LES RENCONTRES

DE L'ADEUS

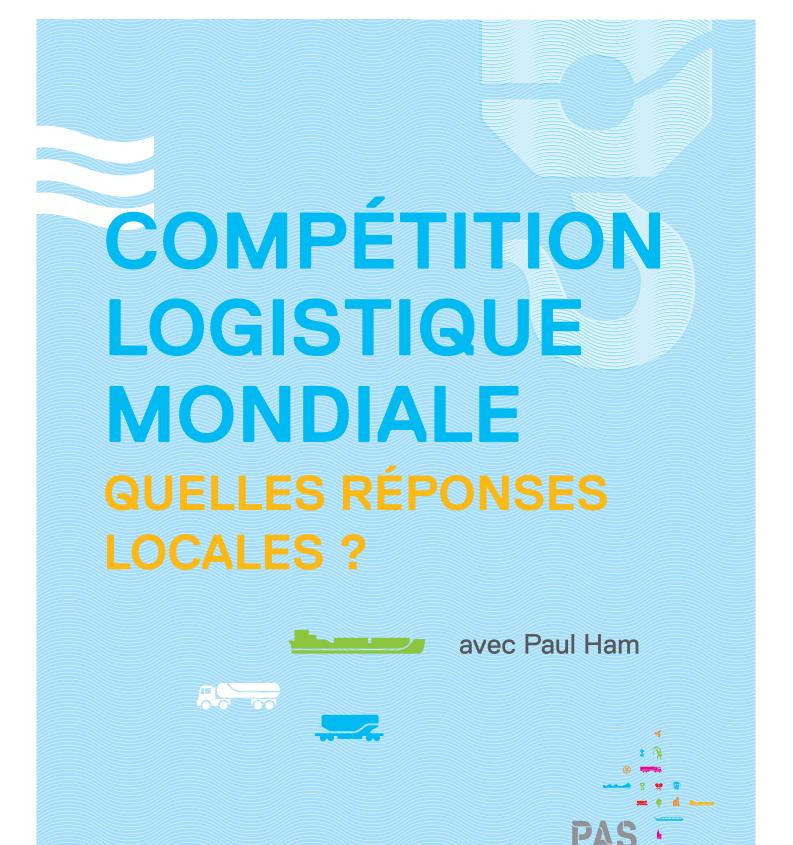
SYNTHÈSE 23e RENCONTRE

CYCLE PORTS: ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX



PORT AUTONOME DE STRASBOURG

L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise



Sommaire

Rotterdam et la "Supply Chain globale", si lointains... et si proches de nous - - - - - - 3 Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS

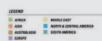
La course folle de la chaîne d'approvisionnement - - - - - - - - - - 4

Paul Ham, General Manager Business Development, Europe Container Terminals B.V., Rotterdam



LE MONDE DE HUTCHISON PORT HOLDINGS

52 PORTS DANS 26 PAYS



EUROPE CONTAINER TERMINALS B.V. (ECT)

Fondée en 1966, ECT est une société qui gère un grand terminal conteneurs européen. Un conteneur peut mesurer 20 pieds ou 40 pieds de long, soit 1 ou 2 TEU, l'unité qui mesure le volume d'activité d'un terminal conteneurs.

ECT a traité en 2014 un volume de 7,7 millions de TEU, ce qui est considérable. L'actionnaire est Hutchison Port Holdings, société mondiale installée à Hong Kong et appartenant au plus riche homme d'affaires chinois, Li Ka-Shing. Hutchison comprend quatre divisions, dont la division portuaire, présente dans 52 ports dans le monde.



CYCLE PORTS - ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX

Traduction simultanée français/allemand

- → Anvers: la métamorphose d'une ville-port, le 15 octobre 2013 avec Bernardo Secchi, Architecte urbaniste, Grand Prix du Jury en 2004 et Paola Vigano, Architecte urbaniste, Grand Prix de l'Urbanisme 2013 http://www.adeus.org/evenements/17e-rencontre-de-ladeus-1
- → Les ports, facteurs clés pour l'industrie et la logistique, le 3 juillet 2014 avec le Dr. Jérôme Verny, Fondateur et Directeur scientifique de Mobis Neoma – Institut international de recherche en transport, Professeur associé à Rouen Business School, Chercheur affilié à l'INRETS et à l'ULCO-IMN

http://www.adeus.org/evenements/19e-rencontre-de-ladeus

→ Compétition logistique mondiale : quelles réponses locales ?
 12 février 2015 avec Paul Ham, General Manager Business Development,
 Europe Container Terminals B.V. (ECT), Rotterdam
 http://www.adeus.org/evenements/22e-rencontre-de-ladeus

Le mot de la Directrice

Rotterdam et la "Supply Chain" globale, si lointains... et si proches de nous



Anne PONSDirectrice générale de l'ADEUS

Avec le Plan stratégique d'Anvers, nous avions la question des relations entre le port et la ville, puis nous avons poursuivi avec la relation entre port et industrie. Aujourd'hui, nous clôturons ce cycle sur les ports, organisé en partenariat avec le Port Autonome de Strasbourg, en abordant le thème de la compétition logistique mondiale et des réponses locales qui lui sont apportées.

Nous partons pour Rotterdam, la ville néerlandaise du delta du Rhin, qui dispose d'une avance considérable sur ses concurrentes européennes avec une immense zone industrialo-portuaire, des infrastructures de communication très développées et un port d'éclatement (hub) pour le pétrole et les conteneurs.

C'est l'occasion pour nous de rendre plus lisible le fonctionnement, à l'échelle mondiale, de la chaîne des approvisionnements (Supply Chain), qui peut paraître lointaine mais est en réalité étroitement imbriquée dans notre vie quotidienne, puisque c'est elle qui nous amène tous nos objets du quotidien, stylos, T-shirts, jeans, etc.

Il est clair aujourd'hui que la description statique et hiérarchique des territoires ne suffit plus. Il faut y ajouter une dimension dynamique faite de flux, de liens de mobilité, d'interdépendances financières entre territoires, pour dépasser une simple relation centre/périphérie et passer à des modes de réseaux allant au-delà des limites locales, métropolitaines, voire nationales.

Pour cela, de nouvelles alliances sont nécessaires, alliances que les ports du Rhin supérieur ont d'ailleurs su développer. Pour Rotterdam, cette organisation performante d'arrière-ports est essentielle. Ce Hinterland se structure en sousplates-formes d'éclatement réparties le long du Rhin. Les connexions avec la route et le rail déterminent l'implantation des infrastructures. Le Rhin supérieur dispose de neuf ports, dont la mise en réseau répond au demeurant à l'appel de la Commission européenne.

C'est dans le cadre de cette organisation, en permanente évolution, que nous avons souhaité inviter Paul Ham, responsable du développement d'un opérateur installé à Rotterdam ainsi que sur d'autres sites. Ce regard d'un grand port maritime, en aval du Rhin supérieur, nous intéresse, de même que ses critères et raisonnements, qu'ils soient économiques ou financiers.

A l'issue de cette conférence, une table ronde abordera la situation des ports du Rhin supérieur, leurs ambitions, leurs besoins, la question de la pertinence du fleuve en tant de voie de transport dans le contexte de la réduction de l'empreinte carbone, celle du foncier portuaire et de l'interdépendance des places portuaires.

Nous clôturerons ainsi ce cycle qui, nous l'espérons, aura permis de resituer l'objet "Port" non seulement dans un paysage urbain, mais dans le contexte beaucoup plus vaste de la compétition économique mondialisée.





La course folle de la chaîne d'approvisionnement



Paul HAM

General Manager Business Development, Europe Container Terminals B.V. Rotterdam

L'inéluctable expansion vers la mer



EUROPE CONTAINER TERMINALS (ECT) DANS LE PORT DE ROTTERDAM.

L'ESTUAIRE DU RHIN À ROTTERDAM. A DROITE LE CENTRE-VILLE, AVEC À PROXIMITÉ L'ANCIENNE ZONE PORTUAIRE, LÀ OÙ TOUT A COMMENCÉ EN 1920. source : © Copyright ECT | 2013

En 1920, ce sont les chômeurs qui ont construit ce port, qui n'avait pas encore de clients existants mais dont on estimait qu'il pourrait se développer fortement. Cela s'est effectivement réalisé, puisqu'il est devenu le premier port mondial. Dans les années 1960, ECT a commencé à y traiter ses premiers conteneurs.

Mais la direction du port réfléchissait déjà à des évolutions. Cette zone enclavée ne pouvant pas permettre une très forte croissance, il fallait se déplacer vers l'ouest et la mer. Le polder de MassVlakte, conquis sur la mer, est devenu aujourd'hui une zone industrielle et un terminal conteneurs. Cet investissement massif a nécessité beaucoup de courage et une vision très claire. Le premier terminal ECT y a vu le jour en 1984, suivi il a trois ans du terminal Euromax, qui permettra d'accueillir la croissance future de l'activité.









L'ancienne zone portuaire de 60 hectares, avec son activité conteneurs, entre autres, se voit peu à peu enserrée par la ville, qui ne cesse de s'étendre. Dans vingt ans, la croissance urbaine aura été telle que l'activité portuaire devra y disparaître.

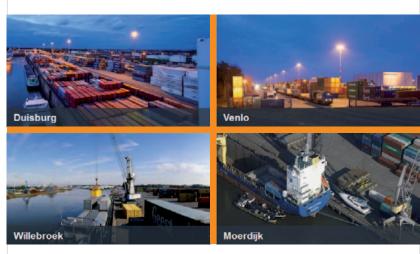
Ce terminal en eau profonde est installé à l'ouest sur une zone de plus de 300 hectares, avec quatre kilomètres de quais aptes à recevoir de grands navires. La photo est impressionnante, mais ne traduit qu'imparfaitement la réalité, encore plus frappante.

Ce terminal de dernière génération peut traiter 1,5 millions de conteneurs/an, de ces conteneurs qui transportent tous ces objets du quotidien que nous consommons tous.



ECT gère aussi des terminaux dans des ports fluviaux, à l'instar de Strasbourg, à Duisbourg, à Venlo, à Willebroek, en Belgique près d'Anvers, enfin à Moerdijk, site très intéressant de par sa localisation à mi-chemin entre Rotterdam et Anvers.





La course folle de la chaîne d'approvisionnement : plus vite, moins cher... et à temps!

Ce sont bien sûr les citoyens que nous sommes qui alimentons cette course, par notre demande d'objets acheminés tout au long de cette chaîne: par exemple, ces fruits venus d'Espagne ou d'Amérique du Sud, amenés par transport frigorifique puis livrés aux magasins afin qu'à 8h00 le matin, nous disposions de fruits frais sur les étalages; ou bien encore tous ces objets que nous achetons sur Internet, avec l'impatience de les voir livrés le lendemain matin. Toutes ces marchandises viennent de quelque part et il faut un système pour les acheminer.

Il est intéressant de s'interroger sur la part du transport dans le prix du produit en boutique, en prenant le cas d'un T-shirt vendu par exemple 5€ (cf. film de Thomas Hauer disponible sur www.3sat.de). Le proposer en boutique à ce prix paraît relever du défi, et pourtant des marges sont encore réalisées aux différentes étapes de la chaîne. Le coût des matières premières (coton, salaires) s'élève à 0,60€, le coût de fabrication est de 0,96€, tandis que le transport revient à... 0,06€. Vous pensez que c'est bien peu, mais c'est encore trop! Il faut encore baisser ce coût : c'est la course folle de la chaîne d'approvisionnement.

Au surplus, n'oublions pas que ces six cents intègrent le transport intérieur au Bangladesh, le transport par bateau vers l'Europe, puis le transport par camion ou barge jusqu'à un centre de distribution logistique, l'ouverture du conteneur, le déballage, l'étiquetage, le reconditionnement, la documentation, les frais, les droits de douane, l'acheminement en boutique et les assurances. Tout cela pour six cents par T-shirt.

Idem pour les fruits venant d'Amérique du Sud, les pommes du Chili par exemple. Il faut les acheter, les mettre en conteneurs, acheminer ces derniers jusqu'à Rotterdam, où ils seront déchargés puis acheminés par transport terrestre multimodal. Il en va de même pour les productions plus régionales, où plusieurs étapes sont nécessaires : collecte des produits, vente à la criée, logistique du frais en Europe, logistique à température contrôlée puis mise en rayon au supermarché. Tout ceci constitue la chaîne alimentaire globale.







PRIX D'UN T-SHIRT : 4,95 € - source : © Copyright ECT | 2013



COÛT DE TRANSPORT DU T-SHIRT : 0,06 € - source : © Copyright ECT | 2013





Pour que des fruits frais soient présentés à 8h00 sur les étals, il faut beaucoup d'organisation. Si l'énoncé de la tâche est très simple, sa réalisation est en fait très complexe. Et la pression sur les coûts se traduit par des impacts simples :

Quatre facteurs régissent nos évolutions

- ★ le principe des économies d'échelle : les navires sont de plus en plus gros, avec un déterminant simplissime : le coût de l'emplacement d'un conteneur sur le bateau, qui doit être le plus faible possible. Pour tous les grands transporteurs (Hapag Loyd, MSC, CMA), l'achat de ces navires représente d'énormes investissements qu'ils se doivent d'effectuer, même s'ils sont temporairement peut-être en situation de pertes ;
- ★ le niveau d'investissement dans les infrastructures. Les acteurs internationaux sont sans cesse à la recherche de sites qui investissent constamment et massivement dans des accès par avion, camion, wagon ou barge. Ces investissements se portent de plus en plus sur les systèmes et plates-formes de transport multimodal;
- un autre facteur consiste à mettre en œuvre de nouvelles technologies, notamment de l'information, pour réduire encore les coûts;
- ★ enfin, le respect de l'environnement par les solutions adoptées est de plus en plus déterminant : ainsi, le long du Rhin, le diesel tend à disparaître, tandis que les barges et camions utilisent de plus en plus le GNL.

Dans ces quatre dimensions, il est clair que la course folle de la chaîne d'approvisionnement nécessite, de bout en bout, de très importants investissements, que les acteurs doivent consentir en permanence sous peine d'être très rapidement mis hors course.

Des navires toujours plus grands... et des ports aussi

En 2012, le plus gros navire transportait 16 020 TEU¹. En 2013 est sorti le Mc Kinney Möller, avec 18 270 TEU. La semaine dernière, nous avons reçu dans notre terminal le China Shipping Globe de plus de 19 000 TEU. Des navires de 20 000 TEU sont en construction et des formats de 24 000 TEU sont déjà à l'étude et annoncés pour 2016. La semaine dernière, nous avons déchargé 11 000 conteneurs d'un seul et même navire. Tous ces bateaux coûtent très cher.



EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT - source : © Copyright ECT | 2013





ÉCONOMIES D'ÉCHELLE - source : © Copyright ECT | 2013

TEU : acronyme de twenty-foot equivalent unit ; unité de mesure de capacité d'un cargo.





LE POLDER
MAASVLAKTE 2
source: © Copyright ECT | 2013

Et si les navires changent d'échelle, les ports doivent eux aussi s'adapter. Les quais nécessaires pour accueillir ces navires mesurent désormais plus de 400 mètres de long! Comme nous n'avions pas anticipé de tels navires, il nous faut aussi réinvestir sur nos propres sites. Nos grues actuelles ont une portée transversale de 24 rangées de conteneurs. Nos premières grues se contentaient de 16 ou 17 rangées. Il nous a donc fallu les adapter! Même les parois des quais doivent être renforcées pour résister aux tempêtes.

Tout ceci a bien sûr des conséquences sur le système de transport de l'arrière-pays et donc pour des ports tels que Strasbourg ou Bâle, qui doivent eux-aussi s'adapter. Dans nos terminaux, la manutention des conteneurs ne se fait plus par chariots conduits par des personnes, elle est aujourd'hui automatisée.

En 2012, nous avons gagné 300 hectares sur la mer. C'est la zone MaasVlakte 2 en cours de développement, qui accueillera plusieurs terminaux pour une capacité supplémentaire de plus de 4 000 000 de TEU, entièrement consacrés au trafic de conteneurs entre la Chine et l'Europe. Ce sont des investissements massifs que l'on ne fait pas tous les jours. Sans

compter les équipements des terminaux, l'investissement consenti par le Port de Rotterdam et l'Etat pour la zone MassVlakte s'élève à 2 milliards d'Euros! Mais cela permettra à Rotterdam de rester armé pour l'avenir.

Avec 100 000 conteneurs traités par semaine, on pourrait construire un mur continu allant de Rotterdam... jusqu'en Autriche. C'est ce que nous avons traité la semaine dernière, et si cela implique 36 escales de navires en eau profonde, cela nécessite aussi 22 000 camions, 120 trains et 475 péniches! Même si nous entendons parler chaque jour de crise économique, tous ces conteneurs sont remplis de produits que nous achetons.

Sous la pression liée au respect de l'environnement, la construction de la zone MaasVlakte a dû respecter un objectif de répartition entre différents modes de transport, notamment la réduction de la part de la route de 47,5% à 35% et l'augmentation du transport par barge et par train. Pour les barges, cela veut dire passer de 1,7 million TEU à 7 millions TEU. Il faut donc acheter des barges, mais aussi prévoir les investissements nécessaires pour les faire circuler, au terminal et en amont sur les fleuves et rivières.



Synchronisation + Multimodalité = Synchromodalité

L'interconnexion des modes de transport nous a conduits à aller plus loin et à inventer le concept du transport synchromodal : dans ce système, il n'y a plus de concurrence entre les différents modes de transport, barge ou camion par exemple. Tous les modes de transport sont nécessaires et sollicités simultanément pour traiter ces flux de conteneurs.

Un petit film sur la synchromodalité (www.europeangatewayservices.com) montre que derrière une apparence chaotique, le système peut être en fait très organisé, à l'instar d'une colonie de fourmis. Ainsi, toute rupture de chaîne dans un mode de transport peut être contournée grâce à la disponibilité d'autres modes. Il s'agit d'être à tout moment en mesure de faire les bons choix pour satisfaire le client, de façon compétitive et durable.

Il est clair que des navires tels que le Thalassa Hellas de 18 000 TEU (soit 36 000 conteneurs traités lors d'une seule escale) ne peuvent pas faire escale partout. Trois ports européens seulement sont capables de les accueillir. Ces navires exercent une pression logistique énorme sur le port, mais aussi sur tout le système de transport. Il est donc nécessaire d'utiliser toutes les modalités simultanément et d'accroître le taux d'utilisation du réseau et, à l'intérieur du réseau, de ses différentes branches.

Il faut aussi accroître la fiabilité du réseau, et les trains doivent fonctionner tous les jours, de même que les barges. Dans certains cas, on souhaitera procéder à des arbitrages. Si le conteneur est demandé le lendemain à sa destination, on prendra le train ou le camion. Si sa livraison peut attendre un peu, on utilisera la barge. Cela peut sembler tomber sous le sens mais ce n'est pas la réalité d'aujourd'hui : il existe encore des opérateurs qui réservent des trains, y chargent des conteneurs puis les font attendre pendant des jours alors même que d'autres opérateurs auraient un besoin réel de ces créneaux.

La synchromodalité se définit donc comme une combinaison de plusieurs approches :

- → accroître le taux d'utilisation d'un réseau et des composantes à l'intérieur du réseau,
- → améliorer la fiabilité du réseau,
- → accroître les fréquences de connexions dans le réseau,

- → offrir la solution la plus durable au sein du réseau.
- → offrir un maximum de souplesse dans les délais convenus.
- → disposer de plusieurs solutions de gestion des imprévus.

Le transport synchromodal permet aux clients de travailler de façon plus respectueuse de l'environnement, à des coûts moindres et avec un niveau de qualité supérieur.

Cette approche constitue un avantage pour les chargeurs, qui peuvent choisir la meilleure modalité, mais aussi retenir une approche écodurable. Les grandes entreprises mondiales telles que Coca-Cola, lkea, etc., préfèrent explicitement le transport par barge vers les ports de l'hinterland.

Elle est aussi avantageuse pour les fournisseurs de services logistiques tels que Panalpina ou Cunard Nagel, qui réservent les différentes modalités du système. Enfin, c'est un plus pour les autorités et les citoyens, puisque personne ne veut voir passer 22 000 camions par an sous ses fenêtres.

Cela dit, si l'on veut avoir les produits chez soi, sur l'étal, il faut de temps en temps accepter la construction d'un port, d'une voie ferrée, d'une route, sans céder au syndrome du "Pas dans mon arrière-cour".



TRANSPORT SYNCHROMODAL - source : © Copyright ECT | 2013

Une route directe pour accéder à l'Europe

Au fond, notre concept est simple : c'est celui d'un accès direct au cœur de l'Europe, au moyen d'un système intégré, qui permet :

- → Une réduction des coûts: les coûts de transport sont déjà bas, mais chaque année les chargeurs doivent répondre à des appels d'offres de transport et ils cherchent alors le service le moins cher, et nous devons nous efforcer, nous aussi, de réduire nos coûts chaque année;
- → Une réduction des temps de transit. Certains produits peuvent attendre sur un navire, mais beaucoup doivent arriver rapidement en boutique. Il faut par exemple différencier entre livraisons régulières et promotions et donc choisir finement les modes de transport;
- → Des facilités de traitement : réduction des tâches administratives, optimisation fiscale;
- → Le respect de l'environnement.

Ainsi, le système de transport synchromodal s'apparente à un plan de métro. A la structure même du réseau s'ajoute la dimension du temps puisque, comme dans un réseau de métro réel, si vous ratez une rame, vous pouvez toujours prendre la suivante, tandis que le système, s'adaptant en continu aux flux à traiter, ne cesse de s'améliorer lui-même. Le nombre de transports possibles augmente, la capacité du système s'accroît.

Citons aussi d'intéressants développements futurs, basés sur de nouvelles technologies :

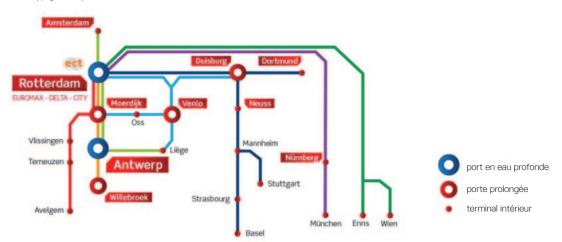
- chauffeur, peuvent paraître futuristes, mais fonctionnent déjà en pilote sur la voie publique. Il faut que la loi l'autorise bien sûr. Dans le projet en cours aux Pays-Bas, le chauffeur présent dans les camions suiveurs n'est là que pour valider la solution et n'a en réalité plus rien à faire. La difficulté intrinsèque liée au transport des conteneurs par rail est ainsi contournée. C'est un système très économique, réduisant la consommation par aspiration aérodynamique et qui sera, j'en suis convaincu, introduit dans moins de dix ans en France;
- → Impression 3D : la technologie existe déjà et il ne fait aucun doute qu'elle aura un très fort impact sur la chaîne d'approvisionnement en déplaçant totalement la localisation de la production;
- → Automatisation et robotisation : la décennie qui s'ouvre sera celle de la robotisation, avec à la clé une très importante relocalisation de la production en Europe. La tendance est à l'œuvre avec la construction de sites de fabrication en Europe de l'Est, en Pologne par exemple. Faisons le pari que dans dix ans, il ne sera plus nécessaire d'aller en Chine pour faire fabriquer des produits. Les usines seront en Europe, entièrement automatiques, et cela aura un impact considérable sur la chaîne d'approvisionnement.





UN SYSTÈME DE TRANSPORT SYNCHROMODAL COMME UNE LIGNE DE MÉTRO

Source: © Copyright ECT | 2013





Résultat... un avenir de plus en plus ouvert!

Il est clair que ces évolutions peuvent jouer un rôle très important pour Strasbourg ou Bâle. En effet, de tels ports intérieurs, dotés des bonnes infrastructures et des bonnes connexions, seront des sites de choix pour les entreprises du futur. Une entreprise à la recherche d'un site pour la localisation de sa future nouvelle usine va se déterminer en fonction d'un double critère, de connexion aval de la production avec le reste du continent, et d'accès amont aux matières premières par un port d'entrée tel que Rotterdam, Hambourg ou les ports de la Méditerranée.

L'avenir dira si ces évolutions se feront. Personne ne peut le dire, d'autant que les choses évoluent très vite. La question est bien sûr de savoir si l'on veut gagner ou perdre, mais ce qui est certain, c'est qu'il faut rester compétitif. Si vous n'évoluez pas, si vous n'investissez pas, vous êtes rapidement mis hors course. Il faut donc –et ce serait mon conseil— continuer à jouer le jeu, rester intelligent, continuer à investir. C'est à ce prix qu'un acteur de la chaîne peut rester dans la course.













Didier DIEUDONNÉ

Vice-président de l'AFPI (Association française des ports intérieurs) Directeur général délégué du Port autonome de Strasbourg

Il est très intéressant de voir un grand port maritime s'adresser aux acteurs portuaires du Rhin supérieur en des termes aussi stimulants. Cela dit, la problématique de l'investissement et de l'adaptation à long terme de nos infrastructures est une question que nous avons l'habitude de traiter au quotidien et qui est réellement au cœur de notre travail.

Bien sûr, l'échelle de nos projets et investissements est moindre, mais nous devons nous aussi nous adapter sans cesse à la demande des acteurs économiques et bien anticiper les investissements. Si nous avons multiplié par 2,5 en dix ans notre activité conteneurs à Strasbourg, c'est grâce à un investissement de 30 millions d'euros sur dix ans. La chose paraît aujourd'hui limpide, mais compte tenu des informations dont nous disposions alors, le risque associé était important.

Il faut aussi, à Strasbourg comme à Bâle, conjuguer aménagement portuaire et aménagement urbain dans des échelles de temps courtes, tout en résolvant la question de l'accessibilité portuaire multimodale. Pour les transports massifiés, on utilise la barge et le rail, mais pour faire du report modal, il faut aussi la route! Il ne servirait à rien d'avoir de superbes outils portuaires s'ils restaient inaccessibles depuis le territoire.

Et justement, puisque la question se joue au niveau du territoire, il nous faut faire progresser la concertation entre les ports du Rhin supérieur. Notre volonté est de parvenir à un développement mutualisé, sans doublons d'aménagement et TABLE RONDE



Une exigence similaire de multimodalité et de planification, mais à l'échelle fluviale

d'investissement et en exploitant les atouts de chaque port pour offrir à moindre coût les équipements qui seront nécessaires dans dix, quinze ou vingt ans.

Ainsi, notre plate-forme d'échanges d'informations est un premier projet concret de coopération, s'appuyant certes sur l'informatique, mais allant bien au-delà. Elle va nous permettre d'améliorer notre performance collective globale. Aujourd'hui, les barges venant de Rotterdam ou d'Anvers s'arrêtent dans les différents ports au rythme de la navigation fluviale, avec ses aléas et ses imprécisions, et nous devons progresser dans la maîtrise du trafic : planifier et prévoir les arrivées réelles des marchandises par un ajustement permanent pour trouver de la pertinence économique dans un système qui doit aller vers l'optimisation.

Notre modèle est celui d'un établissement public autonome financièrement. Les subventions obtenues pour les gros outils portuaires jouent un rôle d'accélérateur de l'investissement, sans en être une condition préalable. De toute façon, tout dépend au final du prix du transport routier avec leguel nous sommes en concurrence frontale. Nous captons une grosse partie des conteneurs à destination des ports maritimes car nos coûts sont compétitifs. Nous ne sommes pas dans le transport de voyageurs, avec ses « entités organisatrices » et autres cartes orange. et notre règle cardinale est celle d'une concurrence directe, dans une économie bien réelle!











Pour nous, opérateur fluvial, Strasbourg est, avec Bâle et Mulhouse, l'un des ports où la distance à parcourir par voie d'eau est la plus longue. Il y a donc un avantage clair à utiliser le transport fluvial, qui peut s'y développer de façon très compétitive par rapport à d'autres modes de transport. Ce critère de compétitivité est un premier facteur clé, mais il s'agit aussi de s'adapter aux évolutions et trafics des ports maritimes tels qu'Anvers, Rotterdam, Zeebrugge. Ces grands ports maritimes sont en effet en compétition permanente, avec pour résultat des basculements de trafics, parfois d'une semaine à l'autre. Le combat est permanent pour fluidifier ce transport et le travail se fait de plus en plus entre les opérateurs et avec les ports. Les opérateurs sont positivement contraints de coopérer pour améliorer la fluidification des flux de transport.

Par rapport aux grands ports maritimes, notre positionnement s'inscrit dans une continuité. Les grands navires de mer arrivent à Anvers ou Rotterdam et nos bateaux fluviaux vont faire la jonction avec eux pour acheminer au plus vite et au mieux les marchandises à Strasbourg, en Suisse, etc. Nous sommes donc étroitement interconnectés avec cette problématique portuaire maritime: tout mouvement, tout changement dans la chaîne, où qu'il se produise, à Strasbourg, Bâle ou ailleurs, va avoir un impact sur la régularité et la fluidité du transport.

En ce qui concerne le modèle public/
privé, reconnaissons qu'il y a aussi aux
Pays-Bas des aides très importantes aux
infrastructures, qui permettent ensuite au
privé de gérer les infrastructures. En réalité,
dans le monde du transport aujourd'hui, la
vraie difficulté est de gérer les mouvements
très évolutifs des flux. L'entreprise privée
prend ainsi un énorme risque de gestion
sur des flux qu'elle ne contrôle pas. En
cas de basculement de trafic entre ports,
il faut être réactif et savoir compenser ou
équilibrer exportations et importations pour
remplir au mieux les bateaux. Ce risque
transporteur est important.

Il est clair que pour assurer la compétitivité d'une région, il faut que le financement des infrastructures de chargement et de déchargement par modes alternatifs soit largement soutenu par la puissance publique. Si à Strasbourg la moitié des conteneurs passent par des modes alternatifs de transport, ce sont bien les investissements qui y ont été réalisés qui permettent d'exploiter au mieux les différents modes de transport. Au final, la situation sur le territoire est de type gagnant/gagnant pour tout le monde. De fait, quel que soit le modèle – aides directes ou indirectes –, l'entité publique reste essentielle pour permettre la mise en place d'un système optimisé qui draine les flux vers des modes alternatifs.





Hans-Peter HADORN Président de la FEPI (Fédération européenne des ports intérieurs)

Directeur général de Port of Switzerland

Les images de navires de 16, 20 ou 25 000 conteneurs me semblent poser un problème de communication. Elles sont vraiment spectaculaires, mais restent lointaines pour les décideurs locaux et c'est pourquoi, à Bâle, nous organisons depuis deux ans des visites du Port de Rotterdam à l'intention des politiques, le but étant que chacun se rende compte de la réalité de la chaîne des approvisionnements dans un monde globalisé.

Notre ambition est de maîtriser cette globalisation de façon pragmatique mais durable, et il nous faut pour cela sans cesse nous adapter à ce développement du corridor rhénan, qui a toujours été, reste et restera le plus important corridor de trafic de marchandises en Europe —la fameuse « banane », noyau du potentiel économique de notre continent.

Convaincre le monde politique est d'autant plus important que l'échelle de temps de nos projets dépasse de beaucoup le temps du mandat politique, qui n'est que de quatre ou cinq ans. L'accord politique que nous avons pu ainsi obtenir récemment à Bâle consiste à construire une nouvelle plate-forme conteneurs multimodale, pour ensuite libérer notre site actuel, qui fera l'objet d'aménagements urbains.

Ce nouveau terrain de 120 000 m², proche de l'autoroute, des voies ferrées et du fleuve peut accueillir des trains de 700 mètres de long et bénéficie d'un accès direct par autoroute nord/sud. Il est donc naturellement multimodal et s'inscrit

Refondre l'outil portuaire pour optimiser la chaîne du transport

dans le projet plus vaste d'aménagement « IBA Basel 2020 », projet trinational avec Weil-am-Rhein en Allemagne et Huningue en France.

Par ailleurs, les outils informatiques vont nous aider et notre réseau informatique en cours de développement va nous permettre de relier tous les acteurs de la chaîne pour mieux gérer les capacités, les points forts, les douanes, etc., et disposer ainsi d'une véritable chaîne régionale des terminaux jusqu'aux ports maritime. Il nous permettra aussi de développer des alliances avec nos partenaires, par exemple au sein de la communauté RheinPort avec Bâle, Weil-am-Rhein et Mulhouse, projet pilote qui sera suivi par une extension vers le nord avec Strasbourg, Mannheim et Ludwigshafen, l'objectif étant de disposer d'une plate-forme informatique portuaire fluviale complète.

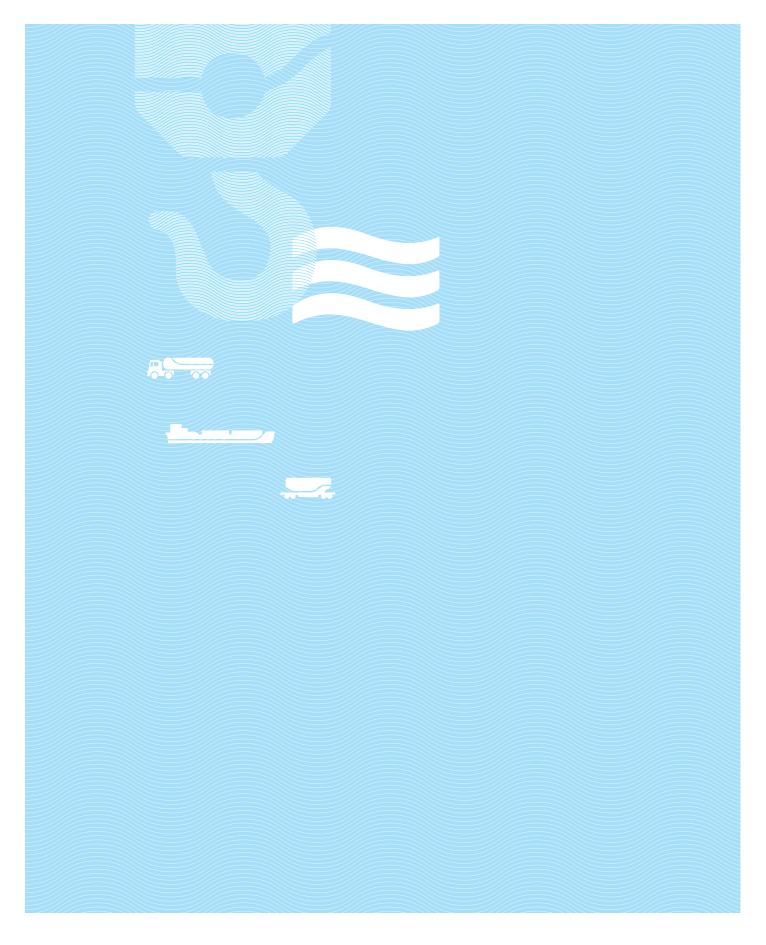
Pour ce qui est du modèle économique, la partie urbanisation et les infrastructures de base -fleuve, rail, route- relèvent des autorités publiques, tandis que nous nous occupons du développement de la chaîne logistique portuaire -entrepôts, terminaux silos, etc., composants qui sont toujours réalisés par des entités privées. Cette répartition claire est nécessaire, d'autant qu'il faut veiller à pouvoir évoluer, et donc pouvoir mobiliser des capacités d'investissements importantes. Si l'entité publique devait porter tous les investissements, le potentiel de développement du site portuaire s'en trouverait considérablement réduit.













L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

Directrice de publication: Anne Pons, Directrice générale
Responsable conférences: Cathie Allmendinger
Rédaction: Henri Payre
Équipe projet: Cathie Allmendinger (chef de projet), Nathalie Griebel,
Jean Isenmann, Youssef Katiri, Estelle Meyer, Sophie Monnin,
Pierre Reibel, Maryline Roussette
PTP 2015 - N° projet: 1.5.1.1 - Photos: Jean Isenmann
Mise en page: Sophie Monnin

© ADEUS - Septembre 2015 - N° Issn: 2112-4167

Les publications et les actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org