

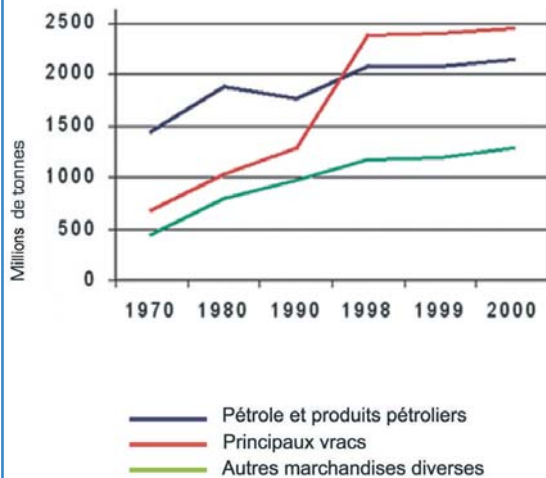
Le développement du transport par conteneurs



L'évolution du commerce maritime international a été marquée depuis lors par une **massification des trafics** et une progression constante du transport de marchandises par conteneurs :

- son **tonnage** maritime a ainsi triplé entre 1970 et 2000 alors que le commerce mondial n'augmentait que de 29%,
- il représente aujourd'hui 25% du **tonnage** transporté et 80% de sa valeur.

Evolution du Trafic maritime depuis 1970



Etude sur les transports maritimes, CNUCED, 2001.

Ce mode de transport concerne principalement des produits finis ou semi-finis. Sa croissance s'explique en partie par le fort développement industriel des pays asiatiques dans le domaine des équipements, des produits manufacturés, de l'électronique et des produits chimiques, produits exportés loin de leurs zones de production et pour lesquels le transport par conteneurs est particulièrement bien adapté.

Evolution récente et attendue dans un contexte de forte concurrence

L'implication croissante des armements dans le transport terrestre et dans les activités de manutention

La libéralisation du secteur du commerce maritime et la montée en puissance de nouveaux **opérateurs** a renforcé la concurrence, a provoqué une réduction des marges bénéficiaires des armements et a entraîné :

- le développement d'alliances et de fusions,
- la mise en service de navires de plus en plus grands,
- la prise de contrôle d'activités complémentaires.

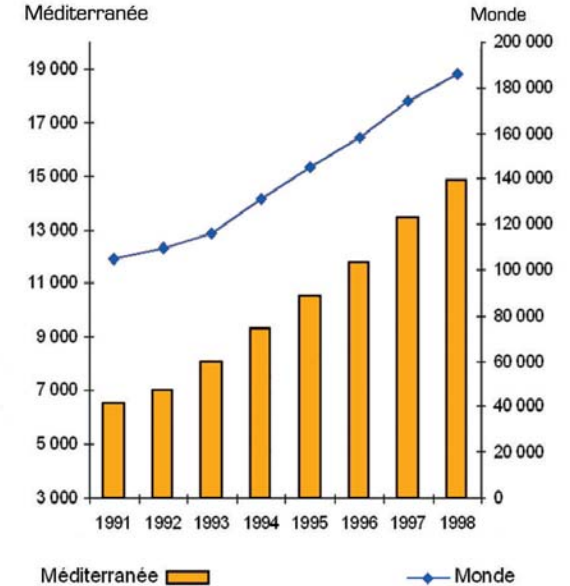
Les efforts de productivité ayant été réalisés dans les activités maritimes, les **armateurs** cherchent à diversifier leur activité en s'impliquant désormais dans les métiers de la manutention et des transports terrestres.



La croissance du transport par conteneurs dans le monde

En 2010, le flux de conteneurs devrait se situer entre 423 et 468 millions d'**EVP** dans le monde contre environ 250 millions en 2002. Le principal axe de croissance restera l'axe Est-Ouest, c'est-à-dire le commerce maritime Amérique/Europe/Asie, le Port de Marseille-Fos étant situé sur ce parcours.

Evolution du Trafic conteneurs en milliers d'EVP



Source PAM

La croissance du transport par conteneurs en Méditerranée

Il atteindra 100 millions d'**EVP** en 2010 contre environ 20 millions en 2001, passant de moins de 10% du volume mondial à plus de 20%. On y observe la création de **hubs de transbordement** contrôlés entièrement par les grands armements : leur développement leur permet d'atteindre un trafic de plus de 6 millions d'**EVP**.

Part de la Méditerranée dans le trafic mondial (en milliers d'EVP)

	1991	1992	1993	1995	1994	1995	1997	1998
Volume mondial	105 000	110 000	116 000	131 000	145 000	158 000	174 000	186 000
Méditerranée	6 522	7 029	8 081	9 327	10 563	11 795	13 468	14 838
Part de la Méditerranée	7%	6%	7%	7%	7%	7%	8%	8%

Face à cette forte croissance du marché et pressés par la concurrence, les ports méditerranéens ont réagi en augmentant leur capacité et en réalisant d'importantes réformes structurelles permettant l'exploitation des terminaux par des opérateurs privés.

Par ailleurs, les capacités des principaux ports concurrents de Marseille-Fos vont continuer à croître dans les prochaines années d'environ 4 millions d'EVP pour l'Italie, de 2 millions en Espagne et de 4 millions pour les **hubs de transbordement**, la capacité globale passant ainsi de 16 millions d'EVP à environ 26 millions d'EVP.

Dans les ports italiens et espagnols, de nouvelles installations comme les **hubs de transbordement** ont été entièrement conçues et réalisées par les armements et sont gérées par eux.

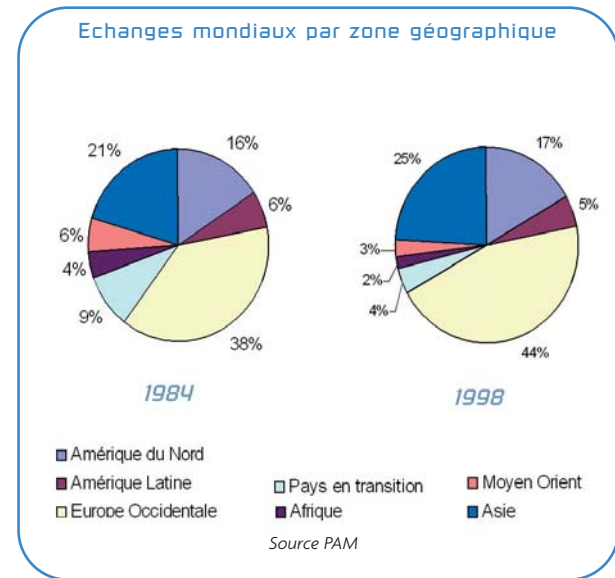
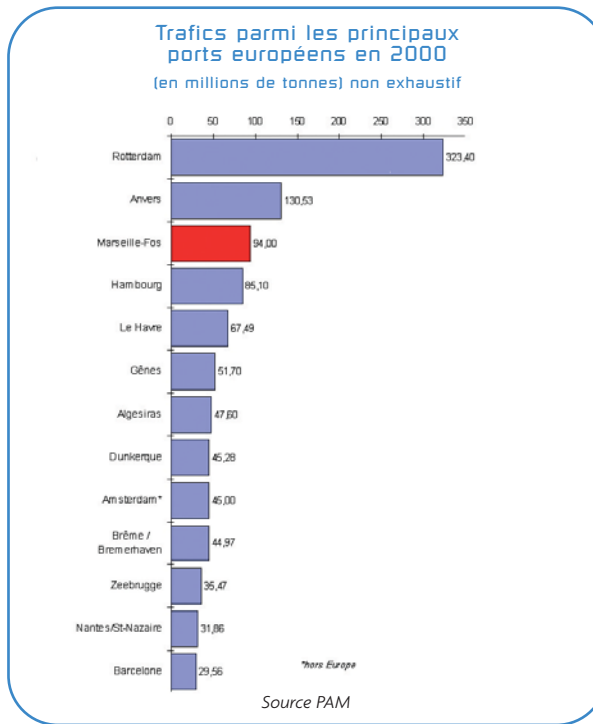
Ces **terminaux** dits « **dédiés** » se sont accompagnés d'une redéfinition des rôles des autorités portuaires et des opérateurs, à savoir le transfert du contrôle des moyens humains et matériels d'exploitation aux sociétés privées de manutention, l'autorité portuaire garantissant la cohérence globale de l'ensemble des flux maritimes et terrestres.



Le rééquilibrage des ports de l'Europe du Nord vers ceux de l'Europe du Sud

La stratégie poursuivie par l'ensemble des ports méditerranéens leur a permis de développer leurs trafics à un rythme soutenu entre 1985 et 2002 : + 500% pour Valence, +314% pour Barcelone, +370% pour Gênes, +480% pour La Spezia, mais seulement +66% pour Marseille-Fos.

Les ports de la Méditerranée du Nord ont largement profité de cette progression, leur part dans le trafic total Europe passant de 29% à 35% entre 1990 et 2000, les ports d'Europe du Nord régressant dans le même temps de 60% à 54%, signe du regain d'intérêt en faveur de la façade méditerranéenne comme porte d'accès au marché européen.



Les échanges Méditerranée/Europe/Monde



L'évolution des échanges mondiaux entre 1970 et 2000 par grandes zones géographiques montre une stabilité pour l'Amérique du Nord, du Sud et l'Europe, une diminution pour l'Afrique et une progression pour l'Australie, la Nouvelle Zélande et surtout l'Asie.

La croissance des échanges avec l'Asie

La forte croissance industrielle et le caractère insulaire de nombreux pays de la zone ont entraîné un très fort développement du transport de marchandises utilisant inévitablement les conteneurs, aussi bien au sein de la zone que dans le reste du monde.

Le trafic maritime en a donc profité dans cette zone, alors qu'en Europe Occidentale la croissance a surtout bénéficié aux transports terrestres, 65 % des échanges y étant intra-régionaux et échappant ainsi au transport par navire.

La Méditerranée, carrefour des grandes routes maritimes

Elle a bénéficié du développement du transport des marchandises par conteneurs comme axe de passage obligé pour les navires transitant par le canal de Suez et comme point d'escale en raison des nombreux ports de commerce déjà implantés. Le développement des terminaux conteneurs s'est fait principalement dans le Nord et l'Est de la Méditerranée, parties économiquement les plus développées, avec la multiplication des *hubs de transbordement* dans les ports les plus proches de l'axe Est-Ouest du trafic principal.

Le Port de Marseille-Fos, une part de marché en baisse en raison de handicaps commerciaux et structurels

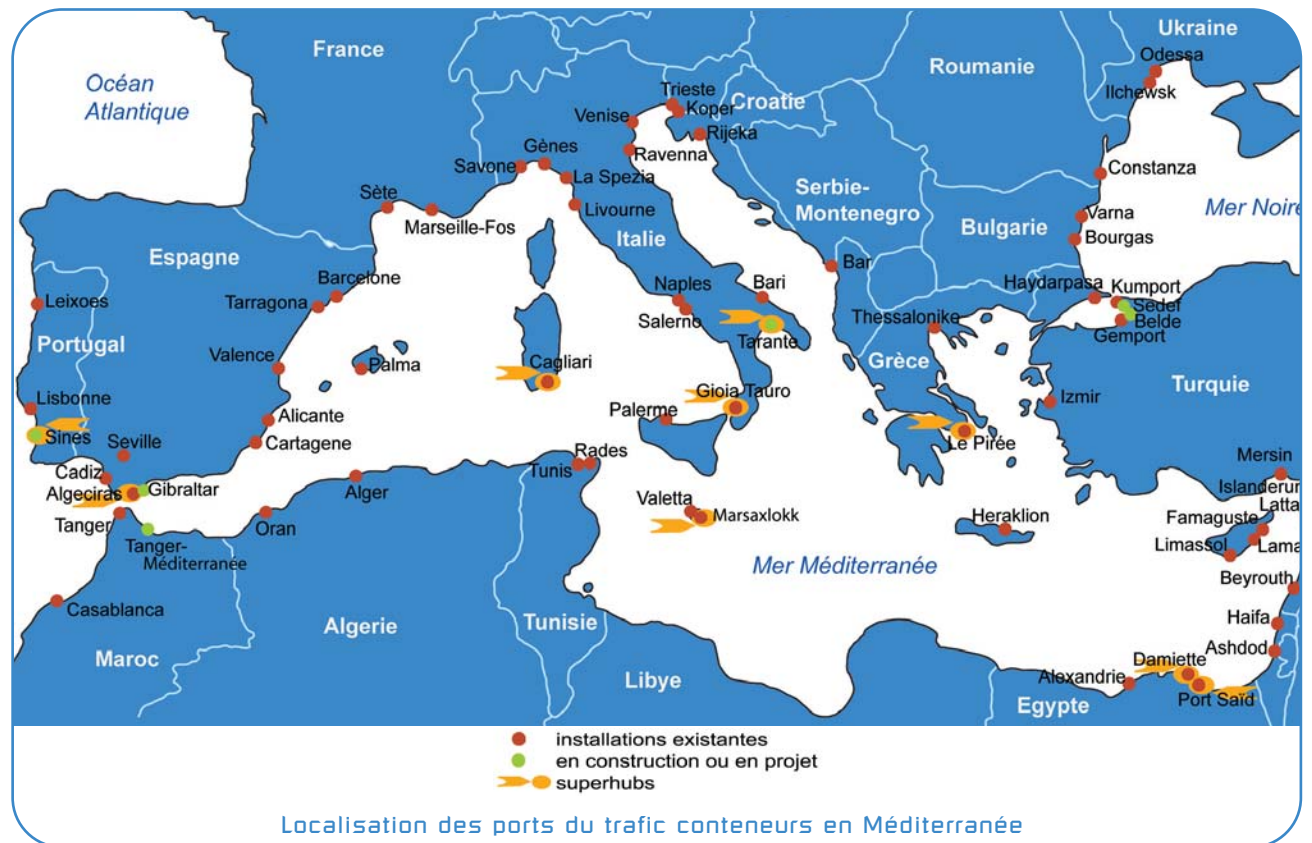
Sa part de marché en Méditerranée n'a en effet pas cessé de se dégrader, passant de 30% au début des années 80 à 12% en 2002, pour des raisons bien identifiées :

- s qualité et fiabilité insuffisantes,
- s coût global de passage trop élevé,
- s *massification* insuffisante,
- s manque de polarisation et de ciblage des efforts de développement et de marketing du Port de Marseille-Fos sur ce segment stratégique.

Ces facteurs négatifs sont accentués par certains handicaps d'ordre structurel :

- s relatif éloignement de *l'hinterland* (l'aire métropolitaine marseillaise n'accueille pas suffisamment d'entreprises industrielles, de stockage et de distribution aux portes du port),
- s prédominance de la route liée à l'insuffisance de la *massification*, pour pouvoir mettre en place des organisations de transports terrestres (fer + fleuve) fiables et économiques,
- s débouchés ferroviaires insuffisants,

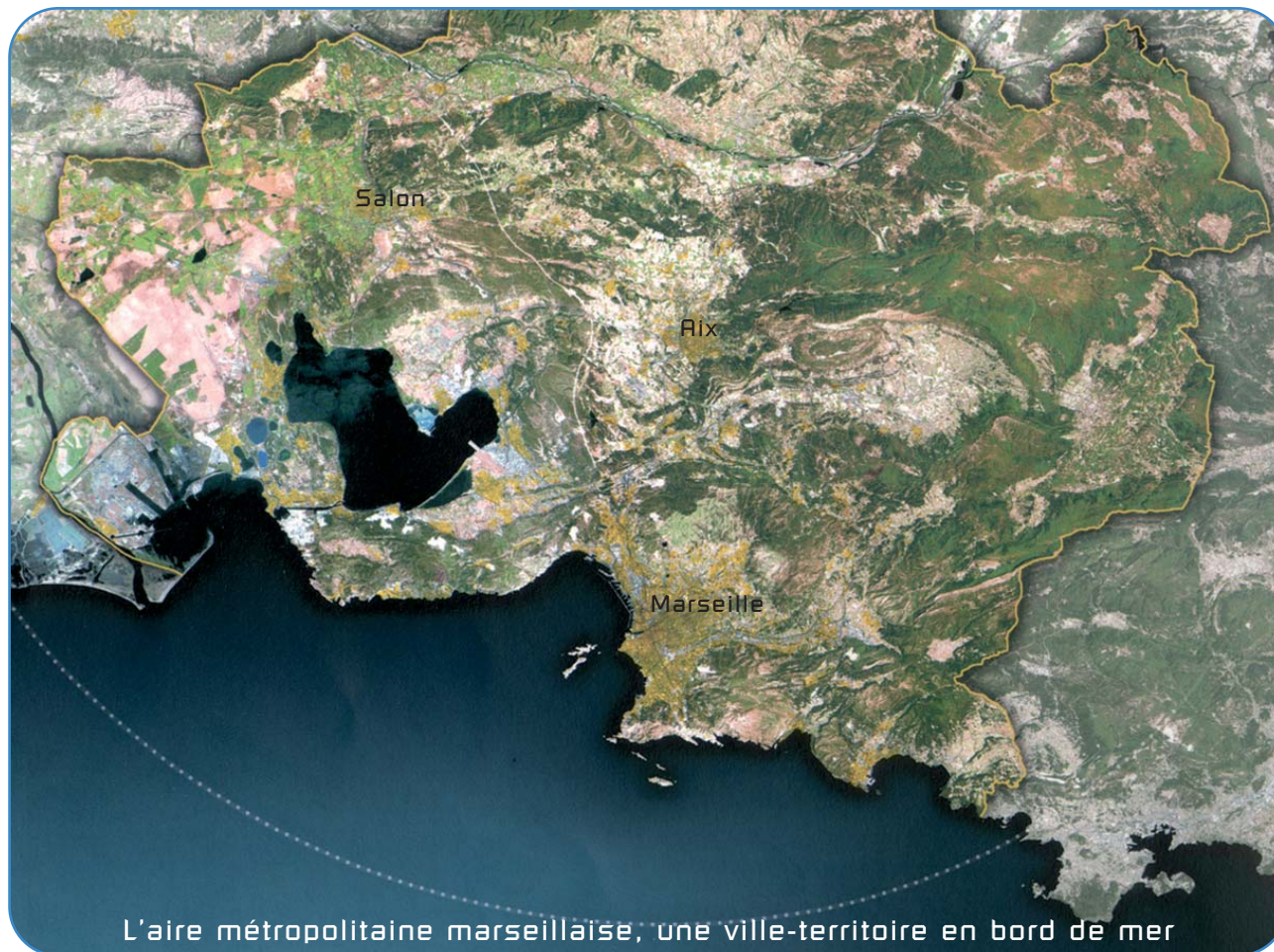
et ce malgré les actions entreprises dans le cadre de la nouvelle stratégie du *Plan d'Entreprise* du PAM et d'une nouvelle dynamique de la place portuaire (validation de la Charte de la Place Portuaire en 1998).



	Part de marché du PAM pour le trafic conteneurs en Méditerranée							
	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	2002
La Spezia	14%	10%	22%	28%	16%	16%	16%	15%
Gênes	26%	20%	15%	18%	24%	26%	25%	23%
Barcelone	19%	22%	22%	20%	24%	24%	23%	22%
Valence	12%	19%	19%	20%	23%	22%	24%	28%
Marseille-Fos	30%	30%	23%	14%	13%	12%	12%	12%

Sources : statistiques portuaires et Drewry Consultants

Ces actions commencent néanmoins à porter leurs fruits : depuis 2000 la part de marché, jusqu'alors en décroissance, est stabilisée à 12%.



L'aire métropolitaine marseillaise, une ville-territoire en bord de mer

L'Aire Métropolitaine Marseillaise, point de passage des flux conteneurisés de l'hinterland du Port de Marseille-Fos



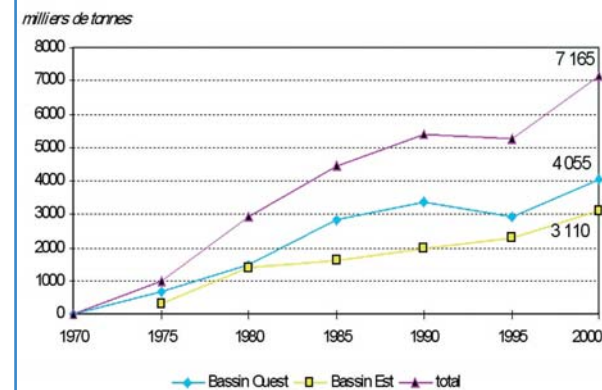
L'histoire milite en faveur de Fos

Le trafic des conteneurs, traité dès 1968-1969 à Marseille Mourepiane, s'est rapidement déplacé et développé à Fos, avec dès 1970 un terminal provisoire sur la darse 1, suivi en 1973 par un terminal sur la darse 2, complété en

1979 par les installations limitrophes du quai commercial Brûle Tabac, Bassin du Gloria.

C'est le terminal de Fos qui a permis la croissance du trafic conteneurs, les bassins de Marseille disposant de capacités nautiques insuffisantes. Cette remarque est très importante dans le contexte du projet Fos 2XL, les gros porte conteneurs ne pouvant être accueillis que dans les Bassins Ouest.

Evolution du trafic conteneurs PAM en tonnage de 1970 à 2000

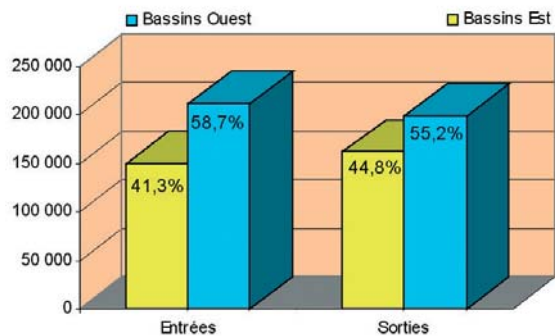


Les Bassins Ouest du Port possèdent en effet des capacités nautiques importantes du fait de la profondeur du chenal d'accès dimensionné pour les grands pétroliers dont le tirant d'eau est de l'ordre de 20 m. C'est un véritable *port en eaux profondes*.

En 1980, le terminal de Fos-Graveleau accueillait 60 *lignes* maritimes et desservait plus de 400 ports dans le monde entier. En 2003, on comptait plus de 246 lignes au départ de Fos desservant plus de 300 ports dans le monde, en escales directes ou par *transbordements*. La spécialisation géographique du terminal, instituée dès sa création, s'est accentuée avec la croissance de la conteneurisation. Progressivement, les liaisons avec l'Asie l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Océan Indien et l'Océanie se sont ainsi déplacées à Fos.

En 2002, Fos assurait 61,6% du trafic conteneur contre 38,4% pour les bassins de Marseille. Entre 1980 et 2002, le trafic en *tonnage* a ainsi progressé de 219% à Fos contre 111% à Marseille.

Répartition du trafic conteneurs entre bassins du PAM, en EVP en 2000



Source PAM

Une part du trafic conteneurs s'est toutefois maintenue sur des quais semi-spécialisés de Marseille (môle Léon Gourret, cap Janet, quai de la Pinède) et sur le Terminal de Mourepiane. De nombreux navires *ro-ro (roll on-roll off)* chargent également des conteneurs au Terminal Roulier Sud. Du fait de sa spécialisation géographique propre (Maghreb, Afrique de l'Ouest, Méditerranée, etc...) et de la croissance tendancielle du trafic global le report de lignes Nord-Sud vers le Terminal de Fos-Graveleau ne doit pas faire craindre une réduction de l'activité du Terminal de Mourepiane.

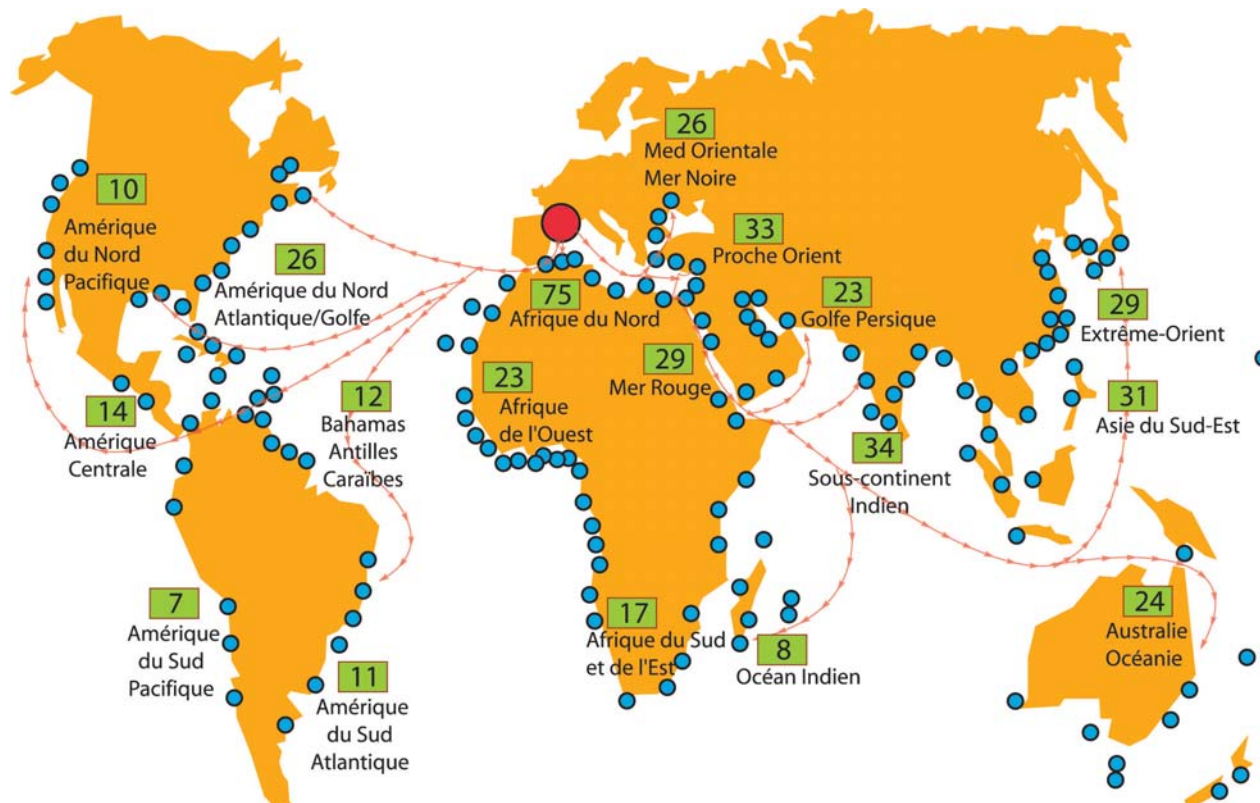


Evolution des parts de marché par zone géographique

L'évolution des parts de marché du Port Autonome de Marseille varie en fonction des zones géographiques desservies :

- s les zones Maghreb/Libye et Asie sont celles où la part de marché augmente,
- s l'Amérique du Nord et l'Afrique Occidentale sont stables,
- s l'Extrême-Orient est en baisse.

Offre commerciale maritime du PAM en 2004



Source PAM

La stabilité de la zone Amérique du Nord traduit le nombre peu élevé de lignes directes au départ de Fos.

	PACA	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Aquitaine	Région Paris	Bourgogne	Auvergne	Limousin	Franche-Comté	Centre	Pays de Loire	Alsace	Lorraine	Champ/Ard	Paris	Basse Normandie	Bretagne	Nord Pas de Calais	Picardie	Poitou-Charentes
Zone Méditerranée	69%	48%	28%	33%	27%	30%	26%	50%	13%	12%	13%	20%	11%	9%	14%	12%	4%	9%	5%	11%	33%
Zone Est-Ouest	72%	64%	50%	36%	13%	10%	28%	49%	8%	4%	2%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	4%	2%	1%	2%
Zone Nord-Sud 1	70%	31%	34%	51%	11%	10%	27%	43%	6%	7%	3%	1%	2%	2%	1%	2%	0%	1%	1%	2%	7%
Zone Nord-Sud 2	63%	40%	34%	36%	9%	8%	10%	14%	6%	4%	2%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	3%
Total	68%	61%	36%	36%	14%	14%	25%	43%	10%	7%	5%	5%	4%	2%	5%	3%	1%	3%	2%	4%	12%

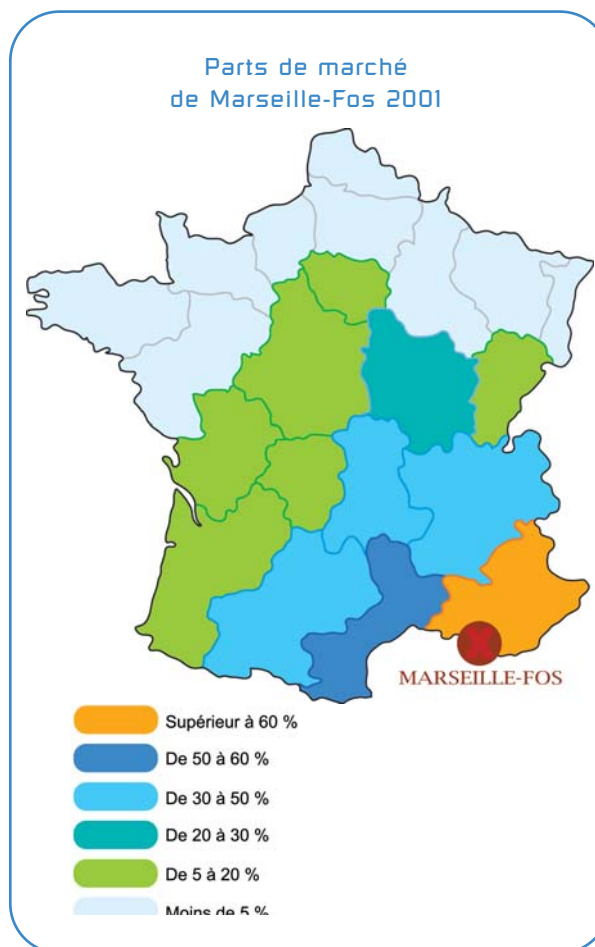
Part de marché du Port de Marseille-Fos dans les régions françaises par zone internationale d'origine et de destination des marchandises conteneurisées.

Source PAM

A la différence du Havre, Marseill-Fos ne dispose pas à proximité du fort potentiel de l'Île de France, première région économique française. **L'hinterland** direct du Port de Marseille-Fos est constitué principalement par les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.

Etant données la forte attraction des ports du Nord pour la région Rhône Alpes ainsi que pour la région Parisienne et la vive concurrence qui règne pour les conquérir, les performances du Port de Marseille-Fos ne sont pas à dédaigner, d'autant plus qu'il capte également une part non négligeable de trafic dans d'autres régions françaises. Le PAM s'est fixé comme objectif d'étendre son hinterland et de renforcer ses connexions avec les régions pourvoyeuses de fret. En ce sens, le PAM s'ouvre notamment à l'émergence de « **ports avancés** » dans le but de gagner de nouveaux trafics dans des zones géographiquement éloignées de ses installations.

Cet éloignement des régions à fort potentiel rend particulièrement stratégique la question des **pré et post acheminements** capables de **massifier** les flux de marchandises et de les acheminer à un coût compétitif sur de longues distances, ce qui explique d'ailleurs la politique particulièrement engagée du PAM pour promouvoir les **navettes ferroviaires et fluviales**. Le véritable enjeu lié au conteneur est une stratégie de développement des moyens de transport **massifiés**.



L'avenir et les attentes du marché

Dans une perspective d'échanges et de flux commerciaux mondiaux, l'ouverture et l'essor du marché européen au niveau économique se sont notamment appuyés sur le transport.

On peut aujourd'hui parler d'une « Europe des transports » : le Marché Unique puis l'Union Européenne ont contribué à la libéralisation et au développement des échanges intra européens et à la facilitation du franchissement des frontières, tant pour le fret ferroviaire que pour le transport routier.

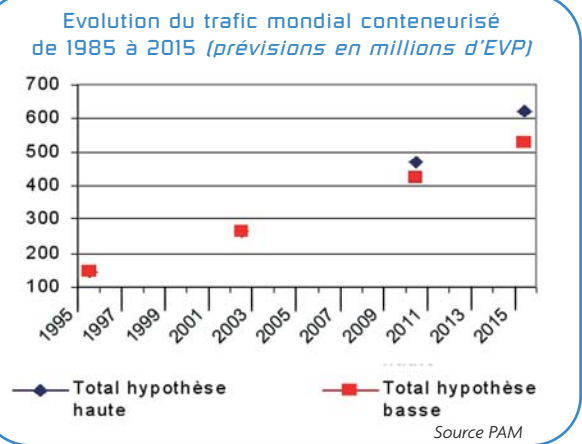


Le trafic conteneurs dans le monde et en Méditerranée va continuer à croître

Malgré le ralentissement de l'économie mondiale, ce trafic a augmenté d'environ 9% de 2002 à 2003 pour atteindre 266 millions d'**EVP**. Les estimations prévoient entre 423 et 468 millions d'**EVP** en 2010 et entre 527 et 620 millions en 2015, soit une augmentation de 6 à 7,3% jusqu'en 2010 et de 4,5 à 5,8% entre 2010 et 2015. Ce trafic devrait concerner principalement l'axe Asie-Amérique du Nord et dans une moindre mesure l'axe Europe-USA.

Le canal de Suez demeurant un passage obligé pour une bonne partie du commerce maritime, l'importance stra-

- tégique de la Méditerranée ne fera que se développer :
- s la région est très peuplée et les pays du Sud connaissent une forte croissance démographique,
 - s l'Union Européenne mène en Méditerranée une politique active de rapprochement destinée à favoriser les échanges,
 - s la Méditerranée reste le lieu de passage obligé sur l'axe Est-Ouest, porteur de trafic en développement.
 - s la Méditerranée a donc été choisie par les armateurs comme lieu d'implantation de **hubs de transbordement** dont l'importance dépasse la stricte zone méditerranéenne,



Ainsi, la Méditerranée qui, depuis 10 ans, a connu des taux de croissance du trafic conteneurs supérieurs à la moyenne mondiale, devrait garder son importance dans le trafic des marchandises par conteneurs. Ce trafic devrait croître de 5,3% à 6,4% entre 2002 et 2010 pour atteindre 93 à 101 millions d'EVP.

Toutefois, les prévisions attestent un ralentissement de la croissance pour les années 2010 à 2015. On peut anticiper la même évolution en Méditerranée avec des chiffres de 96 à 106 millions d'EVP à l'aube de 2015. Il est nécessaire de tenir compte de ce constat dans les différentes prévisions de trafic utilisées en vue du dimensionnement des développements portuaires.

**Clients du terminal de Fos :
évaluation des capacités en services et en commande**

Compagnie	En service		En commande				
	nombre de navires	Capacité moyenne en EVP	nombre de navires	nombre par capacité*			cap. moyenne en EVP
				4000>	5000>	6000	
P & O Nedlloyd	154	2 658	19	4	4	8	3 920
MSC	197	2 420	22		8	14	6 676
CMA/CGM	120	1 991	20	4	8	5	5 445
COSCO	113	2 124	8		3	5	6 748
Maersk	343	2 554	20		3	5	4 740
Evergreen	148	2 932	9			8	7 291
Hyundai	34	3 721					
ZIM	81	2 086	8		8		5 018
OOCL	52	3 234	10			10	6 605
Yang Ming	50	2 774	8		6		3 561

* Seules sont mentionnées les unités les plus importantes
Source : Alphaliner (mai 2003)





Evolution de la taille des navires et des nouvelles infrastructures

La stratégie des *armateurs*, conditionnée par des impératifs économiques et financiers, conduit sur les grands axes maritimes à la mise en service d'unités de plus en plus importantes. L'augmentation de la taille des navires s'accompagne d'une diminution de leurs *escales* et en parallèle d'une augmentation du *feathering* pour les *transbordements* permettant de les alimenter.

Cette évolution s'accompagne impérativement d'une réponse adaptée au niveau des infrastructures terrestres et portuaires mais aussi d'organisations permettant d'évacuer massivement les flux.

Le terminal conteneurs « idéal » doit en conséquence posséder les caractéristiques suivantes :



"Terminal idéal"

Capacité annuelle de traitement = 500 000 EVP
7000 m de quai, Tirant d'Eau Admissible (TEA) = 14,5 m
avec possibilité d'aller à 16 m

- Zone d'échanges ferroviaire
- Espace bord à quai (évolution des portiques et engins de manutentions)
- Zone de stockage de conteneurs pleins
- Zone de transit

- Echange/flux de conteneurs
- Zone de stockage de conteneurs vides
- Zone d'échange Poids lourds
- 4 voies de 750 m (train complet)

