



PORT AUTONOME
DE MARSEILLE

octobre 2006 | october 2006

r e < p o r t > 9 1 :

magazine du Port Autonome de Marseille | Port of Marseille Authority magazine > N° 9

> LOGISTIQUE PORTUAIRE :

Le MAILLON
Port logistics:
the vital link FORT





Guy Janin
Directeur Général
Chief Executive Officer

editorial :
L'avenir se prépare
aujourd'hui

La logistique portuaire est un secteur phare qui réunit autorités portuaires, chargeurs, transporteurs, compagnies maritimes mais aussi institutions nationales et européennes. Le port, lieu de rupture de charge, est un maillon essentiel dans la chaîne du transport et les investisseurs ne s'y sont pas trompés en développant des entrepôts à proximité de ports de commerce internationaux. Néanmoins, la consommation croissante d'entrepôts logistiques ne peut être appréhendée sans une gestion efficace des émissions polluantes, ces dernières étant d'ailleurs fortement réglementées par Bruxelles.

Conscient de ces enjeux, le PAM a développé, en parallèle à l'extension de sa plate-forme logistique Fos-Distriport, un réseau de dessertes multimodales unique bénéficiant d'un maillage régional performant. Face au mode routier et ferroviaire, le fluvial enregistre la plus forte progression des pré-et post acheminements du PAM. Un choix délibéré pour le Port Autonome de Marseille qui a choisi de jouer la carte de la diversification des dessertes terrestres et fait la part belle à ce mode de transport massifié, propre et silencieux.

L'avenir du secteur logistique passe par une volonté de tous les acteurs à s'engager dans un développement durable. L'avenir, qu'il soit économique ou écologique, se prépare aujourd'hui.

The future
is prepared today

Port logistics is a key sector, which brings together port authorities, shippers, transporters, shipping companies and also national and European institutions. As a transshipment centre, a port is an essential link in the transport chain. And investors rightly chose to invest in the development of warehousing facilities close to these international trade hubs. Nevertheless the development of logistics warehousing facilities cannot be planned without efficient control of emissions pollution, strongly regulated by Brussels.

Aware of the stakes, and parallel to the extension of its Fos-Distriport logistics platform, the PMA has developed a unique multimodal servicing network that benefits from high performance regional integration. Compared to the road and rail modes, river transport is registering the strongest growth rate in the PMA's pre- and post-forwarding... A deliberate choice for the port authority, which decided to diversify its inland links to benefit this clean and low-noise transport mode.

The future of the logistics sector depends on the will of all stakeholders to engage in sustainable development. The future, with respect to economy or ecology, is being prepared today.

sommaire / contents:

> ON EN PARLE
THE TALK OF THE PORT



4
4

> DOSSIER Logistique portuaire : le maillon fort
DOSSIER Port logistics: the vital link



6
9

> ZOOM Fruits et Légumes frais : Prouesses logistiques !
ZOOM Fresh fruit and vegetables: a triumph of logistics!

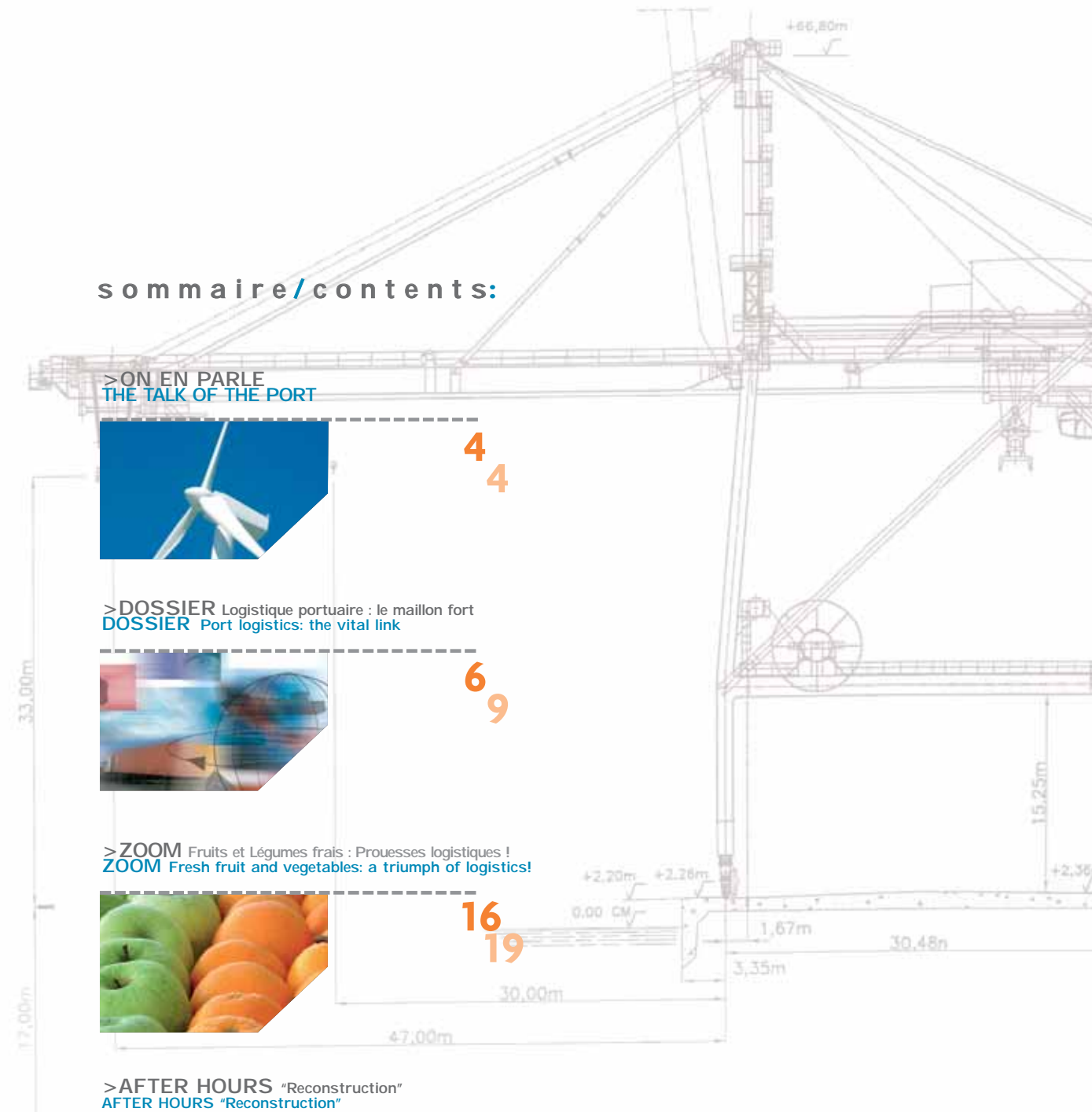


16
19

> AFTER HOURS "Reconstruction"
AFTER HOURS "Reconstruction"



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
Laurence Franchesci

Maquettiste / Infographiste
Layout / Computer Graphics
SREOC

Traduction / Translation
François Fauteux / Information
Paul Ellis

Dépôt légal : 18 mars 2006
ISSN 1763-4725

www.marseille-port.fr

> Marseille :
Inauguration
de la gare
passagers
de la Major

Le PAM a inauguré le 9 juin la gare de La Major, destinée à accueillir les passagers depuis et vers l'Algérie, la Tunisie et la Corse. Le terminal de 6.000 m² est situé au pied de la cathédrale romano-byzantine de La Major. Conçu sur 3 niveaux, le nouveau terminal passagers comprend un vaste espace bagagerie, des zones d'attente climatisées dotées d'une aire de jeux pour enfants, d'une biberonnerie, de services de restauration ainsi que d'un lieu de culte. Le toit, ou 3^{ème} niveau, est constitué d'une terrasse (3.900 m²) qui offre au public, voyageurs ou non, une vue exceptionnelle sur la rade de Marseille et l'entrée du port.



Le PAM a investi 16 M€ pour la construction de la gare de la Major.
The PMA invested 16 M€ in the construction of the "La Major" terminal.

Marseille:
Inauguration of
the "La Major"
passenger
terminal

The PMA inaugurated the "La Major" terminal on June 9 to handle passengers to and from Algeria, Tunisia and Corsica. This 6.000 m² terminal is located at the foot of the Romanesque-Byzantine cathedral of "La Major". Designed on three levels, the new terminal includes a large baggage handling zone, air conditioned waiting areas equipped with a playground for children, a nursery, restaurants and a place of worship. The roof of the third floor consists of a 3.900 m² terrace offering travellers and members of the public an exceptional panorama over the Marseille port entrance and harbour.

Renewable energies:

CNR wind turbines arrive in Fos

The Compagnie Nationale du Rhône's (CNR) wind turbines arrived on site in Fos in spare parts in May via the PMA's Ore Terminal-a large scale delivery-which took one full week. The wind turbines were erected and have been undergoing tests since the beginning of the summer. In all, the CNR is installing 4 wind turbines at Caban Sud for a total installed output of 10 MW. This is the second project to be put in operation over the Fos Port-Industry Zone after last year's commissioning of the Mistral Energy site. The CNR was also selected in 2005 by the PMA's BoD for one site of the Opale call for proposals.



Les ailes de géant des éoliennes en pièces détachées !
The giant wings of the wind turbines in spare parts!

> Energies renouvelables :
Les Eoliennes
de la CNR sont
arrivées à Fos

Les éoliennes de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) sont arrivées sur le site de Fos via le Terminal Minéralier du PAM au mois de mai en pièces détachées : une livraison d'envergure qui aura duré une semaine. Les éoliennes sont montées et en test depuis le début de l'été. Au total sur Caban sud, la CNR va implanter 4 éoliennes pour un site d'une puissance totale de 10 MW.

Ce projet est le 2^{ème} à entrer en service sur la zone industrielle de Fos après la mise en exploitation l'année dernière du site de Mistral Energie. La CNR a également été retenue en 2005 par le Conseil d'Administration du PAM pour l'un des sites de l'appel à projet Opale.



Le navire de CMA CGM La Traviata : premier navire à rallier le RIF.
CMA CGM's La Traviata: first ship to be listed on the RIF.

> Registre national
français :
Marseille en
toute lettre

Le 11 février 2005 a été publié le décret relatif à la création d'un guichet unique chargé de recueillir et de gérer l'ensemble des demandes d'immatriculation et de francisation des navires du registre international français (RIF). Lors de l'immatriculation des navires, c'est donc désormais MARSEILLE qui figurera en lettre blanche à la poupe des navires immatriculés sous ce registre remplaçant peu à peu le « port aux français » des navires sous registre Kerguelen. Une période transitoire de deux ans est laissée aux armateurs pour transférer leurs navires, au bout de laquelle le registre Kerguelen disparaîtra définitivement. Le premier navire de charge à rallier le RIF fut le CMA CGM La Traviata de 8.500 EVP !

National French Register:
Marseille in bold letters

On February 11, 2005 a decree was published relating to the creation of a single bureau responsible for the collection and management of all French vessel registration demands, in the French International Register (RIF). Hence, MARSEILLE will now appear in white letters at the stern of vessels, progressively replacing the "port aux français" writing on ships listed in the Kerguelen register. A transition lead-time of two years will be given to ship owners to transfer their vessels, after which the Kerguelen register will definitely disappear. The first container vessel to be listed on the RIF was CMA CGM's 8.500 TEU La Traviata !

> Protocole :
PAM/ SPSE

Le 1er juin 2006, le PAM, la Société du Pipe-line Sud Européen, la société de Remorquage Portuaire et d'Assistance en Méditerranée (SRPAM), le Syndicat des Pilotes de Marseille et du Golfe de Fos, la Société Coopérative du Lamanage des Ports de Marseille et du Golfe de Fos ont signé un protocole avec les sociétés partenaires de la raffinerie Miro (Karlsruhe, Allemagne). Ce protocole vise à développer le trafic de pétrole brut grâce à des conditions financières dégressives lorsque que le trafic vers la raffinerie de Miro dépasse 7,5 millions de tonnes en cumul annuel.

Agreement
PAM/ SPSE

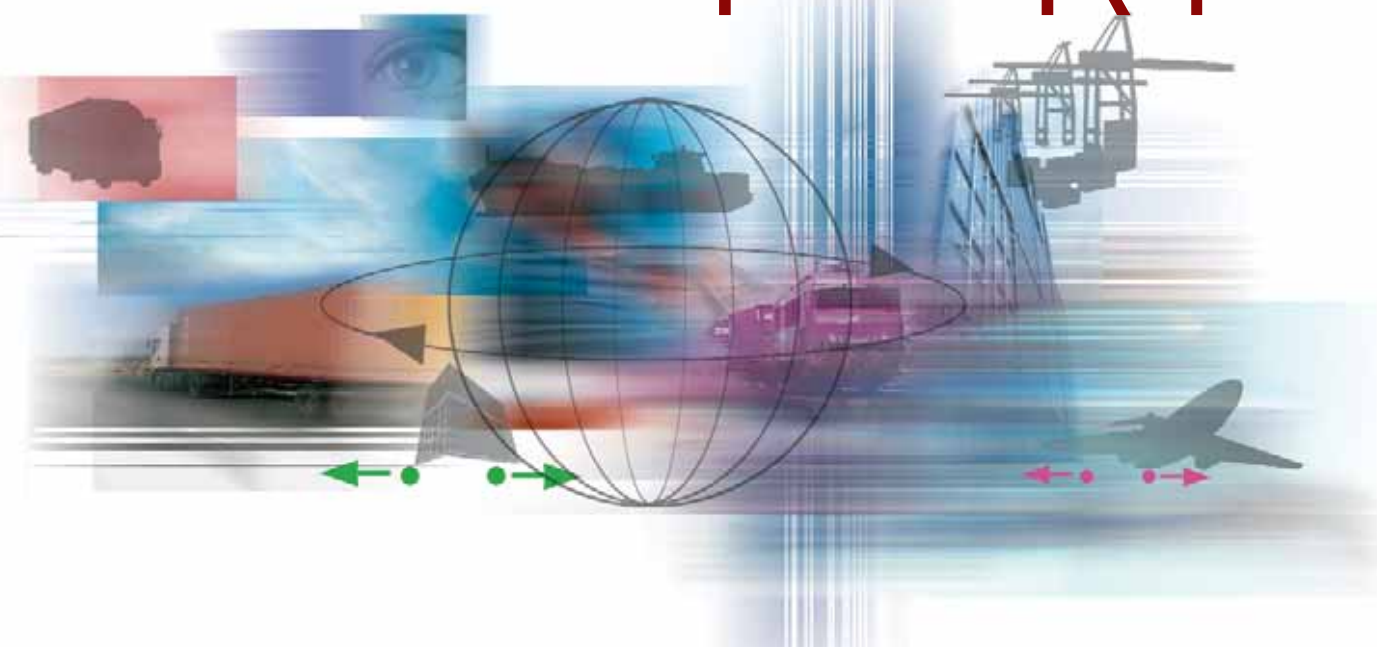
On June 1st 2006 the PMA, the South European Pipeline Company and port towage, pilots and mooring associations signed an agreement with the partner companies of the Miro refinery located in Karlsruhe, Germany. This agreement aims at developing crude oil traffic thanks to a sliding tariff scale applicable when deliveries to Miro exceed 7,5 million tonnes per year.

➤ Dans un contexte européen qui entend développer le transport de fret par voie maritime, les investisseurs regardent de plus en plus vers les ports pour la création d'entrepôts et de centres de distribution. Illustration avec le complexe logistique multimodal de Fos-Distriport qui jouxte le terminal à conteneurs du port de Fos.



> LOGISTIQUE PORTUAIRE :

LE MAILLON FORT



La mondialisation du commerce international, les modifications des canaux de distribution, les besoins de solutions logistiques « sur-mesure » ont fait prendre conscience aux décideurs de l'enjeu stratégique d'une logistique performante comme moteur de compétitivité pour l'entreprise.

La logistique inclut l'organisation et l'exécution des activités de transport et de stockage afin de rendre efficace la chaîne d'approvisionnement des marchandises. La logistique portuaire est devenu un vecteur essentiel de développement économique : les ports, symbole des échanges intercontinentaux et lieux de rupture de charge, s'imposent en tant que sites stratégiques d'implantation de plates-formes de distribution.

Dans un premier temps, la distribution des importations maritimes européennes s'est surtout concentrée à proximité des grands terminaux à conteneurs du Benelux, en position centrale au cœur de l'important marché Nord-européen.

Désormais, avec l'augmentation considérable des flux, ces mêmes entreprises ressentent la nécessité de compléter leur dispositif logistique européen par un second centre régional de distribution, au sud de l'Europe. La Provence offre un site logistique remarquable par ses atouts multiples et complémentaires : Elle est parfaitement située au croisement des réseaux majeurs de transport Sud-Nord et Est-Ouest. Grâce au port de Marseille-Fos (premier port de France et de Méditerranée), elle

est la porte sud naturelle de l'Europe sur la Méditerranée, au débouché du sillon Rhône-Saône-Rhin, seule liaison fluviale entre l'Europe et la Méditerranée.

FOS-DISTRIPORT/ FOS 2 XL

Marseille-Fos est le port d'escales hebdomadaires des plus grandes compagnies maritimes intercontinentales : un de ses points forts est notamment la desserte des pays d'Asie et de l'Extrême-Orient, principale source d'approvisionnement de notre économie en marchandises diverses. Avec le projet d'extension du terminal conteneurs de Fos, Fos 2XL (Fos « To Excel »), ce terminal pourra traiter à terme le transit de 2 millions de TEU par an et permettra de répondre aux plus fortes exigences des armateurs pour l'accueil des navires de grande taille de dernière génération.

Un réseau de dessertes multimodales dense et performant

Grâce à d'excellentes connexions trimodales (fer, fleuve, route) avec son hinterland français et européen, le transit via Marseille-Fos permet des pré-et post acheminements performants et compétitifs grâce auxquels le Port a pu consolider sa position sur tous les grands axes du commerce maritime. Sa position géographique centrale en

Méditerranée nord-occidentale au débouché du seul axe Sud-Nord trimodal européen liée aux importants investissements de développement programmés à Fos sont le gage d'un fort développement à venir. Le port avancé de Lyon-Edouard Herriot est une préfiguration de l'influence grandissante de Marseille-Fos vers le nord européen.

Vers une nouvelle donne logistique internationale ?

Les professionnels du secteur logistique devront constamment s'adapter pour relever des défis nouveaux liés à des changements fondamentaux tels que l'élargissement de l'Union Européenne, le changement permanent des comportements des consommateurs, la modification des sources d'approvisionnement, ou encore l'encouragement des pouvoirs publics au développement des modes alternatifs. Les impératifs de la mondialisation et du commerce moderne placent les ports au centre des dispositifs logistiques des entreprises multinationales et incitent les ports à prendre le virage de l'orientation logistique. Quelques ports internationaux très intégrés comme Singapour ou Hong Kong s'orientent vers ce type d'offre de services qui préfigurent probablement une nouvelle forme d'organisation portuaire. Pour la zone Europe, l'élargissement de l'Union Européenne va provoquer un profond remaniement du paysage logistique européen avec de nouveaux débouchés pour les ports du range sud ■



Le complexe logistique Fos-Distriport jouxte le Terminal conteneurs de Fos
The Fos-Distriport logistics complex, next to Fos containers terminal

Au cœur du marché euro-méditerranéen, le complexe logistique de Fos-Distriport est le seul d'Europe du sud relié à son hinterland par le fer, le fleuve et la route. Il est également situé à proximité de l'Aéroport international de Marseille-Provence, deuxième aéroport national pour le fret.

At the heart of the Euromediterranean market, the Fos-Distriport logistics complex is the only one in southern Europe linked to its hinterland by rail, river and road. It is also located close to Marseille-Provence International Airport, the second biggest airport in France for cargo.

Complexe logistique multimodal de Fos-Distriport Fos-Distriport multi-modal logistics complex

Localisation :

A proximité immédiate du terminal à conteneurs de Fos, sur la commune de Port St Louis du Rhône.
in immediate proximity to the Fos container terminal, in the municipality of Port St Louis du Rhône.

Surface brute/Gross surface area: 180 ha

Surface commercialisable/Marketable surface area: 143 ha

Surface d'entrepôts constructible/Buildable warehouse surface area: 600.000 m²

Nombre d'emplois créés à terme/Number of jobs eventually created: 1.500 à 2.000

Terrains commercialisés/Marketed land: 90 ha

Permis de construire obtenus/Planning permission obtained: pour 212.000 m² d'entrepôts/for 212.000 m² of warehouses

Entrepôts déjà construits et en exploitation/Warehouses already built and operating: 72.000 m²

10.000 m²-GAZELEY loués à Léon Vincent (cf interview p. 14)/leased to Léon Vincent (see interview p. 15)

30.000 m²-EURINPRO-loués à SDV-Li et TRANSAFOS (cf interview p. 10)/leased to SDV-Li and TRANSAFOS (see interview p. 11)

32.000 m²-COFFOS-Francesca-Loués à Mory-EGL + Fologia + Fos Manu Traction/leased to Mory-EGL + Fologia + Fos Manu-Traction

Entrepôts en cours de construction/Warehouses under construction:

55.000 m² :
20.000 m² GAZELEY 1, livrable en novembre 2006/
to be delivered in November 2006
35.000 m² VINCI-AXA-REIM, livrable en Février 2007/
to be delivered in February 2007
49.000 m² NEXITY-Geprim, livrable juin 2007/
to be delivered in June 2007
36.000 m² GAZELEY 2, (date de lancement du chantier à confirmer) (start of work to be confirmed)

Chantier à venir : permis de construire déjà obtenus/Future building sites: planning permission already obtained: 85.000 m²

Partenariat public/privé/Public/private partnership:

Le Port Autonome de Marseille aménage et commercialise l'infrastructure tandis que des investisseurs privés développent des programmes d'entrepôts pour répondre à la demande locative ou d'acquisition des utilisateurs finaux.
The Port of Marseille Authority plans and markets the infrastructure while the private investors develop warehouse programmes meeting end users' leasing or purchasing needs.

Investissements/Investments:

30 millions d'euros d'investissement du PAM qui vont générer 300 millions d'euros d'investissements privés.
Investment of 30 million euros by the PMA, which will generate investment of 300 million euros from the private sector.

In a European context where it is planned to develop maritime cargo transport, investors are increasingly looking at ports to build warehouses and distribution centres. As illustrated by the Fos-Distriport multi-modal logistics complex, which is right next to Fos container terminal.

Port logistics: the vital link

Globalisation of international trade, modifications of distribution channels, and the needs for "bespoke" logistics solutions have convinced decision-makers that high performance logistics are a strategically important driver of a company's competitiveness.

Logistics entails the organisation and execution of transport and storage activities in order to make the goods supply chain as efficient as possible. Port logistics have become an essential component of economic development. Ports constitute symbols of intercontinental trade and are trans-shipment locations. As such they are the obvious strategic sites for distribution platforms.

Initially, the distribution of European maritime imports was concentrated in proximity to the major Benelux container terminals, centrally located in the heart of the important North European market.

But now, with the considerable increase in traffic flows, these same companies are realising it is necessary to complete their European logistics set-up with a second regional distribution centre in southern Europe.

Provence represents an ideal logistics site because of its many complementary assets:

- it is perfectly situated at the crossroads between the major South-North and East-West transport networks, thanks to the port of Marseille-Fos (the largest port in France and the Mediterranean),

- at the outlet of the Rhône-Saône-Rhine corridor, the only river transport link between Europe and the Mediterranean.

FOS-DISTRIPORT/ FOS 2 XL

Marseille-Fos is a weekly port of call for the largest inter-continental shipping lines. One of its main strengths is the service provided to Asia and the Far East, which are the main source of supply for our economy in general cargo. When the **Fos 2XL** (Fos 'To Excel') project to extend Fos container is completed, it will be possible to handle 2 million TEU per year, while meeting the most demanding requirements of ship owners to accommodate the latest generation of very large vessels.

A dense high performance network of multi-modal transport services.

Due to excellent tri-modal transport links (rail, river, road) with its French and European hinterland, transit via Marseille-Fos enables high performance competitive pre and post forwarding, thanks to which the Port has been able to consolidate its position on all the main maritime trade routes.

Its central geographic position in the north-western Mediterranean-at the outlet of the only European tri-modal south-north route-combined with considerable development investment programmed for Fos are the guarantee of strong development in the future.

The hinterland port of Lyon-Edouard Herriot is a preliminary indicator of the increasing influence of Marseille-Fos in flows to Northern Europe.



Philippe Fayol,
Directeur de la Mission Développement et Logistique au PAM, explique le choix du port de développer une plateforme logistique à proximité immédiate du terminal conteneur de Fos :

« Nous avons développé le complexe Fos-Distriport pour offrir à notre clientèle de chargeurs maritimes et leurs prestataires logistiques, la faculté d'y implanter, un Centre Régional de Distribution capable d'irriguer à la fois leurs marchés du sud de l'Europe (France, Espagne, Italie) et ceux des pays d'Afrique du nord. Le port de Fos est le site idéal en Méditerranée occidentale, car au point de rupture de charge entre le transport maritime intercontinental et le transport terrestre trimodal européen. Dans un marché mondial marqué par une forte croissance des exportations asiatiques, Fos-Distriport est la plateforme de distribution stratégique au sud de l'Europe ».

Philippe Fayol,
Director of the Development and Logistics Mission at the PMA, explains why the port chose to develop a logistics hub in immediate proximity to the Fos container terminal:

"We've developed the Fos-Distriport complex in order to offer our clientele of cargo interests and their logistics service providers the capability to set up a Regional Distribution Centre capable of serving both their markets in southern Europe (France, Spain, Italy) and those of countries of North Africa. The port of Fos is the ideal site in the western Mediterranean, because it is at the point of trans-shipment between intercontinental maritime transport and European tri-modal land transport. In a world market marked by the strong growth of Asian exports, Fos-Distriport is the strategic distribution hub in southern Europe".



Entrepôt embranché fer
A warehouse connected to the railroad network



**Ces utilisateurs qui ont choisi Fos-Distriport :
Users who have chosen Fos-Distriport:**

Eagle Global Logistics (EGL), groupe international d'origine américaine de prestations logistiques, *an American-owned international logistics services group,*

Kuehne & Nagel, un leader mondial du transport maritime et aérien et de la logistique contractuelle, *a world leader in sea and air transport and in contractual logistics,*

Léon Vincent (groupe belge Sea Invest), un leader européen du transit international des fruits et légumes, *(Sea Invest Group, Belgium), a European leader in international forwarding of fruit and vegetables,*

SDV Logistique Internationale (groupe Bolloré), leader français du transit intercontinental maritime et aérien, *the leading French company in intercontinental sea and air freight forwarding,*

Somaudex-Sogedial, Centrale d'achats et de Logistique du Commerce de distribution, *a purchasing, distribution and trade logistics pool,*

Transafos, Fologia, Fos-Manu-Traction (FMT) entreprises régionales de prestations logistiques, *regional logistics services companies.*

EURINPRO



Francis Hendrickx,
COO Eurinpro Southern Europe, à propos de SDV Logistique Internationale à FOS DISTRIPOINT

Selon quels critères avez-vous décidé d'investir à Fos Distriport ?

« Les principaux facteurs qui ont motivé cette décision étaient la situation géographique du site et son accessibilité intermodale. Danone, le client de SDV Logistique Internationale, transporte ses eaux en train du site de mise en bouteille jusqu'au port maritime en vue de leur distribution au Canada, aux Etats-Unis et au Japon.

Marseille, le plus grand port de la Méditerranée, est situé au cœur d'une région économique et maritime de 435 millions d'habitants. Au croisement entre la France, l'Italie et l'Espagne, et à 500 mètres du terminal à conteneurs intercontinental, ce site logistique multimodal offre des connexions maritimes, routières (autoroutes A54 et A55) et ferroviaires de très haute qualité.

Sa situation stratégique fait de Fos Distriport une plateforme logistique essentielle pour le sud de l'Europe. Dans un contexte d'essor des importations asiatiques et de mondialisation des sites de production, les fournisseurs de services logistiques et centres de distribution proches de ports maritimes sont de plus en plus demandés. En installant SDV Logistique sur ce site, nous avons le sentiment d'avoir pleinement satisfait à ses besoins en matière de distribution internationale.

Quel type d'entrepôt avez-vous construit sur le site ?

Eurinpro a développé un complexe logistique de 28.400 m² doté de 1.000

m² de bureaux sur un site de 6 ha. Ce centre de distribution était le premier entrepôt de plus de 10.000 m² à être construit sur le site de Distriport.

SDV Logistique occupe un entrepôt de 18.000 m² composé de trois unités d'entreposage de 6.000 m² chacune, toutes reliées à un quai de 10 mètres, couvert et équipé d'un système d'arrosage automatique, qui donne accès à deux voies de chemin de fer parallèles. L'entrepôt possède six quais de chargement pour les camions et les conteneurs. Le sol super plat a une capacité de charge de 50 kN/m².

Parce que les eaux de Danone sont transportées vers le port de Marseille, Eurinpro a prolongé la connexion ferroviaire existante par deux voies de 300 mètres chacune jusqu'à l'entrepôt le plus proche des terminaux maritimes.

L'ensemble du complexe logistique a été construit en seulement 5 mois, le chantier ayant débuté en janvier 2005 pour s'achever en juin 2005.

Avez-vous des projets en cours dans cette zone logistique ?

Oui, nous nous préparons à développer un autre projet sur mesure pour un nouveau client potentiel dans cette zone logistique de premier ordre. » ●

Eurinpro se positionne sur le marché en tant qu'investisseur et promoteur d'immobilier logistique sur mesure à l'échelon mondial. Forte de plus de 15 années d'expérience dans le développement d'entrepôts, Eurinpro applique une approche novatrice unique et centrée sur le client qui donne naissance à des solutions logistiques de pointe qui réduisent le coût total par m² de volume d'entreposage pour l'utilisateur final.

EURINPRO

Francis Hendrickx,
COO Eurinpro Southern Europe,
talks about SDV Logistique Internationale at FOS DISTRIPOINT

What were the criteria that persuaded you to invest in Fos Distriport?

"The main factors justifying this decision were the site's geographical location and its inter-modal accessibility. SDV Logistique Internationale's customer is Danone, which transports its water by train from the bottling site to the sea port for distribution to Canada, the United States and Japan. Marseille is the largest port in the Mediterranean, and is located in the heart of a maritime economic region of 435 million inhabitants. At the crossroads between France, Italy and Spain, and just 500 metres from the intercontinental container terminal, this multi-modal logistics site offers very high quality sea, road (A54 and A55 motorways) and rail links.

Its strategic location makes Fos Distriport an essential logistics platform for southern Europe. In a context where there is a boom in Asian imports and globalisation of production sites, suppliers of logistics services and distribution centres close to sea ports are increasingly in demand. By installing SDV Logistique on this site, we believe we have fully satisfied its needs for international distribution.

What type of warehouse have you built on the site?

Eurinpro has built a 28.400 m² logistics complex equipped with 1.000 m² of office space on a six hectare site. This distribution centre was the first warehouse with a surface area of more than 10.000 m² to be built on the Distriport site. SDV Logistique occupies a 18.000 m² warehouse made up of three 6.000 m² storage areas, each linked by a 10 metre quay, roofed and equipped with an automatic sprinkler system, giving access to two parallel railway tracks. The warehouse also has six loading bays for trucks and containers. The loading capacity of the very flat floor is 50 kN/m².

Because Danone's water is conveyed to the port of Marseille by train, Eurinpro has extended the existing rail link by two 300-metre tracks on each, to reach the warehouse closest to the maritime terminals.

The whole logistics complex was built in just five months. Work started in January 2005 and was completed in June 2005.

Do you have any ongoing projects in this logistics zone?

Yes, we are preparing to develop another bespoke project for a new potential customer in this top rank logistics zone. ●

Towards a new international logistics situation?

Professionals in the logistics sector will have to constantly adapt to face up to the new challenges created by fundamental changes such as the enlargement of the European Union, constant changes in consumer behaviours, the modification of sources of supply, and encouragement from public authorities to develop alternative transport methods.

The imperatives of globalisation and modern trade are placing ports at the centre of multinational corporations' logistics systems, and encouraging ports to become active participants in logistics. A few international, highly-integrated ports such as Singapore and Hong Kong are moving towards providing this type of service, which is probably is the forerunner for a new form of port organisation. In the Europe zone, the enlargement of the European Union is going to cause a profound transformation of the European logistics landscape, with new outlets for the southern range ports? ■

interview



Christian Raucoles
Président et CEO, EGL

Les atouts/les clients

« Ce qui a motivé notre choix est indéniablement la proximité de Fos-Distriport au terminal à conteneurs de Fos. Deux autres atouts sont importants : la qualité des dessertes routières et autoroutières et la présence de l'aéroport à 40 km. Certains de nos clients sont présents localement depuis toujours. Une autre catégorie de clientèle démarchée est déjà implantée au Nord mais est intéressée par le trafic du sud de la France (le cœur du trafic), mais également par l'Espagne et l'Italie. Ces professionnels ont cherché à s'implanter au sud afin de créer une nouvelle zone de distribution, étant donné l'engorgement et les temps d'attente grandissants dans les ports du Nord. Parmi les clients déjà implantés sur d'autres sites, on observe deux types de stratégie logistique : certains ont choisi le sud à titre d'essais ; si l'essai est concluant, ils développeront leur implantation. D'autres ont totalement remis en cause leurs habitudes, ils ont fermé leurs entrepôts pour venir s'implanter sur Fos-Distriport précise Christian Raucoles.

EGL à Fos Distriport

Sur les 33.000 m² d'entrepôt, nous louons une parcelle de 5.000 m². Notre entrepôt est opérationnel depuis mars 2006 et l'embranchement fer est prévu pour la fin de l'année. Actuellement, nous souhaitons offrir à nos clients une qualité de service maximum. A partir d'octobre nous entrerons dans une nouvelle phase de commercialisation, nous souhaitons atteindre les 10.000 m² d'implantation à terme. Afin 2006, on estime à 45.000 tonnes/an le volume de marchandises traitées (75% à l'import et

25% à l'export). Les marchandises que nous traitons à Fos-Distriport sont majoritairement liées à des activités industrielles. En volume et emplois générés le textile et produits destinés à la consommation sont prédominants. Les produits viennent essentiellement de Chine pour être redistribués sur la France et sur le Maghreb.

Le « club Fos-Distriport »

Une réunion informelle s'est tenue dernièrement entre les occupants de DISTRIPORT. Les premières pistes de réflexion du club devraient porter sur :

- ✓ La création possible d'un centre de vie pour les transporteurs routiers.
- ✓ Le perfectionnement de la signalétique,
- ✓ L'amélioration du stationnement des camions (en prévision de l'extension du terminal conteneurs avec Fos 2XL)
- ✓ La sécurisation des artères routières et les ronds points,
- ✓ La définition des périmètres douaniers,
- ✓ La limitation des temps d'attente des transporteurs,

Les participants ont décidé de créer d'ici la fin de l'année un club (le nom exact reste à définir) destiné à représenter les intérêts des occupants. **Alain PELEGRIN**, Directeur France Maritime et route de EGL, nous confirme que l'idée principale de ce club est qu'il doit être notamment une force de proposition et d'action pour améliorer le quotidien de tous ceux qui travaillent sur le Site de FOS. » ●

interview

« EGL est un groupe américain, n°10 mondial en transit international maritime et aérien. En France, EGL est très implanté dans le sud et possède une très bonne connaissance de Marseille et de sa région. Entre 2000 et 2004, EGL était associé avec Mory, un partenariat qui a permis au groupe de mieux cerner le potentiel de Fos... Nous sommes 100% EGL depuis 2004 ».



Autres projets logistiques sur la zone industrielle de Fos

Ikea bientôt à Fos ?

Le numéro un mondial de l'aménagement de la maison envisage d'implanter sa troisième plateforme logistique (54 ha) en France sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Une position stratégique qui permettra au groupe d'accompagner son développement dans le sud de l'Europe (France, Espagne, Portugal). La décision définitive sera connue début 2007 !

Massilia Distrilogis : Favoriser les synergies industrielles

Massilia Distrilogis développe un projet de plateforme multimodale sur le parc industriel de la Feuillane. Embranchée fer, cette plate-forme multimodale de 40 ha pour environ 140.000 m² d'entrepôts sera opérationnelle en 2008. Le concept consiste en la planification de synergies industrielles en regroupant sur un même site fournisseurs et distributeurs.

Ces deux projets devraient générer une augmentation de trafic de près de 80.000 EVP à l'import et la création de 1.300 emplois directs.

EGL

Mr Raucoles
Chairman and CEO

"EGL is an American group, world n°10 for air and sea international freight forwarding. In France EGL has a strong presence in the south and is very familiar with Marseille and its region. Between 2000 and 2004, EGL was associated with Mory, and this partnership enabled the group to understand more clearly the potential represented by Fos. In 2004 we became a 100% holding of EGL."

Assets/customers

"The reason for our choice is undeniably the proximity of Fos-Distriport to the Fos container terminal. Two other assets are also important: the quality of the national highway and motorway network and the presence of the airport 40 km away. Some of our customers have always had a presence in the region. Another type of clientele we are in contact with already have facilities in the North and are interested not only in traffic from the south of France (the core traffic) but also in Spain and Italy. These professionals have sought to set up operations in the south in order to create a new area of distribution, due to the saturation and lengthening waiting times in the Northern ports.

Among the customers who already have facilities elsewhere, we see two types of logistics strategy. Some have chosen the south as a test; if it's a success they'll increase their presence. Others have completely re-examined their way of working. They've closed their warehouses and moved to Fos-Distriport."

EGL at Fos Distriport

"We lease 5.000 m² of the 33.000 m² of warehouse space. Our warehouse began operating in March 2006, and the railway track is due for completion by the end of the year. We want to give our customers the best possible quality of service. From October we will be entering a new marketing phase; eventually we want to reach 10.000 m²."

"By the end of 2006 we estimate the volume of goods handled will represent 45.000 tonnes/year (75% for import and 25% for export).

The goods we handle at Fos-Distriport are mainly associated with industrial activities. In terms of volume and jobs created, the textile industry and consumer goods are predominant. The products mainly originate from China to be redistributed to France and North Africa."

The "Fos-Distriport 'club'"

An informal meeting was held with the companies operating over DISTRIPORT. The first topics to be discussed should be the following:

- creation of an accommodation and services centre for truck drivers,
- improvement of signage,
- improvement of parking for trucks (in view of the extension of the container terminal with Fos 2XL),
- safety issues on the roads and roundabouts,
- definition of customs perimeters,
- reduction of waiting times for drivers.

The participants decided to create a club by the end of the year (the name has yet to be determined), in order to represent the interests of the companies. For Alain Pellegrin, EGL Director for France of Sea and Road Transport, "this club will take initiatives and action to improve the daily lives of people working on the site of Fos." ●



GAZELEY



Mme Tina Paillet,
Development Director

Pourquoi avoir choisi d'investir à Fos-Distriport ?

« La stratégie de Gazeley est liée à la stratégie logistique de la maison mère : le groupe Wal*mart. Wal*mart est un gros utilisateur de trafic de conteneurs avec plus de 500.000 conteneurs par an. En ce sens, le site de Fos nous a interpellés comme point d'entrée sur le marché français pour les importations d'Asie. Il fallait prendre le train en marche au moment du « boom asiatique » et notre choix s'est donc porté sur Fos-Distriport !

Notre objectif est en fait de capter des utilisateurs du PAM qui génèrent le trafic conteneurisé. Notons que la qualité de distribution de l'hinterland est exceptionnelle au départ de Fos, seul port en France à offrir une totale multimodalité.

Vous avez déjà commercialisé un entrepôt sur Fos-Distriport, quels sont vos projets en cours ou à venir sur le site ?

Depuis mai 2004, un entrepôt de 10.200 m² destiné à Léon Vincent est opérationnel. Il s'agit d'un entrepôt à température dirigée destiné à la réception, au conditionnement et au stockage vers l'Europe des fruits frais.

Nous avons un projet très important en cours : la création du « multi G » : il s'agit d'un entrepôt de 20.000 m² réalisé exclusivement pour le portuaire avec des 4 cellules indépendantes de 5000 m², ayant chacune ses propres entrées/sorties. L'avantage c'est que ces entrepôts ont un pied sur le port !

Les travaux pour le « Multi G » ont démarré au printemps dernier, les deux premières cellules seront livrées fin novembre 2006, les deux restantes en janvier 2007. Trois des quatre cellules sont en cours de commercialisation et sont disponibles à la location, nous sommes très à l'écoute des demandes éventuelles !

Les projets ne manquent pas : Gazeley travaille à la création d'un nouvel entrepôt de 36.000 m², entièrement embranché fer, également divisible en plusieurs lots. Les travaux vont démarrer assez vite.

Pour finir, nous prévoyons de développer un site de 25 ha soit 125 000 m², dans les 4 ou 5 ans au plus tard ».

GAZELEY

Ms Tina Paillet,
Development Director

Gazeley was founded in 1988 and is one of the largest British logistics operators in Europe, where it holds a 12% market share. Gazeley's objective is to develop a network of 30 logistics parks in Europe. For this purpose the group is developing its Magna Park concept in England, France, Belgium, Spain, Germany, Italy and China.

Why did you choose to invest in Fos-Distriport?

"Gazeley's strategy is determined by the logistics strategy of the parent company, Wal*lmart. which is a big user of container traffic with more than 500.000 containers each year. In this sense, the Fos site interested us as an entry point on the French market for Asian imports. We had to jump on the bandwagon when the "Asian boom" happened, and so we chose Fos-Distriport! Our aim in fact is to work with PMA users who generate containerised traffic. The quality of hinterland distribution is exceptionally good from Fos, the only port in France to offer completely multi-modal transport links."

You've already marketed a warehouse at Fos-Distriport. What are your plans now and in the future for this site?

"Since May 2004, a 10.200 m² warehouse run by Léon Vincent has become operational. This is a controlled temperature warehouse for reception, packaging and storage of fresh fruit destined for Europe. We have a very large-scale project in progress at the moment: creation of the "multi G". This a warehouse of 20.000 m² with 4 units (5.000 m² each) built exclusively for port use, each with their own entrances/exits. The advantage is that these warehouses are right next to the port ! Work on the "Multi G" has begun last spring, the first two units will be delivered at the end of November 2006, and

the remaining two in January 2007. Three units are currently being marketed and are available for renting, so we are looking for interested parties! There are other projects too. Gazeley is working to build a new 36.000 m² warehouse linked directly to rail, and also separated into several units. The work is going to begin fairly soon. Finally we have plans to develop a 25 hectare site, of about 125.000 m², in the next four or five years at the latest !"

Other logistics projects on the Fos industrial zone

Ikea soon at Fos?
The world number one in home furnishings plans to set up its third logistics platform (54 ha) in France at the Fos-sur-Mer industrial port zone. This strategic position will enable the group to support development in southern Europe (France, Spain, Portugal). The final decision will be made known in early 2007.

Massilia Distrilogis: Facilitating industrial synergies
Massilia Distrilogis is developing a multi-modal platform project on the Feuillane industrial park. This 40-hectare multi-modal platform, with a rail link and roughly 140.000 m² of warehouse space, will be operational in 2008. The concept consists in creating industrial synergies by bringing suppliers and distributors together on the same site.

Two projects with many economic repercussions: an increase in import traffic of nearly 80.000 TEU and the creation of 1.300 direct jobs.

interview



Il n'y a plus de saisons ! Le consommateur est devenu exigeant et entend trouver tout au long de l'année sur son marché les fruits et légumes réservés normalement aux périodes estivales. Les fruits et légumes frais sont acheminés du monde entier par des professionnels du transit international en produits périssables, que ce soit par transport aérien (pour les produits à durée limite de consommation très courte) ou par voie maritime pour les produits moins sensibles. A Marseille, le terminal fruitier reçoit 250.000 tonnes* de fruits et légumes par an, distribués jusqu'en Europe du nord. Une filière exigeante, dont la qualité de services dépend de la réactivité de l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport.

Produits frais : Une logistique « O défaut »

Au port de Marseille, les trafics fruits et légumes sont majoritairement traités au Terminal Fruitier de Marseille (TFM) géré par la société Léon Vincent. Le trafic sur le terminal fruitier en 2005 s'est élevé à 250.000 tonnes tous fruits et légumes confondus. Les progressions les plus fortes enregistrées concernent les agrumes et les pommes (respectivement +8% et 5%). Les légumes frais se maintiennent avec une croissance de 2%. La provenance des produits est très variée : Israël, le Maghreb et la Côte d'Ivoire représentent l'essentiel des trafics (cf encart p. 18).

Unique port à pouvoir desservir l'Europe entière en groupage (route ou rail-route, en température dirigée) le port de Marseille-Fos dispose de cinq hangars équipés en froid négatif et froid positif, dont deux sont exploités par le groupe Léon Vincent (cf. p. 18). La manutention est assurée par la société Marseille Manutention (cf p. 20), qui gère quant à elle une plate-forme dotée de moyens de stockage adaptés aux marchandises périssables. Avec 685 mètres de quai et 5 postes à quais, le TFM dispose d'une capacité de 500.000 tonnes par an, hors trafic conteneurisé.

* 250.000 tonnes sont traitées sur le TFM à l'import. Au total, le trafic import/export sur le port de Marseille atteint 591,9 MT.

Le marché d'Intérêt National des Arnavaux, situé à proximité, dessert l'ensemble du Sud et Sud-Est de la France. Port de la première plateforme de production et de distribution des primeurs, agrumes et fruits exotiques pour les marchés français et européen, le port de Marseille-Fos se positionne de manière stratégique au cœur du pôle d'excellence alimentaire de la Région. La dynamique de l'ensemble des acteurs de la filière présents sur le site (importateurs, transitaires, professionnels de la manutention, du transport et distributeurs) garantit aux professionnels les performances d'une logistique commerciale toujours plus réactive et sûre.

PACA est la première région productrice de fruits et légumes en France. La filière bénéficie en France du soutien du Ministère de l'Agriculture qui entend accompagner les professionnels dans l'élaboration d'une stratégie d'avenir pour les produits frais. Mais les fruits et légumes produits en France font face à une problématique de compétitivité économique : les coûts de production sont inférieurs dans les pays du Maghreb, ainsi que dans les pays du sud et de l'Est de l'Europe. Un effet prix qui va dans le sens des trafics imports du port de Marseille, qui entend développer de nouveaux marchés pour équilibrer et renforcer son activité fruits et légumes sur l'ensemble du bassin méditerranéen et au-delà. En effet, si Israël, les pays du Maghreb et la Turquie restent les cibles prioritaires de développement du PAM, le port entend tirer partie de certaines zones à fort potentiel notamment en provenance de l'Extrême Orient et d'Asie et de l'Amérique du Sud. ■

* Agrexco est une société israélienne cogérée pour moitié par l'Etat d'Israël et par des groupes de producteurs locaux.

AGREXCO/CARMEL



Jean-Pierre Pachy
Directeur des opérations portuaires, Agrexco.

« Des navires sur mesure »

Agrexco* (Agricultural Export Company), société israélienne plus connue sous sa marque commerciale Carmel, est le principal client du TFM avec 70 % du trafic (Agrexco est représenté à Marseille par l'agent maritime Feron et Clebsattel). Agrexco travaille avec le PAM depuis près de 35 ans. « Marseille est un grand carrefour pour les échanges maritimes, un canal naturel sur l'axe nord/sud, sans obstacle naturel comme les Alpes ou les Pyrénées » précise Jean-Pierre Pachy, directeur des opérations portuaires.

« Les deux navires sisterships, le Carmel Biotop & le Carmel Ecofresh, en provenance d'Ashdod (Israël), accostent au terminal fruitier où les produits Carmel sont réceptionnés dans les entrepôts Léon Vincent, puis rechargés sur le même quai. Les navires quittent Israël le jeudi soir et arrivent à Marseille le lundi.

Les navires ont été spécialement conçus dans une optique de diversification des trafics : les navires arrivent à Marseille chargés de fruits & légumes conditionnés en conteneurs/palettes (à noter que 50% du trafic conteneur Israël-France est réalisé par ces navires), une fois les cales vides ils sont rechargés de voitures destinées à Israël (jusqu'à 500 véhicules par navire, 10.000 voitures par an à l'export). Une diversification qui permet d'éviter que les navires ne repartent à vide dans leur pays d'origine » précise JP Pachy. ●

interview

Nom/Name:
Carmel Ecofresh et Carmel Biotop

Mouvements/an en 2005:
Moves/year in 2005:
15.000 mouvements/moves

Mouvements/an objectif 2006:
Moves/year objective for 2006:
19.000 mouvements/moves

Capacité/Capacity:
880 TEUS
187 m de long
185.00 tonnes/gt

Vitesse/Speed:
21 noeuds/knots

Transit time Marseille/Ashdod :
3 jours+7 heures.
Conteneurs reefers et dry
+ chambres froides pour palettes
3 days+7 hours.
Reefer and dry containers
+ cold rooms for pallets

Carmel Sister ships



Chargement / Déchargement du navire « Carmel Ecofresh » d'Agrexco sur le Terminal Fruitier de Marseille.
Loading/Unloading of Agrexco's « Carmel Ecofresh » at the Marseille Fruit Terminal.

Fruits et légumes frais
Prouesses
logistiques



Lionel Chatelet
Directeur d'exploitation
de Léon Vincent Marseille.

« Nous proposons un contrat de logistique globale à nos clients »

Léon Vincent, premier transitaire opérateur de la filière fruits et légumes en France, a intégré le groupe belge Sea Invest fin 2004. Le groupe a adopté une stratégie de diversification des services et sa présence dans plusieurs ports lui permet d'être au plus près de ses clients. Rencontre avec **Lionel Chatelet**, directeur d'exploitation.

Léon Vincent à Marseille, c'est 35.000 m² d'entrepôts répartis sur deux entrepôts. Léon Vincent bénéficie d'une location de longue durée à l'intérieur du domaine portuaire. L'entreprise y a réalisé, conjointement avec le PAM, des investissements conséquents pour gérer, à flux tendus, une plate-forme d'éclatement de hautes performances (entrepôts sous froid contrôlé, sas de chargement, bureaux...).

Nous traitons les navires selon la règle du « first in, first out » : grâce à un système de code barre, toutes les références des produits (500 au total) sont enregistrées (client, contenance, calibre, provenance/destination, calibre, couleur...) ce qui permet d'identifier le « tracé/livré » des produits. Les produits arrivent par bateaux, sont déchargés dans nos entrepôts, eux mêmes directement reliés aux camions qui vont acheminer les produits jusqu'à leur lieu de livraison. Léon Vincent propose un véritable contrat de logistique globale performant et rapide !

Les trafics de fruits & légumes sont bien entendu des trafics saisonniers : le trafic de litchis (opérateur principal Dole) en provenance de Madagascar est un trafic réalisé avant la période de Noël qui a représenté 15.000 tonnes en 2005.

On observe une tendance à la baisse sur certains segments. « Nous avons un service hebdomadaire avec la Côte d'Ivoire, néanmoins l'an dernier nous avons enregistré une diminution des trafics due notamment à une baisse des volumes globaux exportés de Côte d'Ivoire. »

Les perspectives

« Nos perspectives de développement s'orientent vers les fruits d'été en provenance d'Amérique Latine (Brésil, d'Argentine) et d'Afrique du Sud (avec nos clients Dole et Capespan sur cette dernière zone).

Nous comptons partir au Brésil dans le but d'un développement d'activités, à la fois pour le site de Fos et pour celui de Marseille : nous souhaitons valoriser ce voyage en rencontrant les professionnels de différents pays d'Amérique du Sud. Nos efforts se concentrent en effet également sur l'Equateur, 1^{er} exportateur mondial de bananes qui ne dessert pas Fos en direct. La banane d'Equateur part en Europe du nord : nous avons un vrai intérêt commercial sur un volume très significatif » conclut Lionel Chatelet. ●

Seasons no longer exist! The consumer has become demanding and, all year round, expects shops to stock fruit and vegetables that are normally only available in the summer months. Fresh fruit and vegetables are conveyed from all over the world by specialists in the international transport of perishable goods, whether by air (for products with a very short storage time), or by sea for less sensitive products. In Marseille, the fruit terminal receives 250,000 tonnes* of fruit and vegetables per year, distributed as far as Northern Europe. It's a demanding sector, where the quality of service depends on the responsiveness of all the players in the logistics chain.

Fresh fruit and vegetables: a triumph of logistics!

Fresh produce: Zero fault logistics

At the port of Marseille, fruit and vegetable traffic flows are mainly handled at the Marseille fruit terminal (TFM) managed by the Léon Vincent company where fruit and vegetable traffic totalled 250.000 tonnes in 2005. The strongest growth figures are to be found in the citrus and apple sectors (+8% and 5% respectively). Fresh vegetables are holding their own, with 2% growth. The origin of the produce is very varied: Israel, the Maghreb and the Ivory Coast represent the main traffic flows (see table below).

Traffic flows at the Marseille fruit terminal:
From Israel: Fruit (mangoes, grapes, lychees, plums) Vegetables (potatoes, avocado pears)
From Ivory Coast: Bananas
From the Maghreb: Potatoes, tomatoes, oranges

Marseille-Fos is the only port that serves the whole of Europe by consolidation (road or rail-and-road, temperature-controlled). It has five hangars equipped for negative and positive refrigeration; including two operated by the Léon Vincent group (see p 21). Handling is provided by the Marseille Manutention company (see p 21), which manages storage facilities purpose-designed for perishable goods. With quayside 685 metres long and 5 berths, the TFM provides a capacity of 500.000 tonnes per year, excluding container traffic.

The nearby Arnavaux national market serves the whole of southern and south-eastern France. Marseille-Fos is the port with the largest processing and distribution platform for early produce, citrus fruits and exotic fruits for the French and European markets. It is strategically positioned in the heart of the Region's centre of excellence for food production. The dynamism created by having all the players in the sector on-site (importers, freight forwarders and specialists in handling, transport and distribution) guarantees that professionals benefit from the performance of increasingly responsive and secure commercial logistics.

PACA is the leading region for fruit and vegetable production in France. The sector receives support from the Ministry of Agriculture, which plans to support professionals in defining a future strategy for fresh produce. But there is a problem concerning the economic competitiveness of fruit and vegetables grown in France: production costs are lower in the Maghreb countries and in southern and eastern European countries. This price effect is strengthening

import traffic into the Port of Marseille, which intends to develop new markets to balance and reinforce its fruit and vegetable activities throughout the Mediterranean basin and beyond. Although Israel, the Maghreb countries and Turkey remain high priorities for PMA development, the port intends to take advantage of certain zones with strong potential, in particular in the Far East, Asia and South America. ■

Competitiveness clusters: PACA n°1 orchard in France
 At the end of 2005 France awarded the Provence-Alpes-Côte d'Azur region the label of "competitiveness cluster" as the largest orchard area in the country. The project aims to respond to a public health trend (increase in quality and consumption of fruit and vegetables) and an economic issue, with creation of jobs in the industry, while complying with environmental requirements.

"Bespoke vessels"

Jean-Pierre Pachy,
Director port operations, Agrexco.AGREXCO/CARMEL,

Agrexco* (Agricultural Export Company), is an Israeli company better known under its commercial brand name Carmel. It is TFM's main customer, contributing 70 % of the traffic, and is represented in Marseille by the shipping agent Feron et Clebsattel). Agrexco has been working with the PMA for nearly 35 years. "Marseille is a great crossroads of maritime trade, a natural centre on the north/south route, without any natural obstacle such as the Alps or the Pyrenees" says Jean-Pierre Pachy. "The two sister ships, the Carmel Biotop & the Carmel Ecofresh, arriving from Ashdod (Israel), dock at the fruit terminal where the Carmel produce is stored in the Léon Vincent warehouses, then reloaded on the same quay. The vessels leave Israel on Thursday evening and arrive in Marseille on Monday," he explains.

"They have been specially designed to allow diversification of the goods carried: they arrive in Marseille loaded with fruit and vegetables packed in containers/pallets (N.B. 50% of Israel-France container traffic is carried by these vessels), then once the holds are empty they are reloaded with cars destined for Israel (up to 500 vehicles per ship, 10.000 cars exported per year). This diversification avoids the vessels returning to their home country with their holds empty." ●

* Agrexco is an Israeli company co-managed 50% by the State of Israel and 50% by groups of local growers.
 * Import tonnage at TFM. Total import/export traffic for the PMA is 591,9 MT.





Eric Briost
Directeur Général de Marseille Manutention (groupe Sea Invest).

« Une nouvelle organisation de la manutention plus performante »

« Notre métier pour la filière fruits et légumes est très spécifique car nous travaillons avec des produits frais, périssables et donc fragiles. Nous déchargeons les navires en provenance principalement d'Israël, et de Côte d'Ivoire, les produits sont réceptionnés sous forme de palettes/cartons. Ces marchandises nécessitent une manutention particulière car ils sont livrés directement au client final, à savoir les grandes surfaces. La qualité de service est très élevée, car en cas de mauvaise manœuvre les coûts sont importants. Nous travaillons en flux tendus, dans une chaîne logistique très exigeante : les navires Agrexco peuvent contenir jusqu'à 6.000 palettes. En moyenne, 48h00 après l'arrivée du bateau, 3.000 palettes sont chargées dans les camions. Les bateaux chargent et déchargent par escale jusqu'à 600 conteneurs. »

Les clients de *Marseille Manutention* sont les importateurs/exportateurs, qui se regroupent pour remplir les navires. Prenons l'exemple des litchis : 9 importateurs travaillent en pool sur ce trafic et le prix est fixé à la palette.

Les effectifs de Marseille Manutention sont variables : la société emploie 75 dockers mensualisés et une trentaine d'administratifs. Pour faire face aux variations d'activité, l'entreprise a recours aux dockers intermittents et aux dockers du groupement d'employeurs (GEMEST). Le manutentionnaire a mis en place des accords novateurs dans l'organisation du travail : « nous avons négocié avec les partenaires sociaux pour augmenter la qualité de travail sous hangars ainsi que le coût de passage en mensualisant une partie du personnel (21 personnes). Cet accord, qui a été signé en février 2006, a eu un impact significatif sur la qualité de travail car l'organisation est plus en adéquation avec les horaires des camions. C'est une innovation qui a permis d'améliorer la qualité globale de notre prestation en répondant mieux aux attentes de nos clients » conclut Eric Briost.

Rappelons qu'au-delà des trafics spécifiques de fruits et légumes, Marseille Manutention est capable de traiter tout type de trafic : remorques, marchandises diverses, conteneurs, palettes, voitures. ●

“We offer our customers an all-inclusive logistics contract”

Lionel Chatelet,
Operations director for Léon Vincent Marseille.

Léon Vincent is the largest fruit and vegetable freight forwarding operator in France and became part of Belgium's Sea Invest group at the end of 2004. The group has adopted a strategy of service diversification, and its presence in several ports enables it to stay in close contact with its customers. Operations director Lionel Chatelet explains.

In Marseille, Léon Vincent operates from two warehouses with 35.000 m² of storage space. The company, which benefits from a long-term lease within the port area, has made considerable joint investments with the PMA to manage a high-performance, tight flow dispersion platform with controlled refrigeration warehouses, air lock loading and offices.

We handle vessels using the “first in, first out” rule: using a bar code system, all the product references (500 in all) are recorded by customer, content, size, origin/destination, colour and so on, making it possible to identify the products' “tracked/delivered” data. After the products arrive by ship, they are unloaded into our warehouses, which in turn are directly linked to the trucks that will deliver the produce to their destination. Léon Vincent provides an authentic fast, high-performance, all-inclusive logistics contract!

Of course fruit & veg traffic flows are seasonal: Lychee traffic - where the main operator is Dole - from Madagascar takes place just before Christmas and represented 15.000 tonnes in 2005.

We are seeing a downward trend in certain segments. We have a weekly service with Ivory Coast, but last year we registered a reduction in traffic, due in particular to a drop in total export volumes from there.

The prospects

Our development prospects concern summer fruits originating from Latin America (Brazil, Argentina) and from South Africa, where our customers are Dole and Capespan.

We intend to visit Brazil to develop business there, both for Fos and the Marseille site. We intend to make the most of this trip by meeting professionals from different South American countries. We are also concentrating our efforts on Ecuador, the world's largest exporter of bananas, which does not use Fos directly. The Ecuador bananas go to Northern Europe, and we have a commercial advantage to gain on a very significant volume. ●

“Revamped organisation for more efficient handling”

Eric Briost,
Managing Director of Marseille Manutention (Sea Invest Group)

Our business in the fruit and vegetable industry is very specific, because we work with fresh perishable produce, which is therefore fragile. We unload vessels arriving from Israel or Ivory Coast, and the products we receive are on pallets/boxes. These goods require special handling because they are delivered directly to the end customer, i.e. the supermarkets. The service quality is very high, because the costs are very high in the event of a handling accident. We work in tight flows, in a very demanding supply chain: the Agrexco vessels sometimes contain up to 6.000 pallets. On average, 48 hours after the ship has docked, 3.000 pallets are loaded in the trucks, Our ship load and unload up to 600 containers for each call.

Marseille Manutention operates at:

- The Marseille fruit terminal
- The Marseille south Roro terminal

Marseille Manutention's customers are importers/exporters, who group together to fill the vessels. Let's take the example of lychees: 9 importers work in a pool on this traffic flow and the price is defined per pallet.

Marseille Manutention's manpower varies: the company employs 75 dockers paid on a monthly basis and about thirty administrative staff. In order to face variations in the rate of activity, the company turns to part time dockers and to the dockers of the employer grouping (GEMEST). The handling company has set up innovative work organisation agreements: we negotiated with the personnel's representatives to increase the quality of work in the hangars, and the passage cost, by paying some of the staff on a monthly basis (21 people). This agreement signed in February 2006 has had a significant impact on the quality of work, because it is now organised to fit with the truck work schedules. This innovation has helped improve the global quality of our services by better responding to our clients' expectations.

In addition to specific fruit and vegetable traffic, Marseille Manutention is capable of handling any other type of traffic such as trailers, general cargo containers, pallets and cars. ●



- > Marseille Manutention, c'est :
- ✓ Terminal fruitier de Marseille (TFM)
- ✓ Terminal roulier sud (Le TRS) <



« Reconstruction »

Médecins du Monde souffle cette année ses 25 bougies. A cette occasion, l'association humanitaire présente l'exposition de photographies de François Moura prises au cours du projet de soutien psychosocial auprès des populations algériennes victimes du séisme du 21 mai 2003. La nouvelle gare passagers de la Major accueille cette exposition placée sous le signe de l'espoir et de la solidarité.

animée par un réseau de bénévoles professionnels de la santé, l'association Médecins du Monde milite pour l'accès à la santé publique, en France comme à l'étranger. Combattant l'exclusion et la pauvreté, l'organisation humanitaire dénonce les atteintes aux droits de l'homme et plus particulièrement les entraves à l'accès aux soins. C'est dans ce cadre qu'elle est intervenue dans le centre est de l'Algérie, frappé en 2003 par un séisme provoquant des milliers de victimes.

De juin 2003 à octobre 2004, l'association humanitaire y a accompagné civils et personnels soignants, déployant un dispositif de soins et de soutien au sein de camps de sinistrés, dans le but de prévenir la survenance de troubles psychologiques.

L'exposition « Reconstruction » retrace les moments forts de cette mission. Elle se tient au sein de la nouvelle gare passagers de la Major du port de Marseille. « Nous recherchons un lieu qui ait un sens par rapport à l'exposition elle-même et non par rapport à Médecin du Monde. L'idée n'était pas de faire la publicité de l'association, mais de mettre en avant un autre regard sur l'Algérie ainsi que le travail qui a été réalisé sur place » précise Isabelle Malaval, chargée de mission de la Délégation Régionale PACA de MDM.

C'est un point de vue subtil et optimiste que François Moura, photographe de presse, auteur et collaborateur régulier de Médecins du Monde, dévoile sur la population algérienne solidairement engagée dans la réorganisation de la vie quotidienne. Un formidable hommage à une population largement mobilisée au-delà du drame, entraînée dans un élan de solidarité exemplaire. « MDM m'a laissé carte blanche pour réaliser ce reportage. Pas évident de retranscrire en 3 semaines sur place un programme qui a duré deux ans ! Chacune des photographies contribue à donner du sens à l'ensemble : dans un contexte d'une dureté extrême, il fallait éviter tout misérabilisme ; j'ai choisi de photographier l'espoir, la vie, l'entraide » ajoute François Moura, auteur-photographe.

Sous la forme d'un parcours poétique, 37 photographies tirées sur papier grand format noir et blanc, se déploient, suspendues verticalement aux plafonds ou sur les murs, illustrant un processus de reconstruction, tant matérielle qu'identitaire, d'individus dont le regard évoque un inlassable espoir. ■

L'exposition « Reconstruction » se tiendra du 29 juin 2006 à fin décembre 2006.

This year, Médecins du Monde is celebrating its 25th anniversary. To mark the occasion, the humanitarian association is presenting Francois Moura's exhibition of photos taken as part of the project aimed at showing support for the Algerian population following the earthquake of May 21st 2003. The new "La Major" passenger terminal will host this exhibition, where the dominant theme will be hope and solidarity.

Under the leadership of a network of volunteer health professionals, the Médecins du Monde association campaigns to defend access to public health in France and abroad. Fighting against exclusion and poverty, this humanitarian organisation denounces breaches to human rights and in particular infringements to healthcare access. Within this scope, the organisation took action in the central eastern region of Algeria, hit by an earthquake in 2003 that claimed thousands of victims. From June 2003 to October 2004 the association accompanied civilians and relief crews, deploying a care and support system inside the camps to limit the psychological impact.

"Reconstruction"



The « Reconstruction » exhibition runs from June 29 to the end of December 2006

The exhibition, entitled « Reconstruction », traces powerful phases of this mission and will be held inside the port of Marseille's new "La Major" passenger terminal. « We were looking for a place that was meaningful with regards to the exhibition itself and not for Médecin du Monde as such. The idea was not to publicise the association but to promote another vision on Algeria as well as the work that had been carried out there, » says Isabelle Malaval, representative of the PACA and MDM regional delegation.

As a press photographer, author and frequent collaborator with Médecins du Monde, Francois Moura presents a subtle and optimistic point of view on the Algerian people, jointly involved in the reorganisation of everyday life - a formidable tribute to a population that was strongly mobilised beyond the disaster, led by a surge of exemplary solidarity. «MDM gave me carte blanche to do this report. It wasn't easy, in the three weeks spent there, to report on a programme that lasted two years! Each photograph contributes to understanding this extremely hard situation without dwelling on the sordid side of life. I chose to photograph hope, life, mutual assistance » he stresses.

In the form of a poetic journey, 37 photographs, printed in large black and white format, are displayed, hung vertically to the ceiling or to the walls as a symbol of the identity reconstruction process of individuals and their inexhaustible hope. ■

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

Tél : (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

Franexo, Inc.
Los Angeles (CA)

Tel : (1) 805 379 3994

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@imcawl.com

HONG KONG CHINE MERIDIONALE HONG KONG SOUTHERN CHINA

Mr KY Chung

IMC Development & Management Ltd.
Honk-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