

La question portuaire à l'aube du XXI^e siècle

Aménagement du territoire et stratégie de développement portuaire

Bernard Dujardin

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

Jusqu'en 1960, la filière portuaire française vit sur la rente des monopoles coloniaux. Depuis, elle est en déclin. Elle n'est pas en mesure de saisir la chance que lui offre une économie d'échange en effervescence soutenue par la croissance de l'industrie mondiale et par l'ouverture des frontières. Elle ne convertit pas ses méthodes de travail pour se mettre au service du commerce international et des régions périphériques qu'elle irrigue. Anvers et Rotterdam deviennent alors les portes océaniques majeures de la France sur le monde.

Les ports entraînent dans leur déclin les régions où ils sont implantés. L'INSEE constate que l'emploi direct, indirect et induit généré par les ports de Rouen et du Havre passe de 1991 à 1996, de 63 200 à 57 100 salariés soit une baisse des effectifs de plus de 10 %. Les régions portuaires font partie des zones à fort taux de chômage en France. Celui-ci atteint 15,1 % de la population active au 1^{er} janvier 1997 en Haute-Normandie et plus de 18 % sur la façade portuaire de la Seine-Maritime, la partie la plus touchée. Le même constat s'établit sur tous les bassins d'emploi des grands ports français. Les causes de cette douloureuse attrition sociale sont connues.

La gestion de l'outil portuaire

Les trafics captifs offrent des facilités bienvenues. Les autorités portuaires leur appliquent des tarifs élevés sans risquer une réaction de rejet immédiate. Cette rente permet par péréquation de faire d'alléchantes propositions aux cargaisons dites volatiles qui ne font que transiter. La doctrine portuaire se résume à faire payer à la marchandise pauvre les coûts de la marchandise riche volatile. Or il n'y a ni marchandise riche, ni marchandise pauvre. Il y a la marchandise finie déjà enrichie de valeur ajoutée industrielle. Celle-ci traverse le port pour accéder dans les meilleurs délais et par les circuits terrestres et maritimes les moins coûteux et les plus sûrs au consommateur final. Et il y a la marchandise à enrichir, brute ou semi-finie. Elle est transformée dans des processus industriels situés dans l'hinterland rapproché du port voire sur ses quais, notamment dans des usines dites sur l'eau.

La création locale de valeur ajoutée est toujours supérieure pour une marchandise à transformer que pour une marchandise transformée à laquelle le port n'applique que sa seule prestation de service de transit. Cockerill-Sambre installe au Havre un quai spécialisé pour réceptionner des *coils* de tôle à préparer et à dérouler. Cet investissement de 45 millions de francs crée 200 emplois permanents directs, trois fois plus que ceux attendus d'un poste à porte-conteneurs quatre fois plus coûteux. Disposant d'un aéroport international et d'une desserte aérienne de premier choix, Marseille devient en deux ans une escale, tête de croisière, majeure pour les paquebots en Méditerranée. Un croisiériste embarqué ou débarqué induit une valeur ajoutée supérieure à celle du transit de trois conteneurs. Dès 1998, la croisière crée une richesse supérieure à celle du transit des conteneurs dans l'économie locale. Le parc à bois de Chevire à Nantes Saint-Nazaire est la première place française de négoce du bois. L'importation de cette matière première ne sollicite que 90 emplois portuaires directs. Elle mobilise 900 emplois industriels de première transformation sur la zone portuaire et diffuse vers les entreprises de seconde transformation dans tout le grand ouest, consolidant ainsi près de 20 000 emplois.

L'industrie des grandes cités maritimes françaises souffre de la politique tarifaire portuaire. Subventionner la marchandise qui crée peu d'emplois et de richesses en taxant indûment la marchandise qui en crée beaucoup, est un non-sens économique. La Gironde accueillait trois raffineries. De nos jours, le trafic pétrolier y est limité à sa plus simple expression. La péréquation des tarifs entre les marchandises diverses et le trafic captif du pétrole a dans un premier temps, pénalisé le raffinage français face à la concurrence européenne, dans un second temps, pénalisé le port de Bordeaux qui n'est plus que l'ombre de lui-même.

Factorer sans raison d'un surprix la marchandise captive dans un univers économique internationalisé, c'est pousser tôt ou tard ce fret à se volatiliser. Le surcoût pèse en effet sur la décision du client de renouveler ou de moderniser son investissement industriel sur un site portuaire qui le reçoit si mal. Le démantèlement d'une raffinerie et la création d'une unité sur un autre site coûtent cher. Cette option devient une alternative rentable au moment où un gros investissement de modernisation est à engager. Elle rétablit des marges de raffinage profitables sur un rivage plus accueillant. Le coût de passage portuaire du pétrole brut est en 1997 de 11,50 F la tonne au Havre, de 10,70 F à Saint-Nazaire, de 8,40 F à Fos. Chez nos concurrents européens, s'observe un différentiel important. Rotterdam accueille une tonne pour 6,50 F et Milford Haven, au pays de Galles, pour 3,60 F. En Europe, le coût portuaire du brut varie d'un à plus de trois pour cent de sa valeur au détriment du raffinage français. Il n'est pas étonnant qu'aucune grande opération de modernisation d'une raffinerie vers la conversion profonde ou l'hydrocracking doux n'ait eu lieu à ce jour sur le territoire national. La tonne de câble sous-marin fabriquée à Calais est soumise à la taxation la plus élevée de la nomenclature tarifaire de ce port où la tonne de marchandise conteneurisée est pratiquement exonérée. Le conseil d'administration du port autonome du Havre baisse au 1^{er} janvier 1999 de moitié la taxe déjà faible des conteneurs à l'importation... sans toucher à celle du pétrole.

La filière passagers est soumise aux mêmes pratiques « commerciales ». Marseille est exemplaire. Les navires de la continuité territoriale et les voyageurs en provenance ou à destination de la Corse sont littéralement soumis à la prédation des mœurs portuaires locales au prétexte que l'État paye. Ils ne sont pas les seuls. Sur la croisière tête de ligne pèsent pour un service rendu identique des droits portuaires très supérieurs à ceux qui pèsent sur la simple escale touristique d'un paquebot sans mouvements de passagers bien que cette dernière apporte à la région cinq fois moins d'activités.

L'organisation des ports français explique ce comportement. Les ports d'intérêt national sont des établissements publics dont l'État seul actionnaire n'exige aucun dividende et s'accorde d'être minoritaire au conseil d'administration. La réalité sociologique du pouvoir dans ces structures qu'elles soient autonomes ou non est celle d'une autogestion du bien public par des notabilités cooptées. En conséquence, la filière portuaire n'est en mesure de regarder que sa propre équation à court terme. La polarisation des acteurs portuaires sur leur métier, étroit au regard de l'économie régionale, leur fait privilégier la tonne de marchandise diverse conteneurisée. Elle génère dans leur sphère de responsabilité plus d'emplois que la tonne de vrac. La question de l'ouvrier de la manutention au sommet de sa grue, sur le pont du navire ou au service du dock et de l'entrepôt masque celle de l'économie portuaire régionale. Pendant que l'industrie de seconde transformation exporte sa production via les ports du nord de l'Europe, l'industrie de première transformation, les raffineurs, les électriciens, les gaziers, les métallurgistes, les scieries ou la filière alimentaire et agricole qui travaillent et consomment des matières premières pondéreuses importées par voie maritime payent le service portuaire à un prix excessif et injustifié. L'importation des marchandises finies en conteneurs est favorisée au détriment de leur production en France par des emplois nationaux et notamment littoraux, faussant les conditions de concurrence.

La péréquation facile à mettre en œuvre est perverse. Elle pousse à esquiver toute réforme et tout effort de réelle productivité. Plus le port, par sa taille et sa situation géographique, s'estime en situation de monopole relatif, plus il a tendance à en user et plus son économie se dégrade sur le long terme. Marseille, historiquement port majeur de la Méditerranée occidentale, est secondarisé en quelques années et devient le sous-traitant de Gioia Tauro en Italie et d'Algésiras en Espagne.

Au contraire, plus la nature contraint à l'effort un port, plus il est tenu de se faire reconnaître de clients difficiles, moins il ne tente de jouer d'un comportement monopolistique aussi inutile que dangereux. C'est la raison d'être de la bonne tenue de certains ports d'intérêt national, Cherbourg, Saint-Malo, La Rochelle, Bayonne ou Toulon voire de ports départementaux comme Port-Vendres, troisième port fruitier français ou Roscoff, porte des îles britanniques pour l'extrême ouest français. Profitant au mieux de considérations locales, ceux-ci bâtissent leur renommée sur une ou plusieurs spécialités au bénéfice d'une clientèle exigeante. Dunkerque qui appartient à la famille proche des ports européens de la mer du Nord plus qu'à celle des ports autonomes, démontre qu'une fois éradiqué le mythe du confort monopolistique, l'ensemble des énergies d'une communauté portuaire, personnel et

entrepreneurs, se mobilise avec le soutien de la classe politique - sans frontière partisane - en vue de réaliser une ambition réaliste. Les difficultés sont regardées en face et les solutions trouvées. Il n'y a plus alors de balance inégale à faire entre les marchandises. Il n'y a que des clients à satisfaire, les plus nombreux possibles. De leur prospérité acquise grâce au service rendu, naissent la prospérité des acteurs portuaires et l'emploi industriel régional.

Les instruments politiques d'aménagement du territoire ne reposent pas uniquement sur les concours des finances publiques pour corriger les différentiels d'attractivité mais également et cela est souvent mal perçu, sur une police chargée de sanctionner les discriminations négatives qui aggravent les distorsions régionales. La première action d'une reconquête de l'emploi industriel littoral est d'axer la tutelle de l'État vers un retour rapide à la vérité des prix portuaires.

La rectification des tarifs des prestations est à compléter d'un effort de transparence financière. Les résultats de la filière sont masqués par les règles de la comptabilité et de la domanialité publiques d'où la présentation par les acteurs portuaires de leur activité en termes physiques. L'addition de tonnages ne signifie rien si elle ne s'accompagne pas d'un bilan financier. Sans comptabilité bilantielle d'entreprise, ni contrôle de gestion, il n'est pas possible de mesurer la rentabilité économique du capital portuaire et son évolution prévisible, le taux de marge et le besoin en investissements de renouvellement et de croissance.

Le nécessaire renouvellement de l'investissement portuaire

L'investissement portuaire est une nécessité. Mais les choix d'équipements et les modes de financement sont de nature à renforcer le secteur ou au contraire à l'affaiblir, à développer un effet multiplicateur dans la région ou... soustracteur. L'erreur en matière d'équipement est d'autant plus fréquente que le critère d'engagement n'est pas tant la perspective commerciale d'un projet d'entreprise que le jeu des rivalités de puissance. Au lieu d'avoir rendez-vous avec ses clients, le port français « *a rendez-vous avec son histoire.* »

Se prémunir de l'erreur est d'autant plus important que l'investissement a des effets productifs ou contre-productifs à long terme. Le dragage de la basse Seine à plus de 10 mètres par le port de Rouen est partiellement amorti par des tarifs de transit exorbitants appliqués aux navires fluvio-maritimes en route vers Paris dont le tirant d'eau ne dépasse pas 3,5 mètres. Le péage de l'écluse de communication avec le réseau rhodanien construite par le port autonome de Marseille-Fos est un verrou pour la croissance de la navigation maritime sur le Rhône. Le transport par voie fluviale est entravé dans son développement alors qu'il est la plus économique et écologique des réponses au transport intraeuropéen des marchandises. Le port de Nice amortit par des tarifs insupportables un équipement portuaire qui n'existe pas. Celui de Sète se dote d'ouvrages inutiles qu'il faudra un jour rembourser.

D'une erreur à l'origine coûteuse peut sortir à terme par redéploiement une réussite économique. Il en est ainsi des avatars de Gioia Tauro. La politique de développement du Mezzogiorno conduit l'Italie à engager en 1975 sur ce site la construction d'une usine sidérurgique au bord de l'eau. Ce projet industriel est abandonné dans les années

1980. Restent des quais. Ils ont coûté 4,5 milliards de francs au contribuable italien. La société Medcenter Container Terminal d'Angelo Ravano transforme cette plate-forme inutile en *hub* pour conteneurs. De zéro conteneur en 1994, le trafic passe à 1 448 000 EVP (équivalent vingt pieds) en 1997 soit 31 % du trafic méditerranéen, 22 % de plus qu'au Havre, premier port français à conteneurs et 132 % de plus qu'à Marseille. Ce terminal n'aurait jamais été construit si sa finalité initiale avait été destinée à la seule marchandise diverse. Ce port compétitif a créé 630 emplois directs - à comparer aux 2 500 embauches promises à Port 2000 pour un million de conteneurs. Avec 3 700 mouvements annuels de conteneurs par emploi, la productivité du travail, de près du double de celle constatée au Havre, est autant appréciée que la position géographique par la clientèle. La réaffectation d'investissements sans usage existe à l'occasion en France. L'inutile et récent port de pêche de la Rochelle redéploie une partie de ses installations vers la plaisance. Mais trop souvent les infrastructures stériles vivent un destin de friches portuaires.

Le premier investissement portuaire à faire est de mieux utiliser les équipements sous-employés. Antifer en est un exemple. Construit sur un raisonnement économique erroné pour accueillir des hyperpétroliers de 500 000 tonnes, il est d'autant plus sous-exploité que ses qualités nautiques ne lui permettent pas d'accueillir des navires de taille inférieure aux Suezmax de 150 000 tonnes. Il est urgent de redéployer le trafic pétrolier du Havre (où existent quinze postes pétroliers) sur Antifer (où il n'en existe que deux) en y adaptant le site aux navires de petite taille. Cet investissement permettrait d'une part d'améliorer les conditions de transit des produits et de moderniser leur stockage, d'abaisser le coût de passage du pétrole au niveau de celui de Rotterdam, de consolider voire d'augmenter la capacité de raffinage de la basse Seine, d'améliorer la sécurité et de diminuer les risques pour l'environnement en séparant les trafics pétroliers à proximité du littoral cauchois, enfin de dégager sur le site actuel du Havre des espaces portuaires en eau libre et protégée indispensables à son développement.

Les investissements doivent être arbitrés. Faut-il creuser continuellement la basse Loire pour une dépense quinquennale de 150 millions de francs afin d'accueillir à Donges des pétroliers de 250 000 tonnes sans pour autant éliminer le risque d'un accident écologique majeur ou faut-il construire une bouée terminale au large reliée par un oléoduc aux cuves de stockage de la raffinerie, un investissement durable d'un montant limité à 170 millions de francs ? Si le choix est laissé à la seule appréciation des portuaires, la première solution sera retenue. Elle justifie en effet des tarifs élevés pour accueillir le navire et sa marchandise. Or la seconde diminue les coûts de réception du brut et offre à l'entreprise pétrolière une perspective favorable pour engager de nouveaux investissements en capacité de raffinage. Elle augmente à terme les ressources de l'établissement portuaire et des professions de service impliquées tout en réduisant les risques pour l'environnement. Faut-il construire à Concarneau une forme sèche pour la construction navale locale en plein développement ou au contraire coupler un terre-plein industriel avec un dock flottant de mise à l'eau. Le choix se fera non sur des critères économiques mais sur les conditions d'attribution des financements publics. L'État ne participe à des investissements portuaires que s'ils se sculptent dans le

béton pur et dur et non dans des équipements légers voire flottants. La révision des conditions d'octroi des concours de l'État est à engager pour financer des infrastructures quelle qu'en soit leur nature.

La France est un des rares pays au monde où les constructions portuaires sont à durée de vie longue. Le culte de la cathédrale fait partie du patrimoine technique. Aux États-Unis, les infrastructures portuaires sont bâties légères pour durer le temps d'une technologie de transport maritime, de l'ordre du quart de siècle. Une fois obsolètes, elles sont réaménagées pour accueillir de nouveaux clients, de nouvelles marchandises et de nouveaux navires. Les matériaux employés, fer et bois plus que béton, rendent la reconversion facile et rapide. Un programme de recherche-développement sur un *concept-port* à durée de vie courte et amortissement rapide serait un investissement bienvenu. Il devrait bénéficier des techniques de *l'offshore* où l'industrie française excelle. Il doit viser un coût de construction faible, une adaptabilité à l'évolution technique des transports maritime et terrestre et un démantèlement aisé afin de prévenir la prolifération ultérieure de friches portuaires. La culture continentale de l'ingénierie française conduit à privilégier les bassins creusés dans les terres et les vases sur les structures posées ou flottantes projetées en mer. Peut-elle réviser ses canons ?

L'acheminement terrestre, axe majeur de l'investissement portuaire

Un port ne peut vivre que si l'accès à l'hinterland s'adapte à son offre. Que les infrastructures de transport terrestre prennent en compte la desserte des ports est une évidence. Le cas de Fos est sur ce point exemplaire. Ce port a la vocation d'un Europort méditerranéen. Situé au débouché de l'axe rhodanien comme Rotterdam l'est au débouché de l'axe rhénan, Fos visiblement n'a pas les atouts de son modèle. Le sous-emploi du site en témoigne. 80 % du trafic de Rotterdam (55 % pour les seuls conteneurs) est évacué par voie d'eau. Le port est rattaché à un remarquable réseau fluvial à grand gabarit. Fos ne dispose en rien de cet atout. Sans lien canalisé entre la Méditerranée et l'axe rhénan, Marseille est condamné à rester un port européen à hinterland régional et l'axe Suez - Gibraltar à être l'unique route entre l'Asie et l'Europe du nord. Le grand gabarit fluvial est le mode de transport économique et écologique des pondéreux au sein de l'Union européenne au XXI^e siècle. Élargir au grand gabarit l'axe Rhin-Rhône tout comme les voies navigables entre la basse Seine et le réseau des Flandres au nord, le complexe rhénan à l'est et le Saône-Rhône au sud, est indispensable. La vocation de terminal européen de la presqu'île France ne se réalisera qu'avec le maillage européen de son réseau de voies navigables à grand gabarit.

Le désenclavement autoroutier de l'hinterland profond ou montagneux vers la mer (Angers Dijon, Bordeaux Clermont-Ferrand), le périphérique littoral de la route des estuaires et le doublement des voies saturées de la vallée du Rhône sont indispensables et finançables par les péages. La révision du plan routier et de son calendrier s'impose.

Compter sur la SNCF et RFF pour répondre au problème de l'acheminement d'un volume de fret intraeuropéen en croissance rapide est présentement illusoire. À la conférence nationale portuaire du 9 novembre 1998, les professionnels de la logistique ont fait valoir que

la qualité du service et la compétitivité de la SNCF posent la question de la pertinence économique du transport ferroviaire de conteneurs en France. Tant que le service du voyageur aura une priorité absolue, le service de la marchandise restera soumis à des contraintes de délais et de coûts incompatibles avec la concurrence des autres transports terrestres. Un porte-conteneurs fluvial rallie Fos à port Herriot (Lyon) en moins de douze heures. Un train bloc opérant en navette met quinze heures au minimum. Ceci n'est pas spécifiquement français. Les corridors ferroviaires européens dont sont tant vantées les qualités, n'achèment que 5 % des conteneurs transitant par Rotterdam. Si les compagnies américaines de chemin de fer montrent qu'il est possible de transporter le fret continental sur leurs réseaux, c'est parce qu'elles ont abandonné le transport des personnes. Redéployer sur le rail une part significative du fret européen nécessite des voies ferrées affectées d'autant plus onéreuses que les plus importantes seraient à construire dans des zones urbanisées particulièrement encombrées : périphérie parisienne, axe rhodanien, littoral méditerranéen. Le multimodal ferré appartient à une ambition qui recouvre un futur improbable. Le choix fait en Europe de la priorité aux transports des personnes et le développement indispensable du transport en commun par voie ferrée dans les zones périurbaines interdisent d'espérer une relève prochaine pour la marchandise.

De nouveaux quais pour répondre aux besoins des clients

Les équipements lourds doivent répondre aux besoins attendus de la clientèle. Entre la décision d'une nouvelle infrastructure de transport et sa réalisation, de dix à quinze ans s'écoulent. Antifer, Éole et Météor démontrent combien une prospective peut se révéler mal ciblée. Tout exercice de prospective à plus de cinq ans est difficile. Dans les économies concurrentielles, la solution est de faire partager le risque industriel entre la puissance publique et l'entreprise commerciale qui sait comment satisfaire les besoins de sa clientèle. Le projet Delta 2000 de huit terminaux à conteneurs qui doublera en 2010 la capacité du port de Rotterdam est bâti sur ce modèle. Le financement des infrastructures réunit la municipalité et les opérateurs. Le terminal aval en eau profonde d'Anvers est réalisé selon le même schéma co-entrepreneurial. Un millier d'hectares de la zone portuaire de Tarente fait l'objet d'une concession de soixante ans accordée à l'armateur taiwanais Evergreen, à charge pour cette entreprise de financer les mille mètres de quais dont elle a besoin. Les projets de port à conteneurs de Londres et de Southampton que P & O engage, sont des investissements en centaines de millions de francs et non en milliards à perspective de réalisation de trois ans.

Le Havre a une double vocation de port régional de matières premières et de produits semi-finis à transformer et de port européen de transit des produits finis. Comment s'assurer que le projet Port 2000 réponde aux besoins des trafics de conteneurs du XXI^e siècle comme *hub* européen à marchandises diverses ? La réponse ne va pas de soi. La localisation maritime de la basse Seine ne la place ni au carrefour des grandes routes maritimes, ni « à la croisée des grandes lignes régulières internationales ». Le site du Havre ne dispose pas de l'espace des grands *hubs* méditerranéens de Marsaxlokk, Gioia Tauro ou d'Algésiras construits dans des

zones de faible densité de population et disposant de possibilités d'expansion importantes. Il n'est pas prêt à être relié au grand réseau fluvial européen. La région parisienne est un obstacle à franchir par les camions et encore plus par le train pour pénétrer au cœur de l'Europe. Les voies de contournement promises comme le corridor ferroviaire vers la Lorraine ne surmontent que partiellement ce handicap. « *Ce challenge... ne peut se gagner que si le projet « Port 2000 » suscite un fort intérêt chez les grands armateurs.* » rappelle non sans raison l'Association pour la défense des intérêts vitaux du Havre dans son plaidoyer du 25 février 1998. Port 2000 ne peut être réalisé qu'à risques partagés entre fonds publics et fonds privés. Il faut en conséquence engager un ou plusieurs grands opérateurs mondiaux à prendre en charge la gestion des quais. Ainsi le contribuable aura la garantie que l'investissement auquel il participe, est fait à bon escient et bâti pour l'avenir parce qu'il répond à une demande durable du commerce et de l'industrie.

Une problématique identique se retrouve dans tous les ports. Cherbourg envisage d'accueillir une ligne Fastship. Ce projet remarquable met en œuvre la technologie du navire rapide au profit de la marchandise transocéanique. Il ne peut se réaliser que si le promoteur s'associe étroitement avec l'autorité portuaire pour financer les 750 millions de francs d'équipements portuaires dédiés, nécessités par la manutention horizontale des conteneurs.

Une juste répartition de la charge des investissements portuaires telle que proposée par le livre vert européen, distingue les infrastructures de communication maritimes et terrestres d'accès aux ports des infrastructures et superstructures terminales (quais, passerelles, portiques, grues, engins, gares de triage routières et ferroviaires). Les premières sont des infrastructures de service public à la charge de la collectivité. Celle-ci décide de leurs implantations et de leurs capacités dans le cadre général de la politique d'aménagement du territoire. Elle les entretient et perçoit éventuellement une taxe d'usage. Faut-il toutefois que l'État tienne ses engagements et ne prétexte la première difficulté budgétaire pour négliger ses responsabilités, allonger les délais de paiement et réduire ses dotations. Les seconds équipements sont financés, construits, gérés et maintenus par l'opérateur rémunéré par la vente de ses prestations de services. Il en résulte que les projets portuaires ne se construisent pas sur le modèle « Stade de France ». Ils ne peuvent être lancés qu'une fois le partenariat public-privé organisé. Toute autre démarche conduit à bétonner des outils commercialement incertains et traditionnellement non rémunérateurs. Une exception est à faire pour les îles. Le port y est l'indispensable poumon même si le volume du trafic y est insuffisant pour rentabiliser l'investissement. Le port de la Possession à la Réunion ne pouvait être réalisé que sur concours publics de l'État, tout comme doit l'être celui de la pointe des Grives à la Martinique.

L'investissement portuaire face à l'innovation technique

Le commerce maritime connaît une révolution technique tous les demi-siècles, facteur de discontinuité et de rupture. La prochaine est en germe. Le changement de dimension engagé par la conteneurisation depuis trente ans appelle une nouvelle étape. La productivité

de la chaîne de transport conteneurisé ne peut que s'améliorer. L'investissement en conteneurs, en navires spécialisés, en quais portuaires adaptés et en transports terrestres dédiés est considérable. De 1965 à 1995, le nombre de conteneurs chargés dans l'année passe de 0 à 135 millions d'EVP transportés par 1 600 navires de 500 à 4 000 EVP. Les projections dessinent un quadruplement probable de la demande dans les trente prochaines années.

Le conteneur transforme la structure même des entreprises de ligne qui s'appliquent comme *carrier hauler* à satisfaire les clients en porte-à-porte. Les opérateurs se concentrent. Vingt entreprises contrôlent aujourd'hui 50 % de l'activité mondiale du transport de ligne. Ces armements se regroupent dans trois alliances de *megacarriers* : Mærsk qui absorbe Sealand, Global Alliance, Grand Alliance. La concurrence n'en est pas moins vive. Elle se traduit par une surcapacité soutenue. Fin 1996, le carnet de commandes des porte-conteneurs représente un tiers de la capacité de transport offerte... alors même que l'espérance minimale de vie des navires est de vingt ans.

Jusqu'en 1997, la politique de flotte océanique des armements est de mettre en ligne des navires toujours plus gros, passant du *panamax* de 2 500 à 3 500 EVP à des unités de 4 000, 6 000 voire 8 000 EVP. Depuis, la course au gigantisme des porte-conteneurs connaît une pause. Elle rappelle celle du transport de pétrole brut brutalement stoppée par le butoir des hyperpétroliers. La recherche d'économies d'échelle par la taille atteint dorénavant ses limites avec les navires *lift-on lift-off*. Début 1998, l'Institut du *shipping* et de l'économie maritime de Brême fait le constat suivant : « *une escale ne se justifie que si le port touché peut contribuer au chargement ou au déchargement du navire à hauteur de 10 à 25 % de sa capacité totale. Un minimum de 1 800 EVP par escale est nécessaire pour justifier le passage d'un navire de 8 000 EVP.* » En 1996, le nombre moyen de mouvements de conteneurs par escale est de 936 EVP à Rotterdam, de 1 139 à Anvers et de 1 124 à Hambourg. Au premier semestre 1998, il est de 333 EVP au Havre. Sur trois ans, il est constaté dans ce port une croissance de 6 à 11 % des escales de plus de 800 EVP significative de la croissance moyenne de la taille des navires et de 22 à 28 % des escales de moins de 100 EVP marquant le développement des lignes de *feeder*. La croissance des volumes de conteneurs traités dans les ports français en 1997 vient principalement du *shortsea shipping* ou cabotage par *feeders* et non du long cours, de ce qu'il est commun d'appeler la secondarisation.

Les navires d'une capacité de 6 000 EVP sont trop gros pour les ports européens aux tarifs de fret actuels. Les *overpanamax* ne devraient faire escale en Europe du nord qu'à Rotterdam, à Anvers et à Hambourg. Heureusement, la concurrence en décide autrement. Pour ces grands porte-conteneurs, les *hubs* du type Rotterdam, Algésiras ou Gioia Tauro se justifient. Leur fret est ensuite éclaté vers les terminaux de la rangée nord ou de Méditerranée par des navires *feeders* de 500 à 1 000 EVP. Une rupture de charge s'ajoute à la chaîne de transport.

Les contraintes opérationnelles des porte-conteneurs géants se révèlent difficiles à surmonter. Les bassins à marée ne peuvent les accueillir. Les chenaux doivent être dragués plus profondément, dont il faut évacuer en permanence les sédiments dragués. Les aires portuaires de réception des conteneurs doivent s'agrandir sur des sites déjà encombrés. Les

interfaces des transports terrestres sont à aménager pour faire face à des pointes de trafics plus intenses. La concentration des opérations sur moins de ports est inéluctable... tout autant que leur congestion. La mondialisation de l'économie conduit à faire du choix des ports desservis par les lignes intercontinentales un exercice d'efficacité économique où les préférences nationales des opérateurs ont disparu même chez les pays chargeurs.

Le temps des rendements décroissants commence. À technique inchangée, l'offre se dégrade. Un portique *overpanamax* manutentionne plus de conteneurs en une heure sur une unité de 2 500 EVP que sur une unité de 6 000 EVP. Il est capable avec le premier navire de pratiquer le transfert bord à bord sur un bateau fluvial ou sur un *feeder* maritime mais non avec le second dont la section est trop large. La durée d'escale s'allonge en conséquence plus que proportionnellement à la croissance de la taille du navire. La circulation des conteneurs subit des temps morts plus longs et plus nombreux. Le coût portuaire d'un mouvement de conteneur croît. Sans même y ajouter les effets de l'encombrement d'une zone portuaire, la qualité du service s'en ressent.

Les conclusions à tirer sont simples. De nouveaux systèmes de transport maritimes plus productifs vont voir le jour pour répondre au défi de la croissance du trafic. Ce sont ces technologies que doivent servir les équipements nouveaux ou à moderniser des ports français. Deux d'entre elles sont à citer.

Le porte-barges porte-conteneurs géant d'origine américano-suédoise se dispense d'infrastructures portuaires lourdes. Ce navire demande une aire d'évitage draguée à 25 mètres de 500 mètres de rayon placée dans une rade-abri modèle New York, Hong-Kong, San-Francisco ou Cherbourg. Les barges sont remorquées par voie maritime et fluviale ou transportées au-delà de 400 milles nautiques sur un porte-barges *feeder*. Les conteneurs sont déchargés et chargés dans les installations existantes et notamment dans les terminaux secondaires. Sans rupture de charge, la chaîne de transport sur barge rapproche l'expéditeur et le destinataire. Elle réduit les distances et les coûts d'acheminement terrestre. Le système préserve l'environnement. Le porte-barges est qualifié par sa taille pour une propulsion « verte » économique par cogénération. Il nécessite ni d'entretenir de profonds chenaux, ni de bâtir des extensions portuaires sur des zones écologiques sensibles, ni de laisser les terminaux que les grands porte-conteneurs négligent, dégénérer en friches.

La manutention horizontale de conteneurs n'a pas encore trouvé son ingénieur, mais de nombreux projets sont à l'étude en Allemagne, au Danemark, aux États-Unis et au Japon. Une percée dans ce domaine ne saurait tarder. Le navire changera alors de forme et les outillages portuaires de nature (infrastructures comme superstructures). La circulation de la marchandise sera fluidifiée comme dans le projet Fastship où le conteneur passe directement du navire sur le wagon de chemin de fer ou sur le camion.

Voir devant est une nécessité

L'aménagement du territoire en vue d'un développement durable nécessite de mener les études de définition d'une stratégie d'aménagement portuaire rationnelle au regard du renouveau de la filière et de la prospérité des zones littorales et de l'emploi.

Le rôle de la puissance publique est de prendre en mains le long terme et de s'attacher à exercer une intervention régaliennne limitée mais stratégique à savoir :

1. Définir les options à vingt ans en matière d'investissements lourds.
2. Participer au financement des investissements amortissables sur plus de vingt ans.
3. Attribuer des droits et des devoirs aux utilisateurs amodiataires des infrastructures portuaires.
4. Réglementer les situations de monopole éventuelles.
5. Assurer la police de l'environnement.
6. Stimuler le développement des activités créatrices de valeur ajoutée liées à la filière portuaire.
7. Être un véritable actionnaire de ses entreprises portuaires.

La tutelle de l'État sur la filière portuaire d'intérêt national est à consolider en conséquence, plus centrée dans son champ d'intervention, plus volontaire dans son action et meilleure gardienne de l'intérêt général.

