flux des marchandises, des hommes et des idées, créatrice des richesses. Chacun aura beau chercher ailleurs, il n'y a pas d'autres sources de richesses aussi proches et aussi accessibles que celle de capter dans nos bassins les échanges croissants d'une économie mondialisée.

**R** : On vous présente comme un « homme engagé ». Pour vous la politique c'est...

**RV** : De tout mettre en œuvre pour l'attractivité et la compétitivité dans notre territoire.

Nous les entrepreneurs, nous le savons bien, les produits et les services sont en compétition; les politiques et les syndicats doivent désormais l'accepter, c'est la règle de l'économie mondiale, les territoires et donc les ports sont aussi en compétition.

**R** : Vous venez de publier un livre, Le Chemin Du Monde chez Actes Sud. Vous souhaitiez laisser un témoignage aux Marseillais ? ...

**RV** : Oui, à condition de ne pas le recevoir comme le témoignage d'une nostalgie d'une époque révolue, mais au contraire comme d'une volonté de se tourner résolument et avec confiance vers l'avenir car chacun des douze chapitres du livre, reprend en effet des tournants pour l'entreprise, qui n'ont pas manqué de mai 1951 à mai 2006, et dont l'issue a toujours été heureuse. ■

# Success story

**Reporter**: You see the management of a maritime transport company as ...

**Raymond Vidil**: To fulfill the following two aspirations: to direct the company, being responsible for its development and change in an extremely competitive environment, but also its very international dimension. With travel, you develop a different perspective from your fellow-citizens regarding our country's place in the world.

**R**: The development of the Port of Marseille-Fos depends on ...

**RV**: Affirming and accepting the ambition to recover a leading position among the world's great ports, the acceleration of the recent growth in world trade is the long-awaited opportunity to put the wonderful capacities of our port to good use. Unfortunately, apart from energy, petroleum and gas, we are not there yet.

Everything is done as if our port community accepted a secondary role. To reject this fatalistic attitude requires profound changes, which we are aware of: our handling services must be competitively priced, port services must be reliable and first-class, we must master overland transport to reach an industrial hinterland which is inadequate in our region.

**R**: Presiding over Marseille Europort in 2006 turned out to be ...

**RV**: The affirmation of a common policy between the Port Authority, the Chamber of Commerce and Maritime Union, to re-conquer the market by motivating professional and political players.

Going all out for communication, goals and targeted customers. Paris, Lyon and Algiers have given opportunities for dynamic and motivating events.

**R**: You care about Marseille because ...

**RV**: This city and its port have always succeeded in renewing their relationship; controlling the flows of goods, people and ideas, generating wealth.

Even if you look elsewhere, you will never find a source of wealth as close and accessible as that of attracting to our docks the growing trade of a globalized economy.

**R**: You are described as a "man of commitment". For you the policy is ...

**RV**: To do everything possible for attractiveness and competitiveness in our territory.

We business people are well aware of the fact that products and services are in competition, politicians and trade unions must now accept it, it is the rule of global economy, territories and therefore ports are also in competition.

**R**: You have just published a book, "Le Chemin Du Monde" (Actes Sud). Do you want to leave a testimony to the people of Marseille? ...

**RV**: Yes, as long as it is not perceived as a testimony to nostalgia for the past, but on the contrary, the intention to look resolutely and confidently towards the future, because each of the 12 chapters of this book actually describes turning points for the company which happened continually from May 1951 to May 2006, and always with a positive outcome. ■



# Marseille Fos : le port de tous les talents

“Marseille-Fos: the multi-talented port”

Fier de son port ! Afin de mieux faire coïncider l'image du « port de Marseille-Fos » avec la réalité auprès des Marseillais et d'un public plus large (l'hinterland), le PAM lance une campagne de communication grand public sous le concept : « Marseille Fos, le port de tous les talents ».

Cette campagne, à laquelle des professionnels de la place portuaire sont associés, a pour vocation d'afficher clairement les réels atouts dont dispose le port : les grands projets, un port moderne, sûr, propre et créateur d'emploi. C'est l'agence conseil en communication Eurosud<sup>1</sup> qui a remporté le marché public organisé par le PAM pour orchestrer sa campagne grand public jusqu'à fin 2007.

Proud of our port! To bring the image of the “port of Marseille-Fos” closer to reality among the people of Marseille and a broader public in the hinterland, PMA is launching a public communications campaign with the concept: “Marseille Fos, the multi-talented port”.

The aim of this campaign, which involves the professionals of the port sector, is to show clearly the real advantages of the port: major projects, a modern port which is safe and clean and creates jobs. The communications consulting agency Eurosud<sup>1</sup> has been awarded the public procurement contract organized by PMA to run its “general public” campaign until the end of 2007.

**Marseille Fos**  
Le port de tous les talents

Une nouvelle image devait s'accompagner d'une identité graphique forte avec un nouvelle signature qui s'appuie sur une symbolique multiple : le dauphin dessine aussi la forme de l'Arc méditerranéen d'où partent des flèches en forme d'ancre de marine, qui évoquent à la fois le dynamisme des multiples talents du Port et le rayonnement de Marseille-Fos vers l'extérieur. L'accroche, « Marseille-Fos le port de tous les talents », met en avant les atouts du port, ses employés, ses savoir faire.

Cette campagne va se décliner en affichage publicitaire sur 14 mois, en passages radios et manifestations événementielles. Différents thèmes seront mis en avant afin d'amorcer la prise de conscience générale que l'outil portuaire détient un potentiel réel à valoriser et à partager par tous. ■

A new image needed a strong graphic identity with a new signature using multiple symbolism: the dolphin also traces the curve of the Mediterranean, with arrows shaped like ships' anchors going from it, suggesting both the impetus of the Port's many talents and the influence of Marseille Fos on the outside world. The slogan “Marseille-Fos, the multi-talented port”, emphasizes the port's assets, its employees and its fields of competence.

This campaign will consist of advertising posters over 14 months, radio slots and publicity events. Various topics will be presented to stimulate a general awareness that the port facility has real potential, which should be valued and shared by everyone. ■

<sup>1</sup> Eurosud is part of the Lagardère Média / Hachette Filippachi group.

<sup>1</sup> Eurosud appartient au groupe Lagardère Média / Hachette Filippachi.

La campagne d'affichage et par voie de presse se déroulera jusqu'à fin 2007.  
The poster and press campaign will run until the end of 2007.

# VOS CONTACTS AU PAM YOUR CONTACTS WITHIN PMA

## MARSEILLE

### PARIS

Mr François Munier

Tel : (33) 1 45 55 46 81

Fax : (33) 1 47 05 31 37

Email : francois.munier@marseille-port.fr

23 place de la Joliette

BP 81965 - 13226 Marseille Cedex 02

Tel : (33) 4 91 39 52 55

Fax : (33) 4 91 39 40 20

Email : ecoute.clients@marseille-port.fr

### LYON

Mrs Valerie George

Tel : (33) 4 37 65 19 75

Fax : (33) 4 37 37 44 06

Email : valerie.george@marseille-port.fr

### U-S-A

Mr Bernard Friedrich

Francesco, Inc.  
Los Angeles, CA

Tel : (1) 805 379 8994

Fax : (1) 805 495 9568

Email : bafrance@earthlink.net

### JAPON/JAPAN

Miss Lisa Liu

IMC Fleetworld Japan Ltd.  
Tokyo

Tel : (81) 3 3239 3833

Fax : (81) 3 3239 3836

Email : Liu@imcflw.com

### HONG KONG CHINE MERIDIONALE HONG KONG SOUTHERN CHINA

Mr KY Chung

IMC Development & Management Ltd.  
Hong Kong

Tel : (852) 2820 1100

Fax : (852) 2877 2254

Email : kychung@imcgroup.com.hk

### COREE DU SUD SOUTH KOREA

Mr YK Choi

Man Chang Shipping Co.Ltd  
Seoul

Tel : (82) 2 723 9301

Fax : (82) 2 723 9374

Email : imckorea@kornet.net

### CHINE CENTRALE ET SEPTENTRIONALE CENTRAL AND NORTHERN CHINA

Miss Qiu Peng

IMC Shipping Company Ltd.  
Shanghai

Tel : (86) 21 6481 2233

Fax : (86) 21 6481 2355

Email : qiupeng.sh@imcshipping.com.cn

### ASIE DU SUD-EST ASEAN

Mr Low Pooi Choon

Sunship Agencies Sdn.Bhd.  
Kuala Lumpur

Tel : (60) 3 563 13620

Fax : (60) 3 563 13617

Email : pc.low@sunship.com.my



PORT OF MARSEILLE  
AUTHORITY