

Port-La Nouvelle, le 15 avril 2013

Commission Particulière du Débat Public

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire,

Je vous prie de recevoir ci-après le texte d'une contribution relative à une éventuelle révision du projet soumis au débat public :

Recadrage du format de 1ère phase en lien avec les trafics

Justifications/Antériorités

Du débat public peut jaillir la lumière.

Deux thèmes souvent stigmatisés sous différentes formes au cours de ce débat m'ont suggéré cette analyse de révision du principal fondement du projet : le gabarit maximal de navire à recevoir.

Le premier de ces thèmes controversés récurrents est le postulat selon lequel une évolution imminente de la flotte "mondiale" vers les navires de moyen à fort tonnage va déterminer la demande sur les trafics de vrac solide et liquide, cœur de l'activité du port de Port-La Nouvelle.

Le second argument justifiant la définition du projet, tout aussi contesté par de nombreux sceptiques, est la preuve par défaut que sans une soumission totale au dictat précédent le port va s'étioler et mourir.

Bien que, à la manière de l'auberge espagnole, l'atelier ad hoc animé par des experts extérieurs ait réussi à satisfaire toutes les parties, j'en retiendrai personnellement deux enseignements bien utiles et très fortement liés aux deux thèmes identifiés ci-avant :

- la vérité du "shipping" n'est que statistique, momentanée et, l'expérience récente en témoigne, versatile comme le marché et plus généralement comme l'économie, même mondiale ;
- la prédisposition d'un grand projet à faire l'objet de phases ("phasabilité") ne consiste pas exclusivement à se voir réalisé par une agrégation "linéaire" de modules de constitution analogue (digue brise-lames + darse + quai/terre-plein), mais peut s'envisager aussi par étapes d'élévation progressive du format nautique et de l'équipement, cela à l'intérieur d'une enceinte définie pour l'étape finale, mais également justifiée pour satisfaire d'autres critères que la taille du navire ¹.

Sur le premier point, une extraction des bases de données spécialisées sur la flotte mondiale en activité donne bien des indications sur la répartition des navires par catégories de matières transportées et par tailles correspondant à différentes gammes de capacité de charge (port en lourd) ; quelques gammes de "standard" souhaitées par les constructeurs ou les armateurs à l'écoute des chargeurs simplifie un peu la répartition. Mais comme en matière de mode, porter le vêtement porté par la multitude ne garantit pas le meilleur choix pour soi, de même qu'un costume porté trop grand rend toujours ridicule.

A titre d'exemple pertinent pour le projet, une extraction du fichier des navires "existants" ² aujourd'hui (avril 2013) des trois premières catégories de cargos vraquiers au-dessus de 10 000 tdw (petits handysize + grands handysize + handymax) fait apparaître la distribution suivante :

44 navires	de 4,20 à 8,0 m de tirant d'eau	de 10 000 à 29 000 tdw
2296 navires	de 8,0 à 10,5 m de tirant d'eau	de 29 000 à 45 000 tdw
1252 navires	de 10,5 à 12,2 m de tirant d'eau	de 45 000 à 50 000 tdw

Cette distribution fait apparaître clairement :

- qu'en effet, la limitation aux 8,0 m de tirant d'eau n'est viable qu'à condition de bénéficier de taux d'affrètement d'aubaine du fait du sous-emploi des navires de taille supérieure et de les utiliser à charge partielle³ ;

1 Ici : positionner la passe principale au-delà des fonds mobiles pour l'affranchir des servitudes de la sédimentation et disposer de distances d'arrêt protégées très confortables pour s'autoriser des vitesses suffisantes au franchissement de la passe (= manœuvrabilité plus sécuritaire par mauvais temps).

2 C-à-d : navires en service + les navires en transformation, en réparation, en construction, en projet, réservés à la casse, etc.

3 C'est bien précisément ce qui a justifié, de l'aveu de l'AMO, l'apparent paradoxe des trafics céréales, vrac et conventionnel, pour lesquels les tonnages d'escale moyens n'étaient que de 24 à 66 % en 2011 (tableau 7 du rapport d'étude économique et financière) et que, par récurrence, cette pratique a été systématiquement reconduite pour les prévisions de trafic relatives à la situation de

- que le tirant d'eau de 10,50 m, qui correspond à la fois à la limite supérieure des petits handysize et la limite inférieure des grands handymax non pris en compte ici, partage pratiquement cette population en 2/3 inférieurs à 10,5 m et 1/3 supérieurs à 10,5 m.

Si à présent on inclut dans la statistique les navires de la catégorie suivante à savoir les grands handymax, la tranche des 10,5 à 12,2 m n'est que faiblement augmentée, de 268 unités seulement, ce qui porte la répartition des navires de tirant d'eau inférieur à 12,20 m à :

- 61 % qui ont un tirant d'eau inférieur à 10,5 m,
- 39 % qui ont un tirant d'eau supérieur à 10,5 m .

Ici encore, il convient d'ajouter que la situation de surcapacité des flottes peut laisser espérer inclure à la tranche des < 10,50 m en pleine charge, un certain pourcentage de la tranche supérieure (1520 navires) qui serait utilisable à charge légèrement réduite.

Ceci tend bien à montrer que pour satisfaire largement aux besoins à moyen terme des trafics céréales, vrac divers et conventionnel, une limitation au tirant d'eau de 10,5 m suffirait amplement.

Le second point identifié précédemment pour cette révision porte sur la façon d'échelonner dans le temps le développement du projet. Faute de ne pouvoir dans ce cas construire le port par tranches successives ce qui implique des extensions parallèlement à la côte, il ne peut s'agir que d'étapes de progression du format nautique conjuguées à des tranches d'aménagement intérieur (terre-pleins bord à quai, hangars, équipement de manutention) consistant à augmenter le nombre de postes disponibles en fonction de la demande.

Bien que cela soit effectivement le principe du phasage envisagé entre 1ère et 2ème étape du projet de grand port, il manque dans ce cas la volonté d'en faire usage pour minorer autant que possible le premier niveau de dragage. Comme cela a été évoqué dans l'atelier ad hoc, l'investisseur public est souvent entraîné à une surenchère de moyens pour satisfaire les opérateurs privés⁴.

La mise à profit de ces taux d'affrètement d'aubaine qui permet d'augmenter le nombre de navires disponibles sans pour autant augmenter la profondeur de dragage n'a été qu'à peine abordée⁵ dans l'atelier, trop obsédé par "le navire de projet", toujours considéré sans aucun doute chargé "à bloc". On n'a pas envisagé le raisonnement inverse consistant plutôt à choisir une profondeur de navigation et à lui associer non seulement la flotte définie par le gabarit juste admissible en pleine charge, mais également celle dont les gabarits et une charge partielle les rendent également éligibles. C'est bien précisément l'approche qui s'impose dans le cas où le mode de développement choisi est celui d'un phasage par élévation par degrés du format de navigabilité portuaire plutôt que par extension horizontale des zones protégées vers l'extérieur exposé. En effet, dans le premier cas, les aires d'évolution intra-portuaires ne sont pas déterminantes lors des premières phases puisque les ouvrages d'enclosure qui déterminent les limites du plan-masse sont prévues pour les phases ultimes du développement. En revanche, les zones à draguer et éventuellement à maintenir claires restent strictement limitées au format choisi pour chaque étape donnée. C'est de là précisément que résulte un avantage important ignoré du dossier du Maître d'Ouvrage autant que du débat, avantage qui est loin de ne pas être le moins décisif pour la faisabilité du projet : un volume de dragage limité à hauteur de ce qui pourra être immédiatement absorbé au plus près dans les zones à remblayer de sorte à réaliser des travaux "zéro rejet en mer", exemplaire sur l'exigence environnementale. Cet objectif n'est pas inatteignable dans ce cas.

Trafic hydrocarbures

A l'issue de cette première démarche de révision conduisant à recommander un dragage de première phase juste suffisant pour accueillir les navires de vrac et conventionnel de 10,5 m de tirant d'eau en pleine charge, voire des navires de près de 12,50 m de tirant d'eau en pleine charge mais allégés à 10,5 m, le problème qui reste à analyser est celui du trafic des hydrocarbures. Certes, ce trafic assuré actuellement en grande partie par le terminal extérieur sur le sea-line supporte des charges d'exploitation particulières, mais son intégration dans le futur port en première phase conduirait à un saut de format très important : de 10,5 à 12,5 selon le souhait du principal opérateur intéressé. Cela mérite pour le moins que d'autres alternatives soit examinées, par exemple :

- la réduction des durées d'escales moyennant les améliorations maximales de débit au déchargement, ces améliorations pouvant être réalisées en même temps qu'une conduite

projet (tableau 19).

4 Pierre Cariou, professeur associé à Euromed management : "Voilà mon idée sur la question du phasage.

Si on peut le faire de façon progressive, effectivement, parce qu'après il y a la parole des opérateurs privés qui vont dire « on viendra si vous investissez » mais c'est une parole à prendre avec beaucoup de précautions. C'est toujours le dilemme du management portuaire, l'investisseur privé veut toujours que l'investisseur public investisse trop, parce que, là, il aura le choix."

5 Paul Tourret, directeur d'Isemar : "Une dernière question très momentanée, c'est la surcapacité des flottes et des taux d'affrètement bas qui peuvent aussi bouleverser les routes. Il y a des opportunités qui permettent d'utiliser des navires plus gros pour des prix beaucoup plus bas."

- aérienne serait tirée directement de l'angle NE du dépôt EPPLN sur le premier tronçon de la future digue Nord en récupérant les éléments du sea-line concernés par le futur dragage ;
- une gestion plus serrée des livraisons de courte distance qui peuvent s'accorder au plus près des prévisions météo, excluant ainsi le risque de sur-estaries consécutives aux temps d'indisponibilités du terminal ;
 - faire un usage plus important du transport ferroviaire vers les centres de distribution et ainsi mieux profiter de la capacité de stockage pour pouvoir programmer ces importations dans les conditions météo les plus favorables ;
 - recourir en conséquence au déchargement sur le D2 des pétroliers de 8 m de tirant d'eau à pleine charge, en cas de prévision météo moins favorable ;
 - la réception dans le port de tankers de 10,5 m de tirant d'eau pleine charge ou même de 11,6 m en pleine charge comme ceux qui déchargent aujourd'hui au sea-line en provenance de Mer Noire, mais qui seraient allégés à 10,5 en cours de route serait compatible avec cette première phase moyennant une économie relativement moindre que si le 11,6 était reçu dans le port⁶ (Annexe 8 du DMO , Les avantages liés à l'utilisation du sea-line).

En conclusion, et sans préjuger de la répartition des coûts d'investissement spécifiques au trafic hydrocarbures, il ne semble pas justifié de sur-dimensionner le format de navigabilité de la première phase d'extension du port de Port-La Nouvelle pour les seules considérations de confort et de majoration de marge sur une activité dont le développement reste à démontrer par quelques années d'exploitation améliorée.

En espérant que cette dernière contribution sera utile à la conduite des prochaines études préliminaires et d'avant-projet sommaire d'une solution plus respectueuse des deniers publics,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, l'expression de mes salutations distinguées.

Max CANEL

P.S. : pour des raisons exposées par ailleurs, l'application de cette proposition se recommande tout particulièrement pour une solution de plan-masse de type 3 B optimisée (cf . Contribution C 3.1)

⁶ : économie réduite de l'ordre de 10 % sur un montant annuel d'économie qui aurait été d'environ de 1 300 000 € par an sur la base d'une hypothèse de trafic de 590 000 t /an que le consommateur aurait à supporter soit à peine plus de 0,02 centimes €/litre.