

Sous le haut patronage de
Monsieur Jacques CHIRAC
Président de la République

200ans
CONSEIL GÉNÉRAL
DES PONTS ET CHAUSSÉES

MULTIPLES DÉFIS DES PORTS MARITIMES

LE HAVRE
28 et 29 octobre 2004

CONSEIL GÉNÉRAL
DES PONTS ET CHAUSSÉES



actes du colloque



actes du colloque

LES MULTIPLES DEFIS DES PORTS MARITIMES

LE HAVRE
28 et 29 OCTOBRE 2004



En association avec Le Moniteur
GROUPE MONITEUR

SOMMAIRE

1	PRÉAMBULE	
	Jean Pierre LECOMTE <i>Président du conseil d'administration du Port autonome du Havre</i>	
	Antoine RUFENACHT <i>Maire du Havre</i>	
	Didier SIMONNET <i>Directeur des transports maritimes, des ports et du littoral</i>	
	Jean-Marc LACAVE <i>Directeur général du Port autonome du Havre</i>	
2	HOMMAGE À JEAN PRUNIÉRAS	
	Jean-Marcel PIETRI, <i>ancien président de l'European Sea Port Organization</i>	
3	AIDE AU CHENALAGE ET À L'ACCOSTAGE	
	Xavier de SALINS, <i>président de la station de pilotage du Havre</i>	
4	AUTOMATISATION DES SONDAGES ET DES DRAGAGES	
	Geffroy CAUDE, <i>directeur du centre d'études techniques maritimes et fluviales (Cetmef)</i>	
5	DU VTS PORTUAIRE AU VTMIS ET AU SUIVI DES MARCHANDISES	
	Paul VALLS, <i>Ancien Directeur du Port autonome de Bordeaux</i>	
6	CONCLUSION DE LA MATINÉE	
	Jean Marcel PIETRI	
4	7 INTRODUCTION DES TRAVAUX DE L'APRÈS-MIDI	19
	François GROSRICHARD, <i>Journal «Le Monde»</i>	
4	8 L'ÉVOLUTION DES ENJEUX POUR LES CLIENTS ARMATEURS	20
	Rodolphe SAADE, <i>directeur général de la CMA-CGM</i>	
5	9 EXPLOITATION DES TERMINAUX PORTUAIRES : ÉVOLUTIONS ET PERFORMANCES	25
	Roger ROELS, <i>directeur Europe de P&O Ports</i>	
6	10 DESSERTE TERRESTRE ET DÉVELOPPEMENT DES PORTS	32
	Armand TOUBOL, <i>conseiller du président de la SNCF</i>	
7	11 PORTS ET ENVIRONNEMENT, EXEMPLE DU ROYAUME UNI	38
	Stephen CORK, <i>Directeur Technique de HR Wallinford</i>	
8	12 TABLE RONDE	42
	Animée par François GROSRICHARD	
	Armand TOUBOL, <i>conseiller du président de la SNCF</i>	
	Stephen CORK, <i>directeur technique de HR Wallingford</i>	
	Roger ROELS, <i>directeur Europe de P&O Ports</i>	
	Rodolphe SAADE, <i>directeur général de CMA / CGM</i>	
11	Valérie LAUDAUD LETILLEUIL, <i>maître de conférences en géographie</i>	
	Maurice DESDEREDJIAN, <i>directeur général de CAPCOL</i>	
15	Bruno LECOQUIERRE, <i>secrétaire de la Maison de l'Estuaire</i>	
18	13 CLÔTURE DU COLLOQUE	54
	François GROSRICHARD	

PRÉAMBULE

Jean-Pierre LECOMTE, *président du conseil d'administration
du Port Autonome Du Havre*

Mesdames, Messieurs, le Port du Havre dont j'ai l'honneur de présider le conseil d'administration est particulièrement heureux et honoré de vous accueillir aujourd'hui et de célébrer ici, au port du Havre, le bicentenaire du CGPC. Je voudrais bien sûr saluer les personnalités locales présentes, Antoine RUFENACHT, maire du Havre, Monsieur ROSAY, président de la chambre de commerce et d'Industrie et Monsieur LEROUX, président de l'Union maritime et portuaire.

Je souhaite également remercier André GRAILLOT, ancien directeur général du port autonome du Havre, André CHAVAROT, Claude GRESSION, pour ce qu'ils ont fait pour le port du Havre et le CGPC, d'une manière globale, pour sa contribution très active au fil des temps, dans le développement de notre port.

Nous sommes ici dans ce que nous appelons les « Docks Cafés », haut lieu du port à une certaine époque. Je tiens toutefois à vous préciser que la moitié du café consommé en France transite toujours par notre port. Mais ces installations qui ont été reconverties en salle de conférence ont été transférées à la ville du Havre et c'est la raison pour laquelle je vais maintenant passer la parole à Monsieur le Maire.

Je vous souhaite un agréable séjour, sans pluie, au port du Havre et de fructueux échanges durant ce colloque et je vous propose dès aujourd'hui de prendre date pour la célébration du tricentenaire du Conseil. Bonne journée à tous.

ANTOINE RUFENACHT, *maire du Havre*

Mesdames et Messieurs, le corps des Ponts et Chaussées est une institution impériale et il y a toute les raisons d'en tirer une grande fierté car chacun sait, qu'aujourd'hui encore, les institutions consulaires et impériales sont les piliers du fonctionnement de notre pays. Deux-cents ans, c'est une belle durée pour un corps comme le vôtre et je pense, comme l'a rappelé il y a un instant le Président LECOMTE, que vous avez encore de belles perspectives devant vous.

Deux raisons me portent à vous dire toute la fierté et le plaisir que nous avons à vous accueillir sur le territoire de la ville du Havre. La première est d'ordre personnel. J'ai beaucoup de sympathie pour le corps des Ponts et Chaussées, ce qui n'est certes pas un sentiment courant de la part d'un élu. Mais je n'oublie pas que j'ai commencé ma vie publique au cabinet d'Olivier GUICHARD, avec Christian BONNET. J'ai côtoyé à l'époque un grand nombre d'ingénieurs des ponts, dont « le pape » de l'époque Jean CHAPON. Lorsque je fus chargé des affaires politiques, il fut le premier à m'appeler pour me féliciter. Il me proposa en même temps la collaboration de trois ingénieurs des ponts, ce à quoi je lui répondis que je n'en voyais pas l'intérêt dans une mission exclusivement politique. Il m'a rétorqué que l'on avait toujours besoin d'un ingénieur des ponts dans un cabinet ministériel.... Je n'ai pas suivi ses conseils... Et c'est peut être la raison de mon passage relativement bref dans la fonction ministérielle.

J'ai beaucoup de sympathie pour mes collègues de l'époque, Pierre RICHARD, Jean-Didier BLANCHET que j'ai retrouvé tout à l'heure, François KOSCIUSKO-MORIZET. Nous avons trente ans dans les années 70, nous travaillions sur des grands dossiers, nous avons un grand ministre en la personne d'Olivier GUICHARD et nous formions une équipe solide.

La deuxième raison, c'est que nous sommes ici très exactement à l'interface de la ville et du port. Les Docks café étaient, lorsque j'ai été élu maire du Havre en 1995, un territoire portuaire. Les activités portuaires se déportant tout naturellement vers le Sud, nous avons pu, grâce à l'excellence de la collaboration de André GRAILLOT, directeur général du Port à cette époque et du Président LELOUP, nous porter acquéreur de cette presqu'île FRISSARD qui va nous permettre de réaliser un grand nombre de projets importants pour le réaménagement de la Ville.

Dans ce décor exceptionnel, nous allons réaliser un grand centre dédié aux loisirs, aux sports, à la communication avec un grand centre cinématographique.

D'ores et déjà, de l'autre côté du bassin Vatine, les Docks Océane sont un grand lieu de rassemblement sportif et culturel. Ici, les Docks Café sont aujourd'hui un centre d'accueil important disposant d'une salle d'exposition très large et de salles de réunion bien aménagées. Au Sud, grâce une fois encore à une grande coopération de la Ville, du Port et de la Chambre de Commerce, et avec l'aide de fonds européens dans le cadre de PIC URBAN, nous avons un projet de réaménagement complet des quartiers St Nicolas et de l'Eure.

Si vous avez l'opportunité de vous promener aux alentours des Docks Café, vous pourrez constater que grâce aux bonnes relations entre le port et la ville et au concours apporté par un grand nombre de membres du corps des Ponts et Chaussées, la ville avance, progresse et retrouve progressivement toute la fierté qu'elle avait lorsqu'elle était un grand port maritime avec sa volonté de le redevenir notamment dans le cadre de Port 2000.

Didier SIMONNET, *Directeur des transports maritimes, des ports et du littoral*

Monsieur le Ministre, Monsieur le Président du conseil d'administration, Mesdames et Messieurs, permettez moi de renouveler ma satisfaction d'être ici au port du Havre, dans ce port qui se développe et qui sait chaque jour, relever ses multiples défis.

Pour cette manifestation du bicentenaire des Ponts et Chaussées, je rappellerais que c'est un décret du 25 août 1804, à l'époque le 7 fructidor de l'an 12, qui a créé le CGPC. Dès 1754, sous l'impulsion d'un intendant des finances, Daniel TRUDAINE, une assemblée des Ponts et Chaussées avait été réunie pour étudier les travaux à engager à cette époque. On parlait déjà des ponts d'Orléans, des moulins de Tours et de Joigny.

Cette cérémonie du bicentenaire est importante. Je rappelle, et cela a pour nous membres du CGPC une signification toute particulière, que cette cérémonie est placée sous le patronage du Président de la République et qu'elle a pour signature « le futur se construit tous les jours ».

La cérémonie d'ouverture du bicentenaire a été présidée par le ministre de l'Équipement, Gilles de ROBIEN le 14 septembre dernier au ministère et les manifestations se termineront le 16 novembre par une soirée de clôture à la Plaine Saint Denis. Au cours de ces manifestations, 7 colloques dont 4 décentralisés ont ou seront organisés. Je vais simplement citer les colloques : « L'action publique face aux risques » à Lyon, « Le renouveau de la voie d'eau » à Lille qui s'est déroulé le 14 octobre dernier, « Comment concilier développement durable et métropolitain des villes et des territoires », « Les multiples défis des ports maritimes » au Havre, « L'art de l'ingénieur au 21^{ème} siècle », « Expertise et contrôle : dialogues sans frontières » et « Transports et réseaux : continuités et ruptures ». Vous voyez qu'avec ces 7 colloques nous avons essayé de parler de l'ensemble des missions du CGPC. Simplement, pour ceux qui le connaissent moins, je rappelle que le Conseil a avant tout une finalité d'informer, de sensibiliser, d'éclairer les ministres et les pouvoirs publics.

Cette finalité s'exerce dans tous les champs de compétences des ministères, lesquels sont en train d'évoluer et de se renforcer, qu'il s'agisse de la sûreté,

de la sécurité, de la prévention des risques, vrai sujet d'avenir pour notre ministère, l'aménagement du territoire et des réseaux, la mobilité des transports, la solidarité nationale, notamment l'accès pour tous au logement et à d'autres services essentiels, le développement durable, composantes économiques sociales et environnementales et enfin la création et la valorisation des savoirs et des techniques. Ces finalités dans les sept colloques que je viens d'énumérer continueront à s'exercer pour les deux missions principales, d'une part de conseiller les ministres et leurs administrations centralisées ou décentralisées et d'autre part, de contrôler le fonctionnement des administrations et services publics de l'Etat et d'évaluer leur performance.

Enfin et pour conclure, ce colloque particulier, dont Jean-Marc LACAVE va présenter plus en détail le programme, s'inscrit tout à fait dans la philosophie retenue de ces colloques pour faire découvrir le métier et le rôle dans la société des Ponts et Chaussées en faveur du développement de la France.

Ces colloques permettront d'illustrer une qualité d'expertise reconnue et vous l'avez souligné Monsieur le Ministre au plan national et international puisque bien entendu il ne s'agit pas de rester aujourd'hui confiné dans l'hexagone mais de voir les enjeux que nous pouvons apporter ensemble au niveau de l'Europe et au niveau international.

Jean-Marc LACAVE, *directeur général du Port autonome du Havre*

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au port du Havre. Je vais, comme vient de le préciser Didier SIMONNET, vous donner les grandes lignes du colloque, avant de laisser la parole aux intervenants et aux animateurs.

Plusieurs temps forts sont au sommaire. Cette matinée, présidée et animée par Jean Marcel PIETRI, sera dédiée à des aspects techniques en hommage aux travaux de Jean PRUNIÉRAS et les thèmes techniques développés porteront notamment sur l'assistance aux navires pour leur accès au port.

Après le déjeuner, une table ronde sera animée par François GROSRICHARD et aux premiers intervenants, se joindront d'autres personnalités, un chargeur, des spécialistes de l'environnement, une universitaire et un concepteur, ce qui nous permettra d'avoir un panorama complet de l'ensemble des attentes de ceux qui interagissent dans un port.

C'est ainsi que se clôturera en quelque sorte les exposés prévus dans le cadre de ce colloque. Demain, le colloque se tiendra à l'Espace des Projets où nous parlerons plus spécifiquement du port du Havre. Je ferai une présentation du port, son présent et son avenir et Paul SCHERRER présentera le projet Port 2000 avec toutes ses composantes économiques et environnementales. Nous irons ensuite visiter le chantier Port 2000. Je vais céder la parole à Jean Marcel PIETRI qui animera les travaux de la matinée.

HOMMAGE À JEAN PRUNIÉRAS

Jean Marcel PIETRI, ancien président de l'European Sea Port Organization

Monsieur le Président du conseil d'administration du Port autonome du Havre, Monsieur le Directeur général, Messieurs les présidents et directeurs, Mesdames et Messieurs, cette demi-journée d'exposés consacrée aux multiples défis des ports maritimes comporte un hommage aux travaux de Jean PRUNIÉRAS dans ce domaine.

Comme de nombreuses personnes ici le savent sans doute, Jean PRUNIÉRAS, ingénieur général des Ponts et Chaussées, décédé le 6 mars dernier, a consacré l'essentiel de sa carrière professionnelle, de 1955 à 1988 au service des Phares et Balises. Il en a été l'Ingénieur en chef du service technique à partir de 1963 puis le directeur de service en 1972 avant de prendre, à la fin des années 70 et jusqu'à sa retraite en 1988, le titre de directeur du service des Phares et Balises et de la Navigation.

En sus de ses apports essentiels à la signalisation maritime dont il sera parlé dans un autre colloque, il m'a semblé important et j'ai obtenu sur ce point l'assentiment des organisateurs de cette manifestation que soit également rendu hommage à ses apports dans le secteur de l'exploitation des ports.

En effet, Jean PRUNIÉRAS n'oubliait pas qu'il avait commencé sa carrière comme ingénieur portuaire et comme de nombreux équipements participant aux aides à la navigation pouvaient être utilisés pour améliorer l'exploitation des ports, il a été tout naturellement conduit à les proposer à des directeurs de ports et à la direction des Ports. C'est ainsi par exemple que les dispositifs de radio navigation ou les technologies dont ils étaient issues ont été utilisés pour le positionnement des navires de sondage et des dragues. Au delà même de ces transferts de l'aide à la navigation vers l'exploitation portuaire, Jean PRUNIÉRAS a apporté des outils

spécifiques à l'exploitation des terminaux. Je peux citer à titre d'exemple les équipements d'aide à l'accostage mis en place sur les grands terminaux pétroliers d'Antifer et de Fos. Encore faut-il reconnaître que la frontière peut être tenue entre ce qui relève de la sécurité et ce qui relève de l'amélioration de la productivité.

Je souhaite rapporter l'anecdote suivante.

Lors de l'inauguration du dispositif de radio localisation destiné à améliorer le positionnement pour l'entrée à Antifer, au milieu des années 70 si je me souviens bien, Jean PRUNIÉRAS demanda aux pilotes du Havre si cet équipement améliorerait la sécurité pour l'entrée au Terminal, le Président de la station de pilotage du Havre lui a répondu que le principal intérêt de cet équipement était à son avis de permettre l'entrée des navires dans des conditions où elle n'aurait eu lieu en l'absence de cet équipement. La même problématique peut être retrouvée dans l'utilisation des stations radars et des VTS mis à disposition des capitaineries.

Jean PRUNIÉRAS a également été préoccupé des conditions dans lesquelles étaient utilisés les moyens mis à disposition des équipages des navires et des pilotes. Il a ainsi fait travailler une équipe pluridisciplinaire comportant en particulier des sociologues du travail, pour modéliser et tester les conditions d'utilisation des aides à la navigation pour l'accès au port de Dunkerque. Enfin une grande partie de ses travaux menés pour la Commission européenne au titre de l'institut français de Navigation après sa retraite et jusqu'à ses derniers jours ont porté sur l'utilisation des techniques de localisation pour le suivi des navires bien entendu, mais également pour le suivi des marchandises. L'un des objectifs était d'améliorer l'efficacité des terminaux portuaires et les post et pré-acheminement terrestres. Je pense que les exposés qui vont suivre vous apporteront la preuve de l'étroite imbrication entre ce qui relève de la sécurité et ce qui relève de l'amélioration de la productivité. Je vous propose donc d'entendre immédiatement le premier exposé et donne la parole à Xavier de SALINS, président de la station de pilotage.

AIDE AU CHENALAGE ET À L'ACCOSTAGE

Xavier de SALINS, président de la station de pilotage du Havre

Je vais d'abord remercier Monsieur le Directeur du Port autonome du Havre de m'avoir invité et confié la lourde responsabilité d'ouvrir ce colloque. Je souhaite aussi associer ma profession à l'hommage que vous rendez à Monsieur l'ingénieur PRUNIÉRAS. Il a en effet dirigé les Phares et Balises dont dépendait le pilotage et les collègues qui l'ont côtoyé ont en mémoire le souvenir d'un grand serviteur de l'Etat et d'un ardent défenseur des pilotes et de leur métier.

Comme vous le savez peut-être, nous venons d'inaugurer le 14 octobre dernier notre simulateur de manœuvre qui est une première dans les ports français. Je vais d'abord m'attacher à vous présenter la genèse de ce projet, puis les caractéristiques de notre simulateur, outil complémentaire au stage que nous pratiquons depuis plus d'une vingtaine d'années au centre de Port Revel situé à Grenoble. Mais auparavant, je vous propose de regarder un très court métrage d'une durée de cinq minutes qui permettra à ceux qui ne le connaissent pas, de découvrir notre métier de pilote.

Notre projet a démarré le 14 octobre 1998, lors d'une réunion du bureau fédéral de notre profession à Paris, où Claude GRESSIER a émis le souhait que les pilotes français étudient avec attention tous les outils qui permettraient de mettre en œuvre une formation adaptée afin d'améliorer la qualité de notre service.

A la même époque, Jean-Pierre BELLEC, alors président de la station de pilotage du Havre, s'est rendu aux Pays Bas pour y rencontrer nos homologues de Rotterdam et visiter un simulateur très réputé où trois ou quatre passerelles sont opérationnelles. De retour au Havre, il a mis en place une commission Simulateur dont j'ai fait partie afin d'étudier si cet outil pouvait apporter un complément à l'enseignement dispensé à Port Revel. De 1999 à 2000, nous nous sommes rendus dans les écoles de la Marine marchande de Nantes et de Saint-Malo et

au simulateur de l'école Navale avec laquelle nous avons des échanges réguliers, notamment avec les officiers de manœuvre de la Marine nationale qui viennent découvrir notre métier au cours de deux sessions organisées chaque année. Nous sommes allés également en Angleterre pour y visiter un centre maritime sensiblement équivalent à Port Revel mais qui propose à la fois la simulation électronique et les modèles réduits. A Liverpool, nous avons pu voir le dernier né de la Société Nord Control dans une académie de marine. Mais c'est à Rotterdam que nous avons été véritablement impressionné par le simulateur utilisé pour le VTS et la navigation par temps de brume permettant de parfaire les connaissances notamment sur VLCC et sur grands porte conteneurs. Nous avons également rencontré les pilotes du port d'Anvers qui utilisent un simulateur réalisé à leur intention par l'équivalent de la SOGREAH en Belgique.

A l'issue de toutes ces visites, la commission a bien évidemment conclu que la simulation électronique était un complément indispensable à l'enseignement dispensé à Port Revel.

Si l'on ne peut nier que nous avons agi un peu tardivement, comparativement à l'aviation civile ou à l'industrie nucléaire, ou encore à la SNCF et aux transporteurs routiers qui forment leurs chauffeurs sur simulateur, cela ne signifie pas que nous n'avons rien fait.

Dans les années 90, les simulateurs sont arrivés en France par le biais des écoles de la Marine marchande. Il ne s'agissait pas des simulateurs de manœuvre mais de simulateurs de navigation, ce qui n'est pas du tout la même chose. D'une part, nous utilisons notre simulateur à l'intérieur des digues alors que les officiers de la Marine marchande -qui s'entraînent sur des simulateurs de navigation essentiellement- se forment à la découverte de la manœuvre des navires, à l'application des règles de barre internationales et à l'utilisation des instruments de navigation. D'autre part, à chaque fois que le port du Havre a étendu son domaine portuaire les pilotes ont su réagir.

En 1975 le Port d'Antifer a été créé. A nouveau port, nouveau chenal et nouveaux navires, puisque c'était les 500 000 tonnes qui venaient escale et on avait même prévu des postes à quai pour les navires de 1 000 000 tonnes de port en lourd. Les pilotes du Havre ont réagi rapidement et sont allés se former à Port Revel pour ces navires qu'ils ne connaissaient pas.

Et lorsque Port 2000 a vu le jour, ce qui signifiait également un nouveau port, un nouveau chenal et des portes conteneurs toujours plus grands, nous avons tout de suite pensé à la simulation.

Afin de mieux connaître Port Revel, je vous propose de regarder un court métrage sur la formation qui y est dispensée.

Port Revel a une très grande expérience de la manœuvre des navires. Créé en 1952, ce centre avait pour vocation d'étudier l'érosion provoquée aux berges du canal de Suez par les pétroliers qui y transitaient. Aujourd'hui c'est une formation dont la réputation n'est plus à faire notamment dans le domaine du pivot point très important pour les pilotes, les effets hydrodynamiques des interactions et du travail des ancrés. Les instructeurs sont tous d'anciens pilotes. Depuis la création de ce centre environ 5 000 stagiaires ont été formés, 130 stations de pilotage de par le monde y ont envoyé leurs pilotes et actuellement 80% des pilotes qui vont à Port Revel sont de nationalités américaine ou canadienne.

Deux types d'écoles existaient : celle de la simulation dispensée aux Pays-Bas et celle de Port Revel.

La base de données de notre simulateur comprend les ports de Fécamp où nous exerçons aussi notre métier, Antifer, Le Havre, des écluses de Tancarville jusqu'au digues et bien sûr Port 2000. Grâce à un environnement Windows, l'instructeur fait varier très facilement l'ensemble des paramètres. Il peut très facilement modifier les conditions météorologiques : vent, visibilité, brume, pluie ou grains, modifier l'état de la mer. Les champs de courant à l'extérieur sont ceux du service hydrographique océanographique de la marine mais l'instructeur peut très facilement générer un courant local et lui donner la direction et la vitesse qu'il souhaite. En début d'exercice l'instructeur va entrer l'heure et la journée de l'exercice et automatiquement la hauteur d'eau correspondante à l'annuaire des marées va être intégrée, mais ces paramètres peuvent être aisément modifiés à la demande.

Toutes les sondes portuaires sont cohérentes car on a pu bénéficier des fichiers du PAH et grâce à une interface, les intégrer dans notre base de données. L'instructeur peut mettre une sonde à minima à l'extérieur sur la rade, dans le chenal ou face à un poste à quai.

Le pilote instructeur joue tour à tour le rôle de la capitainerie, de l'officier de placement, du lamaneur, des navires qui vont être croisés et le trafic VHS, ceci est un plus par rapport à Port Revel. Le trafic VHS est tout à fait conforme à la vérité et participe au scénario. Un autre paramètre important consiste à créer, à tout moment une avarie sur le navire, sur un appareil de navigation, sur le moteur principal, sur les auxiliaires, avarie de barre, black out, et l'on peut créer, une avarie sur l'environnement extérieur : sur un navire à croiser, sur un remorqueur et, au niveau du décor portuaire, un pont qui ne s'ouvre pas, un portique dont le bras ne peut pas être remonté. Nous disposons d'une bibliothèque de 50 navires, et l'on a cette chance au Havre de voir ces modèles arriver. Il n'a donc pas été nécessaire de commander de modèles spécifiques contrairement à des ports comme Rouen qui ne pourrait se satisfaire de la bibliothèque de TRANSAS, notre fournisseur.

Notre simulateur ne peut être comparé à ceux de l'aviation civile car sur un simulateur de l'A380 par exemple, le cockpit est absolument conforme à celui de l'A380 et il y est impossible de se former sur un 747. Sur un simulateur de manœuvre comme le nôtre, 50 passerelles sont armées, l'échelle n'est pas réelle, et à la différence du pilote d'avion qui est statique dans son simulateur comme dans le réel, le pilote maritime est mobile. Il est impératif qu'un pilote maritime se déplace sur sa passerelle, il lui est nécessaire de voir l'environnement extérieur. Tous les modèles ont 6 degrés de liberté, il s'agit de la dernière génération de modèles appelés en anglais des « Duff degrees of freedom ». Le tangage, le roulis et les mouvements de lacets sont intégrés dans le plan horizontal, et dans le plan vertical, on intègre le tangage, le pilonnement et le roulis.

Nous avons des besoins spécifiques, par exemple nous avons demandé à la TRANSAS de nous intégrer les dopplers d'Antifer, de réaliser la base de données, d'avoir un décor le plus fidèle possible car cela fait partie du réalisme et le pilote travaille avec le décor. La base de données est très volumineuse et cela nous cause quelques soucis car nos cartes graphiques sont presque à saturation. Ce qui est important en terme de projection c'est le rafraîchissement de l'image, or quand vous êtes en domaine portuaire le rafraîchissement de l'image doit être extrêmement soutenu car le décor ne cesse de défiler. La société TRANSAS nous a clairement dit que faire de la simulation à l'intérieur d'un port était tout à fait novateur. Il faut savoir que le marché des écoles de la marine marchande est arrivé à peu près à saturation, toutes les écoles sont obligatoirement équipées de ce type d'outil, par contre le marché du pilotage est un marché en devenir.

LES MULTIPLES DÉFIS DES PORTS MARITIMES

Cet outil a été inauguré au mois de mai, les 56 pilotes ont participé deux fois à des stages de deux jours. Les instructeurs ont jusqu'au mois de juin pour mettre en place des modules de formation. Une nouvelle norme A960 de l'OMI demande aux pilotes maritimes une remise à niveau de leurs connaissances tous les cinq ans au maximum.

Didier SIMONNET a dit que le futur se construit tous les jours et les pilotes y participent.

4

AUTOMATISATION DES SONDAGES ET DES DRAGAGES

Geffroy CAUDE, directeur du centre d'Etudes techniques maritimes et fluviales (Cetmef)

Monsieur Le Président, Mesdames, Messieurs,

Jean Marcel PIETRI a proposé que je centre mon intervention sur un des pans de l'activité de Jean PRUNIERAS qui était sa contribution à l'automatisation des opérations hydrographiques notamment pour ce qui touche au sondage et j'ai mesuré en essayant de réaliser cet exercice à quel point je ne parviendrais qu'à soulever une petite partie du voile évoqué tout à l'heure. J'essaierais de le faire en me focalisant sur deux aspects particuliers qui sont d'une part une partie un peu rétrospective sur les questions qui se sont posées en matière d'hydrographie et les raisons qui ont amené à réaliser ces automatisations et en faisant un aller retour sur les technologies qui se sont développées pour mettre en œuvre ces systèmes d'automatisation. Tout d'abord un petit clin d'œil à Jean PRUNIERAS, dont vous avez devant vous une photo prise lors d'une conférence de l'AIMS de 1982 où vous reconnaissez, pour certains d'entre vous, Christian BROSSIER et le Président de l'AIMS, Monsieur NAGOAKA. Jean PRUNIERAS a œuvré considérablement au sein de l'AIMS et nous aurons l'occasion de pouvoir en reparler dans le cadre des journées scientifiques et techniques du CETMEF à ce sujet au mois de décembre.

Les raisons qui ont poussé Jean PRUNIERAS à s'intéresser à ces questions d'automatisation de sondage et de dragage sont principalement d'ordre économique car le coût de collecte de l'ensemble des données et leur incidence sur les volumes de dragage dans les ports sont tout à fait considérables. Il est ainsi intéressant d'observer que pour un port comme celui de Bordeaux où les volumes dragués s'élevaient à 10 millions de m³ en 1975 pour un tirant d'eau de 9,10 m, on a pu passer, grâce à des techniques de dragages assistées par de l'hydrographie

« informatisée », à des volumes dragués de 7 millions de m³ en 1993 pour un tirant d'eau admissible de 10 mètres, ce qui a engendré une économie évaluée à 30 millions de F 1993. Cela donne déjà un ordre de grandeur des problèmes posés et de la nécessité d'y appliquer un intérêt technique soutenu.

Comme bien souvent en la matière, les innovations sont l'œuvre de la conjonction de plusieurs facteurs. C'est ainsi qu'au cours des années 1960, trois facteurs vont permettre l'éclosion de programmes d'automatisation du dessin des lignes isobathes :

- l'existence de systèmes de radio navigation et de radio localisation précis,
- la capacité de transcrire les données issues des sondages sur un support informatique et de pouvoir automatiser ce système,
- la possibilité de pouvoir représenter le fond comme un paraboloïde hyperbolique grâce à des travaux scientifiques réalisés par M. CHEVALLIER.

Ainsi, la société CERCI va réaliser en 1968 le premier logiciel dont les essais préliminaires seront testés au Port de Dunkerque et qui vont donner lieu à un déploiement d'intérêts du Service des Phares et Balises et de la Navigation et de Jean PRUNIERAS qui mettra en place toute une équipe de spécialistes informaticiens sur ces questions et qui élaborera des travaux au sein d'une collaboration qui s'appelle le Club DALI (Dessin Automatisé des Lignes Isobathes). Cette coopération de l'ensemble des ports et également de Voies Navigables de France, de la Compagnie Nationale du Rhône et du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine qui a vu le jour à la fin des années 70 est tout à fait remarquable car elle se poursuit encore aujourd'hui et ce sont les membres de l'association DALI qui m'ont fourni la plupart des informations que vous trouverez dans cette présentation. Je tiens à les en remercier et particulièrement, Monsieur HELLARD, Catherine FOURCASSIES, et le service hydrographique du Port autonome du Havre.

Dans cette présentation, je tenterai d'évoquer successivement des questions bathymétriques, des questions de caractérisation sédimentologique, de standardisation des recueils et organisation des données et le traitement et l'automatisation puisque ce sont les principales questions qui sont traitées aujourd'hui au sein de ce club DALI et globalement le matériel de sondage, les

techniques de positionnement et un certain nombre de projets futurs sur lesquels nous reviendrons par la suite.

L'Association DALI compte un certain nombre de membres d'honneur parmi lesquels M. CHAUMET LAGRANGE, qui est un ancien du port de Bordeaux, Jean-Yves CHAUVIERE qui est actuellement au CGPC, Pierre MONADIER, mon prédécesseur, Catherine FOURCASSIES que j'évoquais tout à l'heure, Georges VARET, de la compagnie nationale du Rhône et Paul SANSON, qui est un ancien du Port autonome du Havre, qui ont apporté une contribution très significative à l'ensemble des travaux et l'ensemble des partenaires qui participent à cet échange en matière d'hydrographie. Le programme DALI qui a donné lieu à un ensemble de travaux, comprenait trois parties :

- le traitement des données de sondage,
- l'archivage des données,
- le traitement logiciel pour aboutir à des cubatures ou à un certain nombre d'éléments sur les volumes de matériaux dragués.

Sur ces différents schémas, un certain nombre de données hydrographiques générales sont présentées, en l'occurrence c'est la norme S44 de l'OHI qui est utilisée et qui stipule que la qualité et la précision des données dépend évidemment de la sensibilité de la zone du point de vue de la navigation. Ainsi, on trouve dans la zone dite SI la nécessité d'obtenir sur tous les abords des ports, zones de mouillages et chenaux associés, avec un pied de pilote relativement faible, une très bonne précision de l'ordre de 2 mètres sur la localisation horizontale et une capacité à détecter des formes cubiques supérieure à 1 mètre. C'est là que se focalise en quelque sorte l'importance de l'hydrographie portuaire. L'hydrographie littorale est traitée dans les autres parties de cette norme.

Il m'a semblé intéressant de vous présenter comment a évolué au fil du temps le mode de représentation des données à partir de l'expérience du port du Havre sur le bassin René COTY car je pense que cela montre bien les différents systèmes utilisés au fil du temps.

En 1977, les sondages étaient manuels, au plan de sonde avec un report manuel des sondes et un système de positionnement classique de navigation.

En 1980, on assiste à l'apparition des sondeurs mono faisceau à ultrason avec encore un report manuel des sondes et un système de positionnement au cercle hydrographique ; c'est en quelque sorte une première étape avant la mise en place du système DALI et l'adoption des systèmes de sondeurs mono faisceau.

En 1993, le logiciel de traitement DALI a été développé dans le cadre des travaux que j'évoquais tout à l'heure au sein du club, puis de l'association DALI. On a toujours un système de sondes mais on voit que l'on s'est fortement rapproché en terme de volume et de nombre.

En 1998, on est passé à un positionnement DGPS. En 2003, les images montrent une plus grande densité du nombre des sondes ainsi que le mode de représentation actuel tridimensionnel. Au fil du temps, les évolutions sur les techniques de localisation et sur les modes de représentation des différents sondages ont été très sensibles. Voici, à titre d'exemple, la façon dont ces données ont évolué :

- au niveau des premières sondes manuelles en mono faisceau, on était encore avec des comptes rendus manuels,
- avec l'automatisation on a un facteur 10,
- et pratiquement un nouveau facteur 10 quand on passe dans du multifaisceaux.

Quand on regarde les technologies déployées depuis, on observe de nouvelles technologies pour les sondages proprement dits, les questions de localisation, le développement des sondages aéroportés qui sont aujourd'hui une perspective très intéressante pour des levées notamment côtiers et un certain nombre d'autre éléments que j'évoquerais tout à l'heure.

En ce qui concerne les types de sondeur, on est passé progressivement d'un système type mono faisceau, concentré, vertical par rapport au navire hydrographique lui-même, au mono faisceau avec plusieurs faisceaux dans le même axe de façon à augmenter la productivité des sondages, puis au système mono faisceau surfacique totalement déployé en fluvial, en l'occurrence sur l'Echoranda, qui fournit là aussi un déploiement de ce type de système, et enfin au sondeur multifaisceaux surfacique qui fournit une information beaucoup plus complète latérale à l'ensemble de l'axe de déplacement du navire mais plus complexe aussi à interpréter, donc globalement peu utilisé par l'ensemble des ports aujourd'hui.

La technique des sondages a évolué en utilisant ces deux types de système. Le système mono faisceau multiple, embarqué sur une unité de 30 mètres de long environ, 4,5 mètres de large pour un enfoncement de 0,90 mètre, qui est utilisé actuellement par le Service de Navigation de la Seine et relocalisé par un système GPS extrêmement précis. On est ainsi passé progressivement d'un système où les données étaient retraitées à terre à un système où l'ensemble de la chaîne de traitement est embarqué.

L'aspect sondeur était une des premières technologies dont on a vu les différentes évolutions. Un travail relativement conséquent a été réalisé sur la caractérisation sédimentologique et le port de Bordeaux a été, compte tenu de phénomènes spécifiques de bouchons vaseux dans son l'estuaire, à l'origine d'un certain nombre de travaux réalisés soit par le service des Phares et Balises et de la Navigation, soit par le STCPMVN selon des technologies complémentaires. Les sondes sédimentométriques à ultrasons, qui ont été développées par le port de Bordeaux permettent de caractériser la densité par mesure des réceptions des ultrasons de part et d'autre de la sonde. Parallèlement, le STCPMVN, le CEA et le LCHF puis SOGREAH ont plutôt développé un certain nombre de sondes sédimentométriques à source radioactive. Le STCPMVN puis le Cetmef en ont possédé pendant un certain temps, mais ces sondes par diffusion ou transmissives nécessitaient des précautions d'emploi assez importantes. La STCPMVN avait d'ailleurs développé un certain nombre de notices précisant les conditions et les limites d'utilisation de ce type de sonde.

Les travaux ont porté également sur des sonars latéraux. C'est la deuxième piste sur lesquels des travaux ont été réalisés au sein du club DALI et la troisième concerne les questions de localisation.

Le développement du GPS et des DGPS ont permis d'améliorer considérablement la précision et la localisation. On peut à ce stade considérer que l'on dispose aujourd'hui de deux types de précision : une précision standard totalement libre, d'une dizaine de mètres, et une précision d'environ cinq mètres avec un service particulier de positionnement. Ces précisions sont suffisantes pour la location des navires mais insuffisantes au large, en navigation côtière, en navigation d'approche portuaire et encore moins en navigation de vedette hydrographique. Il a donc fallu imaginer des systèmes de localisations beaucoup plus précis, tels les systèmes satellitaires qui offrent des perspectives d'évolution considérables.

La principale amélioration de précision a été apportée par le DGPS, c'est-à-dire par un système de stations à terre qui permettent de recalculer les signaux et d'obtenir des précisions comprises entre 50 cm et 5 mètres. C'est le cas des stations que le Cetmef a déployées pour la navigation. Sept stations offrent actuellement ce type de précision mais c'est encore insuffisant pour les précisions hydrographiques. C'est ainsi que le système dit GPS RTK a été développé. Il permet, à l'aide de mesures de différences de phase et avec des systèmes de stations tous les 15 ou 20 km en zone estuarienne, d'obtenir une précision centimétrique. Ces travaux rejoignent des études menées sur les travaux géodésiques centimétriques au niveau terrestre grâce aux approches satellitaires.

Les images présentées traduisent l'évolution du système GPS qui a amené la Commission européenne à développer le projet GALILEO qui devrait fournir, à terme, une précision de même ordre et une fiabilité du signal très supérieure à celle du signal GPS en ce sens que le brouillage possible du signal GPS ne fonctionnera pas dans GALILEO. Vous avez sur l'écran une vue qui donne le déploiement prévu du système GALILEO avec ses différentes orbites à une altitude de 23 000 Km et l'ensemble des services dont deux services spécifiques sont attachés, l'un particulièrement au niveau maritime pour le service de recherche et de sauvetage qui permettra aux balises du système COSPACE SRSATE de bénéficier également du système correspondant de transmission de messages de détresse.

L'une des autres pistes intéressantes est celle des sondages aéroportés. L'idée consiste à accélérer dans la mesure du possible la saisie des données grâce à ces systèmes. Ceux-ci ne sont pas développés en matière portuaire mais ils donnent lieu en matière côtière, compte tenu de leur précision, à un certain nombre de déploiements. En général, on utilise des faisceaux lasers dont le système dit LIDAR avec deux longueurs d'ondes spécifiques. L'une permet de détecter la surface de l'eau et l'autre permet de détecter le fond sur une longueur d'onde différente. Un certain nombre de collègues canadiens nous ont fait part de comparaisons, de précisions de ces systèmes par rapport au système de vedettes hydrographiques qui tendent à prouver que l'on peut obtenir une précision satisfaisante avec des levées à grande échelle de la côte dont la précision requise n'est pas au niveau de celle dont on a besoin dans les zones spéciales d'accès portuaires. Le schéma de principe du dispositif LITTO 3D est un projet développé conjointement par l'IGN et le SHOM de façon à fournir une couverture complète de toute la zone côtière

avec à la fois un système aéroporté et des moyens complémentaires en mer dans les zones de plus grande profondeur car les limites de portée des systèmes aériens sont d'environ cinquante mètres en bathymétrie.

Je vous ai présenté ici les limites des systèmes technologiques actuels et je voulais juste achever cette présentation en vous donnant un aperçu des projets d'avenir puisque je crois que Jean PRUNIERAS aurait personnellement été très intéressé de pouvoir les développer. Il y a lui-même contribué très fortement. Tout d'abord, le système de relevés laser sur des modèles de digues permettant des levés latéraux de digues, est une technologie en cours de développement. L'extraction d'un certain nombre de profils en travers de digues et de jetées par ce système laser est également en cours de développement.

Le système GPS Port, développé au Port de Nantes, permet au pilotes de bénéficier de systèmes de localisation centimétrique extrêmement précis et d'enregistrer en installant de part et d'autre du château du navire deux systèmes de transpondeurs recalés en précision centimétrique, avec des antennes en bord d'estuaire suffisamment rapprochées. La station de base GPS RTK permet d'obtenir cette précision centimétrique à bord, et un système portable permet aux pilotes de disposer de l'ensemble des informations de la carte ECDIS avec la précision indiquée.

Le projet LITTO 3D a été décidé au niveau du CIAT de la fin de l'année 2003. Il était une réponse conjointe du SHOM et de l'IGN pour essayer de lever le problème permanent constaté sur le calage des données bathymétriques d'une part et des données terrestres d'autre part, qui donnent toujours lieu à des problèmes d'ajustement assez complexes. La phase de déploiement de ce projet prévoit cette année la réalisation d'une étude préalable, quasiment achevée et la réalisation d'un démonstrateur bathymétrique en utilisant les technologies laser en 2005, avec un inventaire historique du littoral qui n'est pas complètement couvert. La production de ce système devrait démarrer en 2008 et au terme d'une dizaine d'années, permettre d'arriver enfin à un système de couverture du littoral sur une bande allant de part et d'autre du trait de côte sur une dizaine de kilomètres. Ce système est en cours de réalisation avec une précision horizontale métrique et une précision verticale à peu près décimétrique qui nécessite de mettre en relation à la fois des bases de données terrestres et des bases de données bathymétriques du SHOM. Il y a encore des zones non couvertes très

importantes en dehors de la Bretagne sud, où le taux de zone non couverte est de 10%. Actuellement, nous sommes à un tiers de la superficie à couvrir. Cela donne l'ampleur du travail à accomplir par l'IGN et le SHOM pour pouvoir arriver à réaliser complètement ce projet.

Une autre technologie intéressante, présentée dans le cadre du congrès génie civil et génie côtier, est la méthode d'analyse factorielle appliquée au suivi bathymétrique. Il s'agit effectivement de pouvoir utiliser la compression de données pour obtenir à la fois une représentation spatiale et une représentation temporelle des données. C'est une aide vraisemblablement intéressante pour la mise au point de modèles morphologiques de l'évolution du trait de côtes.

Un autre exemple d'utilisation de laser aéroporté est une opération réalisée actuellement par Ifremer avec la fondation Total Fina Elf pour montrer les précisions que l'on peut obtenir par les systèmes LIDAR, laser aéroporté avec une résolution verticale de l'ordre de 15 cm.

Un dernier exemple concerne le système ARGUS, développé par les Pays-Bas.

Comme vous le voyez, le système DALI, auquel Jean PRUNIERAS a largement contribué, donne lieu aujourd'hui à un certain nombre de perspectives et de travaux d'avenir notamment au niveau de la localisation et du traitement de données.

5

DU VTS PORTUAIRE AU VTMS ET AU SUIVI DES MARCHANDISES

Paul VALLS, ancien directeur du Port autonome de Bordeaux

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je remercie le Directeur du Port du Havre de m'avoir demandé de vous faire un exposé sur le sujet extrêmement vaste des VTS, VTMS et suivi des marchandises.

Quelques images permettront de condenser cela. Je pense qu'il n'est pas inutile de retracer la chronologie et l'évolution de ces systèmes, étant entendu que tout commence par l'évolution des VTS (Vessel Traffic Services).

Les VTS sont de deux sortes :

- les VTS portuaires, dont les capitaineries et les aides destinées à organiser l'arrivée et le départ des navires dans les ports sur le plan de la sécurité ;
- et des VTS un peu particuliers que l'on appelle souvent par abus peut-être VTS côtiers et qui sont ce que l'on appelle les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage).

L'histoire de ces VTS, qu'ils soient côtiers ou portuaires, est très liée à Jean PRUNIERAS qui a été au départ de la plupart des actions menées. Il a donné une impulsion, et l'évolution de la télématique et les progrès qu'ont voulu réaliser les capitaineries en liaison avec les pilotes pour mieux gérer les navires dans les ports ont donné lieu à des systèmes qui se sont greffés sur les VTS et que l'on appelle VTMS Management. C'est quelque chose d'un peu à part qui intègre presque tous les usagers portuaires. Les problèmes sont beaucoup plus vastes mais les enjeux économiques sont très importants.

J'attire tout de suite votre attention sur le fait que les VTS sont des services mais par abus de langage, on désigne souvent par VTS les systèmes eux-mêmes, c'est-à-dire le hardware, le software, l'ensemble de tout ce qui concourt à ce genre de services.

Je passe tout de suite à l'intervention de Jean PRUNIERAS. C'est vrai qu'il nous a tous marqué. Je l'ai connu au ministère lorsque j'étais l'adjoint de Paul BASTARD qui a été directeur du port du Havre, et également en tant que directeur du port de Bordeaux où j'ai eu également des échos ou des faits précis sur son omniprésence dans tous ces problèmes de VTS.

Jean PRUNIERAS a fait toute sa carrière dans le service des Phares et Balises depuis 1955 et s'est penché rapidement sur les radars qui avaient été développés juste après la guerre. Certains ports s'en étaient vite équipés. Le port du Havre a dû être l'un de ces quelques ports mais c'était encore peu courant. La plupart du temps les officiers de port travaillaient avec la VHF fondamentale et des radios goniomètres qui permettaient de pouvoir repérer la direction dans laquelle arrivait le navire. Il a très vite senti que les radars étaient vraiment fondamentaux aussi bien que les VTS côtiers et les VTS portuaires et qu'il fallait essayer de les développer.

Jean PRUNIERAS avait véritablement un esprit d'ingénieur, très rationnel. Avant de se lancer dans un projet, il demandait que des études soient menées afin d'en évaluer les coûts, l'économie etc...

Jean PRUNIERAS s'est passionné pour cela et s'est fait l'avocat des radars aussi bien vis-à-vis des ports que des VTS côtiers. Je n'ai malheureusement pu savoir, au cours de mes recherches, quels sont les premiers radars qu'il a installés et dans quel port ni savoir si ce sont les CROSS qui ont bénéficié de l'expérience des ports ou les ports qui ont bénéficié de l'expérience des CROSS. Je serais par conséquent heureux d'avoir des échos de personnes qui ont des exemples plus précis à citer.

Quand je suis arrivé au Port de Bordeaux, tout le monde me disait que c'était grâce à Jean PRUNIERAS que nous avions notre radar à la Palmyre et ce radar était tellement utile et tellement servi que même les pilotes qui sont à Bordeaux, dans un cas particulier, n'ont pas hésité, moyennant une convention passée avec le port, à utiliser ce radar qui leur permettait de ne plus monter à bord des navires mais

de travailler en VHF devant leurs écrans radar afin de guider le navire à travers les passes jusqu'au moment où un pilote montait à bord pour terminer le trajet. Ce système a permis à la station de pilotage de faire des économies non négligeables tout en gardant un degré de sécurité valable et cela montre bien à quel point ce radar a eu un impact sur la vie portuaire bordelaise.

Les collisions répétées en Manche, malgré la mise en place de « routes recommandées » pour les navires, ont conduit Jean PRUNIERAS et Jean CHAPON à réfléchir à des solutions pour les CROSS analogues à celles qui faisaient leur preuve dans les ports.

Les CROSS ont pour mission principale la surveillance de la navigation maritime mais ils ont aussi des missions de recherche et sauvetage, de surveillance des pollutions et des pêches.

Un premier radar a été installé à Gris Nez, officiellement pour évaluer la densité du trafic, mais s'est avéré si utile pour la surveillance des navires qu'il n'a plus été question de le retirer depuis.

Les études sur le trafic en Manche se sont poursuivies et après Gris Nez, les CROSS de Jobourg et Ouessant ont été mis en place. Leur mise en place était couplée avec les discussions interminables avec l'OMI sur les dispositifs de séparation de trafics car l'objet de ces centres était de vérifier que les règles étaient respectées de façon notamment à éviter les accidents.

Les VTS se sont mis en place, ont été perfectionnés. À partir des premières images radar, l'évolution de la technologie a permis de suivre un navire, sa trace, et ainsi de voir s'il sort d'un chenal.

À Ouessant, trois couloirs de navigation existaient déjà et les navires les plus polluants étaient invités à emprunter le plus éloigné des côtes, ce qui n'est pas évident car les radars ont des portées limitées.

Des discussions très longues sont intervenues avec l'OMI pour créer deux voies plus loin, l'OMI ayant subordonné la mise en place de ces dispositifs à ce qu'on appelle une aide majeure à la navigation, qui devait être une sorte de plate-forme pétrolière pour séparer les trafics de façon visible. Compte tenu de problèmes techniques, ce dispositif n'a pu être mis en place et les deux voies

supplémentaires ont finalement été entérinées puis ont été éloignées à la suite d'accidents tels celui de l'Erika. Ces dispositifs là ont beaucoup évolué et cela prend beaucoup de temps car l'OMI est toujours réticente. Inutile de vous dire que Jean PRUNIERAS a été au cœur de ces discussions, sa bonne connaissance de l'anglais, son rôle international, le mettait en bonne position pour essayer de défendre ses dossiers.

Les navires n'étant représentés que par des points sur les images radar des CROSS, il était très difficile de les identifier dès lors que ces derniers ne faisaient pas de veille radio. L'OMI a imposé aux navires de se signaler à l'entrée des dispositifs de trafic, notamment par la mise en place du système AIS qui permet de renvoyer toutes sortes d'information concernant les navires vers les CROSS.

Ce dispositif est imposé sur certains navires depuis le 1^{er} juillet 2002 et sera progressivement imposé à tous les navires. Tous les navires n'auront pas l'AIS car les petits navires, en particulier les unités de plaisance ne sont pas obligés d'en avoir. L'AIS est un progrès décisif pour le suivi des navires mais il ne peut pas remplacer le radar car si un incident se produit au niveau de l'AIS, le navire devient invisible. Ainsi, dans la région de Singapour où les pirates sont nombreux, certains commandants de navire coupent leur AIS pour ne pas se faire détecter.

Les tendances futures s'orientent vers des radars à très longue portée alors que ceux utilisés à présent ont une portée d'environ 40 milles nautiques. Les AIS, dans la mesure où ils peuvent transmettre leurs informations, peuvent permettre de suivre des navires en plein milieu de l'Atlantique. Afin de lutter contre le terrorisme par exemple, il serait parfois très utile de pouvoir suivre certains navires même assez loin.

Il est évident que Jean PRUNIERAS, qui s'était battu toute sa vie en liaison avec Jean CHAPON pour essayer de construire des CROSS, et de trouver les financements pour les mettre en place, ne souhaiterait pas qu'avec des systèmes encore plus élaborés on crée des services qui dépendent uniquement du Préfet Maritime ou de tel ou tel organisme sans garder une certaine synergie comme cela est fait actuellement pour le grand bien de tous.

La réputation de Jean PRUNIERAS devait en faire un expert particulièrement apprécié par les services de la Commission européenne qui ont tenu à lui faire

piloter la plupart des grands projets de recherche et d'harmonisation dans le domaine européen de la navigation maritime. J'ai moi même eu l'occasion de travailler avec lui sur différents projets européens. Il a ainsi été à l'origine du projet COST 301 (European Cooperation in the field of Scientific and Technical research) qui a permis d'estimer les bénéfices potentiels que les VTS pouvaient apporter à la sécurité des trafics et à la réduction des risques de pollution, et dont les recommandations visent à harmoniser et standardiser les définitions, règlements, procédures, messages VHF, le rôle et la responsabilité des opérateurs, leur formation... COST 301 est à la base de l'évolution des VTS. Il doit beaucoup à l'action de Jean PRUNIERAS qui l'a piloté, et à la société française OPEFORM.

Quelques images du port de Nantes montrent ce que sont aujourd'hui les écrans radar. Les officiers de port ont très vite tiré les leçons des avantages procurés par les nouveaux matériels sur le plan de la sécurité et de l'efficacité, en exploitant à fond ces nouveaux écrans radars, en particulier grâce aux progrès de l'identification des navires (AIS). De plus, la possibilité de transmettre automatiquement les données recueillies sur les navires pour faciliter la gestion des escales ou traiter certains dossiers sensibles (marchandises dangereuses ou polluantes, collecte des déchets...), grâce à la télématique, a entraîné la mise au point de nouveaux systèmes VTMS (Vessel Traffic Management and Information Services) couplés avec les VTS.

Ainsi par exemple, dès lors qu'un agent maritime annonce l'arrivée d'un navire 3 jours plus tard, le processus est déclenché, les données sont affinées au fur et à mesure, mais au lieu de faire des réunions, les officiers de port peuvent gérer l'escale à partir de leur écran avec beaucoup de souplesse et avoir des liaisons avec les usagers qui n'ont plus besoin de se déplacer à la capitainerie.

Tous les ports français ont adopté ces systèmes : SEXTAN au Port autonome de Dunkerque, VTM au Port Autonome du Havre, JIMNOT au Port de Nantes, VIGIE au Port de Bordeaux, ESCALE au Port de Marseille...

On peut toutefois reprocher à ces ports de « construire » indépendamment leur système mais certains, comme les ports de Bordeaux et Nantes St Nazaire ont travaillé en commun pour la mise à jour de leur système et je viens d'apprendre que les ports de Marseille et du Havre, qui sont en train de réfléchir à la modernisation de leur VTS, vont peut-être essayer de travailler ensemble de façon à diminuer les coûts.

Pour ce qui concerne le suivi des marchandises dangereuses, le port du Havre a, à la demande de l'Union européenne, mis en place en liaison avec le CROSS Jobourg, une maquette appelée à l'époque trafic 2000 qui a donné naissance à la fameuse directive européenne 2002/59 CE. Cette directive, très importante, énumère de nombreuses obligations tant pour le suivi des marchandises dangereuses que pour le suivi des navires qui doivent se déclarer.

La France va être en quelque sorte le précurseur, du fait des expériences réalisées au niveau national. Les marchandises dangereuses seront suivies par un système unique « trafic 2000 » avec un seul pointeur à St Malo qui sera relié sur le plan européen à une énorme banque de données dénommée Safe-sea-net permettant de recevoir des données sur tous les navires circulant dans les eaux côtières européennes.

Enfin, parallèlement à ces avancées dans les capitaineries, les communautés portuaires ne pouvaient perdre de vue la nécessité d'améliorer par la télématique le suivi des marchandises, compte tenu en particulier de l'explosion dans certains ports du trafic des conteneurs. De tels systèmes ne peuvent être élaborés sans un total consensus entre les usagers, une adhésion forte de l'administration des Douanes, et de lourds investissements. Les difficultés étaient énormes, mais c'est tout le mérite des ports du Havre et de Marseille d'avoir su les surmonter, en facilitant la mise en place des structures de concertation et de gestion nécessaires, avec le concours très positif des Douanes Françaises désireuses de promouvoir leur système SOFI.

Mieux, les parties prenantes des deux grands ports se sont mises d'accord pour moderniser ensemble leurs deux systèmes, aboutissant au nouveau logiciel portuaire unique AP+, bénéficiant à la fois d'une remise à plat des procédures et des toutes dernières technologies informatiques.

Les deux ports sont donc actuellement dans le peloton de tête des ports mondiaux dans ce domaine, il n'est que de voir l'intérêt porté par les autorités américaines à un système qui permet entre autre de répondre parfaitement au souci de contrôles exhaustifs des conteneurs à destination des Etats-Unis.

Les autres ports français devraient pouvoir eux aussi s'inspirer des résultats de AP+ pour faire évoluer leurs propres systèmes.

C'est donc sur un bilan très encourageant que se termine le passage en revue de l'évolution des systèmes français de suivi des navires et des marchandises, dans nos ports et sur nos côtes. Les progrès obtenus ne peuvent que renforcer notre sécurité et la défense de notre environnement, tout en améliorant considérablement notre compétitivité.

QUESTIONS/RÉPONSES

Michel DARCHE, directeur du Développement du Port autonome du Havre.

Geffroy CAUDE, est-ce que l'on peut imaginer que la technologie permettra que les sondages bathymétriques donneront un jour des indications sur la qualité des matériaux, je pense par exemple à la granulométrie ou la pollution?

Geffroy CAUDE, directeur du Cetmef

Michel DARCHE a posé une question délicate. Effectivement aujourd'hui les données granulométriques n'obéissent pas au processus de saisies automatisées tel qu'il a été mis en place avec DALI. Ce sont des opérations plus complexes et l'interprétation des données granulométriques nécessitent, du fait de leur moindre fréquence et de la difficulté de la mesure elle-même, une complexité de traitement plus grande. On ne peut exclure que cela puisse être réalisé à terme mais on ne peut imaginer qu'à court terme, on dispose des technologies qui permettent d'intégrer directement ces données en métrologie compte tenu de la complexité de la mesure.

CONCLUSION

Jean Marcel PIETRI, ancien président
de l'European Sea Port Organization

Je conclurai très rapidement. Vous avez pu entendre, au cours des différents exposés de cette matinée, comment à partir d'une problématique d'aide à la navigation, qui pouvait paraître très circonscrite, on débouche sur des problématiques de traitement de données, puis de suivi des marchandises et de suivi d'informations, voire de recherche d'économies d'exploitation. C'est tout à fait passionnant de constater qu'à partir d'un problème technique très spécifique, on a pu travailler dans des secteurs très variés et Jean PRUNIERAS nous a apporté la preuve de l'intérêt scientifique que pouvait avoir ce genre de question.

Je vous propose de clore cette première demi-journée et de nous retrouver après le déjeuner.

INTRODUCTION DES TRAVAUX DE L'APRÈS-MIDI

FRANÇOIS GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »,
spécialiste des questions maritimes

Réunis pour ce colloque sur les grands défis des ports maritimes et non seulement du port du Havre, bien qu'il fasse partie des très grands ports maritimes mondiaux, et après un certain nombre d'exposés d'ordre technique et fort intéressants sur le rôle de très grands Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le domaine de la navigation, de la sécurité, des approches portuaires, du pilotage et de l'analyse des profondeurs des estuaires, nous allons cet après-midi nous plonger dans l'économie portuaire maritime mondiale en essayant de mettre en avant l'ensemble des acteurs qui participent à ces défis économiques.

En préparant ce colloque, il m'est apparu que les ports étaient en définitive des entités répondant à trois mots clés. Depuis l'antiquité, ce sont des portes d'entrée, souvent au débouché des fleuves, des lieux de transit et aussi des pôles de compétitivité. On voit bien que les grands ports européens, chinois, d'Amérique et des autres grands pays sont des endroits qui focalisent l'activité économique, l'emploi, l'innovation, la recherche et maintenant la logistique. Ce sont aussi des pools, c'est-à-dire des lieux où doivent désormais entrer en convergence, un certain nombre de forces économiques, de conjonction entre les différents acteurs économiques, culturels, ou collectivités locales, car les villes, les régions, les départements font partie des conseils d'administration des grands ports et interviennent dans les contrats de plan, négocient parfois directement avec Bruxelles pour obtenir des crédits. Les ports sont donc aussi des pools où l'économie doit faire convergence et tirer dans le même sens le développement.

Autour de cette table sont réunis Rodolphe SAADE, Directeur Général de CMA-CGM que je n'ai pas besoin de présenter, Roger ROELS, Directeur Europe de

P&O Ports, opérateur et aménageur de terminaux, Armand TOUBOL, Conseiller du Président de la SNCF et Stephen CORK qui est anglais et qui est le Directeur technique de la société Wallingford.

Nous allons organiser l'après-midi de la manière suivante, Je donnerai à chacun de ces intervenants environ 20mn pour, à partir du pupitre et souvent avec des PowerPoint, vous expliquer le rôle de chacun en tant qu'acteur du développement portuaire et de l'économie maritime.

Ensuite nous organiserons une table ronde avec les intervenants que je viens de vous présenter et deux ou trois autres notamment des universitaires. Il vous sera donné la possibilité de prendre la parole, sous forme de questions ou d'interventions.

Je vais maintenant demander à Rodolphe SAADE de nous expliquer en quoi un armateur, comme la société qu'il représente, qui est un client utilisateur des ports et pas seulement du port du Havre, conçoit ces défis et quels sont-ils, ce qu'il attend d'un grand port, de ces dirigeants et les améliorations attendues étant donné que la concurrence dans ce domaine est de plus en plus féroce.

L'ÉVOLUTION DES ENJEUX POUR LES CLIENTS ARMATEURS

Rodolphe SAADE, directeur général de CMA-CGM

J'ai trouvé très juste le titre que vous m'avez proposé pour cette intervention : « Les clients armateurs ». En effet, les armateurs -et plus généralement les opérateurs de navires- sont les clients des ports et ils ont eux-mêmes des clients à satisfaire, les chargeurs et les réceptionnaires. Nous sommes donc bien au cœur d'une relation commerciale et l'ensemble des prestataires, notamment ceux de l'économie portuaire, doit en avoir conscience.

Les armateurs ont des exigences qui leur sont propres mais généralement nous avons des demandes qui nous sont imposées par le marché et les propriétaires des marchandises que nous transportons.

Je vous propose donc une intervention en deux parties.

La première sera consacrée à l'étude de l'évolution du liner shipping ces dernières années, pour ensuite évoquer en deuxième partie l'évolution de nos demandes d'adaptation à l'ensemble de l'économie portuaire.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT EN CONTENEURS

Nous vivons très certainement la deuxième révolution du conteneur.

La première a été sa naissance elle-même qui a totalement transformé le transport de marchandises en ligne régulière, la deuxième concerne aujourd'hui la massification de ce type de transport. Cet « effet-volume » oblige l'ensemble de la chaîne du transport à s'adapter et à prévoir la mise en place d'équipements conformes à ces nouvelles exigences. Nous avons besoin d'être capables de répondre à une multiplication des échanges de biens en offrant un délai de livraison le plus court possible et au moindre coût entre la zone de production et la zone de distribution.

Comment s'est transformée l'industrie du transport maritime ?

- Tout d'abord par une volonté de couverture géographique mondiale et par un processus de consolidation qui est actuellement encore en cours.
- Ensuite, en baissant les coûts maritimes du transport grâce à la mise en ligne de navires de plus en plus grands permettant l'évacuation maritime de ce flux considérable de marchandises.
- Enfin, par la mise en place d'un processus d'intégration verticale, répondant ainsi à un besoin de certains clients d'un transport multimodal de bout en bout.

Analysons rapidement ces trois évolutions. Il y a maintenant une dizaine de compagnies maritimes engagées dans le processus du transport global. Ces dix compagnies sont capables d'offrir des départs et arrivées dans l'ensemble des ports commerciaux de la planète, avec une fréquence de touchée hebdomadaire. Pour cela, elles ont fait appel, bien sûr, à la croissance interne par création de nouvelles lignes mais aussi à la consolidation horizontale par acquisition d'autres compagnies. Tout le monde connaît les fusions entre Maersk et Sealand, entre CMA et CGM, P&O et Nedlloyd et le même processus d'intégration de différentes lignes entrepris par CP Ships. Le graphe présenté démontre bien le phénomène de concentration qui ne pourra que continuer. En effet le leader de notre profession Maersk-Sealand, bien que représentant quasiment 50% de plus que le numéro 2, ne pèse que 12% du marché.

Le deuxième élément que je voulais évoquer concerne la taille des navires. Il y cinq à six ans, des navires de 8000 ou 9500 Evp étaient impensables. En 2007, ils représenteront la taille standard dans les marchés Europe/Asie ou Transpacifique. Ces navires sont excessivement chers. Un navire de 8000 Evp peut coûter jusqu'à 100 Millions de dollars et il faut au moins 8 navires pour assurer un service hebdomadaire entre l'Asie et l'Europe et cinq pour un service transpacifique.

L'industrie du transport maritime requiert donc une intensité capitalistique très élevée, notamment aujourd'hui où les prix du fuel et des navires -aussi bien à la vente qu'à la location- ont flambé !

A titre d'exemple, Shipping Corporation of India (SCI), notre partenaire dans l'Indamex vient d'affréter un navire de 2200 Evp au prix de location de 40 000 dollars par jour. Ce même navire était affrété l'an dernier à 21 000 dollars.

Enfin, la troisième transformation fondamentale est relative à l'intégration verticale. On l'a vu, les armateurs sont des prestataires de services aux importateurs et exportateurs qui imposent des prestations de qualité – et à moindre coût – non seulement sur la partie maritime du transport mais bien sur l'ensemble du transport de bout en bout de leur marchandise.

Sans pour autant se substituer aux logisticiens internationaux (qui sont leurs clients) les opérateurs navires en viennent à offrir une prestation complète à leur client. Cela inclut le transport intérieur multimodal, la prestation logistique (le supply chain management) mais aussi la manutention dans les différents ports de transit de la marchandise.

Il est par ailleurs essentiel pour un armateur d'exercer un certain contrôle sur le maillon portuaire pour sécuriser ses trafics. Or actuellement, la croissance du trafic maritime est beaucoup plus forte que celle des investissements portuaires ; d'où des phénomènes d'engorgement portuaire. L'investissement portuaire des armateurs est, en ce sens, stratégique.

Le passage portuaire est actuellement le « nœud gordien » du transport. Le port pénalise la qualité du service bout en bout.

En investissant dans la partie portuaire, le transporteur maritime est le seul qui puisse véritablement répondre correctement à l'attente des clients importateurs ou exportateurs. En effet, en cumulant les deux professions, c'est le seul qui puisse avoir une prévision globale de l'évolution des trafics et programmer ainsi les investissements nécessaires dans le port pour permettre une bonne évacuation des marchandises.

Nous venons de finaliser cet accord avec le port de Malte et nous continuons nos négociations avec certaines autorités portuaires notamment en Chine et en Europe. Ce n'est pas un hasard si, pour les appels d'offre de Port 2000 et Fos 2XL par exemple, ce sont trois compagnies maritimes qui ont été retenues : MSL, MSC et CMA-CGM. Il est aussi clair que la réussite passe aussi par un accord avec l'ensemble des parties concernées, notamment les autorités locales et la main d'œuvre qui doit être formée et qualifiée.

Le navire doit impérativement pouvoir effectuer son escale et opérer ses opérations commerciales en temps et en heure. C'est une évidence mais en 2004 la situation s'est rapidement dégradée.

Dans la plupart des grands ports, les quais existent (ou sont programmés) et les navires de grande capacité ne nécessitent pas de tirants d'eau très supérieurs à ceux de la génération précédente. Grâce à des plans de chargements adaptés, les portiques actuels peuvent parfaitement opérer ces navires. En revanche, la plupart des ports – compte tenu de leur productivité actuelle – ne sont pas capables d'opérer ces navires de façon satisfaisante.

Juste une anecdote pour montrer que le problème n'est pas uniquement celui du Port du Havre ni même d'ailleurs celui des ports Nord Européens. Nous avons reçu en septembre, notre premier navire de 8200 Evp, le CMA CGM HUGO, qui a chargé en Asie avant de traverser le Pacifique pour sa première escale américaine à Long Beach. Compte tenu du nombre de mouvements prévus, le navire devait rester 48 heures à Long Beach il y est resté cinq jours ! Un article du journal américain a titré que CMA CGM était « lucky enough to stay only five days !!!! » autant vous dire que l'on était inquiet pour la suite. Et l'on ne s'est malheureusement pas trompé ! Le MSC Texas vient de rester huit jours en attente à Long Beach ! Autant vous dire que les rotations sont « un peu » perturbées actuellement sur le transpacifique !

Il y a deux leçons à tirer de cet exemple :

- La première c'est que l'ensemble de la chaîne de transport est perturbée par une mauvaise planification des acteurs portuaires : les retards ont un effet cumulatif ;
- La seconde est que trop de mouvements sont concentrés sur un nombre de ports limités.

Beaucoup de conteneurs débarqués à Long Beach sont pour des destinations intérieures et pourraient être déchargés dans d'autres ports de la côte ouest des Etats-Unis si les prix des compagnies ferroviaires en sortie de ces ports n'étaient pas aussi prohibitifs comparés à ceux de Long Beach et si une meilleure desserte des points intérieurs était disponible depuis les ports. En fait, les volumes actuels en sortie de Long Beach bénéficient d'une « prime-volume » dans les transports intérieurs.

COMMENT L'ÉCONOMIE PORTUAIRE PEUT-ELLE S'ADAPTER À CES NOUVEAUX DÉFIS ?

Je n'ai pas la prétention de dire quelles sont les solutions et comment satisfaire au mieux les « clients armateurs », voyons plus modestement quelques pistes de travail. Comme je vous le disais en introduction, nous avons nos exigences propres (liées à la rotation des navires et de nos conteneurs) mais nous sommes aussi des vecteurs de transmission des contraintes que nous imposent nos propres clients.

Commençons par nos contraintes :

Les navires ont des capacités de plus en plus importantes et coûtent de plus en plus cher, que se soit en termes d'investissement, de taux de location ou de l'exploitation elle-même. Il faut donc un volume de mouvements très important pour rentabiliser les escales.

De plus, ces navires – qui ont un coût à l'espace inférieur - ne gagnent pas en vitesse par rapport aux navires de la génération précédente, la vitesse de 26 noeuds à l'heure constituant une sorte de plafond. Les gains de temps, nécessaires pour répondre à l'augmentation des volumes traités, ne peuvent donc se faire qu'à quai, par l'amélioration de la productivité horaire.

Des équipements de manutention bien entretenus sont nécessaires mais c'est surtout au niveau de l'organisation du travail portuaire qu'un fort potentiel de productivité peut être trouvé. Une meilleure souplesse dans l'organisation du travail doit être recherchée ainsi que la mise à disposition d'équipes formées et qualifiées.

Juste une photo pour montrer, qu'en Europe, nous sommes très loin des performances asiatiques. Le CMA-CGM Puccini a travaillé à Yantian, dans la zone économique de Shenzhen avec pas moins de 8 portiques. La productivité horaire a été de 245 mouvements. C'est impressionnant.

Une meilleure organisation permet une amélioration de la productivité, un meilleur service du client-armateur qui va amener des volumes supplémentaires et donc de meilleurs résultats pour tous les opérateurs portuaires. C'est un cercle vertueux.

Enfin, dernier élément concernant les armateurs. Il est fondamental pour nous d'assurer une bonne fluidité dans l'approvisionnement des boîtes vides et pleines. Les vides doivent être poussés vers les zones déficitaires sans que des goulots d'étranglement ou des stocks permanents s'installent dans des ports excédentaires.

Enfin les attentes de nos propres clients :

L'importateur n'a plus de stock de marchandises. Travaillant en flux tendu, son stock minimum est celui qui se situe à bord de nos navires. Le stock tampon est maintenant égal à zéro, il ne faut donc qu'aucun phénomène de blocage ou de délai existe sur la chaîne complète du transport. Il faut donc -et le port doit en être impérativement pourvu- une connexion fiabilisée entre le navire et les barges ou le rail.

Tous les acteurs du port (douanes y compris) doivent être mobilisés pour conserver ces clients, voire pour accroître son attractivité auprès de zones économiques qui échappent naturellement à l'attraction de tel ou tel port.

Le service attendu est en terme de délai, de fiabilité et bien entendu de coût.

Les besoins des clients, exportateurs ou importateurs, ont évolué. A nous, professionnels du transport (armateurs, autorités portuaires, manutentionnaires, etc.) de nous organiser afin d'être capables de répondre ensemble à ce nouveau défi.

Si je peux me permettre la formule... « nous sommes tous sur le même bateau ».

Je suis certain – en tant que « client-armateur » - que le port du Havre sera capable de répondre à ces nouveaux enjeux.

► QUESTIONS / RÉPONSES

François GROSRIE*CHARD, journaliste au « Monde »*

Merci Rodolphe SAADE, j'ai deux ou trois petites questions à vous poser. Votre compagnie a connu un développement considérable. Elle se place au 5^{ème} rang mondial et, peut-être, dépassera encore ce rang prochainement. Mais votre slogan demeure toujours plus, toujours mieux, toujours plus vite, toujours plus fluide et toujours moins cher bien évidemment. Selon vous, quelles sont les autorités publiques ou les organismes privés ou para publics les mieux à même de répondre à ces défis et donc d'améliorer la situation. Son-ils les groupes privés, les ports autonomes, les gouvernements, l'Europe ? Vers qui aimeriez-vous vous tourner pour dire il faut que cela s'améliore, c'est à vous de décider des améliorations. Est-ce à la commission européenne en faisant des directives, est-ce au gouvernement, ou à Monsieur Jacques CHIRAC de donner des instructions ou faut-il que les solutions soient trouvées port par port ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Ce n'est pas uniquement du ressort des autorités portuaires ou du gouvernement, mais d'un ensemble de conjonctions. Nous avons besoin d'être en phase avec les autorités portuaires, ce qui est le cas aujourd'hui au Havre, afin d'assurer à nos clients un service de qualité. Au niveau des gouvernements, je faisais référence tout à l'heure au port de Tanger et vous disais que malheureusement nous n'avions pas été sélectionnés et qu'un autre armateur allait pouvoir récupérer ce terminal. Nous espérons qu'une autre fois, le gouvernement pourra nous aider car entre la France et le Maroc, il y a beaucoup plus de liens qu'entre le Maroc et le Danemark.

François GROSRIE*CHARD, journaliste au « Monde »*

En l'occurrence, il s'agit de l'armement Maersk.

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

C'est exact.

François GROSRIE*CHARD, journaliste au « Monde »*

Au niveau européen, pensez-vous qu'il soit préférable d'avoir une politique maritime européenne très intégrée ou bien considérez-vous qu'il faille laisser à chaque pays sa liberté d'agir ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

La France s'est maintenant dotée d'un programme maritime à l'échelle des autres pays européens et si je ne peux dire que nous sommes totalement satisfaits, il faut reconnaître que nous avons fait beaucoup de chemin et que nous sommes sur la bonne voie. Je pense nécessaire que tous les pays européens se regroupent afin d'obtenir les avantages que l'on trouve ailleurs dans le monde.

François GROSRIE*CHARD, journaliste au « Monde »*

En Europe, certains pays sont interventionnistes, d'autres beaucoup plus libéraux, je pense à la Grèce, aux Pays-Bas, Malte. N'est ce pas un peu gênant pour un armateur ou bien est-ce pour vous fondamental ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Je ne pourrai pas vous répondre point par point mais il est évident que tous les pays européens essayent d'adopter la même position. Il faudrait que tout le monde suive le même chemin. Il est évident qu'il faut qu'il y ait une certaine organisation et que les choses se mettent en place de façon ordonnée et coordonnée.

François GROSRIE*CHARD, journaliste au « Monde »*

Vous avez dit qu'il y avait un certain nombre de contraintes, vous avez même employé l'expression « le port pénalise », lorsqu'il y a des engorgements. Il y a une dizaine d'années, on citait le bateau qui attendait trois mois au Nigeria et maintenant on s'aperçoit que certains ports américains sont aussi engorgés que d'autres contrairement aux ports chinois. Dans ces contraintes, on retrouve bien sûr les engorgements physiques mais aussi ces nouvelles règles en matière de sûreté imposées depuis le 1^{er} juillet, je crois, à tous les ports européens et mondiaux qui veulent commercer avec les Etats Unis, qui imposent la mise en place de dispositifs de sûreté non seulement à bord des bateaux mais dans les ports. Pour vous, grand armateur, est-ce une contrainte forte ou mineure, ou bien est-ce véritablement un problème fondamental ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Pour répondre au premier point concernant les engorgements physiques, la Chine est un exemple car ils ont investi dans le futur et dans la zone économique de Shenzhen, au sud du pays, ce n'est pas un port, mais peut-être quatre ou cinq ports qui fonctionnent à pleine capacité sans attente des navires. La force de la Chine est d'avoir su planifier à l'avance. Aux Etats-Unis et principalement sur la côte ouest

du pays, cette planification n'a pas été effectuée. Concernant la sécurité, je pense que depuis les événements du 11 septembre 2001, les armateurs ont réalisé que les menaces pouvaient également arriver par la mer et dans des conteneurs. Une série de mesures ont été imposées aux lignes maritimes qui les ont imposées à leurs clients et c'est dans l'intérêt général que l'on continue à mettre en place toutes ces procédures. La dernière en date est l'ISPS qui nous oblige à certaines contraintes lors des escales des navires à l'arrivée comme au départ et où l'on doit veiller à ce que certains éléments ne mettent en danger les opérations du navire que ce soit en France, en Europe, aux Etats Unis ou ailleurs. Nous n'avons d'autre choix que de répondre aux attentes des autorités américaines et d'accepter les mesures de prévention terroristes.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

A l'heure actuelle, qui paie ce surplus de sûreté, est-ce l'armateur, le transitaire, le gouvernement, ou l'autorité portuaire ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Vous abordez là des sujets sensibles !

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Nous sommes là pour cela.

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Il est évident que dans le cadre des mesures que la CMA-CGM est en train d'appliquer et qui sont suivies également par d'autres armateurs, la fameuse loi ISPS nous oblige dans certains ports du monde à surveiller nos navires, les mouvements de personnes, à veiller à ce que la documentation soit faite en temps et en heure. Tout cela génère un surcoût administratif pour l'armateur qui est obligé de répercuter ces charges à ses clients. Ceci concerne les charges administratives des armateurs. De l'autre côté, les terminaux doivent également surveiller ce qui se passe dans leur enceinte et les charges inhérentes sont facturées aux armateurs qui vont encore les répercuter à leurs clients. En tant qu'armateur, nous souhaiterions que les ports facturent directement les clients.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Il n'y a pas actuellement de règle précise en la matière et la politique n'est pas la même à Marseille qu'au Havre.

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

C'est exact, et par rapport à cette surcharge, CMA-CGM a décidé de facturer à ses clients un montant unique de 6 \$/ EVP, irrespectivement du port qu'il soit en Europe, aux Etats-Unis, en Asie ou en Inde.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Merci beaucoup d'avoir répondu sans détours à ces questions et pour votre exposé fort intéressant. C'est vrai que parmi les défis des ports maritimes, il y a aussi ces défis de sûreté pour employer des termes précis.

Je vais donner la parole à Roger ROELS.

9

EXPLOITATION DES TERMINAUX PORTUAIRES :
ÉVOLUTIONS ET PERFORMANCES**Roger ROELS**, directeur Europe de P&O Ports**François GROSRIE**CHARD, journaliste au « Monde »

Roger ROELS est directeur Europe de la Compagnie P&O Ports, qui n'est pas une compagnie maritime mais une compagnie d'aménagements des terminaux.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Je remercie Jean-Pierre LECOMTE et Jean-Marc LACAVE pour m'avoir invité à intervenir et m'avoir permis de vous présenter les perspectives d'un opérateur mondial.

(TRADUCTION FRANÇAISE)

Je représente la société P&O Ports, et, à ce titre, j'aimerais vous présenter la perspective de l'opérateur de terminaux que nous sommes aujourd'hui et quels sont les défis auxquels nous sommes confrontés de notre point de vue.

Pour vous donner une idée de notre organisation que vous ne connaissez peut-être pas beaucoup, nous sommes un groupe appartenant au Groupe P&O coté en bourse à Londres. Ce groupe comprend quelques compagnies parentes comme P&O Colt Logistics et des compagnies logistiques exerçant uniquement aux États-Unis, la compagnie P&O Ferries qui est plus connue et qui connaît quelques difficultés, comme vous le savez, dues aux conditions actuelles de cette activité, la compagnie P&O Ports sur laquelle je reviendrai tout au long de mon intervention car cette compagnie représente à l'heure actuelle environ 70% des bénéfices et des investissements du groupe. L'immobilier de P&O est une activité en vue installée depuis quelques temps et que nous développons en ce moment et Royal P&O Nedlloyd, comme nous l'appelons à l'heure actuelle est une compagnie maritime dans laquelle nous participons à hauteur de 25% mais nous ne parlons pas au nom de P&O Nedlloyd bien que la confusion existe de temps en temps, nous agissons en tant que P&O Ports.

Pour vous donner une idée de notre activité en ce moment, nous avons manutentionné, en 2002, 12 millions d'EVP et 45 millions de tonnes de marchandises diverses à l'international. En 2003, vous pouvez constater la croissance des conteneurs, vous pouvez noter qu'en 2004 cette croissance continue. Nous manutentionnerons cette année plus de 21 millions d'EVP et, plus important encore, je dois ajouter à cela que les marchandises diverses ne sont pas mentionnées pour cette année car les chiffres restent plutôt stables. Nous manutentionnerons encore cette année 45 millions de tonnes. Notre stratégie consiste à se concentrer sur le trafic à destination directe. Nous ne sommes pas vraiment experts en installations de transbordement. Si des gens, comme nos partenaires en France ou dans certaines régions, se lancent dans les transbordements, nous le faisons mais nous préférons nous concentrer sur des terminaux où nous pouvons nous focaliser sur des trafics de marchandises locaux nationaux.

Nous exploitons des terminaux polyvalents et non des terminaux dédiés. Nulle part dans le monde, nous n'avons de terminaux dédiés à une compagnie maritime, cela fait partie de notre stratégie. Nous essayons de rester au service de tous les clients comme Rodolphe SAADE l'a fait remarquer, il est très difficile en raison de la saturation des ports de fournir une bonne qualité de service aux usagers mais nous viendrons à bout de ce problème pour être de nouveau au service des clients.

Enfin, nous sommes géographiquement bien étendu ; nous sommes présents, en ce qui concerne les conteneurs, dans trent-trois endroits différents dans le monde, à l'heure actuelle. Vous pouvez constater sur la diapositive que nous sommes représentés partout dans le monde et c'est notre volonté première d'être présents dans le monde entier. Nous avons également un vaste réseau de terminaux à marchandises diverses, comme vous pouvez le voir, par exemple, en France, nous avons une unité à marchandises diverses à Marseille. Nous n'en n'avons pas au Havre où nous nous impliquons uniquement dans le secteur des conteneurs. Notre organisation est plus ou moins tournée vers l'horizon international, nous avons cinq agences et cinq à la tête de la région Europe Afrique de taille à peu près équivalente et avec des volumes traités similaires. En Europe, nous avons notre siège social à Anvers.

Nous étudions activement la possibilité de nous développer en Europe et en Afrique et, évidemment, nous estimons que la France est un point stratégique de

notre réseau. Nous espérons pouvoir continuer à développer ce réseau comme déjà précisé. Nous atteignons actuellement en Europe le chiffre de 4 millions et demi d'EVP et 10 millions de tonnes de marchandises diverses.

Nos plans pour le futur ne diffèrent pas tellement de ceux de l'orateur précédent. Il est clair que nous devons tenir compte de l'augmentation de la taille des navires. Il est très vrai qu'avec des navires plus grands, on en peut pas se contenter de continuer à allonger la durée des escales dans chaque port. Ce n'est pas parce que l'on fait 2000 mouvements au lieu de 1000 qu'un navire peut rester deux fois plus longtemps au port. Nous devons nous familiariser avec le système de 'Hub and spoke' car c'est l'avenir pour les compagnies maritimes, nous avons une augmentation du volume d'échanges commerciaux par navires, nous constatons qu'au delà de la croissance normale, les compagnies maritimes effectuent plus de transbordements. En fait, l'augmentation en volumes de trafic est plus importante que la croissance normale du trafic car le transbordement additionnel s'ajoute à la croissance.

Le point suivant, c'est la capacité limitée à l'exportation. C'est certainement très vrai en Europe du Nord, comme vous le savez peut-être, pour toute l'Europe du Nord y compris le Royaume-Uni, Rotterdam et Anvers ou la France, tous ces terminaux sont saturés. Toutes les lignes maritimes subissent ce genre de problèmes, malheureusement, dans tous ces ports. De plus, il faut beaucoup de temps pour obtenir de la capacité supplémentaire. Il est vrai et probablement justifié que, dans tous les pays où nous recherchons plus de capacité de traitement, les autorités prennent en compte les questions environnementales et les questions nationales et, ensuite, seulement les travaux de construction peuvent commencer. Ce qui veut dire que tout nouveau projet prend au moins sept ans voire jusqu'à douze ans pour être réalisé. Par conséquent, même si une capacité supplémentaire de traitement est envisagé aujourd'hui, il faudra tout ce temps pour qu'elle soit mise à disposition. Dans l'intervalle, avec la croissance du trafic conteneurisé, ce volume à traiter aura encore doublé. Si vous considérez une croissance de 8% sur dix ans, vous doublez le volume. Ainsi, nous avons tous à faire face à ce volume doublé, et nous devons planifier de nouvelles facilités maintenant puisque le délai d'exécution est du même ordre.

Il y a une énorme nécessité d'investissement, en plus de cet énorme volume à traiter. Il y a un certain nombre d'entreprises qui étaient auparavant dans le domaine de la manutention qui ne peuvent pas faire face à cette nécessité

soutenue d'investissement. La raison pour laquelle des entreprises comme nous, comme Hutchison, Maersk, investissent dans des terminaux et peuvent et veulent reprendre des terminaux existants est très souvent qu'il n'y a pas de choix, de possibilité pour les entreprises locales plus petites de survivre et de surmonter cette exigence d'investissement. Mon sentiment personnel est que nous avons des besoins de productivité de plus de 100 mouvements/heure et que nous devons aller dans les zones clés jusqu'à plus de 200 mouvements/heure. Vous avez vu l'exemple de la Chine. J'adhère complètement à cette stratégie ; dans les zones où vous faites plus de 2000 mouvements, il vous faut réaliser de plus de 200 mouvements par heure. Nous sommes évidemment loin de cela dans certaines zones mais cela va devenir un 'must' en termes de rotation de navires.

Cela m'amène à ce que je considère être la question « clé » des dix prochaines années ; nous pouvons probablement augmenter la productivité avec la mise en service de nouvelles installations en France, à Anvers et au Royaume-Uni, mais, lorsque nous aurons cette nouvelle capacité et que la productivité aura augmenté, et que nous obtiendrons une moyenne de plus de 150 mouvements par heure, je pense qu'il y aura un problème énorme en termes de dessertes intermodales. C'est déjà le cas car, dans certains pays, nous n'arrivons déjà pas à trouver les camions, à trouver les trains ou les produits sur les trains de façon à livrer les conteneurs dans l'hinterland. Et je pense personnellement, en dernier lieu, que nous devons nous tourner vers l'automatisation.

L'automatisation va pouvoir améliorer notre productivité et va résoudre un autre problème existant dans les ports en Europe, qui est le manque de main d'œuvre. C'est surprenant mais nous avons des problèmes de main d'œuvre dans pratiquement tous les ports. Pour vous donner une idée, je vous parle d'abord de l'avenir en vous indiquant ce que nous faisons aujourd'hui au port d'Anvers. Vous pouvez voir nos terminaux du côté droit et vous voyez un panneau qui est la porte d'entrée d'Anvers ('Antwerp Gateway') du côté gauche. La porte d'entrée d'Anvers ('Antwerp Gateway') est un projet dont la construction est en cours par nos soins. Il entrera en service en juillet de l'année prochaine et c'est le fruit d'une coopération entre nous-mêmes qui en détenons 67%, P&O Nedlloyd qui en détient 25% et Duisport, ce qui constitue un cas très intéressant, le port de Duisport, autorité portuaire intérieure en Allemagne, qui détient une part de 7,5% dans le port d'Anvers. Ils font cela car ils estiment qu'il est absolument nécessaire d'avoir des dessertes efficaces entre Anvers et Duisburg.

C'est une impression d'artiste et je vais vous donner une idée de la façon dont nous allons faire cela ; nous allons commencer par développer ce terminal en phase I avec des chariots cavaliers : 400 mètres de longueur de quai, 6 grues, etc. Nous commençons avec des chariots cavaliers car nous voulons être sûrs que nous pouvons entrer en exploitation de façon efficace dès le premier jour. La dernière chose que désireraient les compagnies maritimes à l'heure actuelle, c'est qu'il y ait un nouveau port et qu'il y ait de nouveaux terminaux et qu'ils ne fonctionnent pas correctement. L'automatisation qui est disponible dans certains ports en Europe du Nord n'est pas mûre dans notre esprit pour prendre le risque de commencer immédiatement avec. Cependant, nous allons en même temps commencer à piloter un projet d'automatisation. C'est pourquoi, nous allons démarrer en phase I avec des chariots cavaliers et, en même temps, nous allons immédiatement automatiser la seconde partie du terminal qui sera la partie pilote de façon à :

- augmenter immédiatement la capacité de traitement ;
- mettre en marche l'automatisation.

Pour les personnes qui sont dans le domaine technique, nous parlons de gerbeurs automatiques pour que l'équipement du parc soit complètement automatisé. Le transfert entre les grues et le parc de stockage se fera à l'aide de « sprinters », sorte de très petits chariots cavaliers qui viennent l'un au-dessus de l'autre et transportent les conteneurs sur parc.

En dernière phase, nous transformerons la zone de chariots cavaliers en zone également automatisée et nous aurons alors en 2010 une capacité de vingt portiques à conteneurs, pour traiter 3,5 millions d'EVP. Si vous savez que le port du Havre, à l'heure actuelle, traite 2 millions d'EVP, vous pouvez vous rendre compte qu'il s'agit d'un terminal de grande capacité. Cela n'a rien à voir avec le fait de faire une remarque sur le Havre car la même situation s'applique également à Anvers qui traite 5 millions d'EVP actuellement. Ce terminal supplémentaire traitera 3,5 millions d'EVP.

Voici quelques images supplémentaires ; les navires des principales lignes maritimes seront manutentionnés à l'aide de grues normales (22 conteneurs de large). Nous aurons des grues spéciales pour le chargement des barges, notre objectif étant d'arriver à 40% des opérations par barges pour les dessertes intérieures, et nous allons installer des grues spéciales pour cette manutention de barges de façon

à ce que nous puissions les manutentionner de façon efficace. Vous pouvez voir l'automatisation du parc dans la partie gauche de l'image et les camions viendront chercher les conteneurs sur ces véhicules automatisés. Ainsi, ce projet de « porte d'entrée d'Anvers » consiste en une mise sur parc automatisée. Dans le fond, les grues que vous pouvez voir sont prévues pour un objectif de 250 mouvements par shift et par grue. Si vous mettez 6 grues sur un shift, vous pouvez calculer votre productivité ; avec environ 30 mouvements/heure, vous obtenez 150/200 mouvements/heure.

Nous devons également nous pencher sur le processus d'entrée qui décidera du volume du parc à conteneurs. Nous aurons besoin de travailler avec des systèmes de réservation de véhicules, de reconnaissance optique des caractères et ce genre de matériel. Nous devons évidemment être complètement agréés ISPS et avoir les zones de dépôts et les officiers marins nécessaires, et nous essaierons de servir nos clients correctement en nous équipant d'EDI et des outils de valeur ajoutée disponibles. Ce terminal n'est plus un rêve, il est presque existant, comme vous pouvez le voir sur cette image, vous pouvez voir sur le côté gauche où il sera situé. Cette image est un montage mais je peux vous assurer que la réalisation a déjà bien avancé depuis. Les grues y sont déjà et nous serons prêts en juillet.

Le pays à présent le plus saturé est certainement le Royaume-Uni. P&O Ports a un grand projet dans un endroit qui était appelé Shell Haven, un ancien site Shell, et nous sommes en train de construire là-bas sur une rivière que nous approfondirons à 14,50 mètres (profondeur d'eau). Nous allons de nouveau construire un terminal de 3,5 millions d'EVP dont les premiers postes à quai seront opérationnels à fin 2007. Ce que nous expérimentons à Anvers servira également ici. Nous aurons également un terminal moderne à technologie de pointe avec les mêmes grues de parc automatisées. Nous avons également comme cible le trafic national, grâce à une localisation très stratégique à Londres, en amont de la Tamise, très près de Tilbury et du marché intérieur de Londres.

Tous ces projets concernent Anvers et le Royaume-Uni. En ce qui concerne la France, nous sommes fiers d'être les partenaires de CMA et Egis/Féron pour développer au Havre avec GMP des installations sur Port 2000 ; nous sommes actuellement au quai des Amériques et au quai de l'Europe. Nous nous développerons sur Port 2000 en phase I en manutentionnant 675 000 EVP. Voici une autre photo de la même zone. Nous espérons que nous pourrions bientôt faire acte de candidature

auprès de Jean-Marc LACAVE pour la phase 2, car nous pensons qu'à la vitesse où cela va, ce sera nécessaire. Nous aurons deux postes à quai de 350m de longueur. GMP, l'opérateur local, est une filiale de notre « joint-venture » à parts égales avec CMA et Egis/Féron. Nous commencerons l'exploitation dans un an environ, et, le port autonome ayant construit les infrastructures portuaires, nous construirons le terminal. Nous allons investir environ 103 millions d'euros. Quelques autres images : 700 m. de longueur de quai, ces installations ont déjà obtenu l'agrément ISPS.

Nous avons un autre projet de développement en France, le projet 2XL, également avec notre partenaire CMA. Ce projet est une extension (première phase à 400m, pour atteindre 700 m in fine) et une restructuration d'une installation existante appelée Eurofos. Nous allons construire une capacité supplémentaire de 800 000 EVP qui s'appellera 2XL.

Comme je l'ai dit précédemment, il y a grande nécessité de développement. C'est pourquoi, nous développons tous ces projets, nous développons l'automatisation, et nous essayons de nous préparer pour le futur. P&O Ports a démarré et développe plusieurs de ces projets. Nous ne parlons ici que des projets européens, mais il y a des projets pour le reste du monde. En ce qui concerne spécifiquement Le Havre, nous pensons que c'est une localisation excellente. En fait, nous avons été très fiers après avoir effectué cette acquisition il y a quelques années, de pouvoir avoir l'occasion de travailler immédiatement sur le projet Port 2000. Nous sommes certains que c'est l'avenir du Havre. Les chiffres passés ne sont pas ceux que nous espérons pour l'avenir. Les chiffres de croissance vont être énormes et nous espérons réaliser ces chiffres par l'augmentation de notre productivité à l'aide de ce que je viens de développer. Cela ne va pas être 150 mouvements par heure, mais cela doit être forcément plus.

Il y a une forte demande pour plus de capacité, mais il y a aussi une forte demande pour l'augmentation et l'amélioration des services rendus aux clients. Nous avons entendu le message des lignes maritimes comme vous nous l'avez transmis aujourd'hui très clairement, et, nous ne pouvons qu'y souscrire, car, franchement, le service fourni aujourd'hui dans les ports par les personnes comme nous-mêmes en tant qu'opérateurs portuaires et la raison en est de toute évidence les contraintes qui y sont liées, n'est pas acceptable. Nous en sommes pleinement conscients. De façon à rester compétitifs et à aller de l'avant, nous avons besoin

d'un peu de flexibilité et nous en demandons à tous. Cela va constituer un nouvel état d'esprit et un nouveau changement pour s'assurer que nous atteindrons les 200 mouvements par heure. Tout cela est lié à cette productivité.

Il est effrayant pour certaines personnes d'entendre que nous parlons d'automatisation en parlant de productivité et celles-ci nous demandent « et que faites-vous des questions sociales qui y sont liées ? ». Mon message aujourd'hui est que les ports productifs vont connaître une croissance énorme. Si vous avez un port qui travaille bien, alors il se développera et assurera plus de travail pour toutes les personnes travaillant sur et autour du port. En d'autres termes, la productivité et l'automatisation augmenteront le volume de travail disponible pour les personnes dans et à l'extérieur du port, et c'est une bonne chose socialement et économiquement.

Nous sommes maintenant « ancrés » dans ce port et sommes très heureux de construire avec vous l'avenir de cette région. Je vous remercie.

► QUESTIONS / RÉPONSES

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Merci Roger ROELS, pour cet exposé franco-anglais fort constructif et intéressant. Puis-je vous demander, puisque nous sommes un peu dans la philosophie du partenariat « public-privé », quelle est la rentabilité d'un grand investissement portuaire comme celui que vous venez de nous présenter. Une grande plateforme est-elle rentable, au bout de cinq ou six ans ou est-ce un investissement à long terme ?

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Ma première réponse est évidemment que chaque investissement portuaire, de part son importance, également pour les compagnies privées, est un investissement à long terme. Il n'y a pas de retour immédiat pour ces projets dans les deux, trois ans, ni à Anvers ni au Havre, ni au Royaume-Uni. La seconde réponse est évidemment pour vous donner une idée ; l'investissement à Anvers, pour un terminal de 3,5 millions d'EVP, se situe dans la fourchette des 400 millions d'euros et au Royaume-Uni aux environs d'un milliard d'euros. C'est pourquoi il peut exister des différences quant au retour sur investissement, cependant, pour le Royaume-Uni, nous sommes à la fois autorité portuaire et opérateur de terminal et nous touchons à la fois les droits dus à l'autorité portuaire et ceux pour le terminal. Nous prévoyons le même retour sur investissement dans tous les pays où nous travaillons. Dans la finalité, c'est évidemment un calcul pour savoir si, dans un port ou un pays comme le Royaume-Uni, si on investit dans les dragages, dans les murs de quais, dans tout ce qu'il appartient à l'autorité portuaire de faire en Europe, nous pouvons avoir un retour sur investissement sur les taux que nous pourrions pratiquer sur le marché. Et, pour le Royaume-Uni il s'avère que c'est le cas.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Quand vous faites un investissement, que ce soit à Port 2000, à Fos, à Malte ou ailleurs, demandez-vous des garanties en matière de fiabilité sociale ?

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Nous sommes de toute évidence favorables à des relations stables et sur le long terme avec les syndicats. C'est pourquoi, lorsque nous nous installons dans un port, si le port est « privatisé », nous nous intéressons à l'établissement immédiat d'un accord avec la main d'œuvre pour un certain temps. Par exemple, à Malte, il y

a un accord avec la main-d'œuvre pour une durée de 5 ans. Ainsi, dans une nouvelle zone, et spécialement lorsqu'il y a privatisation d'une partie de l'organisation qui faisait partie auparavant de l'autorité portuaire ou de l'autorité gérant le terminal, nous préférons négocier une paix sociale, dès le départ.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Peut-on envisager une sorte de clause de service minimum, tel que celui conclu récemment à la SNCF en matière de prévention des conflits, étant donné que pour les entreprises maritimes, il est bien évidemment important que les conteneurs puissent être déchargés rapidement et que les navires ne soient pas pris en otage.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Permettez-moi de répondre de façon légèrement différente. Nous essaierons de trouver un accord dès le début avec la main d'œuvre elle-même, les autorités et nos services. Nous ne pensons pas que l'on puisse conclure un accord ou obtenir une garantie de la part d'un gouvernement sans qu'un syndicat ne soit partie prenante d'un accord. C'est pourquoi notre préférence est de négocier immédiatement avec les syndicats et avec le gouvernement. Une simple déclaration ou intention ou changement ou une garantie d'un gouvernement, comme nous en connaissons tous, ont sans doute beaucoup de valeur mais il est préférable, de notre point de vue, de conclure un accord directement avec les syndicats.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Vous avez illustré vos propos de plusieurs cartes du monde. À l'évidence, votre cours de récréation c'est le monde entier. Pourriez-vous esquisser un classement des meilleurs ports, au moins en Europe. Peut-on dire qu'il en existe de très bons et à l'inverse de très mauvais ?

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Il est évidemment difficile de couvrir le monde et faire une liste des ports du monde entier en trente secondes, mais, en général, en effet, les ports asiatiques sont bien organisés, ils ont un régime différent en ce qui concerne la main d'œuvre et il est très simple d'arriver à des accords qui sont très bons pour la productivité. L'Europe est certainement au second rang. Les ports américains ne sont pas très productifs, en général, comparés à l'Europe.

Pour en revenir à l'Europe, je pense que la plupart d'entre vous sait que la

productivité à Anvers est largement supérieure à celle du Havre et, en effet, on se pose très souvent des questions concernant le fait que nous ayons les mêmes grues, nous avons pratiquement le même type de processus de management, pourquoi avons-nous une telle différence de productivité ? Nous espérons en coopération avec les syndicats et avec les autorités portuaires pour redresser cette situation en France, très franchement. Mais, sur la question du classement des ports nord européens, nous pouvons citer Anvers en première place, Rotterdam ensuite et les ports allemands ; les ports du Royaume-Uni et les port français ne sont pas aussi productifs, comparés aux premiers cités. Et, il nous reste donc encore du travail... ce qui est une bonne nouvelle !

François GROSRIE, journaliste au « Monde »
Merci de cette réponse subtile.

Jean-Didier BLANCHET, CGPC

Dans votre exposé, vous avez fait allusion à un chiffre de 8% de croissance pendant dix ans, je voudrais savoir ce que vous envisagez comme croissance à long terme pour l'Europe, en terme de trafic de conteneurs.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Tous nos calculs sont fondés sur des variations de 6 à 8%. Cependant, pour les cinq dernières années, nous étions largement au-dessus de cette moyenne. C'est vrai pour tous les ports et pas seulement pour nous en tant que compagnie de manutention, mais également pour toutes les autorités portuaires, tout le monde escomptait des croissances de l'ordre de 5 à 6%, et les chiffres se sont situés au-dessus de 10%. C'est pourquoi certains projets de développement portuaire sont en retard et c'est pourquoi l'Europe est saturée. Par conséquent, Rodolphe SAADE disait que l'on devait planifier, oui absolument, et, il se peut que nous ayons été un peu modestes dans notre planification de capacité portuaire ces dix dernières années, c'est probablement vrai. Nous pensons que les 8 à 12% que nous avons connu ces dernières années sont des chiffres élevés qui vont retomber. Mais je pense qu'il faut continuer à planifier en partant de chiffres se situant autour des 8%, c'est mon avis personnel.

Claude GRESSION, président de section du CGPC

Rodolphe SAADE a indiqué que dans la stratégie des armateurs, il était important d'avoir un certain contrôle de la manutention, Roger ROELS ne s'est pas beaucoup

exprimé sur ce sujet. Vaut-il mieux, du point de vue des manutentionnaires et de l'optimisation du service à l'ensemble des clients, avoir des manutentionnaires indépendants des armateurs ou est-il inévitable que les manutentionnaires dépendent des armateurs compte tenu de l'implication des armateurs, du moins des plus grands d'entre eux dans la manutention ? Est-ce une affaire port par port ou y a-t-il des critères généraux ?

François GROSRIE, journaliste au « Monde »

Maintenant, il semble que chaque grand armateur souhaite s'investir de plus en plus dans la manutention.

Claude GRESSION, président de section du CGPC

C'est exact, mais y a-t-il de la place pour tout le monde dans tous les ports. J'ai lu dans la presse des réactions de tel ou tel armateur, suivant la prise de contrôle de tel ou tel autre à travers la manutention d'un port déterminé. J'aimerais avoir l'avis de ces deux messieurs.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

C'est évidemment une question délicate. Premièrement, j'ai le sentiment que les ports de transbordement vont de plus en plus vers les armateurs. Nous avons, au sein de notre entreprise, pris la stratégie d'être dans les ports « nationaux », mais je vais laisser Rodolphe SAADE s'exprimer à ce sujet, les lignes maritimes pourraient vouloir contrôler elles-mêmes de plus en plus les « hubs » de transbordement. De plus, si vous avez trois lignes maritimes avec chacune un poste à quai et un poste à quai pour les autres lignes maritimes, alors vous divisez un petit port en quatre terminaux, alors vous n'avez plus d'efficacité, ce qui n'est pas défendable publiquement. Nous dépensons l'argent public et nous devons utiliser et optimiser l'espace du mieux possible. Et cela mène automatiquement, à mon avis, à la conclusion que les lignes maritimes qui ont un million d'EVP dans un port aspirent évidemment en raison de leurs volumes traités à avoir plus de maîtrise. Nous avons, par exemple, conclu un accord avec P&O Nedlloyd à Anvers car ils traitent un important volume, nous avons évidemment cette relation avec CMA ici. Nous comprenons leur souhait d'être complètement impliqués et d'être aux commandes avec nous de ce qui se passe dans le port, mais cela nécessite, à mon avis, pour un port pratiquement dédié, un certain volume minimum.

Rodolphe SAADE, directeur Europe P&O Ports

En ce qui concerne CMA-CGM, il est clair que notre objectif est d'investir dans l'acquisition de terminaux. Cependant nous ne sommes pas des opérateurs de terminaux et pour acquérir des terminaux, nous nous associons à un opérateur dont c'est le métier. Cela nous permet de pouvoir investir davantage avec quelqu'un comme P&O Ports dans des terminaux. Nous tenons à garantir un espace pour nos navires et c'est à nos yeux la meilleure façon d'opérer.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

La situation en France n'est-elle pas extrêmement complexe où les ports autonomes sont eux aussi manutentionnaires, les portiques étant conduits par des agents des ports du moins dans les grands ports autonomes, on a donc l'armateur, l'investisseur de terminaux, le manutentionnaire et puis le port autonome ?

Rodolphe SAADE, directeur Europe P&O Ports

Il faudrait poser la question à Jean-Marc LACAVE ou à Jean-Pierre LECOMTE.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Je pose cette question à tout le monde afin de savoir si vous trouvez cette situation normale ou anormale et si vous pensez qu'elle devrait être un peu modifiée.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

C'est de toute évidence un point important. Nous pensons qu'une exploitation intégrée de terminal dans lequel les grues et les parcs deviennent « à exploitation unique » a des avantages. Et, avec le temps, nous espérons voir un changement au rythme voulu pour arriver au concept du terminal intégré. Nous pensons que cela serait une meilleure voie et cela a été prouvé dans certains ports du monde comme en Chine, comme à Anvers, et dans d'autres endroits, etc...

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

En Chine, les portiques et les cavaliers sont conduits par les mêmes personnes.

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

J'ai bien entendu ce qu'a dit Rodolphe SAADE sur l'encombrement des ports américains avec l'exemple de Long Beach. Cela ne signifie-t-il pas, à terme, une remise en cause de la stratégie actuelle de concentration du trafic international sur des grands ports d'éclatement ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

En effet, 50% des marchandises déchargées dans les ports de la côte Ouest des Etats-Unis sont destinées à la côte Est. L'acheminement est ensuite opéré par train. Afin de remédier à cette situation d'engorgement, nous étudions actuellement un renforcement à partir de l'année prochaine, de notre présence au départ d'Asie vers la côte Est des Etats-Unis, avec un service via Panama ou Suez au départ d'Asie et en utilisant les ports de Seattle, Tacoma et Vancouver au Canada qui sont beaucoup moins encombrés. Nous étudions donc la mise en place des mesures via la côte Est ou carrément en passant par la Californie du côté nord.

Claire GARNIER, correspondante du journal « La Tribune »

François GROSRIECHARD a fait allusion à ce que l'on appelle souvent la deuxième réforme de la manutention. En l'absence de réponse des pouvoirs publics, pourriez-vous nous éclairer un peu ? Il y a deux ans, nous avons entendu parler d'une réforme. Est-elle complètement enterrée ? Où en sommes nous ?

Didier SIMONNET, directeur des Ports et de la Navigation maritime

Il faut voir dans quelle mesure cette intégration peut s'effectuer. Les deux sujets que nous avons actuellement, Le Havre et ensuite Marseille vont être l'occasion de voir comment mettre en œuvre cette intégration. Le schéma, en cours d'initiation au Havre, concerne la mise à disposition de grutiers auprès des opérateurs sous forme de contrat à but non lucratif et constituerait une première étape où l'ensemble des opérations de terminaux serait placé sous l'autorité unique du manutentionnaire. C'est ce vers quoi nous tendons ; les calendriers pour le Havre sont assez volontaristes et j'espère que nous pourrions les tenir.

DESSERTE TERRESTRE ET DÉVELOPPEMENT DES PORTS

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

François GROSRIEUX, journaliste du « Monde »

Armand TOUBOL, vous êtes conseiller du président de la SNCF, ancien patron de la Société Navale SNCF qui opérait des ferries et s'appelle dorénavant Sea France. Vous connaissez bien les problèmes terrestres et les problèmes maritimes et nous savons tous depuis longtemps que l'avenir des ports se joue d'abord à terre, même si la formule est un peu paradoxale. Quand nous disons à terre, cela concerne aussi bien le fer que la route et le fluvial et nous savons qu'ici, les écluses fluviales sont aussi des questions importantes. Pourriez-vous nous expliquer comment la SNCF essaie de rendre plus fluide le trafic portuaire et, si vous le souhaitez, déborder un peu vers d'autres modes de transports terrestres.

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Je vais essayer de vous parler effectivement de la desserte terrestre des ports sans prendre seulement le point de vue ferroviaire, car celle-ci est forcément multimodale et en partant de l'analyse des développements des ports, vous parler du type de desserte terrestre à leur offrir et de l'importance que cette desserte a pour les ports.

LE RÔLE CLÉ DES PORTS

Tout d'abord, le rôle clé des ports dans le développement de nos économies. Le commerce international est en forte croissance, le développement se fait massivement vers des pays outre-mer et la conteneurisation est de plus en plus élevée. Les ports sont un maillon essentiel des chaînes logistiques. Par rapport au démarrage de la conteneurisation, nous assistons à des multiplications absolument phénoménales de trafic dans un certain nombre de ports dans la période 1978 à 1998 et nous restons sur des taux de croissance extrêmement forts.

Les fonctions des ports

Je vais poser une première question qui concerne les fonctions des ports et c'est à partir de ces fonctions et du rôle de chacun des acteurs que nous verrons la meilleure desserte. Les fonctions des ports sont bien entendu celle d'une interface terrestre maritime mais on y trouve aussi un rôle de hub maritime et un rôle industriel avec une zone industrielle et logistique, tout à fait fondamentale et on voit divers type de ports se développer en fonction de chacune de ces fonctions, certains les associant complètement.

Conditions d'exercice optimale de ces fonctions

Les conditions optimales pour exercer ces fonctions sont bien entendu une bonne position par rapport aux routes maritimes et un accès nautique facile et rapide, viennent ensuite les conditions qui font la réussite de ces implantations : la proximité d'importantes zones de consommation et de production, la possibilité de disposer des terminaux largement dimensionnés et bien équipés pour traiter les navires rapidement, comme Roger ROELS et Rodolphe SAADE nous l'ont dit tout à l'heure. La taille des navires évolue très rapidement et il faut en tenir compte et s'adapter très vite en prenant en considération, dès la conception de ces terminaux, la facilité d'assurer les transbordements vers ces modes de dessertes qu'ils soient fluvial, ferroviaire ou routier. Le mode routier étant très largement prédominant, cette préoccupation vient naturellement mais le mode ferroviaire a absolument besoin d'être pris en considération dès le début car il est ensuite très lourd à modifier et à prendre en compte. Ensuite il est nécessaire de disposer de larges espaces facilement aménageables sans contraintes fortes.

La carte vous montre qu'un certain nombre de ports se sont développés remarquablement compte tenu des zones de densification de population, les zones de consommation étant en grisé et on voit très bien qu'un certain nombre de ports sont bien les ports d'origine-destination, certains ayant une vocation très largement européenne, d'autres devant se battre pour avoir cette vocation et nous verrons que leur développement est très lié à la qualité de la desserte terrestre que l'on peut leur offrir.

Position par rapport aux grandes routes maritimes

Premier point, c'est la position par rapport aux grandes routes maritimes. En regardant cette carte, on voit bien que les grandes routes maritimes ont largement expliqué, d'une part les développements des ports en origine-destination, proximité

effectivement de ces routes. On y voit les trois grandes routes qui toutes frôlent cette zone de très grande consommation : la banane bleue et cela permet de comprendre parfaitement le développement extrêmement fort des ports du range du nord. Par ailleurs, on comprend aussi aisément le développement des points de hubs, les deux carrés bleus qui se trouvent du côté de Gioia Tauro et maintenant de Malte et d'Algesiras ce qui explique bien ces solutions de Hub qui permettent ensuite de venir desservir les pôles verts qui sont autour, qui étaient auparavant directement desservis et qui ont à se battre pour conserver des dessertes directes que sont les ports de Barcelone, de Marseille, de Gênes, La Spezia qui sont très proches des zones de consommation.

Accès nautique

En fonction de ces routes, nous avons vu comment se développaient ces ports. L'accès nautique paraît tout à fait évident mais le temps d'accès montre bien que les développements des ports prennent bien cette facilité en compte. Quand on voit le développement d'Anvers on comprend très bien et on voit aussi l'intérêt des bassins de marées qui raccourcissent largement le temps d'escale.

Autres facteurs aidant au développement

Je vais passer relativement rapidement sur cette partie qui a été développée par mes collègues. Nous avons besoin de terminaux largement dimensionnés et de vastes zones de stockage qui permettent d'absorber les pointes d'activité. Nous verrons que ceci n'est pas indifférent à la capacité que nous avons à organiser ensuite de très bonnes dessertes terrestres. La présence de zones industrialo-portuaires et la proximité des zones de consommation donnent effectivement des trafics de base qui sont liés et qui permettent d'asseoir le développement et la croissance vers des zones plus lointaines. Je crois que ce sont des éléments très importants, qui sont ici au Havre bien réunis. Quant à la richesse de fret de l'hinterland, beaucoup de ports ont souffert de la pauvreté des escales compte tenu de la qualité du fret qu'ils pouvaient desservir.

LA DESSERTE TERRESTRE

Le tableau présenté est une étude qui remonte déjà à quelques années qui montre l'importance fondamentale des coûts logistiques par rapport à une chaîne de bout en bout.

Les conditions d'une bonne desserte terrestre

Une bonne desserte terrestre doit être multimodale, et je ne saurais insister sur l'importance du design des terminaux si l'on veut assurer un bon transfert vers le mode ferroviaire ou le mode fluvial. Cet élément est fondamental car il ne sert à rien ensuite d'essayer de le modifier sauf à faire des investissements considérables. Par conséquent, le positionnement parfois géographique même à l'intérieur des ports peut avoir un impact tout à fait déterminant.

Le deuxième élément est l'intérêt que l'on doit porter aux techniques de l'information et la nécessité de disposer de systèmes informatiques de gestion bien interconnectés entre le navire, la partie portuaire, c'est-à-dire le transit, la manutention, et ensuite une bonne liaison avec des modes comme le mode ferroviaire ou le mode fluvial.

Un troisième élément concerne, pour chacun de ces modes, l'échange d'informations amenant à des améliorations. Prenons le cas des modes les uns après les autres pour voir, dans chaque cas, celui qui nous paraît le plus important et qui doit mobiliser notre attention.

Le mode routier

Le mode routier sur des distances inférieures à 150 ou 200 Km, offre une grande flexibilité, qualité indétrônable. Il doit bénéficier certes d'une bonne organisation des circulations mais, problème de conception, dans les périodes de pointes, les temps d'accès aux terminaux sont particulièrement longs et peuvent provoquer des réactions assez vives des transporteurs routiers et pénaliser la qualité de la desserte et préoccuper les clients. Un bon dimensionnement des accès est donc fondamental. La jonction avec les principaux réseaux autoroutiers est naturellement faite, encore que parfois il faille se battre quelques années pour qu'elle soit réalisée dans toutes les directions. Mais il faut aussi regarder un peu plus loin et voir l'interconnexion entre les horaires d'ouverture des terminaux et les problèmes de saturation rencontrés sur l'itinéraire et qui peuvent pénaliser assez lourdement la desserte routière lorsque l'on est obligé de traverser certaines grandes agglomérations et que l'on y perd un temps considérable.

Et la concurrence entre les ports s'exerçant bien entendu pour une part importante sur la desserte terrestre, elle prend en compte les distances, les coûts, les vitesses moyennes sur l'itinéraire, les conditions sociales et fiscales applicables et les conditions de chargement réglementaires. Ce point là m'amènera à parler du rôle des acteurs et bien entendu de l'impact que peuvent avoir les décisions réglementaires des autorités.

Le mode ferroviaire

Venons en au mode ferroviaire sur lequel je vais m'étendre un peu plus. Je pense qu'il faut distinguer le transport ferroviaire conventionnel, essentiellement tourné vers les trafics de vracs solides ou liquides et les trafics de véhicules. Pour ce qui concerne les véhicules neufs, le transport ferroviaire a pris une importance assez grande. Nous allons distinguer les deux parties et le transport combiné de conteneurs maritimes.

Pour ces deux parties, il convient de disposer d'un accès aussi direct que possible au réseau transeuropéen de fret ferroviaire, car de deux choses l'une, ou bien nous regardons le cas précis du port du havre, ou bien nous nous limitons à la région parisienne qui est effectivement le marché le plus proche, mais si nous voulons effectivement avoir un développement qui ne soit pas seulement assis sur le transbordement, nous avons besoin d'avoir une très grande compétitivité pour aller vers des zones plus lointaines comme le sud de l'Allemagne, l'Italie voire d'autres régions de l'Europe. Mais cette compétitivité a du mal à se développer, car nous assistons à des choses surprenantes. Par exemple, si l'on regarde la compétitivité du fret ferroviaire au Etats Unis, on s'aperçoit que son prix de revient est égal au quart de celui que nous connaissions en France avant les hausses récentes destinées à redresser les comptes du fret ferroviaire mais si on regarde par rapport à ce qui se faisait juste avant, on était au quart.

Aux Etats-Unis, les trains sont à deux niveaux alors qu'en France, les tunnels nous obligent à rester à un seul niveau. Il nous faut donc utiliser la seule solution à notre disposition qui consiste à allonger les convois. Pour les allonger, nous rencontrons une vraie difficulté, car tout le réseau ferroviaire français a été bâti pour des trains d'une longueur de 750 m maximum, ce qui permet de les garer lorsque passent des trains à priorité plus élevée, ce qui est malheureusement fréquent. Cette situation légèrement perturbée est une situation classique et impose en opérationnel de prendre des dispositions vis-à-vis des trains, hors si nous avons un train long nous avons une difficulté absolument simple qui consiste à lui donner une priorité absolue. Il est de ce fait clair qu'il progressera ainsi sans difficultés, mais que cela provoquera des perturbations qui ne sont pas tout à fait conformes aux règles que l'on veut s'imposer.

Pour arriver à faire ces trains longs il faudrait qu'il y ait un changement d'état d'esprit, au-delà même des efforts de productivité qui se mettent en place à l'intérieur de la SNCF (productivité dans l'utilisation des conducteurs, productivité dans

l'amélioration des acheminements, des systèmes de tapis roulants, dans un certain nombre de desserte locale). Au-delà de ce travail, nécessaire et indispensable, il faut faire des vrais sauts de productivité qui nous permettraient non pas de diviser par quatre comme aux Etats Unis mais d'avoir un objectif de division par deux du coût de l'attraction ferroviaire.

Il est nécessaire d'y réfléchir et je pense que des études seront menées pour essayer de progresser. C'est indispensable si nous voulons élargir l'hinterland de ports qui ne disposent pas naturellement d'autoroutes fluviales comme le Rhin ou des dessertes de ce type qui évidemment permettent d'avoir un accès à l'Europe intérieure à des coûts extrêmement bas.

Il convient de traiter des trains lourds sans contraintes spécifiques avec double locomotives, c'est-à-dire des locomotives télécommandées, ce que nous savons faire maintenant avec une bonne garantie de qualité de service, c'est-à-dire passer par des lignes qui ne soient pas saturées. A cet égard, la protection obtenue de la grande ceinture autour de Paris pour le Havre est un élément important qui permettra d'éviter de faire un nombre kilomètres trop important si on va vers la région lyonnaise. Dès lors, on pourra préserver une bonne qualité d'acheminement. Il faut disposer d'un bon accès aux terminaux intermodaux, au départ et à l'arrivée, et aux embranchements des clients particuliers lorsqu'il s'agit de trafic conventionnel. Et si l'on veut assurer cette desserte dans les meilleures conditions, il est indispensable que cela soit pris en considération dès la conception d'un projet.

Le mode ferroviaire combiné

Des études relativement récentes montrent, entre 1990 et 1998 une croissance du transport combiné au niveau mondial, jusqu'à 175MTEU et ensuite une progression de 55% jusqu'en 2005. Le transport combiné sur les distances longues est la solution la plus performante car tout le monde ne possédant pas d'embranchement particulier, on se limiterait au trafic extraordinairement massifié. L'efficacité du transport ferroviaire combiné réside dans la rapidité de ses acheminements, rapidité qu'il convient de pondérer car des transports relativement lourds limitent la vitesse, et la vitesse coûte beaucoup plus cher en entretien. Il convient de trouver la solution optimale qui se situe dans une vitesse comprise entre 100 et 120 Km/heure.

La compétitivité est clairement affaiblie par la rupture de charge qu'impose le passage par un terminal intermodal à destination ce qui rend d'autant plus nécessaire un acheminement ferroviaire extrêmement compétitif.

La plupart des pays européens ont cherché à rééquilibrer les parts modales pour pallier la saturation d'un certain nombre de réseaux routiers et la difficulté de créer de nouvelles autoroutes, en particulier dans des pays comme la Grande Bretagne où créer une infrastructure supplémentaire est extraordinairement difficile. Il est donc nécessaire de mieux utiliser les infrastructures existantes mais aussi d'essayer de rééquilibrer les parts modales vers des modes plus faciles à développer tels le mode ferroviaire, le short sea ou à la voie navigable.

La commission de Bruxelles incite chacun des états membres à développer en particulier le transport combiné. Chaque état a trouvé ses modes d'incitation : aides d'état, subventions au transport combiné plus ou moins affecté à diverses parties du transport, financement des terminaux, aide aux chargeurs... Et la France se situe de façon un peu surprenante, à l'opposé de cette tendance en réduisant les aides au transport combiné par rapport à ce que nous avons pu connaître précédemment, ce qui justifie encore plus les besoins de productivité à mettre en place. La qualité et la compétitivité sont très dépendantes du prix, de la fiabilité et de la régularité du service ferroviaire de traction.

La part modale reste encore globalement faible et le tableau présenté, qui date de 2001, montre à quel point on peut avoir des parts modales très différentes d'un port à l'autre. Vous y trouverez une petite annotation, car après avoir vérifié quelques calculs, je me suis demandé si on avait bien pris en compte les trafics de transbordements et ceux liés aux industries locales qui ont un peu de mal à prendre le mode ferroviaire sur de longues distances. J'ai le sentiment qu'il faut un peu corriger ces chiffres mais il n'en reste pas moins que l'on constate des différences importantes entre la part qui a pu être prise par la voie ferroviaire dans certains ports par rapport à d'autres.

Le mode ferroviaire est d'une importance capitale tant pour l'élargissement de l'hinterland des zones lointaines que pour la désaturation des accès routiers du port. Aucun port important à conteneurs ne considère aujourd'hui pouvoir asseoir son développement uniquement sur le mode routier.

Le mode fluvial

Pour ce qui concerne le mode fluvial, vous avez ici les projets prévus dans le cadre du réseau transeuropéen. On voit qu'il y a beaucoup de lourds investissements de liaisons avec le canal à grand gabarit. Là où la géographie le permet, le transport par barge

est incontestablement une solution très compétitive pour les trafics moins urgents. Mais les ports se sont tournés depuis quelques temps vers le cabotage maritime qui prend une part de marché croissante et on parle depuis peu d'autoroutes de la mer que la Commission souhaite promouvoir.

LE RÔLE DES ACTEURS

Les acteurs sont les autorités portuaires, les armateurs, les agents maritimes et chacun d'eux peut avoir un impact assez déterminant.

Les autorités portuaires

Les autorités portuaires ont la responsabilité du design des terminaux, de fixer les taxes qui concourent à la formation du prix et elles assurent l'interface avec les réseaux de transport généraux et veillent à la fluidité du passage.

Les armateurs

Les armateurs sont en recherche constante de productivité sur le maillon maritime et ils ont atteint un stade où la marge doit se reporter pour la retrouver sur le mode terrestre de façon durable. Plusieurs systèmes se mettent en place : création d'alliances, implication dans le maillon de la manutention ferroviaire ou dans la logistique globale de la chaîne et on voit très bien que dans certains cas ils veulent aller jusqu'à la maîtrise de la tarification terrestre, ce qui n'a pas été forcément accepté par la commission de Bruxelles. Si je passe à certaines stratégies comme celles qui ont conduit les grands armements comme Maersk et P&O associés dans ERS pour desservir un certain nombre de destination par train blocs, on voit que l'objectif est de maîtriser la desserte terrestre pour l'optimiser. Dans le même temps, nous assistons à des stratégies d'alliance qui visent à maximiser le volume à chacune des touchées et donc à rationaliser le nombre de ports et pour la desserte terrestre, c'est un élément important puisque le volume est capital sur les modes massifiés.

Les agents maritimes

Les agents maritimes recrutent le fret. Il ne faut pas oublier que nous avons effectivement plusieurs catégories de clients et ils ont un rôle important d'optimisation des dessertes. C'est un élément très déterminant pour améliorer le coût des dessertes.

Les transitaires

Les transitaires ont un rôle fondamental dans le merchant haulage et quand on regarde la répartition entre le carrier haulage et le merchant haulage, on voit bien qu'il ne faut pas négliger leur impact pour nos dessertes.

Les manutentionnaires

On a vu que dans des terminaux particulièrement bien organisés, les manutentions peuvent, par l'automatisation, faire avancer considérablement les choses. Ils s'intéressent pour un certain nombre d'entre eux, au maillon ferroviaire qui prolonge la manutention terrestre et je prendrais l'exemple aussi bien de HHLA qui s'est associé à DB CARGO pour assurer des trains blocs que celui d'Eurogate qui assure aussi des trains blocs vers l'intérieur de l'Europe.

Les opérateurs de transport

L'action des opérateurs de transport est bien connue. Mais ils sont l'un des problèmes essentiels aujourd'hui, car ils se trouvent entre le marteau et l'enclume entre un prix de marché extrêmement limité en France et une traction ferroviaire dont les coûts ont considérablement augmenté. Ils sont par conséquent dans une phase de réorganisation profonde.

Les autorités publiques

Les autorités publiques déterminent les règles applicables aux modes routiers et ceci peut avoir un impact déterminant sur la desserte terrestre puisque dans certains cas, le changement de poids autorisé peut favoriser ou défavoriser de façon significative les modes de type transport combiné.

Ils fixent les subventions, en particulier aux transports combinés. Ils permettent le développement de techniques plus compétitives en validant des règles de priorité entre les diverses catégories de marché qui utilisent le ferroviaire et valident aussi les niveaux de péages. On voit que leur impact est tout à fait fondamental et ils sont en train de fixer les conditions d'inter-opérabilité vers l'Europe. Ce point est particulièrement important car toute rupture de charge à la frontière est évidemment une pénalisation importante.

CONCLUSION

La desserte terrestre est un facteur déterminant des ports. Elle doit être multimodale, à défaut de pouvoir faire sauter les goulots d'étranglement sur les divers réseaux ou de réaliser les investissements lourds pour les voies navigables. Il faudra clairement se tourner de plus en plus vers le short sea à court terme, seul mode apte à réagir très rapidement aux demandes de transports croissants. La productivité du rail doit fortement évoluer pour permettre une reprise de parts de marché et un effort d'innovation doit être fait. La libéralisation, en cours dans le mode ferroviaire, permet d'ouvrir des perspectives tout à fait nouvelles mais c'est une opération qui se pratiquera lentement ; on l'a vu en Allemagne où les parts de marché prises par les opérateurs, nouveaux entrants, sont faibles au début et pendant un certain nombre d'années.

Enfin, je crois qu'il faut tout faire pour relancer l'action des pouvoirs publics vers des soutiens au mode alternatif au mode routier pour que l'on puisse permettre un véritable développement durable.

Je vous remercie.

► QUESTIONS / RÉPONSES

François GROSRIEUX, journaliste au « Monde »

Armand TOUBOL, qu'est-il prévu en 2005 ou d'ici l'ouverture de port 2000 précisément, en matière ferroviaire entre Le Havre et Paris et la région lyonnaise ?

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Un élément important est la préservation de la grande ceinture parisienne, sachant que la tangentielle Nord va se faire sur la base d'un système de trames trains légers. Par conséquent, on pourra conserver ce passage de convoi de fret dans des conditions très favorables. La SNCF réalise actuellement des progrès importants en matière de productivité sur l'organisation de ces acheminements de fret. C'est son objectif, même si dans le même temps elle est en train de redresser son niveau tarifaire à des niveaux qui peuvent être un peu décourageants pour certains. On ne peut pas dire aujourd'hui que l'on créera de nouveaux axes ferroviaires entre le Havre et Paris, à l'exception d'un tronçon qui permettra de commencer à créer le grand contournement nord de la région parisienne et qui peut en tout état de cause

être intéressant pour tous les trafics qui iraient vers le nord de l'Europe. Pour les trafics qui iraient vers le Sud de l'Allemagne et ceux destinés à la région lyonnaise ou l'Italie, il est évident que la compétitivité du passage par la grande ceinture de Paris est aujourd'hui et restera pendant un certain temps, incontestable.

François GROSRIEUX, journaliste au « Monde »

Des armateurs, comme la CMA-CGM, ont des grands trains blocs Nord Sud qui vont de l'Europe vers Fos, vous alimentez vos bateaux de cette manière là ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Effectivement, à destination de l'Algérie par exemple, nous chargeons la marchandise au Havre pour Marseille d'où elle part directement par une navette hebdomadaire vers les ports algériens. Ceci est valable pour d'autres points du Nord de l'Europe où nous utilisons également les train blocs à destination de certains de nos ports de chargement.

Claude GRESSION, président de section du CGPC

Dans le prix de revient de la traction ferroviaire, il y a un problème notamment lorsque les voies ferrées ne sont pas électrifiées jusqu'au bout, ce qui est le cas dans l'immédiat pour le desserte de port 2000. Les trajets terminaux ont un prix de revient moindre s'ils peuvent être faits par des compagnies ad hoc n'ayant pas toute l'organisation nécessitée par une grande entreprise comme la SNCF. Comment la SNCF réagit-elle à cela, est-elle prête à se retirer ?

Deuxième élément, les trains blocs sont parfaits dès lors que l'on a du volume. Quand ce volume est moindre, deux solutions sont possibles : ou bien on a des navettes ferroviaires à bas coûts, ou on arrive à avoir un système nodal aussi productif que possible et je pense que la SNCF, dans ses recherches de gains de productivité sur ces deux sujets a sans doute des idées claires ?

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Je vais répondre brièvement aux deux questions. La première question concerne ce qu'on appelle le « last mile » dans toutes les terminologies d'études et c'est toujours le point le plus difficile.

Ou bien nous disposons d'une desserte électrifiée jusqu'au bout -et on vient de le voir d'ailleurs sur d'autre port que le Havre- en particulier le port de Dunkerque où c'était la seule solution pour avoir une amélioration considérable de la productivité

car les engins sont alors en ligne et vont pratiquement jusqu'au terminal. On utilise là véritablement la productivité de l'acheminement principal.

Ou elle ne l'est pas et il faut savoir où l'on s'arrête. Si on s'arrête à un terminal qui ne se trouve pas trop loin des terminaux à conteneurs, on essaie de trouver les solutions les plus économiques pour assurer cette dernière partie de la desserte. Il y a de nombreux problèmes juridiques qu'il faut clarifier. Nous avons pu les résoudre, il y a longtemps, en imaginant des embranchements particuliers par exemple pour faire ce type de desserte. Aujourd'hui la théorie peut être un peu différente, mais il est clair que la SNCF est bien consciente que dans ce cas là, ou bien les conditions particulières de desserte lui permettent d'intervenir comme les autres et elle y réfléchit et fait une offre pour cette partie là, ou bien, elle n'y arrive pas et tente de trouver d'autres solutions qui permettent aujourd'hui de faire cette desserte dans de meilleures conditions. Le problème est celui de l'acceptabilité sociale dans lequel il faut que tous se rendent compte que cet élément là est déterminant pour conserver la partie essentielle du métier qui est celle de l'acheminement principal ou de la majorité des acheminements vers le port.

Sur le problème du point nodal, il est plus difficile de répondre car l'étude est en cours. J'ai toujours été, en ce qui me concerne, un partisan du point nodal en particulier quand on n'a pas les volumes nécessaires. Mais je crois que l'alternative qui a été évoquée de dire qu'il fallait une compagnie à bas coûts pour se substituer au point nodal et pouvoir faire des navettes peu chargées dans le prix du marché n'est pas pour aujourd'hui tant que la libéralisation n'est pas arrivée. Pour répondre à votre question, nous devons attendre la libéralisation et son introduction en force réelle, avec les certificats de sécurité, les licences... pour effectivement commencer à trouver des réponses à cette question car personne aujourd'hui n'est capable d'imaginer ce que sera effectivement le prix d'une compagnie dite à bas coûts, compte tenu des conditions particulières de sécurité qui règnent sur notre réseau.

LES PORTS ET L'ENVIRONNEMENT, UN POINT DE VUE BRITANNIQUE

Stephen CORK, directeur technique de HR Wallingford

François GROSRIE, journaliste du « Monde »

Stephen CORK est notre dernier orateur de la première partie de l'après-midi, il est directeur technique de la société Wallingford.

Stephen CORK, directeur technique de HR Wallingford

(TRADUCTION FRANÇAISE)

Wallingford est une société indépendante qui se charge de nos études et recherches en génie civil hydraulique et environnement côté eau dans le monde entier. Elle existe depuis plus de cinquante ans et comprend plus de 250 ingénieurs, scientifiques, mathématiciens et personnel logistique. Elle effectue des recherches sur modèles physiques et informatiques, des études de cas et du recueil de données sur le terrain, tout ceci soutenu par un laboratoire de recherche à grande échelle. A l'heure actuelle, elle nous fournit principalement des études et rapports d'experts sur les quatre projets majeurs d'extension conteneurs au Royaume-Uni.

Ports modernes- une politique britannique

- Nouvelle approche pour l'évaluation des projets Transports.
- Cadre d'évaluation de projets pour les ports.
- Etudes de cas pour trois nouveaux terminaux à conteneurs en prévision au Royaume-Uni.

Contexte des ports du Royaume-Uni

- Une centaine de ports actifs du point de vue commercial.
- 400 millions de tonnes de fret international et 200 millions de tonnes de fret intérieur.
- 35 millions de passagers à l'international et 40 millions de passagers intérieurs.

Le gouvernement britannique ne peut pas

- administrer l'activité portuaire
- décider des stratégies commerciales des ports
- diriger ou financer l'investissement dans les ports
- diriger l'exploitation portuaire.

Cependant, le gouvernement britannique est responsable de l'approbation de la planification des grands travaux portuaires et gère les enquêtes publiques pour les grands travaux. Au minimum, les enquêtes publiques permettent à tous, personne privée, grande organisation ou groupe de pression de formuler leur opposition au développement portuaire et de soumettre leurs opinions lors de ces enquêtes publiques.

Gestion des ports britanniques

La plupart des ports de commerce au Royaume-Uni appartiennent au secteur privé. Ils ont toute latitude à rechercher des financements privés à l'investissement, ainsi la plupart recherche des fonds privés pour le développement. Et cet investissement est sensé générer des dividendes et augmenter la valeur des actions à terme.

Le gouvernement a préparé un document qui s'intitule « Une nouvelle approche pour les projets de transports ». Et c'est ce qui est le plus près de la stratégie ou des directives gouvernementales. Le gouvernement a cinq objectifs d'ensemble. Le premier de la liste est l'environnement suivi de la sécurité (sécurité maritime et d'exploitation), l'économie en termes de croissance dans la région adéquate, l'accessibilité avec les questions d'accès terrestres et l'intégration. Maintenant que le gouvernement a défini ces objectifs référencés précédemment, il n'investit plus dans les ports. Il ne gère pas les ports mais il contrôle assurément l'évaluation et l'approbation des projets de développement. J'aimerais traiter ces questions, à travers trois études de cas. Nous sommes impliqués dans ces trois projets. Ce sont trois grands projets d'aménagements de terminaux à conteneurs qui sont d'actualité à l'heure où je vous parle. Le premier est le Terminal à Conteneurs de DIBDEN, à Southampton, le second est le projet Bathside Bay qui fait partie de Felixstowe et le troisième est la 'London Gateway' (projet Shell Haven) que mon collègue de P&O Ports a mentionné plus tôt.

ETUDE DE CAS 1**TERMINAL A CONTENEURS DE DIBDEN, SOUTHAMPTON**

Les plans développés par Associated British Ports (ABP) qui est une société privée pour la construction de ce grand terminal à conteneurs (500 Acres) prévoient une manutention de 2,5 millions d'EVP, ce qui veut dire que c'est un projet du même ordre et de la même envergure que celui que nous avons vu avec P&O, tout à l'heure.

Ce site était à l'origine prévu pour le développement futur du port dans les années 60. Du travail a été fait en utilisant des matériaux de dragage pour remblayer le terrain sur une période assez longue. Cependant, parce que l'aménagement ne s'est pas fait immédiatement après les travaux de récupération du terrain, le sol constitue maintenant l'habitat populaire de plusieurs espèces d'oiseaux rares et Dibden Bay a été déclaré Site d'Intérêt Scientifique Particulier (SSSI en anglais) en 2001.

Pour contrecarrer cela, ABP a promis que pour un acre de terrain consacré au port, il consacrerait un acre aux améliorations environnementales ; c'est-à-dire au développement de vasières, à la régénération des berges du fleuve, en d'autres termes, ils s'engageaient à restaurer magnifiquement l'environnement. Il y a eu une enquête publique de longue durée (douze mois). Et cela a finalement abouti à ce que le gouvernement rejette le projet pour des raisons environnementales. Il a été considéré qu'il n'y avait pas d'intérêt public prépondérant pour l'aménagement de ce site. En conséquence de quoi, le coût pour ABP de préparation du projet et de soumission à enquête publique a été de l'ordre de 45 millions de livres mais ABP a échoué à convaincre le gouvernement qu'il y avait intérêt public primordial pour ce projet et les actions d'ABP ont sévèrement chuté après cette décision gouvernementale.

ETUDE DE CAS 2**BATHSIDE BAY PRES DE HARWICH/FELIXSTOWE**

Hutchison Ports propose un nouveau terminal à conteneurs avec 1.400 mètres de quai en eau profonde, un nouveau parc de stockage et terminal ferroviaire du fait qu'ils soutiennent complètement les mouvements ferroviaires intérieurs ce qui résulterait en un équipement capable de concurrencer les meilleurs ports au monde. Le site a déjà obtenu le permis de construire il y a une vingtaine d'années et les avantages de ce site sont tout à fait évidents ; C'est un projet avec un plan de transport durable, les relations routières et ferroviaires sont bonnes, il créera de l'emploi et amènera des avantages économiques à la région, ce projet se situe dans un contexte environnemental sensible et son impact environnemental a été

étudié et l'investissement total représente environ 300 millions de livres. Voici le plan qui a été présenté. Là encore, l'enquête publique qui a commencé en avril de cette année était prévue s'achever en septembre. En fait, elle n'est pas encore terminée et l'on attend toujours la décision du gouvernement.

ETUDE DE CAS 3**LONDON GATEWAY (SHELL HAVEN) PRES DE THURROCK**

P&O et Shell ont fait des propositions qui consistent à réaménager le site d'une ancienne raffinerie de pétrole pour en faire un port à conteneurs en eau profonde capable de manutentionner 3,5 millions d'EVP ; Le site est une ancienne raffinerie qui a été démolie. En 1999, Shell a pris la décision de cesser l'activité de la raffinerie et de soumettre le site à l'offre d'investisseurs potentiels. P&O a réussi à nouer une relation avec Shell pour le réaménagement de ce site.

L'aménagement du site à Shell Haven fournirait des postes à quai en eau profonde sur 2,3 kilomètres et des aménagements ro-ro, les coûts d'aménagement sont de l'ordre de 450 millions de livres, simplement pour la mise à disposition de P&O, après coup. Mais cela s'inscrit dans un contexte de construction des équipements d'infrastructures portuaires, de l'équipement et des dragages. Pour cet aménagement, les coûts de dragage s'élèvent à pratiquement 40% du coût total du projet et c'est plutôt inhabituel pour un projet de développement portuaire. L'enquête publique est maintenant en cours et P&O attend une décision du gouvernement qui lui permettrait ou pas d'investir leurs propres deniers pour construire leurs propres équipements sur leur terrain propre.

L'une des conclusions à tirer de cela est qu'il y a une nette demande en infrastructures portuaires, que les infrastructures portuaires dépendent entièrement du secteur privé mais que le gouvernement britannique contrôle toutes les demandes de construction.

Il n'y a pas de politique de construction portuaire au niveau du gouvernement central, les dernières stratégies en matière de planification portuaire remontent plus ou moins aux années 60. La pression environnementale limite sérieusement les choix en matière de développement portuaire et c'est au détriment du besoin qu'il y a en matière de nouvelles infrastructures portuaires et d'emplois.

J'accueillerais avec plaisir vos commentaires sur les opportunités et contraintes existantes quant à la façon d'avancer pour s'assurer que d'ici une vingtaine d'années, nous ayons au Royaume-Uni et en France les infrastructures portuaires qui satisfassent les besoins de la population et assurent un transport maritime efficace et performant.

► QUESTIONS / RÉPONSES

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Merci Stephen CORK de nous avoir bien démontré que la préservation de l'environnement était aussi importante que l'économie. En France, nous avons tous en tête des exemples précis de projets portuaires retardés par des directives européennes ou des dossiers d'environnement compliqués à mettre en place. Je pense notamment à Nantes St Nazaire, à Donges Est. Je voulais vous poser une question, la prise en compte de l'environnement telle qu'elle apparaît en Grande Bretagne est-elle aussi importante en Allemagne, en France, en Chine ou dans les autres grands pays ou bien est ce que c'est une spécificité britannique ?

Stephen CORK, directeur technique de HR Wallinford

(TRADUCTION FRANÇAISE)

Je pense que la pression environnementale est assurément forte dans tous les pays européens. Je vois la même chose dans ceux que vous avez évoqués, à savoir la France et l'Allemagne. Les contraintes environnementales sont là mais, en France, par exemple, les infrastructures portuaires sont aménagées par le gouvernement et pas par le secteur privé. Par conséquent, vous avez, je crois, un ministère des Transports et un ministère de l'Environnement et il y a probablement moyen qu'ils travaillent ensemble dans l'intérêt du pays. Au Royaume-Uni, vous avez un secteur privé qui souhaite développer les infrastructures portuaires et un gouvernement qui essaie de protéger l'environnement dans l'intérêt des populations. Il y a inévitablement conflit. Dans d'autres parties du monde - vous avez mentionné la Chine - j'ai été impliqué dans six projets portuaires en Chine ces dernières années. Lorsqu'il y a un financement extérieur que ce soit la Banque Mondiale ou la Banque de Développement de l'Asie, alors il y a forcément des directives et des contrôles environnementaux assez stricts. Je pense que c'est un problème mondial et la vraie question est : comment le résoudre ?

Jean CHAPON, ancien vice-président du CGPC, président honoraire de l'AUTE, ancien directeur des Ports maritimes et des Voies navigables

J'avais entendu dire qu'il y avait un problème de gabarit B+ sur la desserte du port du Havre, cette question est-elle aujourd'hui résolue ? En ce qui concerne les opérations de manutention des moyens terrestres sur les ports, j'ai le sentiment que la loi de 1992 est plus sévère que la loi de 1947 sur la manutention car l'auto assistance n'est pas permise par la loi de 1992 alors qu'elle l'était par la loi de 1947, est ce que cela ne gêne pas un peu ?

Jean-Pierre LECOMTE, président du conseil d'administration du Port autonome du Havre

Concernant la mise au gabarit B+, la question s'est reposée de nouveau récemment. Un certain nombre de tunnels ferroviaires entre le Havre et la région parisienne ont été aménagés à la demande du port du Havre, il y a plusieurs années au motif que certains armateurs devaient acheminer en masse des conteneurs de très grande hauteur. Cette demande est depuis beaucoup moins importante et, en avril 1997, je crois, le port du Havre a fait savoir à la SNCF qu'il ne souhaitait plus que des travaux excessifs soient effectués dès lors que la demande était moindre. Les travaux sont interrompus depuis cette date et cela ne provoque pas d'entrave pour l'instant au développement commercial. Mais si, à l'avenir les armateurs avaient de nouvelles stratégies, nous serons réactifs et nous sommes tout à fait proches des collectivités, de la SNCF, RFF sur ce sujet.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

C'est assez curieux que les armateurs n'aient pas besoin d'infrastructures ferroviaires plus importantes, alors qu'ils déclarent qu'ils ont de plus en plus de conteneurs et qu'ils veulent aller vers le centre, vers Lyon...

Jean-Pierre LECOMTE, président du conseil d'administration du Port autonome du Havre

Nous avons, en concertation avec les armateurs, pesé le pour et le compte, mais la quantité était vraiment faible et nous avons demandé la suspension du dispositif en 1997. Si des problèmes de tunnels devaient se poser, il est évident que l'on se remettrait autour d'une table avec nos clients armateurs.

Par rapport à votre commentaire à l'issue de l'intervention de Stephen CORK, on ne peut pas dire que ce soit plus facile, sur le plan environnemental, en France qu'en Angleterre parce les développements économiques sont décidés par le gouvernement et qu'il se serait établi un rapport de force entre deux ministères.

Avec Port 2000, nous avons étrenné la loi Barnier et le grand débat public. Lors de ce débat, se sont révélées un certain nombre de questions à caractère environnemental qui nous ont amenés à modifier le projet d'une manière substantielle. Nous avons attribué 46 M€ à ces mesures environnementales qui sont réputées utiles si on les évalue par rapport au comportement des associations de défense de l'environnement. Cela se passe peut-être différemment de l'autre côté de la Manche

mais nous ne pouvons pas laisser dire que cela se passe tout seul en France. Le climat était très tendu au début, et le débat public, que nous avons vécu au départ comme une grosse contrainte, a au contraire permis une action.

Enfin, je voudrais revenir sur la question posée par Madame GARNIER au sujet de la conduite des engins de manutention pour laquelle vous vous êtes naturellement tournée vers Didier SIMONNET. Notre comportement est un peu différent en ce sens que nous sommes à l'écoute de nos clients armateurs et opérateurs et que ceux-ci nous demandent depuis quelques temps une organisation qui leur semble mieux adaptée aux besoins d'efficacité notamment. Notre démarche n'est pas de dire, qu'en pense l'administration centrale, comment les ports doivent-ils s'organiser ? Sur le plan social, nous étudions tout ce qui peut être fait pour que cela se fasse dans les conditions de sauvegarde optimum pour les personnels et je crois que ce n'est pas une affaire que l'on pourrait qualifier de doctrine de l'Etat. Nous sommes sur le terrain pour être efficaces tout en sauvegardant dans la transparence les intérêts des uns et des autres.

TABLE RONDE

François GROSRIECHARD, journaliste du « Monde »

Pour terminer cet après-midi, le thème de la table ronde concerne l'aménagement et les techniques portuaires et environnementales au sens large, pas simplement l'écologie mais aussi les collectivités locales, les bassins d'emploi, la communauté portuaire, les liaisons avec l'hinterland et l'arrière pays.

En voyant ce titre et en sachant qu'auparavant nous allions parler des ports, non pas dans une étroite vue géographique métropolitaine, mais dans le monde entier -les armateurs comme les opérateurs nous ont bien montré que de la Chine à l'Argentine le monde était un village- j'ai pensé au port d'Hambourg. Quand on va à Hambourg, on voit ce très joli lac qui s'appelle Alster et une route qui tourne autour de ce lac. Cette grande route est traversée de passages piétons et des parcs permettent à ceux qui le souhaitent d'y faire du jogging et on peut y voir des panneaux indiquant priorité aux canards. Cela montre bien que les soucis écologiques des allemands, notamment du nord, sont importants. De l'autre côté, se trouve le grand hôtel Atlantic qui jouxte le siège de la grande compagnie allemande Hapag Lloyd dont la devise est 'Mein feld ist die welt' qui montre bien que pour les armateurs, le champ d'activité commercial ne se limite pas à pas à l'Allemagne ou à l'Europe.

Ceci est une introduction à notre débat de cet après-midi pour lequel se sont joints à nos précédents orateurs, Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire, organisme qui regroupe un peu toutes les forces vives sociales, environnementales de la vie de l'estuaire, Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, géographe, maître de conférences à l'Université de Montpellier, qui a fait des études comparatives des grandes places portuaires européennes et Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL, société importatrice de charbon, dépendant d'EDF.

Maurice DESDEREDJIAN, cela ne vous énerve-t-il pas un peu que l'on parle uniquement de conteneurs et avez-vous au Havre, en tant qu'importateur et distributeur de charbon, toutes les facilités pour bien faire votre métier ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Cela ne m'énerve plus car à force on s'habitue. Je suis heureux qu'un chargeur de vrac secs ait été invité à cette table ronde mais je peux aussi parler au nom des chargeurs de vrac liquides. Je dirais que la place des vrac secs dans un port et dans la plupart des ports français est relativement modeste et en règle générale, il ne suit pas la courbe de développement brillant que l'on a pu voir tout au long de cette journée pour les conteneurs. Néanmoins je ne pense pas que ce soit une activité à négliger et nous avons des discussions avec les autorités portuaires, la plupart du temps assez animées. J'ai encore du mal à savoir si je suis un usager ou un client. Je pense que, petit à petit, je deviens un client, mais c'est une culture qui est longue à évoluer.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Vous étiez un usager auparavant ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Ayant effectué toute ma carrière dans un service public où on a eu beaucoup de mal à passer de l'usager au client, je reconnais le chemin que les ports français sont en train de faire avec la même difficulté que la grande maison EDF a eu à le faire pour ses propres clients

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Vous importez du charbon pour plusieurs centrales situées à l'intérieur des terres et pour celles qui sont situées presque aux pieds de vos bateaux. Etes-vous satisfait du fonctionnement ou avez-vous des revendications ou des demandes pour que le service soit plus fluide, peut-être moins cher, plus efficace ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Un client va toujours espérer que le service qu'il reçoit de son fournisseur soit au meilleur coût. Je vais reprendre les propos qui ont été développés par Rodolphe SAADE. La performance, la régularité, le coût sont des éléments que nous attendons d'un fournisseur. Les ports, les manutentionnaires, les affréteurs, toutes ces composantes qui rentrent dans la chaîne logistique doivent le faire avec la meilleure efficacité, le meilleur coût puisqu'ils participent à la constitution de nos propres coûts que nous allons transmettre à nos clients.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Quels sont vos rapports avec le deuxième maillon de la chaîne, c'est-à-dire les wagons SNCF, les péniches ou les convois fluviaux qui ensuite vont vers la Seine et remontent vers l'intérieur du pays, car nous avons beaucoup dit qu'il fallait qu'il y ait bien sûr des bateaux de mer et que les marchandises soient bien évacuées par train, par camion ... On peut penser que ce qui doit être bon pour les conteneurs doit être bon pour les autres types de marchandises ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Les problèmes sont quasiment les mêmes. Un port, c'est une porte et par conséquent il faut améliorer les flux qui y passent et naturellement ils sont à destination de l'intérieur des terres ou ils viennent de l'intérieur des terres. Forcément on a à mettre en œuvre une chaîne logistique depuis la manutention, le transport et la livraison et la qualité de la chaîne ne vaut que par la qualité du plus faible de ses maillons. En ce sens là et pour ce qui concerne le vrac sec sur des quantités importantes, nos moyens privilégiés sont la voie fluviale et le train et comme ce sont des transports de masse, ce n'est pas sur ce secteur que nous rencontrons le plus de problèmes.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Le mariage entre minéraliers et péniches de charbon se passe bien au Havre, les deux bateaux sont proches l'un de l'autre, ou y a-t-il de grosses ruptures de charge ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Les bateaux sont proches, on arrive et on a progressé dans ce sens en faisant ce que l'on appelle du transbordement direct c'est-à-dire le chargement de la barge directement à partir du bateau, ce qui a un effet de réduction des coûts important. Tout cela va dans le sens d'une meilleure économie et donc est bon pour le client final.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Merci beaucoup, je voudrais demander à Stephen CORK ou à Roger ROELS qui aménagent des terminaux pour conteneurs, s'ils font la même démarche pour aménager ou penser à aménager des terminaux dédiés à ce genre de marchandises. Certains ports d'Afrique du Sud ou d'Australie qui exportent beaucoup de charbon doivent eux aussi avoir des terminaux bien organisés pour charger le

mieux possible de grands bateaux. Comment concevez-vous ce genre de travail pour des marchandises de vrac secs.

Roger ROELS, directeur Europe de P&O Ports

En effet, nous investissons dans d'autres terminaux également, comme les terminaux à charbon et à minéraux aux Philippines. Nous ne l'avons pas fait en Europe jusqu'à présent bien que notre stratégie soit de pénétrer les terminaux à conteneurs et, en ce qui concerne les autres marchandises, d'envisager des terminaux dédiés ou à marchandise unique. Nous privilégions la stratégie d'aller dans la direction du développement de services sur mesure pour une marchandise spécifique ou un client spécifique. Nous pensons que c'est l'avenir des marchandises diverses, nous avons une exploitation normale des marchandises diverses à Marseille et à Anvers mais nous pensons qu'il y a nécessité à restructurer l'exploitation des marchandises diverses en services spécifiques fournis par des terminaux spécifiques.

Stephen CORK, directeur technique de HR Wallinford

La croissance des terminaux à conteneurs va continuer. La question posée est globalement : va-t-il y avoir dans les vingt prochaines années une technologie qui change la donne et qui pourrait éventuellement rendre les terminaux à conteneurs existants obsolètes. Je pense que tous les opérateurs de lignes maritimes à l'heure actuelle et les opérateurs portuaires ne pensent pas que cela puisse être le cas mais nous devons nous rappeler que cela fait seulement moins de quarante ans que les conteneurs sont apparus dans une exploitation qui était exclusivement constituée de marchandises conventionnelles, qui était très lente, très fastidieuse, et très sujette aux pertes. La conteneurisation a révolutionné tout cela. Je ne sais pas ce que l'avenir nous réserve. Cela serait intéressant de le savoir. En termes d'autres marchandises, je pense que la plus grande croissance cette année et l'année dernière a été enregistrée pour le gaz naturel liquéfié, il y a eu une énorme explosion dans la planification et la construction de terminaux à gaz naturel liquéfié dans le monde entier. Et ceci est également lié aux contraintes environnementales ; là où dans le passé il était parfaitement acceptable de brûler le gaz résiduel sur les sites de pétrole, maintenant la pression environnementale est telle qu'elle est en passe de rendre ce procédé inacceptable de façon à ce que le gaz naturel liquéfié devienne une marchandise que les compagnies pétrolières soient obligées de manutentionner et il en résulte une forte croissance de terminaux spécifiques et nous travaillons en ce moment sur une douzaine de terminaux à gaz naturel liquéfié dans le monde entier.

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Juste un mot pour revenir sur ce problème du charbon, que j'ai eu l'occasion de bien connaître lorsque je m'occupais du port de Dunkerque, pour dire que dans la chaîne logistique, on a parlé effectivement de la bonne liaison entre le navire, la barge ou le train, avec des engins de déchargement et des liaisons les plus rapides et les plus automatisés possibles entre ces points de prises et les points de rechargement. Je crois qu'il faut regarder aussi le problème des wagons car une grande partie de ces parcs à wagons appartient à des propriétaires privés qui sont à l'intérieur de pools. Je veux donc ajouter qu'il est important de conserver cette possibilité de transport ferroviaire puisque pour des raisons parfois liées à des interruptions ou à des ralentissements de la production nucléaire, les tonnages de charbon varient fortement.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Peut-on avoir le même discours pour les céréales ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Je pense.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

En tenant compte que la France est plutôt exportateur de céréales et importateur de charbon ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Les principes logistiques et les problématiques sont les mêmes. Pour ce qui concerne l'acceptation des terminaux, je pense qu'il est plus aisé, en terme environnemental, de faire accepter un terminal à conteneurs qu'un terminal charbonnier. Le terminal charbonnier pose des problèmes spécifiques avec les poussières et la salissure provoquée et ce n'est jamais facile de développer les capacités d'un terminal charbonnier, surtout s'il se situe à proximité d'une cité. Néanmoins les ports sont souvent attachés à des villes et la production d'électricité thermique, à partir du charbon, n'a un sens économique aujourd'hui dans les pays européens, que quand la centrale est au bord de la mer et sûrement à côté d'un port. Il y a une véritable problématique de proximité entre la cité, le port et la centrale électrique.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Voulez-vous dire que vous recevez souvent des protestations des habitants ou vous êtes parfois conduits au tribunal par des associations de défense ?

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Cela peut arriver lorsque le vent fait des envolements de poussières de charbon.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Revenons au rôle important des chargeurs, car sans marchandise, il n'y a plus de transport.

Maurice DESDEREDJIAN, directeur général de CAPCOL

Les chargeurs sont importants car ils sont des clients qui transmettent aux armateurs, au port, à toute la chaîne logistique, le développement de la demande. Je précise cela car on a pu constater l'année dernière qu'une des problématiques, qui a créé l'envolée du prix du fret sur les vraquiers, était l'engorgement des ports de chargement et non des ports de déchargements.

Un bateau qui attend trois semaines en Australie pour être chargé crée forcément une tension sur le marché. Cette problématique du développement de l'appel des matières premières et des combustibles n'a certainement pas été suffisamment anticipée et de ce fait, les investissements de long terme n'ont pas été réalisés dans les temps et nous avons, aujourd'hui, des goulots d'étranglements difficiles à gérer.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Il s'agit des ports de chargements ? C'est-à-dire essentiellement d'Afrique du Sud ou d'Australie ?

Essayons de comparer les ports européens avec Valérie LAVAUD-LETILLEUIL qui a réalisé ces études économiques. Quelles sont les forces et les faiblesses des ports français par rapport à leurs grands concurrents : Gênes, Barcelone, Anvers, Rotterdam...

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

J'ai surtout travaillé sur les formules de planification adoptées dans les différents projets d'aménagement de terminaux à conteneurs, principalement sur l'Europe du Nord. Je connais donc bien les cas de Rotterdam et d'Anvers que je pourrais éventuellement comparer au Havre. Le point commun pour l'aménagement de

ces terminaux à conteneurs, on l'a compris aujourd'hui, est le fait que les autorités portuaires sont prises en étau entre des problématiques de transport, beaucoup plus complexes que dans les décennies précédentes, avec des armements relativement volatiles qui peuvent aller d'un port à l'autre en fonction des besoins et des opportunités, avec des manutentionnaires qui ne sont plus forcément attachés à la place portuaire, mais des manutentionnaires internationaux : P&O Ports, Hutchison, PSA, et parallèlement des problèmes liés à une gestion environnementale du territoire au sens large, aussi bien pour les questions écologiques que pour les questions de développement local avec une pression forte des collectivités territoriales.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

De quels pays sont les sociétés Hutchison et PSA ?

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Hutchison est de Hong Kong et PSA de Singapour.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

C'est-à-dire que ce sont des groupes financiers qui ont racheté des ports ou des terminaux en Europe.

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Des opérateurs portuaires asiatiques qui ont racheté des terminaux, Hutchison notamment à Rotterdam, Felixstowe.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Et à l'inverse, des européens rachètent-ils des ports en Chine, en Malaisie ?

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Non, ce sont les asiatiques qui investissent en Europe. Pour ce qui concerne l'aménagement des terminaux, les autorités portuaires ont été amenées à changer complètement leur façon d'envisager les choses du point de vue de la prise en compte des acteurs. Ce n'est plus seulement une négociation avec un industriel ou un manutentionnaire, car il faut désormais tenir compte des collectivités territoriales et des associations environnementales et cela provoque de vrais problèmes ; c'était le cas pour port 2000. Du point de vue de l'échelle de l'aménagement, on n'aménage plus seulement au niveau du terminal à conteneurs

mais on prend en compte toute la région. Au Havre, c'est l'Estuaire de la Seine, à Rotterdam, les bouches du Rhin.

La prise en compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux pose de réels problèmes en matière d'aménagement. Depuis l'internationalisation des opérateurs de terminaux, il devient difficile de comprendre comment fonctionne la concurrence inter-portuaire. On avait l'habitude de considérer une concurrence -et les autorités portuaires continuent à réfléchir de cette façon- de port à port, alors que maintenant les opérateurs de terminaux ont des réseaux à l'échelle d'un continent et le problème se pose : y a-t-il vraiment concurrence entre Rotterdam et Felixstowe ou concurrence à l'intérieur de Hutchison et de ce qui se passe entre PSA, Hutchison, P&O Ports ? Il est difficile de savoir comment se joue la concurrence entre les ports aujourd'hui.

Un autre problème fondamental concerne la complexité de l'aménagement portuaire aujourd'hui qui entraîne des formes de concurrences nouvelles entre les ports dans la mesure où les législations nationales et les pratiques en matière d'aménagement sont extrêmement différentes d'un pays à l'autre. Ainsi, la prise en compte des problèmes environnementaux a été très légère à Anvers, très forte à Rotterdam, en Grande-Bretagne et au Havre. De ce fait, le port d'Anvers peut se targuer d'avoir construit un terminal en sept ans alors que cela aura été un peu plus long au Havre et que cela prendra pratiquement vingt ans à Rotterdam. Lorsque le port d'Anvers décide de construire un terminal à conteneurs, il a aussitôt l'accord du gouvernement flamand et de la municipalité d'Anvers qui considère que tout ce qui est bon pour le port est bon pour la ville et pour la région flamande. Dans le cas du port de Rotterdam, le gouvernement néerlandais a demandé au port de réviser sa copie très fortement, de diminuer son projet en terme de superficie par cinq et d'envisager, presque comme dans le cas britannique, un hectare consacré à l'environnement pour un hectare aménagé de la Maasvlakte II. En même temps, le gouvernement néerlandais répartit tous les trafics à conteneurs sur trois places portuaires, Amsterdam où un terminal est actuellement vide, Rotterdam, et avec un projet à Flessingue. Là on a une gestion à l'échelle nationale, ce qui est complètement différent pour une autorité portuaire et en matière de concurrence inter-portuaire.

Quelle est donc l'échelle pertinente à laquelle il faut envisager les aménagements de terminaux à conteneurs aujourd'hui ? Je pense que l'échelle européenne s'impose

dans la mesure où il faudrait avoir une politique cohérente dans ce domaine en pensant à la taille des futurs porte conteneurs. Aujourd'hui, on parle de 8 000 EVP, mais on pourrait envisager d'aller jusqu'à 16 000, même s'il y aura des étapes intermédiaires avant d'arriver à ce stade. Il est nécessaire également de réfléchir à la manière de dispatcher en Europe, des ports de transbordements « purs » et des ports d'hinterland sachant qu'aujourd'hui certains gèrent les deux tels que Le Havre ou Anvers et que les aménagements sont parfois complètement erratiques.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Je vous remercie de toutes ces informations qui soulèvent beaucoup de questions. A propos du port d'Anvers, peut-on dire que le développement du port de Zeebrugge est une solution alternative à l'engorgement d'Anvers ?

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Longtemps, Anvers a voulu ignorer le port de Zeebrugge dans la concurrence que se livraient les deux places et ce sont les opérateurs de terminaux, en l'occurrence HessenNatie, qui a ensuite été racheté par PSA, qui ont opéré la liaison entre le port en eau profonde qu'est Zeebrugge et le port d'Anvers qui est à l'intérieur des terres. Ainsi, lorsque les autorités portuaires et plus précisément les gouvernements ne pensent pas à travailler sur une synergie entre les ports, ce sont les opérateurs de terminaux qui le font à leur place.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Selon vous, et par rapport au travail mené en commun par les différentes autorités régionales, européennes, locales, départementales, existe-t-il un modèle de port européen qui marche mieux que les autres ? qui soit plus moderne que les autres ?

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Je pense que le port le plus moderne est celui qui arrive ou arrivera, dans la négociation, à un emboîtement de toutes les échelles, c'est-à-dire à une concertation à tous les niveaux puisque chaque niveau prend en charge un certain type de préoccupations et mieux encore d'avoir l'intégration totale de tous les niveaux. Le port le moins moderne est celui qui reste dans une perspective traditionnelle et qui fonctionnera dans le futur avec des difficultés. C'est le modèle d'une place portuaire qui évolue seule et c'est à mon avis le cas d'Anvers aujourd'hui, qui continue à faire ce que bon lui semble.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Rodolphe SAADE, j'ai eu, il y a quelque temps, l'occasion de faire la tournée des ports du nord à bord de l'un de vos bateaux, c'est-à-dire Le Havre, Zeebrugge, Hambourg, Rotterdam, Southampton. Il ne s'agit pas de distribuer des bons points, mais vous qui desservez ces ports, pouvez-vous nous dire s'il est indifférent que vos navires touchent Rotterdam plutôt que Southampton ou d'abord Hambourg plutôt que le Havre ? Quelles sont les appréciations que vous pouvez formuler, dans le cadre d'une gestion serrée et quel jugement pouvez-vous porter sur l'ensemble des ports de l'Europe du Nord ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Je pense que Roger ROELS a dressé un listing des ports nord européens en disant que le port d'Anvers était l'un des ports les mieux équipés pour répondre aux attentes des armateurs. Le choix d'un port ne se décide pas uniquement sur le chargement ou le déchargement d'une boîte, mais sur les infrastructures qu'offre ce port à une compagnie maritime, tant au niveau de ses facilités de transbordement, que de ses liaisons routières, ferroviaires ou fluviales.

Le port d'Amsterdam est effectivement un port vide. Nous avons tenté l'expérience d'envoyer un de nos bateaux de 5 700 EVP car nous ne pouvions escaler en temps et en heure au Havre, mais cette unique escale ne fut pas profitable, car les infrastructures n'étaient pas suffisamment rodées pour accommoder ce type de navire. Par contre si nous avions eu le temps de préparer cette escale à l'avance et de demander de définir avec le port les prestations dont nous avons besoin, la situation aurait pu être différente.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Amsterdam ne restera pas longtemps vide, un député néerlandais ayant pour projet d'y accueillir l'ex paquebot France. Vous venez de nous parler des relations fluviales. De Fos, on peut remonter le Rhône et la Saône jusqu'à Chalons sur Saône, et du Havre, et cela sera encore plus facile lorsqu'il y aura une écluse fluviale, on peut remonter jusqu'à Gennevilliers et Bonneuil. Comment voyez-vous cette alliance « fluvial- maritime » ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

Cela répond beaucoup aux problèmes environnementaux. Certains de nos chargeurs sont très favorables à ce type de transport. Je prends l'exemple d'IKEA

qui nous confie une grande partie de sa marchandise si nous utilisons les barges. Au niveau de certains chargeurs, ce type de mode de transport représente l'avenir.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Et sur le Rhin ou sur l'Escaut, est-ce un maillon supplémentaire de la chaîne intéressant ou assez secondaire ?

Rodolphe SAADE, directeur général de la CMA-CGM

On étudie toute sorte de projets. Je voudrais revenir sur ce que disait Valérie LAVAUD LETILLEUIL concernant les autorités portuaires. Il m'a semblé que dans certains cas, les armateurs et les chargeurs étaient considérés comme les « méchants » et que les autorités portuaires étaient prises entre deux feux. Pourriez-vous m'expliquer ce que vous entendez par là et pourrait-on savoir ce qu'en pensent les personnes concernées.

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Je parlais surtout de la relation avec les manutentionnaires, les opérateurs de terminaux qui étaient traditionnellement liés aux places portuaires et qui aujourd'hui sont des acteurs internationaux. C'est à mon avis, plus que le cas des armements, le problème qui a transformé complètement la relation entre autorités portuaires et opérateurs de terminaux.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Pouvez-vous nous dire si à Rotterdam ou à Anvers, les autorités portuaires, c'est-à-dire les équivalents de Jean-Pierre LECOMTE ou Jean-Marc LACAVE sont très présentes ou bien s'ils restent plus en arrière ?

Valérie LAVAUD-LETILLEUIL, maître de conférences en géographie

Ils sont extrêmement présents également. La différence demeure dans la relation au gouvernement. Je parlais du cas d'Anvers qui a toutes ses entrées auprès du gouvernement flamand et de la différence avec le port de Rotterdam qui a eu des relations plus conflictuelles avec le gouvernement néerlandais. Le grand changement réside, et c'est ce dont je parlais à l'instant, dans le fait que les autorités portuaires avaient auparavant un dialogue très serré et suivi avec les opérateurs de terminaux. Je pense à la place d'Anvers et aux nations qui étaient les manutentionnaires traditionnels. L'autorité portuaire d'Anvers a vu le changement radical avec la fusion de HesseNatie et NoordNatie puis le rachat par PSA. Depuis

2002, les choses ont beaucoup changé en matière d'aménagement portuaire et l'autorité portuaire a une marge de manœuvre beaucoup moins grande.

Roger ROELS, directeur Europe P&O Ports

Pour être honnête, je suis un peu surpris de cette remarque car, si l'on y réfléchit, vous semblez partir de la supposition selon laquelle c'est le manutentionnaire qui décide où va la marchandise. Ce n'est certainement pas le cas. Nous sommes prestataires de services pour la marchandise et pour le navire qui vient dans un port. Il ne nous est pas possible de dire : nous sommes au Havre et nous sommes à Anvers, nous devons dire à CMA de faire escaler plus de navires au Havre, à Anvers ou à Rotterdam.. Ce n'est pas notre rôle et c'est tout simplement impossible pour nous. Il est vrai qu'il y a quelques années, lorsque les compagnies internationales comme nos vendeurs et PSA sont arrivés à Anvers, les autorités portuaires étaient nerveuses car elles ne savaient pas dans quelle mesure cette acquisition par des opérateurs internationaux changerait la relation avec l'autorité portuaire et avec la marchandise mais cela n'a pas changé. Nous parlons toujours aux mêmes clients, et, dans le même temps, l'autorité portuaire parle aux manutentionnaires qu'ils soient des sociétés locales ou des sociétés internationales.

Et cela est arrivé à Rotterdam avec Hutchison. Le port de Rotterdam a pratiquement donné l'exclusivité de la manutention à ECT et ECT a été racheté par Hutchison. Il y eu alors un tollé général à Rotterdam comme quoi le port vendait l'activité manutention à une compagnie chinoise, et des interrogations quant à l'avenir de Rotterdam. A mon sens, cela n'a pas entraîné de différence avec ce qui existait auparavant. En dépit de certaines inquiétudes au départ, le résultat est qu'il n'y a pas de grosse différence et chacun agit de nouveau comme avant, sauf que ces opérateurs plus grands ont la possibilité d'investir dans le port. La raison pour laquelle HesseNatie et NoordNatie ont été vendus à Anvers n'est pas qu'il y avait besoin d'un changement de structure dans les relations, mais simplement que ces opérateurs locaux ne pouvaient faire face aux nécessités d'investissement en infrastructures qui existaient. Et le port a bénéficié du fait que ces opérateurs plus grands étaient capables d'investir pour l'avenir.

François GROSCHARD, journaliste au « Monde »

Jean-Pierre LECOMTE. Les autorités portuaires françaises qui, comme je le disais, ont un poids important dans l'Etat et dans les régions, ont-elles toute latitude et liberté de manœuvre dans leurs discussions avec les armateurs ou avec les opérateurs ?

Jean-Pierre LECOMTE, *président du conseil d'administration du Port autonome du Havre*

La formulation de votre question me donne le sentiment que vous souhaiteriez m'entendre dire que dans notre pays où tout est colbertisé, on ne peut rien faire. Beaucoup de choses ont changé ces dernières années, les textes ont également évolué mais d'autres personnes ici sont mieux qualifiées que moi pour en parler. En tant que président du conseil d'administration du Port autonome du Havre, je le constate dans l'approche de Port 2000 et de son exploitation. Peut-on dire que c'est ça qui a fait évoluer nos textes, ou avons-nous avancé plus vite parce que nos textes ont évolué, je ne saurais le dire. Toujours est-il que nous sommes au Havre dans des schémas qui s'apparentent aux grands ports internationaux. On constate, et leur présence ici en atteste, que les armateurs qui investissent ailleurs, investissent ici également, de même que les opérateurs internationaux, certes à travers la prise de participation au capital de sociétés résidentes, mais c'est un fait tout de même que P&O Ports qui est un réseau international, est présent ici. Rien ne nous empêche d'avancer. Nous avons de plus au niveau local, une concertation avec les entreprises qui devient de plus en plus mature.

Je souhaite faire une remarque par rapport à l'étude de Valérie LAVAUD-LETILLEUIL. Comment évalue-t-on la concurrence entre les ports, est-ce parce que c'est le même manutentionnaire dans les deux ports ... Changeons un peu le vocabulaire, et au lieu de port, disons ville portuaire. Que l'opérateur soit international ou résident, si la marchandise va au Havre ou part à Anvers, c'est un moyen d'évaluation. Une ville portuaire n'est pas uniquement un lieu de chargement ou de déchargement de navires mais possède une économie portuaire, avec toutes les inductions que l'on connaît et cela change beaucoup de choses. Une évaluation des ports par la valeur ajoutée serait nettement préférable à une classification par le tonnage ou le nombre d'EVP car cela atténuerait le fait d'avoir un effet repoussoir sur des réseaux qui s'installent ou de dire que seul ce qui est local apportera des retombées économiques

François GROSRIECHARD, *journaliste au « Monde »*

Je crois que vous avez bien fait de mettre l'accent sur cette dimension macro économique d'une place portuaire et je rappelle qu'une étude très récente sur les retombées économiques de l'activité portuaire du Havre a été réalisée par l'Insee, le Port et l'Agence d'Urbanisme dans laquelle les chiffres montrent bien qu'un conteneur, une tonne de pétrole ... apportent beaucoup d'emplois induits.

L'emploi portuaire est considérable. Un port n'est pas simplement une porte mais un pôle de compétitivité qui génère énormément d'emplois.

Rodolphe SAADE, *directeur général de la CMA-CGM*

Les opérateurs portuaires et les compagnies maritimes doivent se montrer vigilants face aux investissements réalisés en Europe par des opérateurs tels Hutchison ou PSA car il est à craindre que dans le futur on ne puisse accéder à ces ports sans leur verser une sorte de rente. On ne peut se permettre de laisser des compagnies asiatiques venir imposer leur loi en Europe, alors qu'il nous est impossible d'investir chez eux.

François GROSRIECHARD, *journaliste au « Monde »*

Le capitalisme mondial est libre et il est impossible de les empêcher d'investir en Europe.

Rodolphe SAADE, *directeur général de la CMA-CGM*

Bien sûr, mais si CMA-CGM ou d'autres compagnies européennes peuvent le faire, pourquoi pas ?

François GROSRIECHARD, *journaliste au « Monde »*

De même, accepterez-vous la possibilité qu'un armement X ou Y puisse venir décharger au terminal dédié que vous aurez à Port 2000 avec P&O ports et GMP ?

Rodolphe SAADE, *directeur général de la CMA-CGM*

Sans aucun doute. D'ailleurs dans le cadre de la privatisation du terminal de Malte, nous nous sommes mis d'accord avec les autorités locales pour que le terminal soit un « common terminal » c'est-à-dire ouvert au public.

François GROSRIECHARD, *journaliste au « Monde »*

Oui mais à condition de payer un loyer ou un service, ce terminal ne sera donc pas un monopole.

Rodolphe SAADE, *directeur général de la CMA-CGM*

C'est tout à fait exact.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Bruno LECOQUIERRE, excusez-nous de vous avoir fait un peu attendre. Il est intéressant que vous preniez la parole car la Maison de l'Estuaire est en quelque sorte une institution, et je sais que vous avez beaucoup travaillé avec les autorités portuaires notamment pour la mise en place de Port 2000. Maintenant que nous sommes à un an de l'arrivée du premier bateau, estimez-vous rétrospectivement que le travail a été bien fait, y a-t-il eu des lacunes, et quelles corrections devraient être envisagées s'il fallait faire un deuxième Port 2000 ?

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

Je voudrais tout d'abord préciser un peu les choses à l'intention des personnes qui ne connaissent pas notre association. La Maison de l'Estuaire préexistait à Port 2000 et à la création de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine et est, aujourd'hui, chargée de la gestion de la Réserve Naturelle qui est importante puisqu'elle fait environ 4 000 hectares et est en cours d'agrandissement.

Deuxième point, la création de la Réserve Naturelle et de Port 2000 sont deux opérations différentes qui ont été menées ensemble mais dans deux démarches séparées.

Depuis dix ans, il y a eu dans la région havraise, de considérables évolutions. Celles-ci ont tenu à la prise en compte de l'environnement dans les politiques de développement et aussi, mais c'est la conséquence de la prise en compte de l'environnement, à l'adoption de méthodes de travail tout à fait nouvelles. Jean-Pierre LECOMTE a introduit le sujet dont je parle quand il a déclaré qu'il y a une dizaine d'années, les relations entre les acteurs de la sphère environnementale et la sphère économique étaient très tendues. Il est vrai qu'il y a dix ans, on était dans un camp ou dans l'autre mais on pouvait difficilement avoir un pied de chaque côté de la ligne. Quand on était dans un camp, on était suspect pour ceux qui étaient en face.

Un certain nombre de contraintes ont vu le jour, tels le Débat Public ou les directives européennes qui ont obligé les acteurs à évoluer dans leurs pratiques, d'abord en s'intéressant à ce que faisaient les autres, en les écoutant, en discutant avec eux et finalement en faisant connaissance. Et cette connaissance mutuelle, dont le Débat Public a été en quelque sorte le creuset entre novembre 1997 et mars 1998, a permis la mise en place de méthodes de travail qui ont totalement changé depuis.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Pouvez-vous nous préciser jusqu'où remonte l'Estuaire de la Seine ?

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

C'est une question géographique intéressante, sur le plan hydrologique il faut remonter jusqu'à Poses en amont de Rouen, précisément à l'endroit où se fait sentir le balancement du courant de marées. Quand on parle de l'estuaire en général, on le fait démarrer à Tancarville mais il faut bien se souvenir que l'estuaire en lui-même est géré par le Port de Rouen et non par le Port du Havre. Il n'empêche que quand on parle de l'estuaire, on considère que c'est la ville portuaire qui est maître de ce qui s'y passe alors qu'il ne faut pas oublier que les rouennais on leur mot à dire.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

A l'approche de la mise en service de Port 2000, estimez-vous que l'alliance entre la logique de l'écologie et la logique du développement économique, toutes deux acceptables et souhaitables, se sont bien entremêlées et ont réussi à aboutir à un résultat correct ?

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

Je souhaiterais d'abord que l'on parle d'une logique environnementale plutôt que d'une logique écologique car l'environnement est une notion beaucoup plus large. Ainsi, les transports terrestres dont on parlait tout à l'heure font totalement partie de cette problématique environnementale. On en a parlé d'un point de vue portuaire, on pourrait en parler aussi du point de vue environnemental, c'est-à-dire celui des habitants qui voient le nombre de camions se multiplier sur les routes de mois en mois et d'années en années. Le résultat auquel nous aboutissons aujourd'hui, c'est-à-dire la réalisation concomitante de Port 2000 et d'une Réserve Naturelle importante, même si elle est atypique car beaucoup de chasseurs y pratiquent leur sport favori, est à mon avis le signe d'une réussite où les méthodes de travail en commun et la concertation ont permis d'aboutir assez vite à un résultat assez remarquable, comparé aux exemples que nous venons d'entendre de Rotterdam ou Southampton.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Stephen CORK nous a présenté trois cas concrets où l'on voyait que les données de l'environnement des zones naturelles étaient fondamentales en Grande-

Bretagne. Quelles réactions cela vous inspire-t-il, lorsqu'on dit que des projets ont été repoussés pour des raisons un peu écologiques et qu'à d'autres endroits, les autorités anglaises ont pris en compte cette dimension et réussissent à avancer en parallèle.

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

Si je ne me trompe, l'agrandissement projeté à Southampton se situait juste en bordure de la New Forest, c'est un peu comme si on avait voulu agrandir le port du Havre le long de la Seine à proximité de la forêt de Brotonne. C'est ce contexte géographique assez particulier qui, semble-t-il, permet d'expliquer ces difficultés.

Stephen CORK, directeur technique de HR Wallinford

Oui, je pense que la question posée à propos de Dibden Bay est juste car le site s'étend en bordure de La New Forest qui est une réserve naturelle, mais le problème, comme je l'ai dit, est que tous les sites portuaires potentiels sont situés dans des zones sensibles du point de vue environnemental. On ne peut considérer un morceau de côte dans le monde où il soit acceptable de construire un port, et c'est ce qui vient à poser problème et a déjà eu comme résultat de l'enquête à propos de Dibden, le refus de construire. Il va en être de même partout dans le monde et c'est ce que les gens commencent seulement à réaliser ; c'est un peu comme la directive sur l'eau qui sort de la Commission européenne. Elle est rédigée à l'heure actuelle par des scientifiques spécialistes de l'environnement qui n'ont pas de capacité d'évaluation des activités de dragage et qui, fondamentalement, refusent tout dragage, quel que soit le matériau concerné et le degré de pollution, et même si ce matériau est un matériau existant dans l'estuaire. Or, évidemment, à partir du moment où vous draguez, il y a inévitablement un petit pourcentage d'écoulement dans l'eau puisque c'est déversé dans l'eau. Ainsi, les pressions environnementales influent la législation européenne en préparation, sans aucune pensée pour ce qui se passe réellement en pratique.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Vous avez bien fait, tout à l'heure, Bruno LECOQUIERRE, de mettre l'accent sur les habitants et ce qu'ils en pensent. Ici, il y a des techniciens, des armateurs, des chargeurs, des économistes qui font marcher leurs machines, font des caissons en béton et ensuite s'occupent de l'environnement. Jean-Marc LACAVE, un jour me disait que les ingénieurs des ponts et chaussées savent faire du béton mais aussi

faire suivre tout le processus pour aller vers l'intégration globale d'un projet dans son pays. C'est vrai qu'il y a un changement dans les mentalités. Mais qu'en pensent les populations ? Est-ce qu'un projet comme Port 2000 avec l'arrivée de grands navires est plutôt bon pour la société ?

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

Les Havrais, qui sont très liés au développement du port et à son bon fonctionnement sont satisfaits. Ils aiment y voir entrer les plus gros navires et il y a donc un a priori favorable de la population vis-à-vis du port. Cela n'empêche qu'ils sont également sensibles à la qualité de vie qu'ils peuvent rencontrer dans leurs déplacements quotidiens. C'est pour cela que je parlais des camions qui sont aujourd'hui à mon avis, en matière d'environnement, l'un des principaux problèmes.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

En même temps, cela crée des emplois.

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

C'est pour cela que les havrais sont à la fois très liés au développement du port et très sensibles à des aspects comme celui-là qui les concerne directement dans leur vie quotidienne. Dans le cadre du débat public, où chacun avait la possibilité d'intervenir et prendre la parole, on a pu observer que très peu d'habitants de la région avaient participé au débat. Les gens ont eu le sentiment que c'était un débat dont les données leur échappaient un peu et ne se sont pas impliqués. C'est donc une situation un peu ambivalente, une fierté assurément de voir le port se développer et en même temps des aspects environnementaux qui conditionnent aussi l'appréciation que les gens peuvent avoir. Je dois dire que les problèmes environnementaux ici sont beaucoup plus liés à la zone industrielle qu'à l'activité portuaire, même si la zone industrielle est liée pour son développement au port. Les problèmes environnementaux sont essentiellement industriels et assez peu portuaires dans ce que ressentent les gens.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »

Dans le développement de Port 2000, avez-vous eu le sentiment que le Port autonome du Havre a mis toutes les cartes sur table ou avez-vous eu l'impression que toutes les informations n'ont pas été diffusées comme il l'aurait fallu ?

Bruno LECOQUIERRE, secrétaire de la Maison de l'Estuaire

Je disais précisément que depuis une dizaine d'années, nous avons eu des évolutions considérables et pour la première fois dans le cadre de ce débat public -les autres acteurs, les pêcheurs par exemple, pourraient sans doute dire la même chose- j'ai le sentiment qu'on a réussi à se dire les choses de manière assez claire et assez transparentes, en tout cas beaucoup plus qu'avant.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Nous allons essayer pendant un quart d'heure d'avoir un dialogue interactif dans ce sens là maintenant, madame, mademoiselle ?

Claire GARNIER, correspondante au journal « La Tribune »

Puisqu'on essaye dans cette deuxième partie de l'après midi de faire des comparatifs au niveau européen, et juste pour hiérarchiser un peu les choses, je ne peux pas laisser dire que Le Havre est totalement engorgé sur le plan routier au vu de ce qui se passe à Anvers ou Rotterdam, où le phénomène est multiplié par cent.

François GROSRIKARD, journaliste au « Monde »

Cela n'empêche qu'on va peut-être vers des engorgements, autant mettre le holà tout de suite ou essayer de voir ce qu'on peut faire pour désengorger. Armand TOUBOL, pouvez-vous être encore un peu plus précis. Début 2006, aurons-nous de nouveaux trains, de nouvelles locomotives, de nouvelles voies ferrées, de nouveaux ponts, des nouvelles autoroutes ou pas ? Un comité interministériel mis en place il y a un an, annonçait d'ici 2012, une cinquantaine de projets pour toute la France dont des projets pour la région parisienne et Le Havre. Où en sommes-nous ? Les crédits budgétaires sont-ils là ?

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Une première remarque pour dire qu'effectivement on retrouve le problème routier avec des densités très fortes dans un certain nombre de terminaux et d'agglomérations portuaires. Pour ce qui concerne les locomotives, Fret SNCF fait, dans le cadre de son plan de redressement, un effort d'investissement considérable pour acheter plusieurs centaines de locomotives beaucoup plus performantes que les précédentes. C'est tout à fait fondamental puisque le matériel était ancien, en particulier le matériel diesel qui sert dans un certain nombre de dessertes de terminal, et par conséquent, il y avait des progrès importants à faire en terme de fiabilité car chacun sait que la fiabilité est un des éléments de l'attractivité

du mode. Il y a également de réelles améliorations d'exploitation, qu'un certain nombre de chargeurs ont parfaitement pu constater, dans les nouvelles techniques d'acheminement mises en place par le Fret. En terme de qualité, il commence à y avoir sur un certain nombre de trafics, des améliorations significatives et c'est donc un deuxième élément d'attractivité pour le mode ferroviaire. Troisième facteur, sous maîtrise RFF, ce sont les plans d'investissement en terme de nouvelles infrastructures et à ma connaissance, il n'y a pas actuellement surabondance de crédit budgétaire, mais Claude GRESSION en sait beaucoup plus que moi.

L. LEFEVRE, SHGT

Armand TOUBOL, vous avez parlé de locomotives diesel en évoquant l'achat de locomotives de manœuvre mais je pense qu'il est intéressant d'évoquer les locomotives de fortes puissances type General Motors 59 ou 66, largement utilisées en Europe du Nord et qui permettent de tirer des trains de fort tonnage, jusqu'à 5 000 tonnes et d'aller directement d'un embranchement particulier à un autre, d'utiliser des voies non électrifiées, donc avec des péages faibles au niveau de RFF et de passer les frontières sans avoir de problèmes d'électricité. Il y a donc un certain nombre d'avantages très importants mais qui n'ont jamais été évalués au sein de la SNCF et réellement utilisés.

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF

Lorsque j'ai parlé des marchés très importants, cela ne concernait pas les locomotives de manœuvre. Tout d'abord, il y avait beaucoup de locomotives électriques et pour ce qui concerne le diesel, des locomotives de puissance et pas uniquement des locomotives de manœuvre. Ce ne sont pas exactement les locomotives de la classe 59 dont vous parlez mais de locomotives qui, couplées, peuvent tirer des trains. Un comparatif entre les locomotives diesels et les locomotives électriques qui ensuite ont besoin d'un relais avec une locomotive de manœuvre a été effectué. On s'aperçoit très rapidement que le coût de la maintenance de la locomotive électrique est en général sensiblement inférieur à celui du diesel, la consommation d'énergie est aussi plus importante pour une locomotive diesel. Enfin, on avait une bien meilleure fiabilité sur les locomotives électriques que sur les locomotives diesel. Cette analyse va probablement évoluer à la lumière des nouvelles acquisitions et je suis tout à fait conscient qu'il faut refaire cette analyse jusqu'au bout pour voir si l'économie d'un relais de traction entre une locomotive électrique et une locomotive diesel pour assurer la manœuvre terminale ne donne pas un effet négatif, ce qui conduirait à utiliser le diesel de bout en bout.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »
Ce sont des locomotives ALSTOM ?

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF
Ce sont des locomotives ALSTOM SIEMENS.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »
Où sont-elles fabriquées ?

Armand TOUBOL, conseiller du président de la SNCF
Je ne suis pas capable de vous le dire mais je pense qu'elles sont assemblées pour partie du côté de Belfort.

Jean CHAPON, ancien vice-président du CGPC, président honoraire de VNF, ancien directeur des Ports maritimes et des Voies navigables
Je voulais vous faire part d'une réflexion concernant le dirigisme de l'autorité portuaire à l'égard des usagers, des opérateurs. Autrefois tous les outillages portuaires étaient publics, l'outillage privé était très rare. Ce n'était ni anormal ni regrettable. Mais, jusqu'aux années 70, les ports étaient de taille relativement réduite et le fait de permettre à un opérateur privé de s'installer à un ou plusieurs postes revenait en fait à lui donner un véritable monopole. Vous savez que quand il y a un monopole, il est préférable qu'il soit public que privé. Là où il y avait de la place, prenez le cas de Rouen, on n'a pas attendu les tenants du libéralisme moderne. Dès la guerre de 1914, les postes privés ont été multipliés le long de la Seine, car on savait que si jamais un opérateur exagérât, il y avait la place pour en accueillir un autre et on n'était pas prisonnier de l'espace.

Aujourd'hui, la taille des ports a considérablement évolué et on peut se permettre d'accueillir des opérateurs ou des investissements privés, et de leur donner de l'espace car si l'un d'eux tente d'abuser d'une position dominante, il y aura encore suffisamment de place pour pouvoir accueillir un concurrent. Mais l'augmentation des trafics peut amener une situation de saturation et, comme l'a très justement dit Rodolphe SAADE, si les armements sont obligés de passer par un de ces opérateurs privés puissants parce qu'il n'y a plus d'espace disponible pour de nouveaux postes, il risque d'y avoir des problèmes et l'on sait tous qu'avec les questions d'environnement tout à fait respectables, l'extension des ports sera problématique.

François GROSRIECHARD, journaliste au « Monde »
Vous voulez dire qu'il faut absolument que les ports gardent des terminaux publics.

Jean CHAPON, ancien vice-président du CGPC, président honoraire de VNF, ancien directeur des Ports maritimes et des Voies navigables
Cela signifie que l'autorité portuaire doit continuer à jouer sa mission de service public et il ne faut pas lui reprocher dans certains cas de faire preuve d'un certain dirigisme car elle est gardienne de l'intérêt public. À cet égard, n'oublions pas que les ports européens, par différence au hub de Singapour où la part du trafic restant sur le territoire est epsilon, ont pour tâche première de desservir le territoire et l'économie européenne, même s'ils peuvent jouer le hub en plus. Ils ont une mission de service public que n'ont pas les ports cités comme des modèles.

Claude GRESSIER, président de section du CGPC
Je suis sévère sur l'environnement et je pense qu'effectivement le débat public a fait beaucoup de bien sur le plan environnement. Je regrette toutefois qu'on en arrive parfois à des situations à la limite de l'absurde, dans la mesure où la route de l'Estuaire va être fermée afin que la Réserve Naturelle ne soit pas perturbée par le passage des camions qui seront renvoyés près des habitations. De même, on refuse actuellement l'électrification de la voie ferrée qui longe la route et qui va desservir Port 2000, alors que cela ferait gagner beaucoup de temps, de l'argent et améliorerait de façon substantielle la desserte ferroviaire de Port 2000.
Pour revenir aux propos de Rodolphe SAADE, il y a effectivement un problème à régler au niveau des autorités de concurrence nationales et européennes, qui doivent veiller à ce qu'on ne tombe pas dans les monopoles qu'ils soient européens ou mondiaux.

Enfin, Madame GARNIER, vous avez dit que les rôles des pouvoirs publics étaient les infrastructures, la planification, et je suis d'accord avec vous. Même si ce n'est pas le cas en Angleterre, dans la plupart des pays européens les pouvoirs publics jouent un rôle financier, de planification en liaison avec les autorités portuaires en terme d'infrastructure mais on ne peut pas dire que cette planification conduit les pouvoirs publics à orienter les trafics vers tel ou tel port, pour preuve, les pouvoirs publics néerlandais ont construit de beaux terminaux à Amsterdam, et ils sont vides. Si on ne fait plus d'extension à Rotterdam, nous verrons peut-être un jour Amsterdam se développer.

Il y a un rôle de planification des pouvoirs publics, et ce rôle doit s'exercer en liaison avec les autorités portuaires, en liaison avec les opérateurs. Je suis toutefois extrêmement sceptique sur le rôle que vous souhaitez voir attribuer en matière de planification à la Commission européenne. J'ai les plus grandes craintes sur les possibilités pour la Commission européenne de dire qu'il faut faire un port à tel endroit, de toute façon la planification risque malgré tout, si on localise le développement des ports au bon endroit, de ne pas trop se tromper pour les terminaux à conteneurs dans la mesure où, pour le moment et encore pour un certain nombre d'années, on est sur des hausses de trafics relativement substantielles et attention, on ne planifie par n'importe comment.

Y. ESPINOSA, *directeur du CMA-CGM Le Havre*

On a dit que pour les ports étaient des portes, on a employé un peu le terme de port sec et je voudrais ajouter un troisième mot qui est massification qui n'a pas été beaucoup utilisé.

On voit venir sur la mer des navires de plus en plus gros, on voit se construire des terminaux de plus en plus importants pour pouvoir permettre cette massification. On voit que les ports doivent être des portes pour desservir ensuite des réseaux de massification. En France les réseaux de massification, que ce soit la barge ou le fer, n'ont pas suivi les mises en service des gros navires. D'une part les barges ne sont pas suffisantes, même si ce mode de transport est aujourd'hui un peu plus avancé que le fer, les volumes traités par barges augmentent. Ne fallait-il pas développer des plates-formes intérieures avec des navettes de façon à utiliser ensuite les ports comme ports d'éclatement et acheminer par massification l'activité vers l'intérieur d'où on pourrait desservir des clients directement. On a pas beaucoup parlé de massification, et très peu de plate-forme intérieure alors que c'est un petit peu ce qu'il faut développer dans l'avenir.

François GROSRICHARD, *journaliste au « Monde »*

Il nous faudra faire un autre colloque sur le sujet. Rodolphe SAADE a parlé de la massification dans sa présentation, même s'il n'a pu développer. Quelqu'un souhaite-t-il intervenir sur le sujet des ports intérieurs, les ports secs ?

Effectivement, nous n'avons pas beaucoup parlé de massification après la porte portuaire et c'est là qu'il y a beaucoup à faire. Et si on construit de grosses barges, de gros wagons, il faut faire de « gros » tunnels et puis il faut des « gros » fleuves... Enfin, je veux dire que ce sont de gros investissements.

Y. ESPINOSA, *directeur du CMA-CGM Le Havre*

Pas forcément des gros, un peu plus de barges peut-être, quelques ports intérieurs mieux équipés, plus importants, et derrière ces ports secs, des services routiers et pour ce qui concerne le fer, il faudrait mettre en place de véritables services pour alimenter les plates-formes intérieures.

Jean-Didier BLANCHET, *CGPC*

La CMA-CGM s'est impliquée dans le transport par barges. A-t-elle l'intention de devenir un opérateur ferroviaire, comme cela sera permis prochainement ?

Rodolphe SAADE, *directeur général de la CMA-CGM*

C'est un bien grand mot, mais nous sommes effectivement en train de nous développer dans ce domaine là et nous essayons même d'aller acheter des barges aux Etats-Unis pour les faire venir et les faire opérer dans certains pays de l'Europe du Nord. Pour le ferroviaire, comme François GROSRICHARD vient de le dire, ce sera peut-être la question d'un prochain colloque.

Y. ESPINOSA, *directeur du CMA-CGM Le Havre*

On peut ajouter que nous sommes déjà opérateurs puisque Rodolphe SAADE a parlé des dessertes qui partent du nord Europe vers Marseille ou de Marseille vers le Havre. Ce n'est qu'un début et il y en aura d'autres.

CLOTURE DU COLLOQUE

François GROSRICHARD, journaliste au « Monde »

Merci Mesdames et Messieurs d'avoir apporté vos lumières à ce débat.

Je n'ai pas à conclure mais trois mots m'ont semblé très importants cet après-midi. Beaucoup ont insisté sur « la fiabilité ». Il ne s'agit pas uniquement de la fiabilité sociale, mais d'une fiabilité plus générale, c'est-à-dire une fiabilité de fluidité qui permet qu'une marchandise soit acheminée dans les bons délais et dans de bonnes conditions.

L'autre mot important, « la fragilité », est un peu son contraire, me semble-t-il, car on s'aperçoit que le moindre grain de sable dans l'organisation désorganise totalement la chaîne et l'on a pu constater que lorsque les conditions sont plus intéressantes à 300 Km, certains armateurs n'hésitent pas à modifier leurs escales ou leurs lignes pour aller où se trouve la marchandise bien sûr, mais aussi, des autorités portuaires ou des chargeurs plus compétents et plus proches des clients. Aucune position n'est jamais garantie.

Le troisième mot essentiel, c'est « la volonté » d'aller de l'avant, de gagner des parts de marché dont doivent faire preuve l'ensemble des acteurs, opérateurs, communauté portuaire, dockers, personnel de manutention, car si on se réfère simplement à de vieux schémas, on risque fort de faire du sur place et donc de reculer.

Il y a d'autres personnes qui utilisent des bateaux dont on n'a pas beaucoup parlé aujourd'hui, ce sont les plaisanciers ou ceux qui font les courses. Du très beau bassin qui jouxte les Docks Café part la Transat Jacques Vabre. Pour vous donner un peu d'oxygène je vous cite cette jolie phrase d'Isabelle AUTISSIER « il y a trois catégories d'hommes et de femmes ; les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer ».

Contact

Conseil général des Ponts et Chaussées : elisabeth.libraire-biausser@equipement.gouv.fr

Site internet

<http://rp.equipement.gouv.fr/bicentenaire-cgpc/home.htm>

PORT AUTONOME DU HAVRE



Notre obligation pour demain



SOLETANCHE BACHY

En association avec Le Moniteur

GROUPE MONITEUR