

DOSSIER



CONTENEURIS

PERSPECTIVES ET ENJEUX

La tendance haussière se confirme en 2007 au même rythme que 2006 avec une consolidation de la croissance autour des 7% annuels pour un total d'environ 120 M de boîtes pleines transportées. Les marchés en croissance restent bien entendu sur les sorties des grands marchés de production asiatique, au premier rang desquels figure le géant chinois. Toutefois, la crise des subprimes et les récurrents problèmes de congestion portuaire sur les façades ouest-américaine et européenne ont récemment ralenti les échanges avec l'Asie.

CROISSANCE GÉNÉRALISÉE DES TRAFICS

Au niveau portuaire, les progressions sont une nouvelle fois chinoises et asiatiques avec un total de plus de 50 M evp manutentionnés entre les deux méga hubs historiques de Singapour (27,9 M evp) et Hong Kong (23,8 M evp). Les portes continentales chinoises enregistrent les

plus fortes hausses et profitent de la mise en opération de nombreux terminaux sur les interfaces de Shanghai (26,1 M), Shenzhen (21 M) ou encore sur le trio Qindao / Ningbo / Guangzhou (tous à plus de 9 M evp). En Europe, le port du Havre rattrape une partie de son retard sur la rangée portuaire du

Nord-Ouest avec la pleine opération des deux premières phases de Port 2000 (+26% avec 2,6 M evp). Cela reste cependant sans comparaison avec les trois grandes portes d'entrées ouest et centre européennes que représentent Rotterdam (10,8 M evp), Hambourg (9,9 M evp) et Anvers (8,1 M).



ATION

Sur le continent nord-américain, les congestions chroniques de la côte ouest handicapent toujours la performance globale de la manutention conteneurisée et l'on retrouve tout de même les "twin ports" de Los Angeles et de Long Beach dans le top 15 avec respectivement 8,3 et 7,3 M evp en 2007. Enfin, Dubaï et les terminaux de Jebel Ali et de Port Rashid dépassent le cap des 10 M evp pour se hisser à la 7^e place alors que le port de Busan résiste bien dans le contexte concurrentiel chinois en conservant une 5^e place et 11 M evp.

MANUTENTIONNAIRES ET ARMATEURS A LA FETE

Cette croissance générale des trafics apparaît d'autant plus florissante si l'on prend les résultats annoncés par les trois plus importants opérateurs mondiaux de manutention.

En effet, Hutchison capitalise ses investissements chinois et européens pour atteindre 59,5 M evp, talonné par la forte croissance du réseau mondial de PSA (+15% pour 58,85 millions de boîtes) tandis que DP World présente une croissance tout aussi soutenue pour un total de 43,3 millions de boîtes manutentionnées en 2007.

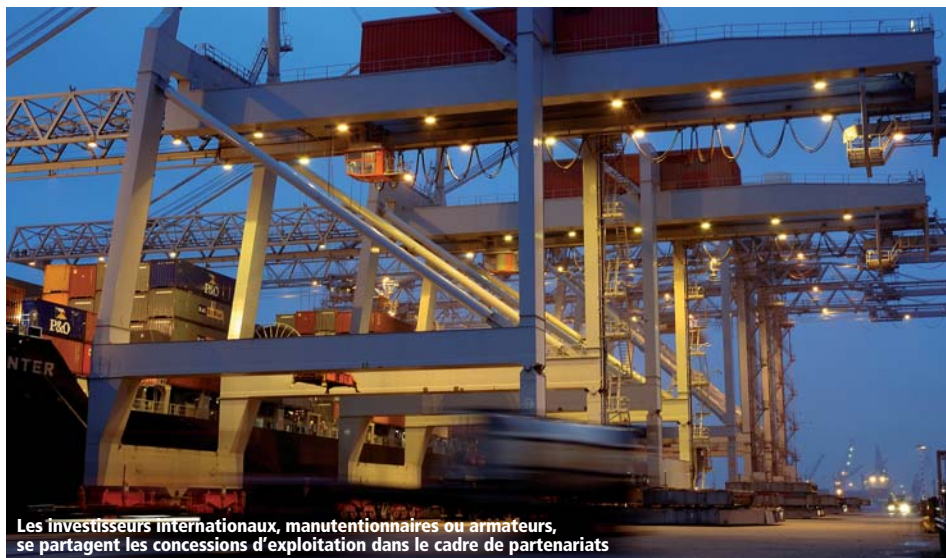
Ces opérateurs tirent autant profit de l'importance des volumes échangés sur les grandes plates-formes d'éclatement que des investissements fructueux dans les marchés continentaux chinois et ouest-européens. Cette triade a manutentionné à elle seule près de la moitié des conteneurs traités en 2007 par tous les terminaux de la planète !

Côté opérateurs maritimes, rien n'a réellement bougé avec Maersk Line qui truste toujours très largement la première place avec

plus de 1,7 M evp de capacité déployée pour plus de 450 navires, suivi par MSC et CMA-CGM qui s'est démarquée par son activité sur le marché des acquisitions stratégiques en 2007 (Chen Lie sur le feeder asiatique, Comanav sur les relations historiques entre le Maghreb et l'Europe et enfin US Line comme complément des rotations sur l'Océanie).

Fait remarquable, les compagnies chinoises frappent à la porte du TOP 5 et l'emblématique taiwanais Evergreen devrait en sortir puisqu'il est la seule des grandes compagnies au carnet de commandes de navires quasi vide. Pourtant, les leaders mondiaux jouent la même carte du gigantisme initiée par Maersk Line avec les sisters ships de l'Emma Maersk et particulièrement CMA CGM qui a confirmé une commande de 13 navires de 13,000 evp !

MANUTENTION PORTUAIRE : UN MARCHÉ FLORISSANT ENCORE POUR LONGTEMPS !



Les investisseurs internationaux, manutentionnaires ou armateurs, se partagent les concessions d'exploitation dans le cadre de partenariats

L'industrie de la manutention portuaire est toujours aussi dynamique avec des perspectives de croissance sur le long terme qui consolident la confiance requise pour investir dans des schémas de concessions et autres partenariats public / privé (PPP).

Il faut dire que les chantiers ne manquent pas, à commencer par l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord où les congestions portuaires persistent malgré plusieurs mises en opération de terminaux au cours de 2007. La situation s'avère néanmoins différente entre les deux continents. En effet, le seul souci majeur pour l'Amérique du Nord réside dans la frilosité des géants de la manutention à investir sur ce marché après les déboires de DP World avec l'Administration américaine suite à

l'intégration du réseau de P&O Ports. DP World, tout comme PSA International et Hutchison Whampoa n'ont pas émis le souhait de se positionner sur des terminaux US qui en auraient pourtant bien besoin au regard des congestions récurrentes qui touchent les portes d'entrée de Los Angeles / Long Beach, Seattle / Tacoma et même Auckland / San Francisco. Le grand projet canadien de Pacific Gateway impliquant les ports de Vancouver et de Prince Rupert pourrait donner

un peu d'air aux importateurs de tout le sous-continent et d'ailleurs, ce n'est pas par hasard que nous retrouvons DP World ou des intérêts chinois sur la liste des financeurs potentiels...

Restent les opérateurs maritimes avec leurs filiales portuaires et seul APM Terminal pour Maersk Line continue d'accroître son réseau sur le continent sans que ses rivaux directs ne cherchent à le concurrencer en frontal. Il en résulte un sous-investissement très préoccupant dans un avenir proche et les semaines d'attentes des navires vécus lors des pics saisonniers de 2004 pourraient redevenir le cauchemar de tous les acteurs de la chaîne logistique intégrée nord-américaine en 2008 et pour les années à venir.

En Europe de l'Ouest, tous les grands ports demeurent virtuellement en chantier mais le retard pris dans le lancement des projets continue de se ressentir dans la congestion des terminaux comme à Rotterdam ou Hambourg. Néanmoins, les investisseurs internationaux, qu'ils soient opérateurs historiques de la manutention ou armateurs maritimes, se partagent les concessions d'exploitation au gré de multiples accords de partenariats. Un ajustement progressif entre la demande de services et la disponibilité de terminaux est à envisager dans un horizon de 3 à 5 ans, pour autant que les perspectives de trafics avec la Chine et l'Inde se concrétisent sur les rythmes attendus et que les grands projets sur la London Gateway, à Rotterdam ou encore en Allemagne puissent se concrétiser rapidement sur le plan opérationnel.



ÇA
POUSSE !

Pour inventer durablement l'avenir, le port de Nantes Saint-Nazaire vous aide à implanter et à développer votre entreprise au cœur d'un pôle logistique multimodal.





le port nouvelle génération

CONTACT:
Tél. +33 (0)2 40 447 141
www.nantes.port.fr - ser.com@nantes.port.fr



L'AFRIQUE, TERRAIN D'INVESTISSEMENT DES GRANDS MANUTENTIONNAIRES



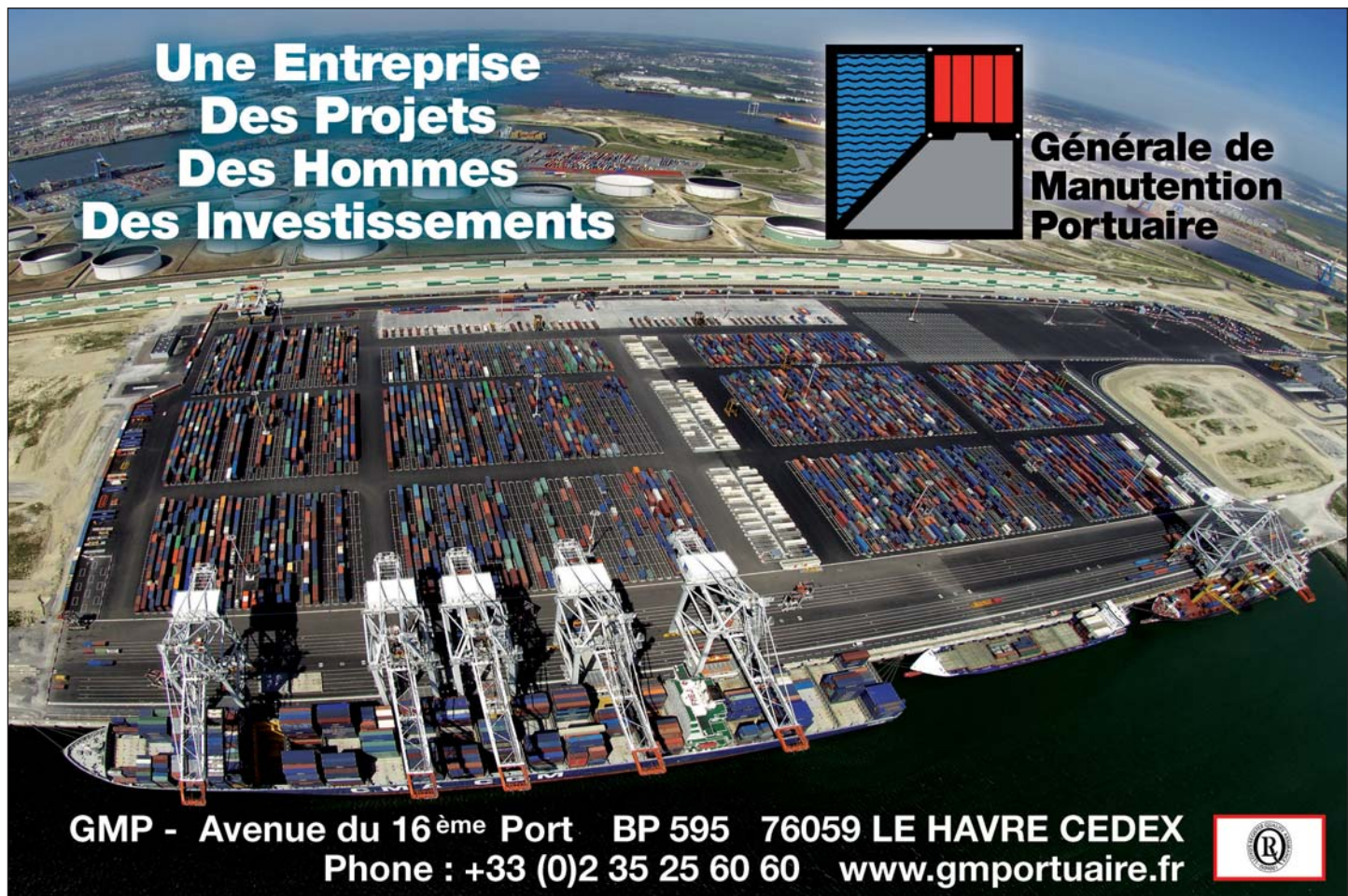
Le Port de Dakar. DP World a signé une concession d'exploitation de terminal avec les autorités portuaires

Ailleurs dans le monde, il est intéressant de constater que la lutte est âpre sur les zones d'éclatement de flux, notamment à l'entrée / sortie de Suez et de Panama et sur les bassins Caraïbes/Méditerranée. Hutchison consolide ainsi son investissement sur AICT à Alexandria et reste un acteur majeur de la zone Caraïbes avec pas moins de 10 terminaux actifs (3 aux Bahamas, 2 à Panama et 5 au Mexique). Même constat pour DP World qui a officialisé son investissement sur Sokhna, plus important port domestique d'Egypte et surtout par la signature historique d'une concession d'explo-

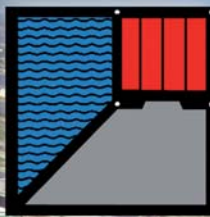
tation de terminal avec les autorités portuaires de Dakar. Les exemples ne manquent pas et traduisent l'impérieuse nécessité d'investissements pour satisfaire les besoins opérationnels et stratégiques du transbordement comme par exemple sur Djibouti et Durban.

Ces investissements symbolisent un changement important dans les intérêts internationaux vis-à-vis de la gestion des interfaces portuaires africains. Maersk sur Luanda ou au Ghana par exemple, les grands projets chinois d'investissements au Nigéria ou encore les premières rumeurs de négociations sur les futurs terminaux de l'île Boulay à Abidjan, tout porte à croire que le continent africain pourrait être le nouveau terrain d'investissements des grands opérateurs de la manutention mondiale et des filiales spécialisées des armateurs maritimes. La croissance des trafics entre le continent africain et les marchés indiens / chinois soutiennent d'autant plus l'aventure financière et opérationnelle.

Plus de 500,000 evp ont été échangés entre les ports asiatiques et ceux de la côte ouest africaine dont 80% concernent le seul trade avec la Chine. Une croissance de 25% qui creuse le problème du déséquilibre des flux puisqu'il n'est sorti que 138 000 evp pleins de la même région à destination de l'Asie. Cosco, CSCL mais aussi MSC se positionnent tous en multipliant les boucles avec une couverture maximale des ports africains dans la perspective d'optimiser la qualité globale de services sur ces marchés au fort potentiel. CMA CGM, par l'entremise de son entité Delmas, s'apprête à lancer ses nouveaux navires AfricaMax tandis qu'il consolide son réseau d'agences par l'ouverture de pas moins de 10 bureaux en nom propre sur toute la rangée portuaire ouest et centre africaine. Enfin, il faut noter aussi le déploiement de nouvelles rotations entre l'Afrique et l'Amérique du sud, mettant en perspective l'opportunité opérationnelle de développer à terme des services pendulaires orientés Sud/Sud sans passer par une plateforme d'éclatement ou un relais sur les grands trades Est/Ouest.




**Une Entreprise
Des Projets
Des Hommes
Des Investissements**



**Générale de
Manutention
Portuaire**

GMP - Avenue du 16^{ème} Port BP 595 76059 LE HAVRE CEDEX
Phone : +33 (0)2 35 25 60 60 www.gmportuaire.fr



LES GRANDS ENJEUX DE LA CONTENEURISATION

L'intégration de tous les maillons de la chaîne logistique, l'adaptation à une énergie chère et la sécurisation des flux conteneurisés sont quelques uns des principaux défis auxquels doivent répondre les armateurs et les ports.

LE DÉFI LOGISTIQUE ET LA MAÎTRISE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

L'ambition de voir un seul et unique interlocuteur de transport assurer physiquement un service porte-à-porte pour un client devient une réalité opérationnelle ! Les grands opérateurs maritimes tels que Maersk Line ou CMA CGM continuent de se déployer sur les services modaux intérieurs. CMA CGM investit dans le fer en Chine, en Europe et en Algérie alors que le groupe danois redonne une liberté totale d'action à ses entités



Les grands opérateurs maritimes tels que Maersk Line ou CMA CGM se déploient sur les services modaux intérieurs

logistiques pour encore plus d'efficacité dans la complémentarité des services aux chargeurs. Les mêmes compagnies investissent sur des terminaux trimodaux en Allemagne ou sur des services fluviaux en France, en concurrence directe avec leurs homologues "maritimistes" comme MSC ou NYK.

Dorénavant, il est clair que le défi pour ces opérateurs est de conjuguer investissements massifs dans le "core business" maritime tout en faisant face aux lourds engagements sur les réseaux portuaires et terrestres. Le tout doit fonctionner dans un schéma coordonné et surtout pas exclusif. Quand un armement investit dans le ferroviaire et le routier, il s'offre un accès fiabilisé sur les aires de recrutement de sa clientèle. Pour autant, il se positionne sur des marchés où les gains de productivité ont un gros potentiel et où ses concurrents maritimes seront ses clients multimodaux. Cette stratégie de contrôle du continuum mer/port/arrière-pays reste largement

non-aboutie puisque les investissements terrestres restent encore anecdotiques et disséminés sur quelques marchés cibles. Néanmoins, cette tendance est clairement affichée comme une des solutions de la réussite commerciale et financière des opérateurs maritimes. Il est à penser que cette intégration horizontale des activités de manutention et de transport multimodaux va se confirmer dans les années à venir afin notamment de garantir des services optimaux aux flottes des megacontainerships. Le slogan "la mer se gagne à terre" n'a jamais été autant d'actualité. Reste à savoir dans quelle mesure la santé financière du marché soutiendra ces investissements tout azimuts prônés par les leaders mondiaux, exception remarquable du taïwanais Evergreen.

Enfin, il reste l'énigme de l'alternative ferroviaire aux services maritimes pendulaires Asie / Europe depuis le lancement expérimental de la ligne transcontinentale Pékin/Hambourg au début de l'année 2007. Long de 9 750 kilomètres, le service assure un transit time de 15 jours au lieu de 40 actuellement entre les deux marchés. L'objectif serait même de consolider des convois pour des transits n'excédant pas 10 jours. Cela rappelle étrangement les trains-convois empilés sur deux niveaux qui quadrillent le continent nord-américain et qui avait bouleversé les schémas de rotations des compagnies entre l'Asie et les USA. Les armateurs avaient alors profité de l'efficacité du système modal terrestre pour continuer le gigantisme de l'époque au-delà des écluses de Panama ! Affaire à suivre donc au moment des surcoûts liés au prix de l'énergie et le lancement de nouvelles unités de 13,000 evp...

LES CONSÉQUENCES DE LA FLAMBÉE DES COURS DU CARBURANT

Fait marquant des 18 derniers mois, la hausse des frais de carburant implique dorénavant des ajustements sur les rotations des grands navires sur le trade Europe/Asie. C'est notamment le cas avec le positionnement d'un navire

supplémentaire sur le service entre l'Europe et la Chine pour CMA-CGM et l'ajout programmé de 4 navires pour Maersk Line au premier semestre 2008. Ces ajustements opérationnels mettent en lumière la réelle menace représentée par un pétrole à 500 \$ la tonne. Quelques chiffres illustrent la préoccupation des grands armements.

Sur une rotation Europe/Asie avec des 8,000 evp, les coûts d'opération liés à l'énergie représentent les deux tiers du total contre un tiers avec un carburant à 150 \$ la tonne tel que connu au moment du lancement de ces premières séries de navires dans le début des années 2000. Une rotation de 8 navires de 8,000 evp à 25 nœuds à 500 \$ la tonne représente une facture d'un million de dollars par jour pour l'armateur ! Ensuite, les vitesses annoncées de 24,5 nœuds pour les grosses unités ont déjà été réduites à 22/23 nœuds et passeront sûrement autour des 20 nœuds dans le contexte du redéploiement de capacités supplémentaires et l'optimisation des capacités déployées. Enfin, les temps de transit totaux pour les chargeurs asiatiques et européens devraient être allongés de 2 à 4 jours malgré ces ajustements, et cela sans compter sur la dégradation potentielle de la congestion portuaire ouest européenne.

Malgré les progrès technologiques liés à des motorisations toujours plus puissantes et moins consommatrices en carburant, il est clair que l'exploitation des rotations sur les grands trades Est-Ouest pourrait être amenée à changer dans les prochaines années si le pétrole se maintient au-dessus des 500 \$ la tonne. L'affinement des stratégies de déploiement reposant sur quelques grands hubs (Caraïbes / Med / Mid-East / Sous-continent indien / Singapour / Hong Kong) pourrait "régionaliser" certains services continentaux. La conséquence prévisible serait que la noria de megacontainerships continuera de toujours plus sélectionner les portes d'entrée continentales en complément d'une desserte optimisée de quelques ports pivots. De surcroît, la productivité portuaire sur les hubs ne cesse de progresser avec des portiques en double, voire en triple mouvements de conteneurs tel qu'expérimentés à Dubaï en 2007. Les manutentionnaires et opérateurs maritimes ne s'y trompent pas qui luttent âprement sur chacune des grandes concessions, quitte à passer des partenariats opérationnels et financiers tels que ceux constatés notamment sur Tanger Med avec le positionnement des trois plus importants armateurs.

LE RENFORCEMENT DES PROCEDURES DE SURETE

Enfin, autre enjeu de taille, la sécurisation accrue des flux conteneurisés internationaux et en particulier ceux à destination du marché U.S. La loi H.R.1 adoptée par le Congrès américain en 2007 imposerait un contrôle de 100% des conteneurs à destination des USA et en transit sur un port américain à l'horizon 2012. Près de 500 milliards de valeur marchande subirait alors un scanning complet représentant environ 13 M de conteneurs en provenance majoritairement de ports chinois, coréens, japonais et ouest-européens.

Les grands constructeurs de matériels de scanning tels que Smith, Nucotech ou encore SAIC s'attèlent déjà à trouver des solutions technologiques permettant d'accélérer le processus physique de scanning et surtout l'interprétation des images. D'ores et déjà, 200 conteneurs à l'heure pourraient être traités mais sans préciser l'efficacité de l'examen des images qui serait assisté par des moyens automatisés de reconnaissance des matériaux et formes d'objets jugés dangereux.

Sur le plan opérationnel et stratégique, force est de reconnaître qu'après le CSI et la loi des 24 heures, ce renforcement des procédures liées à la sûreté risque encore de changer quelque peu la gestion de l'interface portuaire, impliquant une plus grande collaboration entre les Douanes, l'Administration portuaire et les Opérateurs de terminaux. La sécurisation physique des terminaux est devenue une réalité en quelques années



sous la pression américaine et l'adoption du code ISPS. Si cette préconisation du scanning total des boîtes devait se confirmer, notamment après les élections américaines de novembre 2008, une nouvelle révolution technologique et managériale devra aboutir pour ne pas contraindre cette fluidité conteneurisée qui reste la clé de voûte de

la mondialisation des échanges. Déjà DP World se dit prêt à littéralement offrir le 100% scanning aux compagnies maritimes qui transiteront par Jebel Ali Terminal. Un nouvel argument commercial se dessine-t-il dans la démarcation stratégique des plates-formes portuaires ?

Comme nous avons souvent pu le lire à chaque début d'année, 2008 est marquée par une relative prudence quant à la capacité du marché mondial à absorber autant d'investissements dans les flottes, les terminaux et les dessertes terrestres. Certaines tendances se confirment comme l'importance des coûts de carburant dans les frais d'exploitation des armements ou les prises de participation dans la gestion des interfaces portuaires et les services modaux de transport intérieur. D'autres comme une sûreté renforcée de la chaîne logistique ou le tassement progressif de la croissance chinoise restent à être vécus pour en saisir l'impact sur l'industrie conteneurisée. En attendant, 2008 verra l'arrivée de nouveaux navires de plus de 11,000 evp et de nouveaux terminaux géants, ce qui promet quand même d'excitantes perspectives pour les années à venir ! ■

*Dr Yann ALIX, Directeur IPER
Ecole de Management de Normandie, Le Havre*



www.htds.fr

Le Réflexe Sûreté

SÉCURISATION DU FRET, DES BAGAGES, DES COLIS ET POSTES D'INSPECTION FILTRAGE

- Scanners rayons X automatiques et conventionnels
- Scanners de contrôle cargo
- Détecteurs de traces d'explosifs et de narcotiques
- Portiques détecteurs de métaux - magnétomètres
- Maîtrise du risque Nucléaire, Bactériologique, ou Chimique
- Formation imagerie et maintenance
- Contrats de maintenance



Tél. (33) 01 64 86 28 28 Fax (33) 01 69 07 69 54

Parc d'activités du Moulin de Massy • 3 rue du Saule Trapu BP 246 • 91882 Massy Cedex

La confiance sans cesse renouvelée de ses clients a fait d'HTDS un groupe leader sur le marché de la sûreté.

Expert en matière de sûreté et dans les métiers de la détection, le groupe HTDS est présent dans plus de 25 pays, au travers de ses références commerciales et de ses contrats de maintenance.

LES TERMINAUX EUROPÉENS DE LA PROCHAINE DÉCENNIE

Les taux de congestion dans bien des terminaux européens atteignent des niveaux parfois inquiétants et posent la question de la disponibilité portuaire alors que les trafics croissent rapidement. Même si les projets prennent souvent du retard, notamment dans les processus de décisions où se posent avec plus ou moins d'acuité les questions environnementales, l'Europe portuaire se sera dotée ces dernières années de nombreux terminaux nouveaux.



A Rotterdam, le projet Maasvlakte II prévoit de gagner 1000 ha sur la mer

L'EUROPE DU NORD CUMULE LES RECORDS

Les nouveaux sites de l'Altenwerder à Hambourg, le Deurganckdok à Anvers et Port 2000 au Havre sont déjà opérationnels alors que d'ici la fin de la décennie trois autres extensions de sites existants entreront en service, le CT4 à Bremerhaven, l'Albert II Terminal à Zeebrugge et l'EuroMax à Rotterdam.

Les autorités portuaires, les grands armateurs et les manutentionnaires internationaux sont désormais tournés vers de nouvelles phases d'extensions voire dans quelques cas vers la construction de terminaux dans des ports qui en étaient dépourvus. Certains de ces projets sont souvent gigantesques qu'il s'agisse de réaliser un gain de 1 000 ha sur la mer pour Maasvlakte II à Rotterdam, de creuser comme à Anvers une darse géante ou de combler une bonne partie des bassins comme à Hambourg. Il faut dire que les trois ports envisagent désormais des trafics de plus de 15 M d'evp et des capacités approchant les 20 M d'evp pour 2020.

Le nouveau site de Rotterdam représente rien que pour la conteneurisation une surface de 600 ha pour traiter 8 M d'evp par an. L'ouverture des terminaux est prévue pour 2013 - 2014 mais les concessions ont déjà été attribuées en 2006 à AP Moller Maersk et en 2007 à DP World allié à quatre armateurs (CMA CGM, MOL, HMM, APL). La deuxième mise en concession de la Maasvlakte a vu la défaite de PSA qui doit se replier sur d'autres sites pour faire croître

son positionnement nord européen. Pour l'instant, il s'agit seulement de l'Albert II Terminal, du nouveau petit terminal de Great Yarmouth en Angleterre et du WTC à Flessingue. Le projet de Zélande tarde cependant à dépasser les embûches environnementales et politiques qui s'accumulent depuis plusieurs années.

ARMATEURS ET MANUTENTIONNAIRES PARTIE PRENANTE

Le concurrent de PSA, HPH dispose lui aussi en Mer du Nord d'un parc de terminaux en expansion avec la mise prochaine en service de l'EuroMax (2 M d'evp de capacité, au profit de



Le London gateway, grand terminal prévu pour 3,5 M evp en 2015

l'alliance asiatique Cosco - K Line - Yang Ming - Hanjin) et les travaux des ports anglais de Felixstowe pour atteindre 5 M d'evp et Harwich 1,7 M d'evp. Toujours en Angleterre, c'est DP World qui doit construire pour 2015 le grand terminal de l'estuaire de la Tamise à Tilbury (London Gateway) calibré pour 3,5 M d'evp de capacité.

Deux ports, Hambourg et Anvers ont acquis une certaine avance avec leurs nouveaux terminaux inaugurés ces dernières années mais doivent mener encore de gigantesques travaux pour rester dans la course avec Rotterdam.

Les Flamands envisagent maintenant une



Le JadeWeserPort, à Wilhelmshaven près de Bremerhaven aura une capacité de près de 3 Mevp

nouvelle darse sur la rive gauche en aval du Deurganckdok. Le plan stratégique de la Région flamande prévoit pour après 2015, la construction d'une nouvelle darse, le Saefthinghedok, plus large et plus longue que le Deurganckdok, permettant de disposer de 7 km de quais nouveaux.

À Hambourg, le développement se fait à l'inverse par le comblement de plusieurs bassins pour étendre les terminaux Eurogate et HHLA mais surtout pour la réalisation dans la partie centrale d'un vaste nouveau terminal Steinwerder (3,5 M d'evp de capacité).

Toutefois, le problème d'Hambourg ne vient pas seulement des terminaux mais aussi de l'accessibilité via l'Elbe dont le dragage plus profond soulève des contestations environnementales. De son côté, Bremerhaven avec le CT4 achève son processus d'expansion (6 M d'evp de capacité) et donc, c'est à proximité, à Wilhelmshaven, que se réalise le port en eau profonde nécessaire à l'Allemagne. Le terminal JadeWeserPort qui aura une capacité de 2,7 M d'evp sera opéré par une alliance entre Eurogate, AP Moller Maersk et NNC (Russie).

ACTIVITE FEBRILE EN MEDITERRANEE

En Méditerranée occidentale, le projet majeur est le Molle Prat à Barcelone. Pressé par Valence, le port catalan a mis en travaux une extension de capacité de 4,5 M d'evp dont 2,5 M d'evp pour la première phase confiée à Tercat HPH. Valence n'a que des projets de grande ampleur assez éloignés, par contre Algeciras avec le futur terminal d'Isla Verde accordé à Hanjin veut à la fois disposer d'un terminal de 0,8 M d'evp apte à répondre comme hub à la concurrence de Tanger Méditerranée (dont la phase II est projetée) mais aussi alimenter le marché espagnol. La croissance des hubs concerne aussi la Méditerranée centrale à Gioia Tauro où MSC souhaite développer son propre terminal et à Malte où CMA CGM investit massivement dans son terminal de Marsaxlokk pour lui permettre d'atteindre les 3 M d'evp de capacité. Notons sur les rivages nord-africains, la construction en Tunisie d'un nouveau terminal à Enfidha et les engagements de DP World en Algérie pour le développement d'Alger et Djen Djen.



Le port de Barcelone a mis en travaux une extension de 4,5 M evp

PORT DE BARCELONE

En Méditerranée du Nord, les terminaux CMA CGM et MSC de Fos 2XL seront en service en 2010. Le Port Autonome se projette déjà dans la seconde phase avec Fos 3XL dans le prolongement des autres terminaux et Fos 4XL sur la rive opposée. La mise en concession n'est cette fois-ci pas limitée à des armateurs capables de garantir des trafics mais à tous les manutentionnaires internationaux.

Le voisin de Gênes a des projets, moins massifs mais disposera prochainement d'un petit agrandissement du VTE (PSA) et une reconfiguration de la Calatta Bertolo du vieux port (SECH - MSC) soit pour les deux projets une capacité supplémentaire d'un million de

conteneurs. Battu pour le sixième module du VTE, Eurogate devra développer essentiellement le terminal de La Spezia. Plus au Sud, à Naples, MSC et Cosco disposeront du nouveau terminal Levante.

L'EUROPE DE L'EST N'EST PAS EN RESTE

Pour le reste de l'Europe, on notera les nouveaux ports nordiques qui doivent ouvrir ces prochains mois permettant d'étendre les capacités de Helsinki (Vuosaari) et de Saint-Petersbourg (Ust Luga).

En Mer Noire, deux projets sont en cours à l'Est d'Istanbul dont celui de DP World à Yarimca alors que les plus importants ports russes et ukrainiens (Novorossisk, Odessa, Ilyichevsk) sont en cours d'expansion pour répondre à la forte croissance des trafics. Enfin, à l'autre extrémité du continent, en Atlantique, les ports galiciens notamment Ferol souhaitent devenir des hubs avancés de l'Europe du Nord alors que Dublin doit se doter d'un nouveau port en eau profonde à Bremore. ■

Paul Tournet
Directeur de l'ISEMAR

CONTENEURS ET TRANSPORTS TERRESTRES

Lieu de transit, un port s'inscrit dans une chaîne de transport de bout en bout. Et les frontières de son hinterland dépendent directement de la densité et de la compétitivité de sa desserte terrestre. Laquelle conjugue la route, le fer et la voie d'eau.

LA ROUTE LARGEMENT MAJORITAIRE

Même si sa part de marché est vouée à diminuer avec le développement de la voie d'eau ou du rail, le transport routier sera l'un des grands bénéficiaires de cette progression. Selon un récent rapport de la Cour des Comptes, le nombre de conteneurs acheminés par ce mode à partir ou vers les ports autonomes métropolitains entre 1999 et 2003 a déjà augmenté de 87 %. "Cela représente 453 000 poids lourds supplémentaires"! A parts modales constantes, le nombre de camions triplerait sur la période 1999 - 2010, évolution allant à l'encontre des engagements internationaux de la France en matière de lutte contre les émissions CO₂. Sur la base des répartitions modales du Havre et de

Marseille/Fos, la route assure aujourd'hui plus de 80 % des pré et post acheminements portuaires nationaux contre 60 % à Rotterdam et à Anvers.

LA VOIE D'EAU ET LE RAIL ECOLOGIQUEMENT CORRECTS

De plus en plus excentrés des zones économiques et démographiques les plus denses de l'Europe, les ports français ne peuvent, s'ils veulent jouer un rôle de porte d'entrée à l'échelle du continent, se contenter de la route.



Sous l'influence des armateurs, les pré et post-acheminements fluviaux et ferroviaires se développent

VINIF / PIERRE CHEUVA

Sous l'influence d'armateurs tels que CMA CGM, Maersk Line ou MSC et de nouveaux opérateurs à l'image de Veolia en sus de ceux existants comme Naviland Cargo, Alcotrans ou Logiseine, les pré et post-acheminements fluviaux et ferroviaires se développent. Ils alimentent pour la plupart des ports secs ou intérieurs, véritables hubs visant à massifier puis à éclater les boîtes, cas de Gennevilliers dans la périphérie de Paris, Lyon ou Lille en France mais aussi de Duisbourg en Allemagne ou de Venlo aux Pays-Bas.

Mais en l'absence d'un réseau à grand gabarit maillé, la voie d'eau ne répond toutefois que partiellement aux attentes des ports : une desserte compétitive car massifiée. Il faudra attendre Seine-Nord et au-delà peut-être Moselle-Saône pour que le fluvial puisse étendre significativement l'hinterland de ports tels que Fos ou Le Havre. ■

Erick Demangeon