



PORT AUTONOME  
DE MARSEILLE

septembre 2007 | september 2007

# re < p o r t > 9 1 :

magazine du Port Autonome de Marseille | Port of Marseille Authority magazine >N° 12

> 2007 :  
L'année des croisières  
Year of the Cruise



# “ e d i t o r i a l :



Guy Janin  
Directeur Général  
Chief Executive Officer



## 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  
Stéphane Pellen

Rédactrice en chef / Chief editor  
Catherine Navarro

Comité de rédaction  
Editorial Committee  
Sacha Rougier  
Catherine Navarro  
Aurélien Denivet

Maquette / Infographie / Impression/  
Layout/Graphics/Printing  
SREOC

Traduction / Translation  
Studec

Photographies : Port Autonome de Marseille  
Couverture / p.16 : Inauguration du Costa Serena  
à Marseille, mai 2007. © C. Moirenc

Dépôt légal : 18 mars 2006  
ISSN 1763-4725

[www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr)

## Ports & environnement : vers un développement maîtrisé

> Le bon fonctionnement d'une zone industrielle portuaire et son développement économique nécessitent une gestion environnementale systématique des risques et nuisances auxquels les ports sont exposés. Dragages, rejets des activités industrielles, trafic induit par l'activité des zones logistiques, déchets en provenance des navires... la liste n'est pas exhaustive. Heureusement, depuis plusieurs années, les autorités portuaires ont pris conscience de l'impact de leurs activités sur l'environnement et ont développé leurs actions en faveur d'un meilleur management environnemental.

La Fondation ECOPORTS en est la meilleure illustration. Réseau de ports et d'acteurs portuaires qui partagent leurs expériences en matière d'environnement, ECOPORTS a pour ambition de créer en Europe et même au-delà, un champ commun d'actions sur les questions de management durable dans les ports. Récompensé en 2005 par la certification PERs (Ports Environmental Review System, délivré par Ecoports), le PAM rejoint aujourd'hui la fondation en tant que membre actif.

Sur les terminaux du port de Marseille-Fos, les initiatives et la recherche de solutions innovantes se multiplient : énergies renouvelables (éolien, photovoltaïque), suivi du milieu pour les dragages, plans de gestion des déchets, station de déballastage, préservation et mise en valeur des espaces naturels... C'est aussi au niveau des choix stratégiques de ses pré et post acheminements que le port illustre son engagement en faveur d'un développement maîtrisé. Le Port Autonome de Marseille favorise le développement des modes de transports alternatifs à la route, comme les modes ferroviaire et fluvial.

Un développement maîtrisé pour lequel le PAM, entreprise citoyenne, s'engage à œuvrer sur le long terme.

## Ports & the Environment : Controlled Development

Ports are faced with multiple risks and pollution hazards including dredging, industrial effluent, logistic zone-generated traffic, and ship waste, though the list is far from exhaustive. Systematic environmental management of these risks and hazards is essential for the smooth running of ports and their healthy economic development. Fortunately, port authorities have become more aware of the environmental impact of their activities over the last few years, devising actions to improve environmental management.

One good example is the EcoPorts Foundation, a network of ports and port-related stakeholders sharing environmental experience. The aim of EcoPorts is to establish a series of common actions for sustainable management issues in ports, within Europe and beyond. The Port of Marseille Authority (PMA) was awarded PERS (Ports Environmental Review System) certification in 2005 and is now an active member of the EcoPorts Foundation.

The Marseille-Fos terminals are seeing a growing number of initiatives and quests for innovative solutions, such as renewable energies (wind and photovoltaic power), environmental monitoring of dredging, waste management plans, deballasting stations, and green area conservation and development. The port's commitment to controlled development is further demonstrated by its strategic choices before and after dispatching. The Port of Marseille Authority is promoting rail and river alternatives to road transport.

The PMA is a corporate citizen committed to controlled development, making choices today to work for tomorrow.

s o m m a i r e / c o n t e n t s :

> ON EN PARLE  
THE TALK OF THE PORT



4  
5

> ZOOM Coup d'accélérateur pour Fos 2XL  
ZOOM Fos 2XL Moves into Top Gear



6  
7

> FOCUS La nouvelle donne des pré et post acheminements portuaires  
FOCUS Port forwarding: Moving with the Times



8  
11

> DOSSIER 2007 : L'année des croisières  
DOSSIER 2007: Year of the Cruise



12  
19

> GRANDS ACTEURS Andrea Caparros  
MAJOR PLAYERS Andrea Caparros



20  
22

> AFTER HOURS Cow Parade  
AFTER HOURS Cow Parade



23  
23

**> Interface ville port :  
les Terrasses du port :  
début des travaux pour 2008**

Le Conseil d'Administration du PAM a approuvé les termes de la convention d'occupation du domaine public maritime en vue de la réalisation des Terrasses du Port. La convention sera conclue entre le PAM et l'investisseur Foruminvest pour une durée de 70 ans. Une emprise au sol de 8 900 m<sup>2</sup> restera disponible pour les activités portuaires.

D'après la convention, le début des travaux est prévu pour fin 2008 après l'obtention des autorisations administratives et la démolition de plusieurs bâtiments.



Les Terrasses du Port, ce sont 41 000 m<sup>2</sup> de futures galeries commerciales et 10 000 m<sup>2</sup> de terrasses dédiées aux loisirs multi-activités et espaces « restaurant, bar, promenade », avec en sous-sol 3 300 places de parking.  
The project includes 41 000 square metres of commercial galleries, 10 000 square metres of terraces dedicated to multi activities leisure and to restaurant-bars-walk; together with an underground car park with space for 3 300 cars.

**> Logistique :  
la zone logistique  
de Fos-distriport s'étend**

Le PAM a validé la cession des quatre dernières parcelles disponibles de la plateforme logistique Fos-Distriport.

Trois sociétés ont souhaité disposer de surface supplémentaire. Gazeley, déjà présent avec deux entrepôts, s'est vu autoriser la cession d'une nouvelle parcelle de 14 hectares.

Deux autres parcelles de 14 hectares ont été attribuées au groupement Nexity-Gepprim/AMB/Francesca également présents sur le site. La société IRDS implantera, sur 5 hectares, un entrepôt embranché au réseau ferroviaire.

Le PAM a décidé d'anticiper en étendant Fos-Distriport de 100 hectares partagés en 4 lots.

Avec ces opérations de cession, les 180 hectares de Fos-Distriport sont entièrement commercialisés.

**> City-Port Interface:  
Work on  
Terrasses du  
Port to start  
in 2008**

The PMA Board of Directors has approved the terms of the maritime public property occupancy agreement for the construction of the Terrasses du Port. The agreement to be concluded by the PMA and the investment company Foruminvest will apply for a period of 70 years. An area of 8,900 square metres will be set aside for port activities.

The agreement calls for work to start in late 2008 once the necessary administrative authorisations have been granted and several buildings have been demolished.

**> Logistics  
Larger  
Logistics  
Zone for Fos  
Distriport**

The PMA has ratified the allocation of the last four available surfaces on the Fos Distriport logistics platform. Three companies expressed interest in acquiring additional surfaces. Gazeley was allocated a new 14 hectare parcel in addition to the two warehouses it already has on the site. Two more 14 hectare parcels were allotted to the Nexity-Gepprim/AMB/-Francesca Group, also installed on site. IRDS will set up a warehouse linked to the rail system on a five hectare plot. In anticipation of events, the PMA decided to expand Fos Distriport by adding another 100 hectares, broken down into four lots.

Following these allocations, the 180 hectares at Fos Distriport are now entirely commercialised.

## > Grain Terminal 22 Million Euros Invested for Les Tellines Grain Terminal

The PMA has ratified a €10 million investment for the Les Tellines Grain Terminal in the Fos industrial port area. The funds will be used to adapt the terminal's facilities and equipment. At the same time, the Les Tellines Investment Association has earmarked €12 million for the construction of a second silo.

This joint investment initiative will stimulate growth of PMA grain traffic for the public terminals.



## > Ore Terminal Investments for Growth of Fos Ore Terminal

The PMA is supporting the development of the Fos Ore Terminal by investing €10.5 million for the purchase of a new public loading gantry.

The PMA has also confirmed the role of Sea-Invest as handler for the terminal. Through these investments, the PMA aims to buttress employment with long-term guarantees and high quality service for the investor.

The PMA also intends to eventually create an ore hub at Fos.

## > Terminal céréalier : 22 millions d'investissement aux Tellines

Le PAM a approuvé une opération d'investissement de 10 millions d'euros pour le terminal céréalier des Tellines situé dans la zone industrialo-portuaire de Fos. Cet investissement permettra d'adapter les outillages du terminal aux perspectives de croissance.

Parallèlement, l'Association d'Investissement des Tellines construira un deuxième silo pour un investissement de 12 millions d'euros.

Cette initiative commune d'investissement fera progresser les trafics de céréales du PAM sur les terminaux publics.

## > Terminal minéralier : Investir dans la croissance du ter- minal minéralier de Fos

En injectant 10.5 millions d'euros dans l'achat d'un nouveau portique public de chargement, le PAM fait face au développement du terminal minéralier de Fos. Parallèlement, le PAM confirme le rôle de manutentionnaire du terminal de la Société Sea-Invest.

Par ces investissements, le PAM entend conforter ses emplois en donnant des garanties de pérennité et de qualité de service à l'investisseur.

A terme, le PAM a l'ambition de créer un « hub » minéralier à Fos.



Le terminal minéralier de Fos devrait voir son trafic augmenter de 5% par an  
The Fos Ore Terminal expects traffic to climb by 5% per year.



Le groupement qui réalisera les quais et dragages des terminaux de Fos 2XL a été sélectionné. Alors que le chantier du futur pôle conteneurs est amorcé, on parle déjà d'extensions complémentaires avec le lancement d'études pour un Fos 3XL et même 4XL ! L'extension de la zone logistique de Fos Distriport de plus de 100 ha confirme également la tendance du développement exponentiel du trafic conteneurisé en Méditerranée.

## Coup d'accélérateur pour Fos 2XL



Les travaux de dragage ont commencé à Fos : la drague "Pearl River" en service

### Quai & dragages : 24 mois de chantier

Après avoir étudié toutes les propositions qui ont fait suite à l'appel d'offres pour la réalisation des travaux de Fos 2XL\*, le Port Autonome de Marseille a sélectionné le groupement mené par la société GTM Génie Civil et Services.

Le groupement GTM réunit les sociétés Eiffage Construction, SAIPEM ( Ex Bouygues Offshore ), Dredging International, et sa filiale française SDI. Il aura à sa charge la construction de 1 200 mètres de quai utile, ainsi que les travaux de dragage qui permettront la réception dans la darse de navires présentant, en première phase, un tirant d'eau de 14,50 m, susceptible d'être porté ultérieurement à 16,00 m. Les travaux se dérouleront sur 30 mois, avec une livraison des quais dans 24 mois. A cette échéance, le PAM livrera les quais aux futurs opérateurs MSC et Portsynergy, afin qu'ils puissent réaliser leurs propres aménagements.

Avec les perspectives de développement exponentiel du trafic conteneurisé dans le monde et plus spécifiquement en Méditerranée, le PAM entend s'affirmer sur l'échiquier des ports européens comme un véritable pôle logistico-portuaire performant et attractif. C'est pourquoi il a lancé dès l'été 2007 des études pour la réalisation de deux nouveaux terminaux à conte-

neurs : Fos 3XL et 4XL. Deux nouveaux terminaux qui généreront un trafic supplémentaire de 2 millions de conteneurs pour le port de Marseille Fos.

### Big is beautiful

Le port de Marseille-Fos est le reflet des tendances qui touchent l'ensemble des terminaux conteneurs dans le monde. La pression est désormais croissante en terme d'aménagements : les ports doivent veiller notamment à ce que les accès soient suffisamment profonds pour accueillir les porte-conteneurs dernière génération. La course au gigantisme implique des projets aux dimensions version XXL : la longueur des quais pour recevoir simultanément plusieurs navires de 350 à 400 mètres, la capacité des engins de manutention pour traiter des navires de plus en plus larges (le nombre de rangées de conteneurs sur un pc de 10 000 EVP peut atteindre 22 rangées). Ces nouveaux outils présentent des descentes de charges très importantes sur les structures de quai.

Au delà des aménagements purement portuaires, les zones de stockage et de redistribution doivent être, elles aussi, aménagées en ce sens. Avec le lancement des études de 3XL et 4XL, le PAM a également choisi d'anticiper en projetant l'extension de la zone logistique Fos Distriport de 100 hectares. Soit près de 300 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts logistique supplémentaires. ■

\* Construction des quais et dragage pour les deux nouveaux terminaux qui tripleront les capacités conteneurs du PAM.



With the dredging and wharf construction group selected for the Fos 2XL terminals, construction of the future container hub is already underway. But the launch of studies for a Fos 3XL and even a Fos 4XL means there is already talk about further extensions. The 100 ha extension to the Fos Distriport logistics zone reflects the exponential growth rate of container traffic in the Mediterranean.

# Fos 2XL Moves into Top Gear



Dredging works have started in Fos: the Pearl River boat in service

## Wharves & Dredging Ready in 24 Months

Following the Invitation to bid for the Fos 2XL\*, the Port of Marseille Authority (PMA) examined all the bids and selected the winning company, GTM Génie Civil et Services.

The companies in the GTM Group are Eiffage Construction, SAIPEM (formerly Bouygues Offshore), Dredging International, and its French subsidiary SDI. GTM Génie Civil et Services will construct wharves with a working length of 1,200 metres and carry out dredging operations so that ships with drafts – initially 14.50 m and eventually 16.00 m<sup>2</sup> can enter the inner harbour. Construction is scheduled to take 30 months and the wharves will be ready in 24 months. At this time, the PMA will hand over the wharves to the future operators, MSC and Portsynergy, for installation of their own facilities.

As container traffic is expected to grow exponentially throughout the world, and particularly in the Mediterranean, the PMA intends to carve out a place for itself on the European scene and set up a bona fide port & logistics hub offering competitive services and high performance. Advance studies were initiated during the summer of 2007 for the construction of two new terminals, Fos 3XL and 4XL, which are expected to generate an additional capacity of 2 million containers for the Port of Marseille-Fos.


## Big is Beautiful

The Port of Marseille-Fos is subject to the same market forces as all the other container ports in the world. There is a growing need for expansion and the ports must make sure their access channels are deep enough for the latest generation container carriers. The competition to construct 'bigger and bigger' gives rise to projects with oversized dimensions: for instance, the wharf length necessary to simultaneously dock several 350-400 meter long ships or the capacity of the handling equipment required to deal with larger and larger ships - a 10,000 TEU container ship carries up to 22 rows of containers. These new facilities impose very high loads on the wharf structure.

In addition to purely port-related growth, the storage and redistribution zones must also be sized appropriately. By initiating the 3XL and 4XL studies, the PMA decided to look ahead and extend the Fos Distriport Logistics Zone by 100 hectares, i.e. nearly 300,000 square metres of additional logistics warehouses. ■

\* dredging and wharf construction, with the two new terminals set to triple the PMA's container handling capacity




 L'efficacité d'un port dépend de la qualité des infrastructures de ses dessertes terrestres. Le développement des dessertes se fait aujourd'hui avec un double objectif : accroître la compétitivité des pré post acheminements dans le respect des engagements de développement durable. Focus sur l'offre de pré et post acheminements routiers et ferroviaires du port de Marseille Fos.

Route & fer

## La nouvelle donne des pré et post acheminements portuaires

La compétitivité d'un port découle de sa stratégie globale de services portuaires qu'il est en mesure de proposer. C'est-à-dire les capacités logistiques, la connexion entre les différents modes de transport, les connexions à l'hinterland proche ou éloigné que constituent les principaux bassins économiques. La fréquence, la fluidité et le coût des transports sont des éléments capitaux de leur compétitivité.

Compte tenu de la très forte progression des volumes traités par les ports européens, de leur relative saturation et de celle des réseaux logistiques intra-communautaires, le recours à l'ensemble des solutions d'acheminement disponibles vers et depuis l'hinterland devient un atout décisif. L'optimisation des différents modes de pré et post acheminement doit être favorisée. Néanmoins, aujourd'hui encore, près de 90% des pré et post acheminements terrestres sur les ports français s'opèrent par le mode routier.

### Optimisation des dessertes ferroviaires & routières du PAM

#### Favoriser la fluidité de la desserte routière

Le port de Marseille Fos dispose d'une desserte routière et autoroutière de qualité : A7 vers le nord, complétée par l'A75, A8 vers l'Italie, A9 vers l'Espagne, A61 vers l'Ouest de la France. Le trafic global du PAM en pré post acheminement est à 48,5% routier (hors mode « pipe line »). Le maintien de la fluidité et de la sécurité du mode routier s'avère donc essentiel. Le trafic est croissant et le PAM engage, avec les partenaires concernés, collectivités locales et services de l'Etat, des réflexions afin d'assurer la fluidité de la desserte routière de son hinterland, en priorité vers le nord mais aussi vers l'est. Plusieurs projets sont à l'étude (cf. : encart) afin d'éviter notamment sur les bassins ouest, le passage par des axes urbains ou périurbains.

...

#### Trois projets majeurs sont soutenus :

- ✓ La construction d'un barreau autoroutier Fos-Salon, pour assurer la connexion de la zone industrialo portuaire du golfe de Fos sur le réseau autoroutier ;
- ✓ La construction du contournement autoroutier de Port-de-Bouc, de manière à établir une continuité autoroutière entre Marseille et la zone de Fos.
- ✓ Plus proche des terminaux de Fos, la RN 268 nécessite également des aménagements permettant une meilleure sécurisation (carrefour du Mât de Ricca) et une augmentation de capacité.



➔ *High quality ground connections are crucial to the overall efficiency of a port. Connections are currently being developed with a double objective in mind: to make pre-and post-forwarding more competitive while respecting commitments to sustainable development. This special report focuses on road and rail forwarding at Marseille Fos port.*

## Road & Rail

# Port pre-and post-forwarding Moving with the Times

The frequency, efficiency and cost of transport connections are key factors for port competitiveness. A strong port services strategy is essential to develop the port's logistical capacity, ground transport links, and connections to local inland destinations and major economic hubs.

In the light of the escalating volumes of traffic handled by European ports, and the relative saturation of ports and logistical networks within the EU, it is crucial at this point to make use of all available inland forwarding solutions. Since French ports currently rely on road transport for almost 90% of ground dispatching, the optimisation of different modes of transport has become a priority.

## PMA Optimises Rail & Road Connections

### Prioritising Efficient Road Connections

Marseille Fos port enjoys top quality road and motorway connections, with the A7 and A75 to the north, the A8 to Italy, A9 to Spain and A61 to the west of France. Road transport constitutes 48.5% of the PMA's total dispatching traffic (excluding pipeline transport). It is therefore essential to ensure road transport remains efficient and safe.

As traffic volumes increase, the PMA is engaging in dialogue with relevant partners, local groups and state services to ensure efficient inland road connections, prioritising northbound but also eastbound routes. Several projects are being examined (see inset) to bypass urban and suburban routes, especially in the vicinity of the port area.

•••

### Major projects in the pipeline:

- ✓ Construction of a Fos-Salon motorway link, connecting the Golfe de Fos port & industrial park to the motorway network.
- ✓ Construction of the Port-de-Bouc motorway bypass, completing the motorway link between Marseille and the Fos area.
- ✓ Work is also required to increase the safety (roundabout Mat de Ricca) and capacity of the RN 268 near the Fos terminals.

...

### L'accueil portuaire

La fluidité du trafic à l'entrée de ses terminaux est un paramètre important pour le PAM. Au niveau de l'accueil portuaire des transporteurs routiers, le PAM propose aux utilisateurs plusieurs offres de services : simplification des procédures administratives (moins d'attente pour les transporteurs), simplification des passages en douane (gain de temps) et enfin harmonisation des horaires de travail entre les divers professionnels présents sur le terminal.

Le projet Fos 2XL amène le PAM à repenser de nombreux aménagements ainsi qu'une réorganisation globale des schémas des accès portuaires (avec mise en place de « gates » manutentionnaires placées en amont des terminaux et de parkings dédiés au stationnement de châssis).

### Développement des modes « alternatifs »

En parallèle, le PAM cherche à développer les modes alternatifs à la route, avec notamment une volonté affirmée de développer le mode ferroviaire. Les dessertes ferroviaires conteneurisées au départ de Marseille-Fos permettent des connexions régulières avec la France et l'Europe.

L'opérateur « Naviland Cargo » propose une navette ferroviaire Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux et Duisburg.

Le service « North Med Shuttle » de l'opérateur Rail Link permet quant à lui de relier le port à Lyon, Ludwigshafen, le Havre, Paris, Strasbourg. Rail link développe de nouveaux projets de navettes supplémentaires :

- ✓ 1 navette supplémentaire Lyon-le Havre
- ✓ 3 navettes supplémentaires Marseille-Paris (4 au total)
- ✓ 2 navettes supplémentaires Lyon-Anvers (3 au total)
- ✓ 1 navette de plus entre Marseille et Ludwigshafen
- ✓ 1 navette supplémentaire entre Clermont et Marseille via Lyon

La société TLF envisage le lancement d'une navette entre Marseille et Lyon avant la fin de l'année.

## Massification des trafics & les autoroutes ferroviaires

Le PAM doit veiller à être « raccordé » aux autoroutes ferroviaires existantes, ou en projet, afin de favoriser ses liaisons avec les plates-formes génératrices de flux de fret importants. Deux raisons majeures à cette nécessité : répondre aux enjeux de massification dans le respect des enjeux de développement durable.

En effet, la croissance des trafics entraîne la montée en puissance des modes massifiés et favorise donc le report modal de la route sur d'autres modes de transports. Le concept de terminaux rail-route séduit de plus en plus les ports, qui peuvent ainsi envisager à terme le développement d'autoroutes ferroviaires. L'autoroute ferroviaire permet un service plus souple que le transport combiné classique\*. Elle permet de ne pas changer de circuit logistique ni de matériel roulant. Elle ne nécessite pas de transbordement entre camion et wagon et ne requiert qu'un stockage avant chargement ou après déchargement du train.

La possibilité d'un terminal rail-route est à l'étude sur le terminal Roulier Sud de Marseille, celui-ci réunissant plusieurs conditions de réussite pour le lancement d'un tel projet : un traitement industrialisé de la marchandise, une concentration de trafic roulier stable sur l'année et d'un volume suffisant pour assurer le fond de cale nécessaire au démarrage de l'autoroute ferroviaire envisagée (une moyenne de 60 000 remorques par an).

*Pour accroître la capacité de ses pré et post acheminements routiers et ferroviaires, le PAM a su optimiser ses infrastructures existantes et en développer de nouvelles. Aujourd'hui, la massification des trafics a incité le PAM à renforcer le potentiel de chaque mode de transport (route, fer et bien sur le mode fluvial) et à innover pour des dessertes plus efficaces dans le respect des enjeux de développement durable. ■*

\* Le transport combiné allie au moins deux modes de transport et réduit autant que possible le trajet par la route. Il offre dans certains cas une alternative performante au transport 100% routier, avec à la clé des avantages économiques et environnementaux. (Source : ADEME).



•••

### Services for Hauliers

Keeping traffic flowing efficiently at the terminal entrance is a key parameter for the PMA. The port offers several timesaving services for hauliers, simplifying customs and administrative procedures, and harmonising the rosters of the staff on duty at the various terminals.

The Fos 2XL project has prompted the PMA to review several facilities and reorganise the overall port access development plan. As a result, handling gates have been installed upstream of the terminals, and chassis parking areas have been allocated.

### Developing Alternative Modes of Transport

The PMA is also seeking to develop alternative modes of transport, and is particularly focusing on developing rail transport. Containerised rail links from Marseille Fos provide regular connections to France and the rest of Europe.

The operator Naviland Cargo provides a rail shuttle service connecting Marseille to Lyon, Toulouse, Bordeaux and Duisburg.

The North Med Shuttle service, operated by Rail Link, links the port with Lyon, Ludwigshafen, The Hague, Paris and Strasbourg. Rail Link is planning to develop further shuttle services:

- ✓ One extra shuttle connecting Lyon with The Hague
- ✓ Three extra shuttles connecting Marseille with Paris (four in total)
- ✓ Two extra shuttles connecting Lyon with Antwerp (three in total)
- ✓ One extra shuttle connecting Marseille with Ludwigshafen
- ✓ One extra shuttle connecting Clermont Ferrant and Marseille via Lyon.

TLF plans to launch a shuttle service between Marseille and Lyon before the end of the year.

## Rail Corridors & Massification of Traffic

The PMA needs to optimise links with major freight flow generating platforms by ensuring the port is connected to existing or planned rail corridors, in order to reconcile massification concerns with sustainable development priorities. In fact, escalating volumes of traffic prompt the development of more powerful massified modes of transport and thus encourage the use of alternatives to road transport. Ports are increasingly becoming aware of the benefits of the piggyback terminal concept and looking to the future development of rail corridors\*.

However, rail corridors provide a more flexible service than combined transport, eliminating the need to change ro-ro equipment or switch between logistical circuits. Goods are stored only once, before loading or after unloading the train, and do not need to be transferred from truck to wagon.

The possibility of a piggyback terminal is being considered for the Roulier Sud terminal in Marseille. However, the successful launch of such a project would require industrialised processing of goods, as well as a stable concentration of ro-ro traffic throughout the year. A minimum average volume of 60,000 trailers per year would be needed to sustain the fledgling rail corridor.

*The PMA has made a smart move in optimising existing infrastructures and developing new ones to boost the capacity of road and rail dispatching. The massification of traffic is currently prompting the PMA to optimise the potential of road, rail and river transport. Innovative methods are required to provide more efficient connections while respecting sustainable development concerns. ■*

\*Standard combined transport involves using two or more modes of transport to minimise time on the road, and can provide a high performance alternative to 100% road transport with key economic and environmental benefits (Source: ADEME).



2007  
l'année  
des  
CROISIÈRES




 Le développement du marché de la croisière joue un rôle décisif dans l'évolution des ports. Les opérateurs mettent en services des navires de plus grandes capacités, parallèlement les ports investissent dans les infrastructures d'accueil des navires et les villes développent les services nécessaires à l'accueil d'une clientèle toujours croissante. Exemple avec Marseille où la synergie opérateur-ville-port mise en place depuis plusieurs années porte ses fruits.



**La croisière : un marché en pleine expansion**

La croisière est un marché florissant, qui a dépassé les 14 millions de passagers en 2004 dans le monde. Ce marché actif augure un fort potentiel pour la France : la croisière représente en effet seulement 1% du marché du tourisme. Les tarifs compétitifs, les forfaits packagés (vol + croisière/train + croisière) ont favorisé l'accès aux croisières. Pour accueillir un plus grand nombre de passagers, la taille des paquebots a évolué : les plus grands navires dépassent les 300 mètres de long et peuvent accueillir jusqu'à 4 000 passagers. A bord de ces villes flottantes, tout est étudié pour combler le croisiériste : de 7 à 77 ans, chacun peut trouver à bord une activité qui lui correspond : sportive, ludique, culturelle...

Les ports, de fait, s'adaptent : tirant d'eau, longueur du quai, accueil des croisiéristes, rien n'est laissé au hasard. « Le port de Marseille offre des conditions exceptionnelles à ces géants des mers, c'est le seul port français de Méditerranée qui dispose de telles infrastructures. C'est pourquoi nous nous positionnons aujourd'hui comme le port français de la croisière » explique Géraldine Manzon, responsable zone « Amériques » du PAM.

**Marseille : des infrastructures au service de la croisière**

La Méditerranée est la principale destination des croisiéristes européens de par ses attraits naturels, son climat, ses richesses, mais également pour sa stabilité politique. Avec des villes comme Cassis, Aix-en-Provence, Avignon, Arles et bien sûr Marseille, la région PACA est une région touristique par excellence. Marseille, à elle seule, représente plus de 3,5 millions de touristes par an et 15 millions de nuitées. Nul besoin de préciser que les retombées économiques sur la ville sont importantes. (cf. : interview Dominique Vlasto, 2<sup>ème</sup> Adjointe déléguée au Tourisme, aux Congrès et aux Relations avec les Institutions Européennes, pour Marseille. p. 15).

Le Port de Marseille bénéficie d'une situation géographique privilégiée au cœur de la Méditerranée et à 20 mn de l'aéroport international Marseille Provence qui assure des liaisons aériennes avec toutes les capitales européennes ; à 3 heures de Paris, 5 heures de Bruxelles et 1h30 de Lyon en TGV ; à proximité des grandes autoroutes européennes.

Cette année, le seuil des 400 000 croisiéristes sera dépassé. Pour accueillir les navires, gérer au mieux les flux de passagers et optimiser la gestion des bagages, le PAM a développé ses infrastructures. Avec 4 sites d'accueil (Joliette, Cap Janet, poste 186 et Léon Gourret), le PAM peut recevoir 10 navires en simultané.

Le môle Léon Gourret peut accueillir les plus grands paquebots actuels sans limite de taille.

Le Marseille Provence Cruise Center (MPCC), d'une surface de 6 000 m<sup>2</sup> peut accueillir jusqu'à 2 bateaux simultanément (3 000 passagers in et 3 000 passagers out en même temps) ; sur le môle Léon Gourret se trouve également la gare du poste 162 (cofinancée par la compagnie MSC). Le môle Léon Gourret fait du PAM la plus grande structure d'accueil de croisières en Méditerranée.

Le PAM a récemment lancé un appel à projets visant à mettre les installations croisière du Môle Léon Gourret à disposition d'un opérateur (cf. interview Marc Feraud, Vice président du PAM p. 14).

Grâce à ses installations et au travail de synergie mené par le Club de la Croisière (cf. interview de Jacques Truau, Président du Club de la Croisière p. 14), le PAM a su s'imposer comme une escale incontournable en Méditerranée. De nombreuses compagnies ont choisi Marseille comme port d'escale et tête de ligne.

### 2007 : l'été des escales inaugurales à Marseille

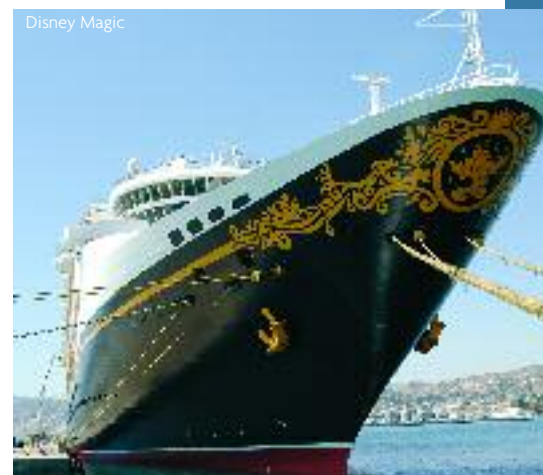
Près de 16 navires ont effectué une escale inaugurale à Marseille : le Veendam (Holland America Line), navire de luxe ayant une capacité de 1 266 passagers ; mais aussi le Costa Serena (3 800 passagers), le Disney Magic (2 700 passagers), le Navigator of the seas (3 138 passagers) ou encore l'Emerald Princess (2 590 passagers).

Trois événements ont particulièrement retenu l'attention cet été :

- Le baptême du **Costa Serena**, de la compagnie Costa Croisières. Ce paquebot géant, de 290 mètres de

longueur pouvant contenir plus de 3 700 passagers, a marqué l'événement avec une marraine de choix : l'actrice Marion Cotillard. De nombreux Marseillais sont venus assister au spectacle, réunis sur les hauteurs de la rade. Ce baptême a donné lieu à un véritable spectacle nocturne : jeux de lumières entre le Costa Serena et symboles de Marseille (Notre Dame de la Garde, l'anse du Pharo...).

- La 1<sup>ère</sup> escale du **MSC Orchestra**, livré à MSC par les chantiers Aker Yards France, le 17 mai dernier. Pour l'occasion, un cortège de footballeurs (Franck Ribery, Djibril Cissé) et l'acteur Gérard Depardieu étaient présents. Long de 293m, avec 1 275 cabines, il peut accueillir 2550 passagers. En 2008, le MSC Orchestra escalera à Marseille tous les samedis.
- La 1<sup>ère</sup> escale du **Disney Magic** de Disney Cruise Line. Le Disney Magic a emmené avec lui toute la magie de Disney au mois de juin. En proposant des activités pour les enfants et de détente pour les parents, Disney Cruise vise un public familial. Long de 295 pour une capacité de 2 834 passagers (915 cabines) il est destiné à la clientèle américaine.



En proposant des croisières pour tous et pour tous les goûts, ce secteur a su rajeunir et diversifier sa clientèle. Choisir une croisière aujourd'hui, c'est choisir de vivre une expérience unique sur des villes flottantes qui deviennent, à elles seules, des destinations uniques, offrant des activités pour toute la famille et des excursions exceptionnelles pour découvrir les richesses de l'arrière pays. Des offres rendues accessibles au plus grand nombre grâce à des tarifs étudiés. Ce n'est que le début d'une longue aventure à Marseille : en effet, plus de dix nouveaux navires seront livrés en 2008 !



**Jacques Truau**

*Président du Club de la Croisière*

**Reporter :** *Qui a créé le Club de la croisière ? Quelles sont ses missions ?*

**Jacques Truau :** Le Club de la croisière a été fondé par la ville de Marseille, le PAM et la CCIMP en 1996. Leur besoin ? Créer une structure commune pour développer le marché de la croisière avec une synergie entre tous les acteurs. Le club réunit 26 institutions, organisations et entreprises... Il constitue un guichet unique, qui peut fournir toutes les informations dont un opérateur a besoin pour apprécier la qualité d'une escale à Marseille : en termes d'organisation, de coût des prestations, de choix des excursions. Le Club est un « facilitateur » : quand des problèmes apparaissent, ses actions permettent de dénouer les « nœuds » entre acteurs de la filière. Le Club est également organisateur de rencontres et de conventions entre opérateurs et distributeurs. C'est à son initiative qu'est née la Convention Top Cruise qui se tient chaque année, depuis 2001, à Marseille. L'an dernier, Top Cruise s'est ouvert au grand public : 2 050 visiteurs ont fait le déplacement. Cette année Top Cruise se déroulera les 23 & 24 novembre.

**R :** *Quelles sont les grandes tendances de la croisière au niveau mondial ?*

**JT :** Le marché mondial de la croisière se porte bien. En 2006, on comptait 14.6 millions de croisiéristes dans le monde (source : Cruise Liner International Association). Le marché sera porté à 19 ms de pax en 2010 (+ 30% de croissance). On observe les mêmes tendances en Europe : avec 3.2 millions de pax en 2005, le nombre de croisiéristes devraient atteindre 4.5 ms en 2010 (+ 30% également). Entre 2006 et

2009, 34 nouveaux navires seront mis en service, d'une capacité d'environ 2600 pax chacun. Une véritable providence pour Marseille : 19 des 34 navires opéreront en Méditerranée.

**R :** *Marseille est-elle désormais une escale incontournable ?*

**JT :** C'est incontestable ! Marseille a la chance de ne pas connaître de congestion, ce que les compagnies reprochent en général aux ports. Le PAM peut gérer 10 escales, avec 5 postes à quai pour les gros navires. De plus, Marseille offre un nombre d'excursions très diversifiées, de la Camargue à Bandol, sans embouteillage. La desserte routière et autoroutière est optimale, ainsi que la desserte ferroviaire avec le TVG Méditerranée ou la desserte aérienne avec l'aéroport international Marseille Provence à proximité et sa nouvelle offre « low cost ». Le port a fait de son côté des efforts colossaux en matière d'investissements (35 ms d'euros) avec les moyens de sûreté pour les prestations de qualité, pour le MPCC notamment, très fonctionnel, mais aussi sur l'ensemble des autres postes maritimes.

**R :** *Comment s'annonce le cru 2007 ? Et 2008 ?*

**JT :** Le cru 2007 sera excellent avec + 20% de progression et environ 430 000 pax. Une progression du même ordre est prévue pour 2008. La nouveauté : on rattache ces résultats à un business plan. Il permettra d'adapter les actions à des objectifs de l'ordre d'environ 1 million de pax à l'horizon 2009/2010. Nous sommes véritablement sur une démarche économique !



**Marc Feraud,**

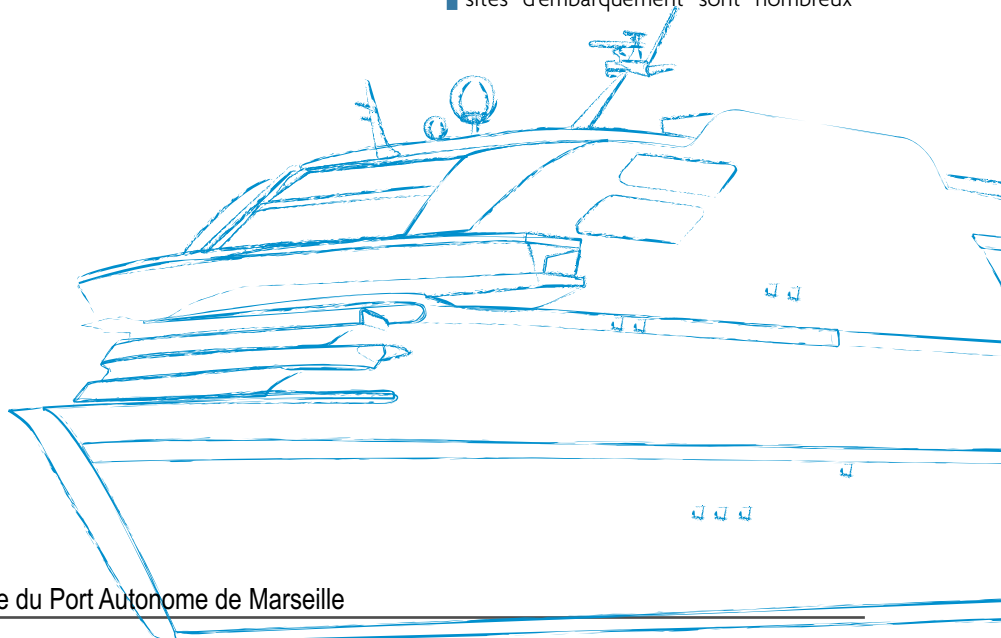
*Vice Président du Conseil d'Administration du PAM, Vice Président du Club de la Croisière.*

**Reporter :** *Pouvez vous dresser un premier bilan de la saison 2007 à Marseille ?*

**Marc Feraud :** A mi-juillet, nous avons atteint 200.000 pax. Nous sommes complètement en phase avec l'objectif fixé pour cette saison : dépasser les 400 000 croisiéristes. Nous devrions même atteindre les 450 000 pax. En 2008, nous visons 500 000 croisiéristes et un million en 2010. Une ambition réaliste grâce à l'allongement des saisons de l'activité croisière et à l'augmentation de la taille des navires... autant d'éléments qui dopent le marché.

**R :** *Quels sont les atouts du PAM par rapport aux autres ports français ?*

**MF :** L'atout géographique du PAM, situé au coeur de la Méditerranée, n'est plus à démontrer. Les infrastructures sont excellentes, les facilités d'accès également, les sites d'embarquement sont nombreux



avec 5 gares maritimes adaptées et bien sûr le MPCC qui peut accueillir des navires de plus de 3000 pax. Je tiens à souligner également la qualité de services délivrée par les équipes du PAM.

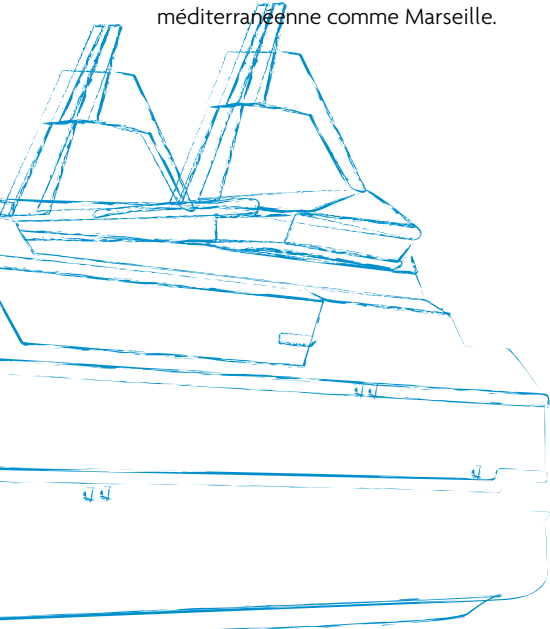
**R :** *Quels sont les projets du port pour la saison 2008 ?*

**MF :** Le PAM a investi plus de 20 M€ dans l'activité croisière pour adapter ses infrastructures à un marché en pleine croissance. Le port a d'ailleurs lancé un appel à projets visant à mettre les installations de croisière du Môle Léon Gourret (MPCC, postes 162, 163 et le poste 181 qui sera agrandi pour accueillir les plus grands paquebots de croisière) à disposition d'un opérateur, qui pourra y fidéliser et développer sa clientèle. Le lauréat de l'appel à projets devrait être connu fin 2007.

**R :** On attend un million de croisiéristes en 2010, quelles sont les conditions de succès pour atteindre cet objectif ?

**MF :** Nous pouvons tabler sur une croissance forte si la tendance à l'accroissement de la taille des navires se confirme, et si l'Europort développe ses offres, notamment sur les Etats-Unis (lignes directes). Un autre atout accélérateur de croissance serait la connexion directe des terminaux de croisière avec le TGV.

La condition essentielle est néanmoins la perception qu'auront les opérateurs de la fiabilité du Port et sa capacité à fonctionner normalement sans subir de blocages intempestifs, ce qu'elles qu'en soient les raisons. C'est à ce prix que la croisière pourra atteindre, voire dépasser, cet objectif ambitieux mais parfaitement réaliste et à la portée d'une grande métropole Euro-méditerranéenne comme Marseille.



©OTC Marseille

### **Dominique Vlasto**

*2<sup>ème</sup> Adjointe déléguée au Tourisme, aux Congrès et aux Relations avec les Institutions Européennes, pour Marseille. Conseillère d'arrondissements, pour la Mairie du 4<sup>ème</sup> secteur.*

**Reporter :** *Quel est l'impact du marché de la croisière sur Marseille ?*

**Dominique Vlasto :** On peut parler d'impact à deux niveaux. Premièrement, en termes d'image : les croisiéristes sont nos meilleurs ambassadeurs, en France comme à l'étranger. Qu'ils soient « tête de ligne » ou en escale, ils doivent trouver à Marseille des services qui les satisfassent pour en parler de façon positive à leur retour. Deuxièmement, en termes de retombées économiques : les croisiéristes viennent faire leur shopping dans le centre ville, ils utilisent les taxis, déjeunent au restaurant, ils participent au fonctionnement de l'économie locale et régionale. L'impact de l'activité croisière sur l'emploi est réel puisque tous les 750 passagers un emploi est créé. Rappelons qu'un croisiériste dépense entre 120 et 150 euros durant son escale. De plus, certains passagers « tête de ligne » arrivent à Marseille la veille et passent la nuit sur place avant d'embarquer, ce qui est également très positif. Le secteur touristique représente 6% de l'économie locale, soit près de 650 millions d'euros.

**R :** *Le nombre de croisiéristes devrait atteindre le million en 2010 : Marseille est-elle préparée ?*

**DV :** La saison 2007 sera bonne, sauf éléments perturbateurs, bien entendu. Si l'évolution actuelle se poursuit, nous devrions effectivement atteindre 1 million de pax. Le développement de la croi-

sière va de pair avec le développement de la ville, son développement économique. Les investissements sont nombreux : le centre commercial et de loisirs des Terrasses du Port, la rénovation de la Rue de la République, la création d'un quartier « luxe » au cœur de la ville. Marseille est aujourd'hui en plein changement et toute cette mutation profitera aux croisiéristes. D'ici à 2010, la ville va se doter de plus de 1 200 chambres d'hôtels afin de faire progresser le tourisme d'affaires qui est, avec la croisière, le deuxième axe de développement du schéma touristique. De plus, les opérateurs mentionnent souvent l'excellente qualité de soins des hôpitaux marseillais, une réalité peu citée mais néanmoins importante dans l'offre de croisière via Marseille.

**R :** *La Coupe du Monde de rugby, l'exposition Van Gogh - Monticelli annoncées pour 2008... Ces événements auront-ils un impact sur le marché de la croisière à Marseille ?*

**DV :** C'est difficile de parler d'impact direct sur la croisière. Mais l'impact de ces manifestations sportives et culturelles est important pour l'image de la ville, donc pour le tourisme en général. Au niveau culturel, Marseille mène une politique muséale nouvelle pour rendre les musées existants plus attrayants et créer de nouvelles structures. De nouveaux projets sont à l'étude : création de la Maison de la peinture à l'Estaque à l'horizon 2008./2009, le mémorial de « la Marseillaise », qui retracera l'histoire de la ville et de l'hymne national. Actuellement, la « Cow parade » (lire notre article p. 23) bénéficie d'un écho formidable. Rappelons également le succès de la Coupe du Monde de football en 1998, de la Coupe Louis Vuitton Act 1 en 2004 dans le cadre de l'America's Cup... Marseille est capable d'organiser de grandes manifestations ! D'ailleurs, Marseille ambitionne le titre de Capitale Européenne de la culture en 2013. Lille a obtenu le titre en 2004, la ville a accueilli 5 millions de touristes supplémentaires ! A nous de conquérir le titre et de faire le nécessaire pour offrir aux touristes des événements culturels majeurs. ■

➤ The development of the cruise market is a decisive factor in port growth. Operators are bringing ever larger ships into service, prompting ports to invest in infrastructures to accommodate the ships and cities to introduce services for the growing number of passengers. One such example is Marseille, where the operator-city-port synergies have been tapped for several years and are now showing results



### The Booming Cruise Activity

The burgeoning cruise market recorded a total of over 14 million passengers worldwide in 2004. This upturn is very promising for France, where cruise activities only account for 1% of the tourist trade.

Competitive prices and package deals (flight + cruise, or train + cruise) have made cruises much more affordable. Cruise ships are expanding in size to carry even more passengers, the largest liners over 300 metres long with capacity for up to 4,000 passengers. Once aboard these floating cities, no detail is spared to indulge cruise passengers young and old, who can choose from a wide variety of sports, entertainment, and cultural and recreational activities.

The ports have to adapt by increasing draughts and berth lengths and providing facilities for cruise passengers, leaving nothing to chance. The PMA has been introducing new infrastructures and optimising existing ones over the last few years. "The Port of Marseille offers exceptional conditions for these giant cruise ships. It is the only French port in the Mediterranean to possess such infrastructures, which is why we are setting our sights on becoming the No. 1 cruise port in France," explains Géraldine Manzon, Head of America Zones at the PMA.

## Marseille-Ideal Infrastructures for Cruise Activities

European cruise passengers choose the Mediterranean region as their favourite destination for its natural beauty, climate and charms, and for its political stability. With cities such as Cassis, Aix-en-Provence, Avignon, Arles and of course Marseille, the Provence, Alpes & Côte d'Azur region is a paradise for tourists. Marseille alone welcomes over 3.5 million tourists every year and hosts 15 million overnight stays, and it goes without saying that the economic spin-off for the cities is considerable (see interview on p. 19 with Dominique Vlasto, Second Deputy for Tourism, Conferences and Relations with European Institutions for the City of Marseille).

The Port of Marseille is ideally situated in the heart of the Mediterranean Region. Just 20 minutes away from Marseille-Provence International Airport with flights to all the European capitals, and no more than three hours from Paris, five hours from Brussels and one-and-a-half hours from Lyon by high-speed train (TGV). The Port is also close to all the major European motorways.

The number of passengers will top the 400,000 mark this year. The PMA has been expanding its infrastructures to accommodate cruise ships, control the flow of passengers more effectively and optimize baggage handling. With its four sites –La Joliette, Cap Janet, Léon Gourret and berths 186– the PMA can berth 10 ships simultaneously.

The Léon Gourret Pier, along with the Marseille Provence Cruise Centre (MPCC), occupies 6,000 square metres and can receive two ships simultaneously (3,000 passengers in and 3,000 passengers out, the equivalent of four ships simultaneously). With this pier, the PMA has the largest cruise ship handling facilities in the Mediterranean region. The PMA recently issued a request for proposals to make the Léon Gourret Pier cruise facilities available to an operator (see interview on p. 19 with Marc Feraud, PMA Vice President).

With these facilities backed by the synergising efforts of the Club de la Croisière (see interview on p. 19 with Jacques

Truau, President of the Club de la Croisière), the PMA is now an essential stopover in the Mediterranean Region. Numerous companies have selected Marseille as their port of call and the starting point for their cruises.

## Summer 2007 Marked by Maiden Stopovers in Marseille

About 16 cruise ships made their maiden call at Marseille: the Hebridean Spirit, a luxury liner holding up to 79 passengers, as well as bigger ships such as the Costa Serena (3,800 passengers), the Disney Magic (2,700 passengers), the Navigator of the Seas (3,138 passengers) and the Emerald Princess (2,590 passengers).

Highlights of the summer:

- ✓ The christening of the Costa Serena, the new Costa Croisières cruise liner. French actress Marion Cotillard did the honours as godmother of the giant 290-metre ship with capacity for up to 3,700 passengers. Marseille locals sneaked a peak at the ceremony from the heights overlooking the harbour. The ceremony concluded with a nocturnal light show, as the Costa Serena appeared alongside Marseille landmarks such as Notre Dame de la Garde cathedral and the Pharo Cove in a display of lights and images.
- ✓ The maiden call on May 17 of the MSC Orchestra, built for MSC by Aker Yards France. The event was marked by the presence of football players, including Franck Ribery and Djibril Cissé, and the actor Gérard Philipe. The 293-metre MSC Orchestra contains 1,275 cabins and can carry 2,550 passengers. In 2008, the ship will be calling at Marseille every Saturday.
- ✓ The maiden stopover of the Disney Cruise Line's Disney Magic in June added a touch of Disney magic in a family package with activities for children and sheer relaxation for parents. No less than 295 metres long with capacity for 2,834 passengers (915 cabins), the Disney Magic is tailored for the American market.

Joliette



Cap Janet



Poste 162



MPCC



### Promising Future



The revitalised cruise sector has attracted a wide range of customers by offering cruises for all possible tastes and interests. Modern cruises provide a unique chance to experience a floating city where the ship itself is the destination, with activities for all the family and rewarding excursions to discover treasures inland. Carefully designed cost packages have opened up the cruise sector to a very wide spectrum of consumers. As Marseille looks forward to delivery of 10 new cruise ships in 2008, this is only the beginning of a long-lasting adventure.



Le Marseille Provence Cruise Center sur le môle Léon Gourret  
The Marseille Provence Cruise Center located on the Leon Gourret Pier.

interview  
interview

## Jacques Truau, President of the Club de la Croisière

*Reporter: Who created the Club de la croisière, and why?*

Jacques Truau: The Club de la croisière was created in 1996 by the city of Marseille, the PMA and the CCIMP. Concerned with facilitating the development of the cruise market, a common structure was needed to create synergy between all parties concerned. The Club brings together 26 institutions, organisations and companies and functions as a one-stop information shop to help operators evaluate the quality of a stopover in Marseille and the associated organisation, service costs and excursions. The Club acts as an intermediary to smooth out any problems that may crop up between parties.

The Club also organises meetings and conventions for operators and distributors. The Top Cruise convention was created on a Club initiative. Held annually in Marseille since 2001, Top Cruise opened to the public last year and received 2,050 visitors. This year's Top Cruise will be held on November 23 and 24.

*R: What are the key cruise trends internationally?*

JT: The world cruise market is healthy. In 2006, there were 14.6 million cruise passengers worldwide (source: Cruise Liner International Association). The market is set to grow by 30% to 19 million passengers in 2010. We're looking at the same trends in Europe: with 3.2 million cruise passengers in 2005, this number is likewise expected to grow by 30% to 4.5 million in 2010. Between 2006 and 2009, 34 new ships will enter into service, each with a capacity for approximately 2600 passengers. This will open up tremendous possibilities for Marseille, with 19 of these 34 ships destined to operate in the Mediterranean.

*R: Has Marseille become an essential stopover?*

JT: Essentially, yes! Marseille has been lucky enough to avoid the congestion problems which tend to plague companies in ports. The PMA can handle 10 stopovers and features five berths

for large ships. Marseille also offers a wide variety of traffic-free excursions, from the Camargue to Bandol. As well as optimal road and motorway links, Marseille boasts an excellent rail connection with the TGV Méditerranée, and the conveniently located Marseille Provence international airport is now also served by low cost airlines. The port has invested €35 million in the highly functional MPCC and other sectors, in a drive to optimise security facilities in order to ensure top quality services.

*R: How are the figures panning out for 2007 and 2008?*

JT: Figures for 2007 are looking excellent, with passenger numbers up by 20% to approximately 430,000, and a similar increase is expected for 2008. These results now feed into a business plan which will determine actions based on our objectives to boost passenger numbers to approximately one million in 2009/2010. So economically, everything is shipshape!

## Dominique Vlasto

Second Deputy for the City of Marseille for Tourism, Conferences and Relations with European Institutions, and Local Councillor for the Fourth District of Marseille.

*Reporter: What impact is the cruise market having on Marseille?*

DV: We can look at the impact on two levels. Firstly, in terms of image, cruise passengers are our most effective ambassadors both in France and abroad. Whether boarding a cruise here or visiting on a stopover, passengers need to be satisfied with local services and take home positive impressions of Marseille. Secondly, in terms of economic spin-offs, cruise passengers contribute to the local and regional economy when shopping in the city centre, taking taxis and having lunch in restaurants. Cruise activity has a tangible impact on employment: every 750 passengers one job is created. The average cruise passenger spends between €120 and €150 during a stopover, and passengers may even spend the night in the city before starting their cruise the following day - another bonus for Marseille. Tourism represents 6% of local economy, that is to say 650 M€.

*R: The number of cruise passengers is expected to reach one million in 2010. Is Marseille ready?*

DV: We will have a good season in 2007, despite certain obvious hitches. If current growth remains steady, we should effectively reach one million passengers. Development of the cruise sector goes hand in hand with the economic development of the city. We have seen major investments in the Terrasses du Port, leisure and shopping centre, the

renovation of Rue de la République and the creation of a luxury district in the heart of the city. Marseille is evolving rapidly, and these changes promise to enhance the cruise passenger experience.

By 2010, 1200 additional hotel rooms will be built in Marseille in order to make business tourism progress, as it represents, together with the cruise sector, the second major trend of development for the tourist plan. On a practical note, operators also frequently refer to the excellent quality of care in Marseille hospitals; this reality is often overlooked, but nonetheless constitutes an important aspect of the Marseille cruise offer.

*R: The Rugby World Cup is coming up shortly, and we're looking forward to the Van Gogh-Monticelli exhibition in 2008. Will these events have an impact on the cruise market in Marseille?*

DV: It's hard to evaluate the direct impact on cruise activity. But these sports and cultural events have a significant impact on the image of the city, and therefore on tourism in general. From a cultural point of view, we have a new policy focused on making the city's museums more attractive and creating new structures. New projects are on the cards to create a visual arts centre for painting (Maison de la peinture) in l'Estaque in 2008/2009, and elsewhere we will be retracing the history of Marseille and the French national anthem with the La Marseillaise memorial. The Cow Parade is currently triggering a fantastic reaction, and let's not forget the huge success of the Soccer World Cup in 1998, and more recently the Louis Vuitton Cup Act 1, which opened the America's Cup in 2004. This track record proves Marseille's capacity to organise major events. We are now endeavouring to become European Capital of Culture in 2013. Lille attracted an extra five million visitors as Capital of Culture in 2004. This is our chance to put Marseille on the Culture map, and we're ready to rise to the challenge and reward our tourists with exciting cultural events.

interview  
Interview

## Marc Feraud, Vice President of the PMA Board of Directors and Vice President of the Club de la Croisière.

*Reporter: Now that we're at the height of the cruise season, could you give us an initial indication of Marseille's performance in the 2007 season?*

MF: In mid-July, we had reached a total 200,000 passengers. As things stand, we're entirely on track to meet this season's target of 400,000 passengers, and could even see this figure rise to 450,000 passengers. We envisage bringing in 500,000 passengers in 2008 and one million in 2010. This is a realistic ambition since the market is reaping the benefits of extended cruise seasons and ever-increasing ship sizes.

*R: What advantages over other French ports can the PMA offer the cruise activity?*

MF: The PMA has obvious geographical advantages, located in the heart of the Mediterranean. The infrastructures and access facilities are excellent, and the various boarding locations include five purpose-built terminals, with the MPCC equipped to accommodate ships with capacity for over 3,000 passengers. And of course, the PMA teams provide top quality services.

*Reporter: What has the port planned for the 2008 season?*

MF: The PMA has invested over €20 million in updating its infrastructures to respond to the booming cruise market. The port has also issued

a request for proposals to make the Léon Gourret Pier cruise facilities available to an operator who could develop a solid customer base. (The request for proposals applies to MPCC and berths 162 and 163, as well as berth 181 which is due to be expanded to accommodate the largest cruise ships.) The winning proposal should have been selected by late 2007.

*R: What do you see as the deciding factors in successfully reaching the target of one million cruise passengers in 2010?*

MF: We can expect strong growth as long as the trend towards larger ships bears out, and on condition that Europort develops its offers, especially for direct lines to the United States.

A direct connection from the cruise terminals to the TGV high-speed train would be another major boost to growth.

However, the essential condition for achieving this target is the operators' perception of the Port's efficiency, reliability, and capacity to operate smoothly, minimising the risk of untimely blockages whatever the circumstances.

Depending on these factors, cruise activity could reach and even exceed this target. While ambitious, this objective is perfectly realistic and attainable for a major Euro-Mediterranean metropolis such as Marseille. ■

interview  
Interview



interview

Grands Acteurs  
Andr ea Caparros



La rubrique Grands Acteurs a choisi pour cette troisième édition de mettre en avant une femme. Et quelle femme : Directrice de la société CURRIE, agent maritime de la société Libra de Navegacao ; directrice de SMI (Société Maritime Internationale) ; agent de NORDANA LINE, PNSC, ESL, ISCOMAR, CONTENEMAR ; directrice de BALPORT, agent de INTERTITAN ; Vice-présidente de l'AACN (association des agents consignataires de navires), conseiller du Président de l'UMF ; Présidente de l'assemblée commerciale du Pilotage ; membre du conseil de surveillance de MGI ; membre du conseil de surveillance de SOGYP ; et consul honoraire de Norvège   Marseille. Madame Andr ea Caparros a accueilli Reporter dans le bâtiment -remarquable- des Docks de Marseille.

**Reporter :** Vous travaillez à l'international. La mondialisation des échanges pour vous c'est...

**Andr ea Caparros :** C'est travailler tous les jours avec nos mandants : nous représentons des armements de toutes les nationalités. Il faut connaître les économies, les cultures, on se déplace souvent, ce qui représente un aspect très agréable de notre métier. Rencontrer nos homologues ou nos clients à l'étranger constitue une ouverture d'esprit sans pr c dent.

C'est d'ailleurs parfois le « choc des cultures », ce qui peut surprendre voire même déstabiliser. On m'avait donné le conseil suivant lorsque j'ai commencé à travailler : quand en Asie on répond « oui » en souriant à votre question, cela ne veut pas dire que la personne est d'accord avec vous... simplement qu'elle a bien pris en compte votre question. Mieux vaut le savoir ! Dans certains « cercles » lors d'un dîner par exemple, il faut parler longtemps avant d'entrer dans le vif du sujet et l'objet de la rencontre est discuté quelques secondes avant de se quitter. Inversement, en Europe du Nord, les rapports professionnels sont beaucoup plus directs.

Et cela fait partie désormais du « jeu » commercial : pour l'anecdote, j'ai été contactée, en qualité de Consul de Norvège, par une grande société locale, qui m'a demandé de la mettre en relation avec des Norvégiens afin de sensibiliser ses équipes aux us et coutumes commerciaux de Norvège et pouvoir traiter d'importants contrats en cours.

**R :** Depuis quand êtes-vous consul de Norvège ?

**AC :** Il y a 4 ans, j'étais présidente de l'AACN (Association des Agents Consignataires de Navires de Marseille Fos Arles et du Grand Delta). Il faut savoir que la Norvège, grande nation côtière et de longue tradition maritime, « recrute » ses consuls dans le maritime. Le consul pr c dent avait quitté Marseille. La Norvège cherchait à mettre en avant des personnalités économiques, avec un réseau important. Je répondais aux critères : je suis ravie, c'est un pays splendide.

**R :** Vos axes de développement passent par...

**AC :** Notre axe principal de développement est illustré par nos rapports avec le groupe Iscomar/Contentenemar, groupe familial espagnol. Nous opérons une ligne sur le Maroc

sous le nom de Contenemar depuis 4 ans et une ligne sur l'Algérie sous le nom d'Iscomar depuis l'an dernier. Nous sommes leur seul agent, en général Iscomar/Contenemar fait le choix d'avoir ses propres bureaux. Nous faisons du travail constructif, avec le développement de nouveaux services, ils sont très ambitieux. C'est motivant car avec les derniers conflits à Marseille, certains armateurs ont au contraire supprimé leurs services ce qui est toujours très dur à vivre pour un agent.

**R : Le management au féminin pour vous se traduit par...**

**AC :** Je travaille dans le milieu maritime depuis 20 ans. Pendant longtemps, j'ai été la seule femme au milieu d'assemblées d'hommes. Aujourd'hui, nous sommes 3 femmes à des postes de Direction. J'ai souvent eu l'impression de d'une « discrimination positive » : tout au long de ma vie professionnelle, j'ai eu des patrons qui ont cru en moi, qui m'ont fait confiance, qui m'ont encouragée et soutenue. Plus on vous fait confiance, plus vous voulez en être digne et alors vous donnez le meilleur de vous-même ! En ce qui concerne les rapports avec mes collaborateurs, en tant que femme, l'approche est peut-être plus subtile, l'écoute plus attentive. Néanmoins, les exigences d'un chef d'entreprise, homme ou femme, sont les mêmes : on attend de nos collaborateurs qu'ils soient motivés et performants.

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

**AC :** Je suis née dans la région et j'ai toujours travaillé dans la région. Au-delà de l'attachement pour la ville, la qualité de vie, le climat, je dois dire que nous sommes dans une région qui a pris du retard, donc il y a un formidable potentiel de développement. Il y a beaucoup à faire pour ceux qui sont motivés.

Grâce à des personnalités dynamiques, comme les représentants professionnels et patronaux locaux, les initiatives pour mettre en avant les avantages logistiques de notre région ont été nombreuses ces derniers temps.

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

**AC :** Concrètement je pense que pour valoriser Marseille-Fos, il faut aller au-delà des arguments sur ses atouts géographiques, nautiques, port sans marée, etc.... Les décideurs ne font plus leur choix sur ces critères. Nous devons maintenant mettre en avant nos atouts logistiques, par rapport à d'autres ports pénalisés par des congestions.

Le développement se fera également grâce à des gens courageux qui veulent investir. Il y a aujourd'hui une volonté politique d'amener les ports français au niveau des autres ports européens. Quand un armateur choisit un port, il se base sur la fiabilité, le coût (de la manutention notamment) et les cadences de déchargement. Il faut se rapprocher des systèmes efficaces : dans les ports d'Anvers et de Rotterdam, les terminaux sont privés et ça marche !

A Marseille, il faut une volonté économique forte, avec des investissements privés et publics, accompagnée d'une volonté politique affirmée. ■

*The third in the Major Players series highlights an exceptional woman. Her catalogue of roles is dizzying: Director of Currie, shipping agent for Libra de Navegacao; Director of Société Maritime Internationale (SMI); Agent for Nordana Line, PNSC, ESL, Iscomar and Contenemar; Director of Balport, agent for Intertitan; Vice President of the AACN (association of shipping agents), Advisor to the President of the UMF; President of the Commercial Piloting Workgroup; member of the MGI monitoring committee; member of the SOGYP monitoring committee; and honorary Norwegian consul to Marseille. In the impressive setting of the Docks de Marseille building, Andréa Caparros spoke to Reporter.*

**Reporter: Your business is truly international. What does globalisation mean to you?**

**Andréa Caparros:** I work with our principals on an everyday basis: we represent shipowners of all nationalities, and I need to know my way around various economies and cultures. Travel is a very attractive aspect of the job. Meeting with our counterparts and clients abroad is an incomparable mind opener. The culture shock can sometimes be surprising, even destabilising. I remember one piece of advice I was given when I started the job: when you ask a question in Asia, a smile and a 'yes' doesn't mean yes, it just means your question has been taken on board... that's good to know! Some clients only discuss business after dinner and long conversations, getting to the heart of the matter at the very end of the evening, whereas in Northern Europe, professional relations are much more direct.

These differences are now part and parcel of doing business. As Norwegian consul, I had a large local company asking to be put in touch with Norwegians, to increase team awareness of Norwegian business customs when negotiating major contracts.

**R: How long have you been Norwegian consul?**

**AC:** Four years ago, I was president of the Ship Consignment Agent Association (AACN) for Marseille Fos Arles and the Grand Delta. As a major coastal nation with a long shipping tradition, Norway 'recruits' consuls from the maritime sector. When the previous consul left Marseille, Norway wanted to promote economic personalities with wide networks of contacts. Norway is a fabulous country and I'm delighted that I satisfied their criteria.

**R: What would be your main axes for development?**

**AC:** Our main axis for development is exemplified by our relations with the Spanish family-owned Iscomar/-Contenemar group. We have been operating a line to Morocco for four years under the Contenemar name and also a line to Algeria under the Iscomar name since last year. Iscomar/Contenemar usually chooses to set up its own offices, but in this case we are the group's exclusive agent. In the light of recent conflicts in Marseille – certain shipowners have cancelled their services, which is



always very tough on an agent -the group's ambitious attitude is very encouraging, and we're doing some constructive work in developing new services.

*R: Does your management technique have a feminine touch?*

AC: I've been working in the maritime sector for 20 years, and for a long time I was the only woman at every meeting. There are now two other women in executive roles along with me. I feel I've experienced positive discrimination throughout my career, with bosses who believed in me and trusted, encouraged and supported me. The more people trust you, the more you want to merit that trust and give your best!

As regards relations with my team, as a woman my approach is possibly more subtle, and maybe I listen more attentively. But regardless of sex, all company heads have the same demands: we expect our teams to be motivated and to perform.

*R: What are your ties with Marseille?*

AC: I was born in the region and I've always worked here. I am very attached to the city, the quality of life and the climate, but I have to say that this region is lagging behind

and there remains huge potential for development. There is plenty to do, but we need motivated people.

Dynamic personalities such as the representatives of local professionals and employers have recently implemented many initiatives to promote the logistical advantages of our region.

*R: How do you see Marseille-Fos port developing?*

AC: I think that to ensure that Marseille-Fos is fully appreciated, we need to get beyond the geographical and nautical advantages of a port with no tide. Decision makers are no longer interested in these criteria. We now need to promote our logistical advantages in relation to other ports which suffer from congestion.

Development will also require courageous people who are willing to invest. We now have the political will to bring French ports up to standard with other European ports. Shipowners choose ports based on reliability, cost (especially handling) and unloading rates. We need to learn from efficient port systems such as Antwerp and Rotterdam, where the private terminals have been a success.

In Marseille we need strong private and public investments backed up by solid political will. ■



Pour en savoir plus : <http://www.marseilleandcow.com>

**La Cow Parade est à Marseille pour quelques semaines encore! Dépêchez-vous !**

## Cow Parade

Après New York, Tokyo ou Paris, c'est Marseille qui a succombé à la folie des vaches ! Les Marseillais et les touristes ont pu découvrir tout l'été et ce jusqu'au 11 octobre ces animaux surréalistes, sur différents sites à forte fréquentation (Vieux Port, Parc Borély, Place de la Joliette...).

Le PAM a acheté « sa » vache : la « PAMeuh ». Elle a été « habillée » par Véronique Dubrocard et Christophe Rebesco, infographistes au sein du Port Autonome de Marseille.

Avec son conteneur orange et ses arabesques dorées, la PAMeuh n'a laissé personne indifférent ! « Le conteneur sur la vache était une évidence. Nous l'avons utilisé pour symboliser le port dans sa globalité » déclare Véronique Dubrocard. Quant aux couleurs, elles ont toutes leur importance. « Les arabesques symbolisent le côté méditerranéen. Le conteneur, lui, est orange à cause de la peinture antirouille longtemps utilisée pour protéger les conteneurs. Enfin, la frise représente la connexion entre tous les sites du Port qui vibrent au même rythme » ajoute Christophe Rebesco.

Après avoir été exposées dans Marseille, les vaches seront vendues aux enchères à la fin Octobre. 50% du produit de la vente seront reversés à l'association « Pour le fil d'Ariane » en faveur des enfants malades des hôpitaux marseillais.

Cette année, d'autres Cow Parades se dérouleront en Europe : Vigo en Espagne et Milan en Italie accueilleront à leur tour d'étranges ruminants bariolés. ■



**Don't miss the Marseille Cow Parade – get on the streets before the round-up!**

## Cow Parade

After New York City, Tokyo and Paris, it's Marseille's turn to be invaded by a herd of mad cows. Throughout the summer up to 11 October, these surrealistic creatures are on display for Marseille locals and tourists in various popular spots, including the Vieux Port, Parc Borely and Place de la Joliette.

The Port of Marseille Authority has purchased its own cow named PAMeuh. She has been styled by Veronique Dubrocard and Christophe Rebesco, both computer graphics artists with the Port.

You can't miss PAMeuh in her orange container and gold arabesques. "Dressing the cow in a container was the obvious

choice to symbolise the port in general," explains Veronique. The choice of colours was also symbolic. "The arabesques represent the Mediterranean, and the orange is the colour of the rustproof paint used for years to protect containers. The frieze represents the connection between all the sites of the Port, moving to the same beat," adds Christophe.

The cows will be auctioned off after the Marseille display finishes in late October, with 50% of proceeds being donated to the 'Pour le fil d'Ariane' Association for sick children in Marseille hospitals.

Europe will be hosting other Cow Parades this summer, as the cities of Vigo, Spain and Milan, Italy welcome these bizarre, colourfully decorated, cud-chewing animals. ■

Find out more on: <http://www.marseilleandcow.com>

# VOS CONTACTS AU PAM YOUR CONTACTS WITHIN PMA

## MARSEILLE

### PARIS

Mr Philippe Durand  
Tel : (33) 1 45 55 46 81  
Fax : (33) 1 47 05 31 37

Email : philippe.durand@marseille-port.fr

23 place de la joliette  
BP B1965 - 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  
franexo, Inc  
115 Ave. 50th St

Tel : (1) 805 379 3994  
Fax : (1) 805 497 9568

Email : bafrance@earthlink.net

### JAPON/JAPAN

Miss Lisa Liu  
IMC Fleetworld Japan Ltd  
Tokyo

Tel : (81) 3 3249 3833  
Fax : (81) 3 3239 3836

Email : Liu@imcwl.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  
MC Shipping Company Ltd.  
Shanghai

Tel : (86) 21 6481 7733  
Fax : (86) 21 6481 7355

Email : qiupeng.sh@mcshipping.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

