

Les marchés vraquiers

Contraintes & opportunités

Quelles dynamiques pour les ports français ?

Salle des congrès

Ministère de l'écologie et

du développement durable

Paris 18 novembre 2005

CONTEXTE

Depuis plusieurs mois, la hausse de la demande chinoise perturbe le commerce mondial et entraîne une augmentation des taux de fret qui ravive l'intérêt et les tensions sur les marchés vraquiers (coût du transport, disponibilité en navires, temps d'escale...). Dans ce contexte, l'importance d'une escale fiable et efficace n'en devient que plus évidente. Mais au delà de ce phénomène, les chargeurs et les armements vraquiers ont des attentes structurelles en terme de services. Les entreprises portuaires européennes doivent s'adapter à ces demandes tout en faisant face à des évolutions majeures : la libéralisation des marchés génère plus de concurrence sur des secteurs auparavant protégés. Le renforcement de la législation et l'application de la "directive vraquiers" nécessitent de réviser les méthodes de travail. La déréglementation ferroviaire et la multiplication des normes environnementales offrent de nouvelles perspectives de trafics et de croissance (recyclage, bio-carburants, GNL...).

OBJECTIFS

Les entreprises portuaires s'adaptent à ces nouvelles conditions de marché qui stimulent les réseaux, les partenariats et l'innovation. Si la dynamique en cours est porteuse de risques de marginalisation par les coûts, les services ou la logistique, elle s'accompagne aussi d'une industrialisation des métiers et représente une opportunité pour renforcer la compétitivité des places portuaires françaises. Ce colloque a pour ambition de faire le point sur les grands dossiers en cours (libéralisation, logistique, sécurité, etc) et sur les stratégies développées par les entreprises commerciales et les administrations portuaires. Il se veut un lieu de débat pour éclairer les enjeux, identifier les blocages et proposer des alternatives. La matinée sera consacrée aux stratégies des acteurs et l'après-midi dédié à une table ronde réunissant chargeurs, logisticiens, entreprises et administrations portuaires.

PROGRAMME

9h00 - 9h30 Accueil

9h30 - 9h45 Introduction

Les enjeux des marchés portuaires

M. Romuald LACOSTE, ISEMAR (Nantes Saint-Nazaire)

9h45 - 12 h30 Conférences

Entre contraintes et opportunités, les attentes et les stratégies des acteurs en Europe.

Les chargeurs et leurs stratégies maritimes

Mme. Hélène ZIV-DOUKI, IPS-Cargill Ocean Transportation (Genève)

Le point de vue de l'armateur

M. Hervé FRANC, Responsable affrètement, CETRAGPA Louis Dreyfus Armement (Paris)

La qualité et la sécurité sur les terminaux.

M. Philippe BERTONECHE, Directeur de Sea Bulk (Dunkerque)

Le développement portuaire et les besoins en infrastructures

M. Nestor MARTINEZ ROGER, Directeur du Port de Sagunto (Autorité portuaire de Valence)

12h30 - 14h00 Déjeuner Restaurant de l'UNESCO

14h00 - 16h00 Table ronde

Quelles dynamiques pour les ports français ?

Interventions autour de trois interrogations :

- Quels enjeux logistiques sur les vracs ?
- La libéralisation des marchés représente-t-elle un atout ou un risque ?
- Les opérateurs portuaires maîtrisent-ils suffisamment les moyens de leur développement ?

Participants :

M. Philippe LAROZE, Direction logistique Alumine de spécialité Europe, Alcan Pechiney (Gardanne - Marseille)

M. Luc LEFEVRE, Directeur de la Société Havraise de Gestion et de Transports (Le Havre)

M. Bruno HUG DE LARAUZE, PDG de MTTM (Saint-Nazaire)

M. Michel PERRONET, Directeur des projets industriels et énergie, Port Autonome de Marseille

M. Denis PAILLAT, Directeur délégué à la direction des marchés industriels, Connex Industries (Paris)

16h00 - 17h00 Débat



Les vracs secs, une véritable manne financière pour les ports

Le 18 novembre, l'Isesmar (Institut supérieur d'économie maritime) a organisé un colloque sur les opportunités des trafics de vracs pour les ports français. Il apparaît que les solutions sont, avant tout, liées à la fiabilité des services proposés dans les terminaux.

Dans le monde maritime, les trafics de conteneurs trahissent les colonnes des journaux. Les trafics de vracs, pour leur part, restent discrets malgré leur importance en tonnage. En Europe, tous courants confondus, ils ont représenté 2,4 Mdt en 2004. « Dans l'ensemble, les trafics de vracs accusent une légère baisse, au cours des derniers mois. Les industriels utilisent de moins en moins de vracs pour fabriquer les produits finis. Cette tendance oblige les ports maritimes à saisir toutes les opportunités pour conserver leurs trafics », a indiqué Romuald Lacoste, consultant à l'Isesmar, en introduction du colloque. Ces trafics de vracs représentent aussi une manne financière pour les ports. « Sur le long terme, les variations de ces trafics sont minimales. Ils constituent une source de financement pour toutes les activités portuaires », a continué Romuald Lacoste. Michel Perronet, directeur des projets industriels et énergie au port autonome de Marseille, a présenté la position d'une autorité portuaire pour conserver ces trafics.

Physionomie des ports

« Nous vivons de grandes mutations économiques. Le gaz est appelé à remplacer, d'ici 20 ans, le pétrole. La libéralisation des marchés de l'électricité et du transport ferroviaire change la donne. Les industriels sont condamnés à résoudre leurs quotas de gaz carbonique et de revaloriser les déchets. Ces paramètres vont sensiblement modifier la physionomie des ports », a expliqué Michel Perronet. Et le directeur des projets industriels de rappeler que les grands investissements dans les ports français par l'Etat ont été réalisés il y a plusieurs années. Nestor Martinez Roger, directeur du port de Sagunto (appartenant à l'autorité portuaire de Valence en

Espagne), a pour sa part évoqué ses projets d'extension. Dans le complexe portuaire de Valence, les trafics vraciers sont centralisés sur les quais de Sagunto. L'autorité portuaire prévoit, aujourd'hui, de renforcer la place de Sagunto dans les trafics de vracs, en construisant 2 200 m² de terminaux multivrac. « Nous prenons sur la mer l'espace dont nous avons besoin », a exposé le directeur.

Du côté des chargeurs, le port est vu comme un lieu de transit. « Nous avons besoin d'efficacité et de rapidité lorsque nous opérons nos choix », a rappelé Philippe Laruze, directeur de la logistique alumine de Péchiney Alcan. Une position que Hélène Ziv-Douki, acheteuse en transport auprès de Cargill Ocean Transportation, a confirmé. « Quand nous affrètons un navire à un taux situé entre 20 000 et 30 000 dollars par jour, le temps passé dans le port est primordial. Le choix de ce dernier se fait donc en fonction de la rapidité d'exécution au chargement et au déchargement », a mis en avant Hélène Ziv-Douki. Un critère qui dépend essentiellement des prestations proposées par les manutentionnaires. « Un chargeur choisit un port en fonction de sa qualité nautique (tirant d'eau), des potentiels de logistique amont et aval, du prix du passage, des attentes sur route et du respect des règles de sécurité », a résumé Philippe Bertonèche, directeur de Sea-Bulk, manutentionnaire du port de Dunkerque. Pour répondre à ces critères, Sea-Bulk a mis en place un schéma de polyvalence de ses personnels en prévoyant une formation des salariés pour exécuter toutes les tâches à réaliser sur un terminal. Cette polyvalence des

employés s'accompagne d'une flexibilité d'affectation et d'un recours à l'intérim lors des pointes de trafic.

Evolution des métiers

« Toutes ces contraintes passent par une gestion unifiée du personnel », a insisté Philippe Bertonèche. A ces impératifs s'ajoute la disponibilité du matériel. « Nous avons mis sur pied un plan de maintenance avec une organisation d'astreinte et une implication des sous-traitants pour répondre en cas de panne. » D'autres manutentionnaires jouent la carte de la diversification. Bruno Hug de Larauze, pdg du manutentionnaire nantais MTTM, explique qu'au cours des années, il a fait évoluer son métier. « Nous avons créé des terminaux dédiés avec des industriels ou des groupes de distribution. Ainsi, nous avons construit un terminal cimentier sur lequel nous traitons 150 000 t de ciment en import, que nous redistribuons sur la région. Nous travaillons aussi en coopération avec deux fabricants de terreau pour l'importation de leurs produits sur le marché français. » Dans ce dernier cas, Bruno Hug de Larauze s'est vu devenir affréteur de navire et dépasser son simple rôle de manutentionnaire. Dans le même

SHGT est aussi commissionnaire en transport et même armateur au travers de sa filiale Bretagne Normandie Affrètement. Et le groupe réfléchit actuellement à de nouvelles ouvertures vers des solutions ferroviaires. L'hinterland représente un élément majeur pour les trafics de vrac. « Il est fondamental de disposer de transports fluvial et ferroviaire pour les trafics de vrac dans les ports », a déclaré Denis Paillat, directeur délégué à la direction des marchés industriels de Connex. Le nouvel opérateur ferroviaire en France reconnaît que les opportunités sont nombreuses dans le vrac. « Le fer est adapté à ces trafics, mais les contraintes sont lourdes pour les nouveaux entrants », a continué Denis Paillat qui a demandé aux chargeurs de s'engager sur de longues durées. Connex a su récemment démontrer la fiabilité de ce mode en ouvrant une ligne entre des fours à chaux et des hauts fourneaux sidérurgiques. L'entreprise de traction ferroviaire démontre, chaque jour, qu'elle a su répondre aux exigences de régularité et de fiabilité avec des contraintes de productions tendues. Et Connex réfléchit désormais à étendre son spectre d'activité. « Nous avons des projets pour le second semestre 2006. »

Hervé Deiss

