

INSTITUT D'ÉMISSION DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

LES NOTES
DE L'INSTITUT D'ÉMISSION

Compétitivité des ports ultramarins
dans leur environnement régional



Décembre 2007

Photo de couverture : Porte-conteneurs CMA-CGM quittant le port de Fort-de-France (Marine Marchande)

INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER

SIEGE SOCIAL

5, rue Roland Barthes 75598 PARIS Cedex 12

 01.53.44.41.41 - télécopie 01.44.87.99.62

SOMMAIRE

SYNTHESE	3
INTRODUCTION	5
I. OCEAN INDIEN : A LA RECHERCHE DE COMPETITIVITE DANS UN CONTEXTE DE REGIONALISATION	7
1.1 Le développement des activités portuaires depuis le début des années 1980 à la Réunion et à l'île Maurice	7
1.2 Etats des lieux dans les ports de la Réunion et de l'île Maurice	9
1.3 Stratégies de court terme	12
1.4 Le port de Mayotte : un certain dynamisme malgré plusieurs handicaps	15
1.5 Le port, un instrument incontournable dans le processus de régionalisation	17
II. CARAÏBE : COMPETITIVITE, INFRASTRUCTURES, ET COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE	20
2.1 Etat des lieux dans les ports de la Guadeloupe et de la Martinique	20
2.2 La compétitivité des ports de la Guadeloupe et de la Martinique dans l'espace régional	22
2.3 La fixation des tarifs de fret : le cas des Antilles - Guyane	26
2.4 Perspectives des ports de la Guadeloupe et de la Martinique : la régionalisation ?	27
2.5 Le port de Guyane : un retard considérable en termes de compétitivité	28
CONCLUSION	33
ANNEXE 1 : L'ORGANISATION PORTUAIRE FRANÇAISE	35
ANNEXE 2 : PRINCIPAUX MODES D'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES	36

Synthèse

Le contexte croissant de mondialisation a induit d'importants bouleversements dans le secteur des transports maritimes. Tandis que les besoins d'escales et le marché du transbordement¹ explosent, les autorités portuaires tentent d'adapter leurs infrastructures sans augmenter les coûts de passage. En outre, l'intégration régionale des Départements et Collectivités d'Outre-Mer (DCOM), par le biais des Accords de Partenariat Economique, pourrait encore augmenter les volumes de marchandises échangées.

Cette étude, qui porte sur la compétitivité des transports maritimes et du commerce régional des DCOM², met en lumière la situation des ports ultramarins dans leur espace régional respectif et montre ainsi que malgré un retard de compétitivité en termes de coûts, les ports sont dynamiques, et leur rôle sous-régional peut s'accroître grâce à de bonnes infrastructures et à la qualité des services offerts.

D'un point de vue stratégique, les trois grands ports (Guadeloupe - Martinique - Réunion) cherchent en premier lieu à satisfaire la demande locale dans de bonnes conditions. Le placement sur le marché du transbordement constitue toutefois un objectif secondaire. En effet, dans l'océan Indien et dans la Caraïbe, les grands ports de transbordement ont atteint ces dernières années leurs limites en termes de capacités d'accueil. La congestion de ces ports pourrait profiter aux ports ultramarins.

Dans l'océan Indien, les investissements importants en infrastructures et la profonde mutation sociale observée ces deux dernières décennies ont permis à Port-Réunion d'améliorer sa productivité et la qualité des services offerts. A l'heure actuelle, Port-Réunion traite environ un volume de marchandises de l'ordre de 70 % des volumes traités à Port-Louis (Ile Maurice), ce dernier ayant une forte activité exportatrice et de transbordement de marchandises. Si la Réunion n'a pas encore véritablement développé ses activités de transbordement, elle pourrait profiter, dans les années à venir, de la congestion du port de Maurice. En effet, si les ports de la région sont d'abord liés par la concurrence, leur complémentarité n'en est pas moins présente. Dans le cas des Mascareignes³, Port-Réunion s'affiche comme une alternative de choix lorsque Port-Louis est saturé.

Le port de Longoni, à Mayotte, a déjà vu son trafic augmenter significativement ces dernières années grâce à la croissance du marché captif, mais aussi des activités de transbordement en provenance de Madagascar. Les capacités d'accueil du port, devenues trop faibles, devraient être améliorées à court terme.

Aujourd'hui, dans un contexte de régionalisation, les ports de la Réunion et de Mayotte semblent donc constituer un atout majeur. Malgré des échanges sous-régionaux encore timides, et des exportations limitées, les infrastructures ainsi que les services de qualité offerts par les ports des deux îles permettent une absorption de volumes plus importants de marchandises.

¹ Le transbordement est l'action de transférer les marchandises d'un navire à un autre, avec éventuellement une mise à quai intermédiaire. Certains ports tentent de se spécialiser dans cette activité afin de devenir un hub régional.

² La collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon a été exclue de l'étude en raison de sa forte spécificité.

³ L'archipel des Mascareignes réunit la Réunion, l'île Maurice et l'île Rodrigue (Maurice).

S'agissant de la Caraïbe, il semble que les ports de la Guadeloupe et de la Martinique détiennent un fort potentiel en matière de transbordement. Si ces deux ports sont les plus onéreux de la région, ils affichent de bonnes performances en termes de délai de passages des navires. Les infrastructures sont bonnes, et les deux ports attirent les grandes compagnies maritimes. La qualité des services dans les ports de la Martinique et de la Guadeloupe et les investissements lourds dans de nouvelles infrastructures permettent aux deux départements de miser sur un accroissement futur du trafic, dans un contexte de régionalisation croissante.

S'agissant du port de la Guyane, le retard de compétitivité pourrait être en partie comblé par une série de mesures telles que des investissements en infrastructures (déjà entamés) et une meilleure exploitation des routes maritimes passant par le Brésil.

Introduction

L'objectif de cette étude est de mettre en lumière l'efficacité des transports extérieurs dans les DCOM, leur compétitivité et/ou leur complémentarité au sein de chaque sous-région. Nous nous focalisons ici sur les transports maritimes. En effet, dans la plupart des îles, et par extension en Guyane, dont le commerce international est structurellement proche de celui d'une île, la quasi-totalité du transport de marchandises s'effectue par bateau. De manière générale, le fret aérien se limite au transport de matières périssables (médicaments, melons, fleurs fraîches par exemple) pour lesquels les délais d'acheminement maritime sont trop longs. Cette part du fret est négligeable dans les échanges¹.

L'entrée de la Chine dans l'OMC, l'émergence de l'Inde, de l'Amérique Latine et de l'Afrique du Sud, ainsi que le pari de certains pays industrialisés sur le développement de l'Afrique ont bouleversé le transport maritime international. Aussi, dans le monde entier, les différents acteurs du secteur (ports, compagnies maritimes, etc.) sont en pleine effervescence afin de répondre au mieux à l'explosion du trafic. Cette dernière se fait d'autant plus ressentir par les autorités portuaires que les besoins d'escales sont en forte augmentation, favorisant le développement des activités de transbordement. Ainsi, les liaisons directes laissent progressivement la place à des routes commerciales plus rentables, poussant les compagnies maritimes à pratiquer le transbordement de marchandises.

Par ailleurs, l'insertion des DCOM dans leur environnement se trouve au cœur des préoccupations régionales, nationales et européennes. A l'heure de la mise en place des Accords de Partenariat Economique (APE), établissant une zone de libre-échange entre l'Union Européenne et les pays ACP, les DCOM doivent se préparer à une plus forte intégration régionale, leurs voisins étant précisément des pays ACP. En effet, le nouveau cycle de négociation des APE entre l'UE et les pays ACP impacte fortement le devenir économique et social des DCOM. Si ces accords tendent à accroître fortement la concurrence en termes de flux de biens et de services, ils représenteront une ouverture sur de nouveaux marchés, pouvant en partie compenser l'étroitesse des marchés ultramarins.

Cependant, cette intégration régionale ne peut s'effectuer qu'à partir d'un réseau de transports efficace, notamment en termes de trafic de marchandises, afin de réduire les obstacles à une plus grande fluidité des marchés.

Malgré la rapide évolution du secteur des transports maritimes et les nouvelles opportunités induites, les coûts de passage dans les ports ultramarins restent importants. Selon une étude d'Eurisles², le prix des transports entre les régions ultrapériphériques et l'Europe est particulièrement élevé, notamment en raison du déséquilibre des flux au départ et en provenance de ces géographies. En effet, lorsqu'une destination connaît d'importants flux commerciaux dans les deux sens, les transporteurs rentabilisent leur rotation à l'aller et au retour. Le marché étant rentable, la concurrence entre transporteurs est vive, ce qui induit une baisse supplémentaire des tarifs. Un flux déséquilibré provoque, par effet inverse, l'augmentation du coût des transports.

¹ A titre indicatif, à la Martinique, le fret aérien représente 0,001 % de l'activité fret globale (en volume).

² « Les régions insulaires et le prix du transport de marchandises intracommunautaire », 1999, Eurisles.

Or dans l'outre-mer français, le tonnage des marchandises embarquées ne couvre généralement qu'une petite part du tonnage de marchandises débarquées. Le taux de couverture Tonnage chargé / Tonnage déchargé s'élève, en 2006, à 41,3 % à la Martinique¹, 25,6 % à la Guadeloupe, 13,5 % à la Réunion et à 6,7 % en Guyane. En 2003, ce taux était de 12,6 % à Mayotte. De manière générale, la spécialisation des économies ultramarines dans le secteur tertiaire, qu'il s'agisse de l'emploi public ou des services dont le développement est en partie porté par le tourisme, ne permet guère de générer des exportations de marchandises. Par ailleurs, les habitudes de consommation de ces géographies ont évolué, et l'approvisionnement autarcique qui a longtemps caractérisé les économies insulaires n'est plus de mise. Les populations ont, depuis de nombreuses années, opté pour un mode de consommation influencé par celui de la métropole, ce qui a de fait induit une forte hausse des importations. L'augmentation du niveau de vie des populations, sous-tend cette évolution. Pour les Antilles et la Réunion, le tourisme a aggravé le déséquilibre des flux. Selon l'étude d'Eurisles, le déséquilibre de ces flux apparaît comme étant un élément moteur des surcoûts de l'insularité.

Il arrive toutefois que pour certains territoires, la faiblesse des flux à destination du continent européen soit atténuée dans une certaine mesure par l'existence d'escales, où les navires peuvent charger du fret supplémentaire vers l'Europe. C'est notamment le cas en Guyane, département dans lequel les flux sont fortement déséquilibrés, mais dont la stratégie consiste à faire passer les navires à destination de la métropole par les ports brésiliens alentour. Une plus grande intégration régionale pourrait réduire ce déséquilibre grâce à une intensification du commerce avec la sous-région.

Les surcoûts caractérisant les ports ultramarins amènent nécessairement les transporteurs à choisir les ports étrangers comme lieu de passage. Il convient alors de s'interroger sur l'ampleur des écarts de coûts de passage portuaire, les stratégies de développement des ports voisins, les services pour lesquels les ports ultramarins sont les moins compétitifs, mais aussi leurs avantages comparatifs par rapport aux ports étrangers. Nous nous intéresserons par ailleurs à la complémentarité des infrastructures portuaires et à l'intensité des échanges sous-régionaux dans un contexte de régionalisation.

La problématique étant régionale, nous décidons ici de traiter en premier lieu la compétitivité des ports de l'océan Indien, puis de ceux de la Caraïbe, en adoptant des approches différentes.

S'agissant de l'océan Indien, seront étudiées les raisons des évolutions divergentes des ports de la Réunion et de son île sœur, l'île Maurice, puis l'enjeu du positionnement sur le marché du transbordement, y compris pour des ports de taille plus modeste tel que celui de Mayotte.

S'agissant de la Caraïbe, la problématique étudiée est celle des écarts de coûts de passage portuaires entre les Antilles françaises et les pays voisins. Un état des lieux de la compétitivité du port de commerce de la Guyane sera par ailleurs dressé.

¹ Pour la Martinique, ce taux de couverture reste relativement élevé grâce aux hydrocarbures réexpédiés dans la Caraïbe et à la banane qui représentent environ les deux tiers du tonnage brut exporté.

I. Océan Indien : à la recherche de compétitivité dans un contexte de régionalisation

La croissance économique de la zone « océan Indien - Afrique australe et de l'Est », couplée à une stabilité économique des pays qui la composent et au développement du commerce de l'Asie, a entraîné une croissance exponentielle des activités de transports maritimes dans la région. Les opérations de transbordement ont explosé ces dernières années, et les autorités portuaires ne cessent de mettre l'accent sur le développement des infrastructures afin d'accueillir des navires toujours plus grands. C'est donc dans un contexte où tous les grands ports de la région fonctionnent au-dessus de leur capacité optimale de traitement des conteneurs que le port de la Réunion doit se positionner.



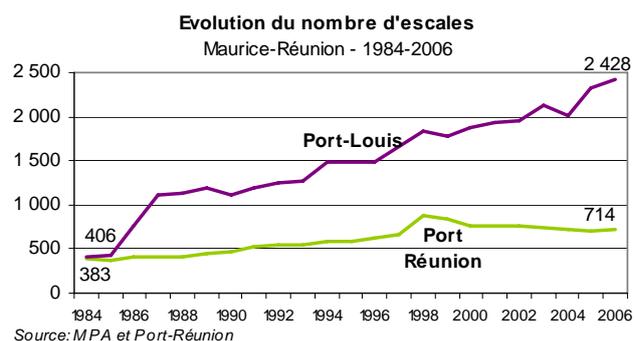
Source : Maersk

Le port de Port-Louis, à l'île Maurice, se démarque des autres ports de la sous-région par une activité importante de transbordement. Sa situation géographique est très proche de celle de la Réunion, mettant les deux îles sur les mêmes routes maritimes. Maurice et la Réunion bénéficient notamment du commerce entre l'Asie et l'Afrique, dont la croissance a été forte ces dernières années.

Le port de Port-Louis joue aujourd'hui un rôle vital dans l'économie mauricienne puisqu'il représente 2 % du PIB et 99 % du commerce extérieur du pays. Le port, géré par la Mauritius Ports Authority (MPA), est devenu, depuis les années 2000/2001, le hub régional des plus grands transporteurs mondiaux. Parallèlement, au port de la Réunion, géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie du département (CCIR), d'importants investissements sont prévus, et si les activités de transbordement ne constituent pas l'objectif premier, les autorités portuaires pourraient envisager de se positionner avec prudence sur le marché.

En 2007, un état des lieux rapide des deux ports montre d'importants écarts de compétitivité. Il convient alors de s'interroger sur la stratégie passée et future des autorités portuaires des deux îles d'une part, et sur les différences en termes de coûts, de trafic ou encore d'infrastructures entre Port-Louis et Port-Réunion d'autre part.

1.1 Le développement des activités portuaires depuis le début des années 1980 à la Réunion et à l'île Maurice



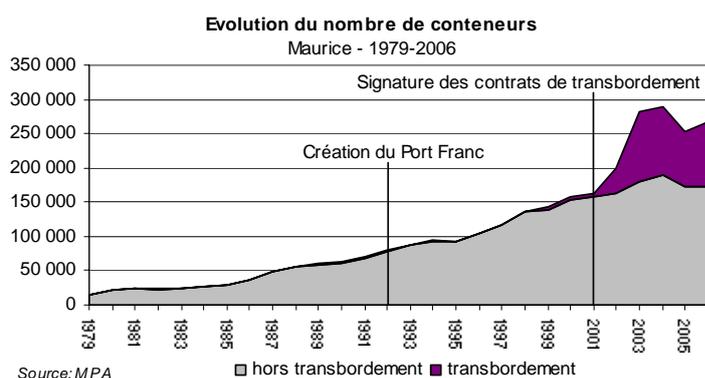
La proximité géographique et la superficie de la Réunion et de Maurice font de ces deux territoires des îles sœurs. Ainsi, au début des années 1980, leurs flux commerciaux respectifs étaient comparables. En 1984, le nombre d'escales à Port-Louis s'élevait à 406, talonné par les 383 escales annuelles de Port-Réunion.

En 22 ans, le trafic a été multiplié par 1,9 à la Réunion et par 6 à l'Ile Maurice. Pourtant, l'éloignement géographique de Maurice des côtes africaines ne constitue pas un avantage pour ce pays.

Les différences de développement économique des deux îles expliquent une grande partie de ces écarts de trajectoire. En effet, les performances économiques de Maurice ont été remarquables ces 20 dernières années. La qualité des institutions et des politiques économiques adoptées, ainsi que la création de la zone franche en 1970 ont permis une croissance soutenue et une forte progression du PIB par habitant qui est passé de 1 500 USD au début des années 1980 à près de 5 000 en 2007. Si la Réunion a aussi bénéficié d'une forte croissance sur la période, celle de Maurice s'est accompagnée d'un essor des exportations beaucoup plus important (sucre et textile notamment)¹. L'île est aujourd'hui le pays le plus riche d'Afrique subsaharienne, et son développement économique a nécessairement favorisé les échanges internationaux, d'autant plus que le pays a bénéficié d'accords commerciaux avec l'Union Européenne et les Etats-Unis.

Cependant, le dynamisme économique des deux îles s'est accompagné de stratégies portuaires différentes. Une mise en parallèle de ces dernières permet d'expliquer les évolutions des activités portuaires ces 25 dernières années.

Le port de Port-Louis a été marqué ces deux dernières décennies par d'importantes transformations. Les premiers grands investissements ont eu lieu dans les années 80, avec un accroissement des tirants d'eau et la mise en place d'un nouveau système de chargement/déchargement. Ces investissements ont permis d'accueillir de gros navires. En 1985 a été construit le « Trou Fanfaron Fishing Port » grâce à des fonds octroyés par le gouvernement du Japon, qui sera ensuite agrandi en 1990. L'attention, durant cette décennie, fût portée sur l'amélioration de l'efficacité des opérations portuaires, avec l'élargissement du bassin du port et l'acquisition de remorqueurs de haute mer.



Les années 90 ont été marquées par la construction d'un nouveau terminal Conteneurs (the Mauritius Container Terminal in Mer Rouge). C'est à partir de ce moment que le port de Port-Louis commence à avoir un rôle régional. De nombreux investissements ont été réalisés afin d'accueillir un volume de marchandises plus important.

En 2001, le port assiste véritablement à un essor de son trafic. Le Port de Port-Louis réussit en effet à signer plusieurs contrats de transbordement avec les plus grands transitaires du monde. Port-Louis devient le hub régional. En 2006, 35 % des conteneurs passant par l'Ile Maurice étaient destinés au transbordement, contre 2,4 % en 2001. Ce succès doit beaucoup à

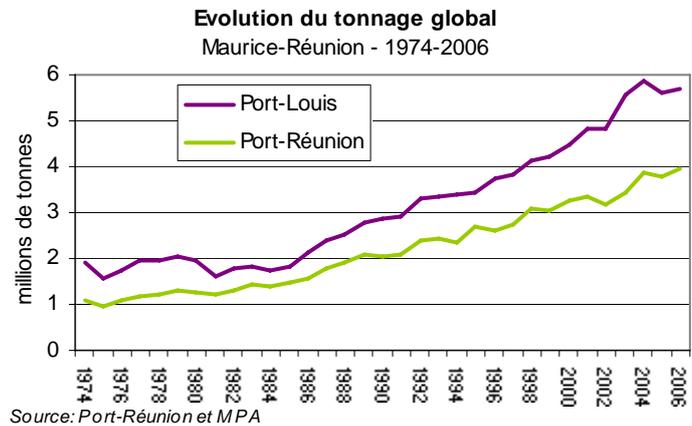
¹ En 2006, les exportations mauriciennes se sont élevées à 1 714 M€ contre 238 M€ à la Réunion. En revanche, les importations mauriciennes étaient de 2 350 M€ tandis qu'elles se sont élevées à 3 912 M€ à la Réunion. Les taux de couverture des importations par les exportations atteignent donc 72,9 % à Maurice et 6,1 % à la Réunion.

la congestion du port de Durban, en Afrique de Sud. L’Ile Maurice s’est présentée comme une alternative pour les compagnies maritimes opérant dans la région. Les activités de transbordement ont pour effet d’augmenter de manière significative le trafic conteneurs.

La congestion du port de Durban a permis aux autorités portuaires mauriciennes de déployer une stratégie agressive afin de se positionner sur le marché. La Mauritius Port Authority signe, dès 2002, plusieurs contrats avec les principales compagnies maritimes, faisant ainsi de Port-Louis le point de passage privilégié de ces dernières. Le succès est immédiat, Port-Louis paraissant plus avantageux que les autres ports de la zone puisqu’il met à disposition des compagnies maritimes un port franc¹ unique dans la région, apportant ainsi une plus forte valeur ajoutée aux marchandises transbordées.

Ainsi, l’amélioration de l’efficacité des opérations portuaires dans les années 1980, l’accroissement des capacités d’accueil via les investissements massifs sur les infrastructures menés dans les années 1990 et le positionnement stratégique sur le marché du transbordement dans les années 2000 ont permis à l’Ile Maurice de tirer profit de la congestion des ports de la région.

Côté réunionnais, de nombreuses actions ont aussi été menées par les autorités portuaires. En effet, ces 20 dernières années, Port-Réunion a subi une profonde mutation sociale et technologique. D’importants gains de productivité sont apparus notamment grâce à la mécanisation imposée par les conteneurs. L’extension des infrastructures est toutefois timide comparativement à Port-Louis. Les activités de transbordement restent par conséquent limitées, d’où un accroissement plus faible du tonnage global traité à la Réunion en faveur de son île sœur. Le trafic maritime à la Réunion a toutefois suivi une tendance à la hausse ces 25 dernières années, mais ceci est dû au marché captif, dont la croissance, forte des deux dernières décennies, reste limitée par les besoins de la population.



1.2 Etats des lieux dans les ports de la Réunion et de l’île Maurice

La confrontation des informations disponibles sur la situation actuelle de Port-Réunion et de Port-Louis en termes de statuts, d’infrastructures et de trafic permet d’appréhender de manière plus précise les écarts, mais aussi les complémentarités des deux ports.

¹ Un port franc est une zone portuaire à l’intérieur de laquelle on peut librement décharger, manutentionner, transformer et réexpédier des marchandises. Les marchandises ne sont frappées des droits de douane en vigueur qu’au moment où elles sont expédiées à des consommateurs situés dans le pays sur le territoire duquel se trouve la zone franche portuaire. A Maurice, le port franc concentre notamment ses activités sur le stockage, la transformation mineure et l’assemblage de produits importés, avant réexpédition.

Les statuts

Port-Réunion	Statuts	Port-Louis
<p>Port-Réunion est un port d'intérêt national (Cf. encadré « L'organisation portuaire française »), dont l'Etat a concédé l'établissement et l'exploitation des installations à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion jusqu'en 2018. L'Etat assure en revanche les responsabilités qui incombent à un propriétaire (hangars, entrepôts, terre-pleins) ainsi que quelques autres fonctions (travaux, gestion, quais, balises). L'intérieur du port est soumis à la concurrence (manutentionnaires, armateurs, transporteurs). Une partie des dockers reste toutefois employée par la CCIR.</p>		<p>Le port de Port-Louis est géré par la Mauritius Ports Authority (MPA), qui est un organisme public. Le port est pour le moment propriété du gouvernement mauricien, mais est en voie d'être privatisé après l'annonce de la séparation de la gestion des opérations portuaires (Cargo Handling Corp) de la MPA. La gestion des opérations portuaires devrait être entièrement privatisée. La manutention à l'île Maurice relève entièrement du secteur public.</p>

Si la prochaine privatisation de la gestion des opérations portuaires à Port-Louis constitue une différence majeure avec Port-Réunion, il doit être souligné que le secteur privé est déjà bien ancré dans le fonctionnement de ce dernier, par la présence des entreprises privées de manutention notamment. A l'étranger, la participation du secteur privé, voire la privatisation de la gestion portuaire s'est déjà présentée comme la solution à privilégier, tout en laissant un certain contrôle du secteur public. Le port de Dar-es-Salaam (Tanzanie) en est l'exemple le plus connu dans la région : celui-ci dispose du premier terminal à conteneurs africain entièrement privatisé. Depuis cette privatisation, en 2000, le port a connu une amélioration considérable de sa productivité.

Les infrastructures portuaires

Port-Réunion	Infrastructures	Port-Louis
<p>Port-Réunion est constitué de deux grands ensembles à proximité l'un de l'autre : le Port Ouest, situé sur la commune du Port, dont l'origine remonte au XIX^e siècle, et le Port Est, situé sur les communes du Port et de La Possession, qui capte aujourd'hui l'essentiel du trafic (85 % des marchandises en 2006).</p> <p>S'agissant du Port Est, le chenal d'entrée est large de 130 mètres. 510 mètres de quais sont disponibles pour les navires porte conteneurs, et 510 mètres de quais sont disponibles pour les conventionnels. Pour tous les quais, le tirant d'eau accepté est de 12 mètres.</p> <p>S'agissant du Port Ouest, le chenal d'entrée est large de 70 mètres. Le Port Ouest compte 1080 mètres de quais, dont 210 consacrés au sucre, 190 aux céréales en vrac, et 120 à la grande pêche et au soutage.</p>		<p>Le port de Port-Louis possède trois terminaux :</p> <p>Le terminal I totalise 1 180 mètres de quai dont 380 avec un tirant d'eau de 12,2 mètres. Ces 380 mètres sont principalement dédiés aux hydrocarbures, au maïs, au blé, au commerce inter-îles, et aux passagers. 135 mètres de quai, d'un tirant d'eau de 9 mètres, sont destinés aux marchandises diverses, au transport de passagers et au commerce inter-îles. Enfin, le terminal I possède 665 mètres de quais d'un tirant d'eau de 3 à 9,5 mètres dédiés à la pêche.</p> <p>Le terminal II contient 989 mètres de quai dont 673 avec un tirant d'eau de 12,2 mètres, alloués à des marchandises de type hydrocarbures ciment, charbon, bitume, etc. Un quai de 198 mètres avec un tirant d'eau de 11 mètres est réservé au sucre. Un dernier quai de 118 mètres avec un tirant d'eau de 9 mètres est alloué à la pêche.</p> <p>Le terminal III est quant à lui exclusivement destiné au trafic de conteneurs. Les deux quais totalisent 560 mètres, avec un tirant d'eau de 14 mètres.</p>

Source : Port-Réunion et MPA

Ce rapide comparatif des infrastructures montre les différences de développement du port de Port-Louis et de celui de la Réunion. Les capacités d'accueil des navires porte-conteneurs sont éloquents : à Port-Louis, 560 mètres de quais, acceptant un tirant d'eau de 14 mètres sont exclusivement réservés aux navires portes conteneurs. Il faut ajouter à cela 365 mètres de quai à 12 mètres de tirants d'eau, qui peuvent accueillir des portes conteneurs mais qui doivent aussi permettre l'accostage d'autres navires (cargos notamment). A la Réunion, 1 020 mètres de quai peuvent accueillir des portes conteneurs, mais seuls 255 mètres leurs sont exclusivement réservés. Les autres quais doivent aussi permettre l'accostage d'autres navires (hydrocarbures liquides, paquebots, vrac solide et conventionnel). Par ailleurs, ces 1 020 mètres de quai autorisent un tirant d'eau de seulement 12 mètres. A noter que les deux ports possèdent un pôle de réparation navale.

Le comparatif peut être détaillé pour certains types de produits (selon informations disponibles comparables entre les deux ports) :

	Port-Réunion	Port-Louis
Conteneurs		
Capacité de stockage (équivalent vingt pieds)	8 000	300 000, devant être portée à 550 000
Tirants d'eau maximum autorisés pour les porte-conteneurs (mètres)	12	14
Sucre¹		
Capacité de stockage (tonnes)	128 000	350 000
Cadence de chargement maximum (tonnes par heure)	500	1 450
Longueur du quai destiné au transport du sucre (mètres)	210	198
Tirant d'eau du quai destiné au transport du sucre (mètres)	8,5	11
Céréales		
Capacité de stockage (tonnes)	30 000, devant être portée à 62 000	40 000

Source : Port-Réunion et MPA

Les infrastructures de Port-Louis constituent un avantage comparatif de taille pour les mauriciens. Cependant, en devenant l'un des principaux ports d'Afrique de l'Est, Port-Louis commence à devenir victime de son succès, ses capacités d'accueil ayant atteint leurs limites. La soudaine augmentation du trafic maritime à l'île Maurice a entraîné de graves problèmes organisationnels, aggravés par la forte exposition du port aux vents. De nombreux retards sont constatés. Aujourd'hui, la productivité baisse, et les infrastructures ainsi que les équipements viennent à manquer. Certaines compagnies ont même mis fin à leur contrat de transbordement car ces retards se répercutent sur les ports de toute la zone. Par ailleurs, la congestion due au transbordement a affecté le marché local.

¹ A noter que le commerce du sucre s'effectue de plus en plus par conteneurs, en raison d'une demande des receveurs finaux, mieux équipés pour le déchargement de conteneurs que de vrac. Ainsi, l'île Maurice projette de conteneuriser toutes ses exportations de sucre d'ici deux ans.

Les coûts et délais de passage portuaires

Il est cependant à noter que les coûts de passage portuaires sont de plus en plus élevés à la Réunion, tandis qu'ils diminuent à l'île Maurice. Les autorités portuaires souhaitent aujourd'hui faire baisser les tarifs, mais ces derniers ne pourront pas atteindre le niveau des tarifs appliqués à Port-Louis¹.

Cependant, Port-Réunion semble compétitif en termes de délai de passage portuaire. Les faibles taux d'attente² constituent un avantage de taille puisque le coût d'immobilisation d'un navire peut s'établir dans une fourchette comprise entre 40 000 et 50 000 USD par jour (selon le type de navire).

Par ailleurs, les délais de passage portuaires sont minimisés par une productivité relativement bonne de Port-Réunion³. Celui-ci est ponctuellement soumis à des mouvements sociaux (qui rallongent en moyenne les temps d'attente) mais de manière générale, ces conflits sont rapidement désamorçés, et ne constituent pas véritablement une entrave au bon fonctionnement du port. Les taux d'attente sont enfin réduits par la bonne situation géographique du port (faible exposition aux vents et absence de bouchons vaseux).

Selon les experts, Port-Réunion aurait le potentiel pour se positionner sur le marché du transbordement (très volatile) en profitant notamment de la congestion du port de l'île Maurice, tout comme celui-ci a su tirer profit de celle du port de Durban.

Au total, Les coûts de passage portuaires sont plus élevés à la Réunion que dans la plupart des autres ports de la région : il serait notamment nettement plus onéreux que les ports sud africains (Durban en particulier), le port le moins cher restant celui de Maurice. En revanche, Port-Réunion apparaît meilleur marché que ceux de Longoni (Mayotte) et de Tamatave (Madagascar).

Les estimations de coûts de passage selon le type de navires sont à lire avec précaution, celles-ci évoluant rapidement et restant relativement imprécises : si l'on considère que le coût de passage d'un navire s'élève à 100 à Port-Réunion, on a :

– pour un liner : un coût de passage de 109 à Mayotte, 106 à Madagascar et 90 à Maurice,

– pour un feeder : un coût de passage de 161 à Mayotte, 119 à Madagascar, 89 à Durban et 53 à Maurice.

1.3 Stratégies de court terme

Avec des stratégies différentes de placement sur le marché du transbordement, Port-Réunion et Port-Louis tentent à l'heure actuelle de développer les infrastructures existantes, et d'autre part d'améliorer les services offerts.

¹ Les tarifs de la manutention à l'île Maurice sont notamment particulièrement bas, en raison du caractère public de ces services.

² En 2006, l'entrée des navires a été immédiate dans 78 % des cas (hors attentes volontaires et attentes pour des conditions de tarifs - dues par exemple au fait que les tarifs de nuit soient plus élevés que les tarifs de jour). 116 navires ont attendu en raison de la saturation des quais, sur un total de 714.

³ La productivité moyenne du port s'établit à 25 conteneurs par heure.

Côté mauricien, la Mauritius Ports Authority tente de réduire les contraintes organisationnelles pesant sur le port en engageant une série de projets visant à moderniser les infrastructures actuelles. La MPA souhaite ainsi accroître les capacités d'accueil du port.

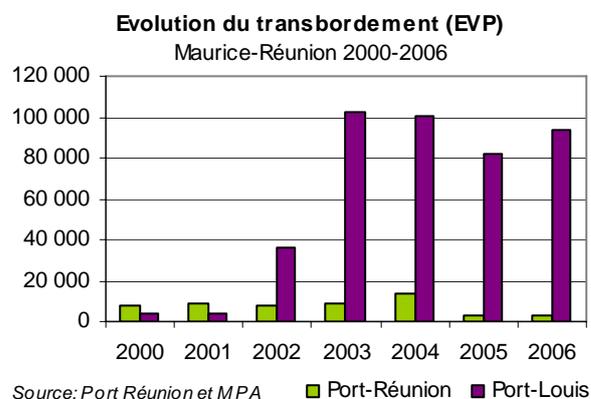
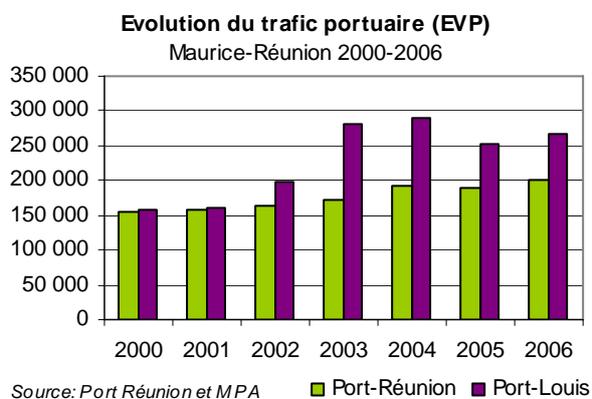
Côté réunionnais, le placement sur le marché du transbordement reste prudent, car il nécessite des investissements lourds dans les infrastructures et les outils de modernisation. La priorité reste donc à l'approvisionnement de l'île dans des conditions et des délais raisonnables. Tout comme à Maurice, les autorités portuaires tentent par ailleurs d'optimiser les facilités existantes.

Maurice : le captage des activités de transbordement à forte valeur ajoutée

A Port-Louis, d'importants projets sont en cours de réalisation, notamment :

- i. l'accroissement de la capacité d'accueil des navires porte-conteneurs en passant de 300 000 à 550 000 EVP¹. La surface allouée à ce type d'activité doit croître de 6,4 ha ;
- ii. la construction d'une digue dédiée au transport d'hydrocarbures, permettant d'accueillir des tankers d'une capacité de 55 000 TPL² contre 40 000 TPL aujourd'hui. La mise en service de ce quai est prévue pour début 2008 ;
- iii. l'extension du poste d'amarrage pour navires porte-conteneurs de 150 mètres, l'objectif étant d'accueillir trois porte-conteneurs simultanément, au lieu de deux à l'heure actuelle ;
- iv. l'accroissement des tirants d'eau par des opérations de dragage (la profondeur de l'eau, dans certaines parties du port, atteindrait ainsi 14,5 mètres, contre les 13,1 mètres actuels pour le bassin central) ;
- v. le renforcement des mesures de sécurité (contrôles, systèmes de surveillance, etc.) et la construction d'une nouvelle tour de radiocommunication.

Aujourd'hui, le port de Port-Louis est le deuxième port d'Afrique Subsaharienne (après le port du Cap) à être en mesure d'accueillir des navires porte-conteneurs de 5^e génération, le confortant ainsi dans sa position de passage incontournable dans le commerce maritime régional. La Mauritius Ports Authority tente aujourd'hui d'attirer les activités de transbordement à valeur ajoutée, dans des secteurs spécifiques comme les produits de la mer ou le textile.



¹ EVP : Equivalent Vingt Pieds, ou encore TEU : Twenty feet Equivalent Unit
² TPL : Tonnage de Port en Lourd, ou encore DWT : Dead Weight Tonnage

Réunion : maintien de l'approvisionnement du marché captif et positionnement prudent sur le marché du transbordement

Le schéma directeur portuaire, élaboré en 1999, définit les grandes orientations du développement de Port-Réunion à l'horizon 2015. C'est ainsi que les nouvelles infrastructures seront conçues notamment pour permettre une plus grande spécialisation des quais et donc améliorer la productivité du port. Les travaux d'aménagement¹ nécessiteront des investissements de l'ordre de 150 millions d'euros et seront financés par la concession portuaire (49 %), les fonds européens (40 %), l'Etat (9 %), et les collectivités locales (2 %).

L'extension du Port Est, qui avait pris du retard en 2005, a mobilisé 28 millions d'euros en 2006, tandis que 12 millions d'euros sont prévus en 2007. Le nouveau quai a été livré début 2007 et permet d'accueillir deux navires de 80 000 tonnes simultanément au lieu de 50 000 tonnes auparavant. Les travaux de terrassement du site et de dragage du bassin et du chenal d'entrée du port devraient s'achever en fin d'année 2007.

Un nouveau terminal céréalier est prévu pour fin 2008. D'une capacité de 62 000 tonnes au lieu de 30 000 tonnes actuellement, cet outil de stockage est mis à la disposition des importateurs de provende² et de farine. Pour mener à bien ce projet, la CCIR a décidé en mars 2007 de solliciter un partenariat public-privé pour construire le terminal (24 millions d'euros). Le quai permettra par ailleurs d'accueillir les hydrocarbures (qui seront ensuite acheminés par pipeline vers le Port Ouest) et le charbon. Une nouvelle centrale électrique au fuel pourrait voir le jour derrière ce nouveau quai.

Par ailleurs, Port-Réunion souffre, comme l'ensemble des ports de la région, d'un manque d'espace pour le stockage des conteneurs. Dès lors, deux solutions sont envisagées : un agrandissement des aires de stockage actuelles et une plus forte taxation du stockage des conteneurs vides.

Enfin, au port Ouest, une nouvelle darse est en cours de creusement. Elle sera dédiée au secteur de la darse industrielle³ et à la réparation navale. Sa livraison est prévue en 2008, au terme d'un investissement de 40 millions d'euros, financé par l'Europe, l'Etat, le Conseil régional et la CCIR. Le terminal sucrier devrait par ailleurs subir d'importantes transformations compte tenu de la conteneurisation croissante de cette marchandise.

Le budget d'investissement 2007 de la concession portuaire s'élève à 59,4 millions d'€

L'augmentation des activités de transbordement à Port-Réunion, rendus possible par les investissements en infrastructure notamment, s'explique par la croissance du trafic maritime des pays desservis par la Réunion et le choix des compagnies maritimes dans l'organisation de leurs dessertes.

¹ Ces travaux comprennent notamment l'installation de deux nouveaux postes à quai, le déplacement vers le Port Est du terminal céréalier, l'agrandissement et approfondissement du cercle d'évitage, le creusement de la darse de « grande plaisance », ou encore l'acquisition de trois grues mobiles.

² Composé pour nourriture destinée aux animaux d'élevage.

³ Une darse est un bassin rectangulaire entouré de quais destiné à l'accostage des navires.

Cependant, un changement de politique commerciale de la compagnie « MSC maritime » en 2004 a mis fin à la plupart des activités de transbordement à Port-Réunion. Ces activités peuvent toutefois trouver un deuxième élan. En effet, les tarifs portuaires de l'île Maurice ont fortement chuté à tel point que Port-Louis ne peut plus répondre à la demande. Port-Réunion pourrait donc se positionner prudemment sur le marché du transbordement en captant une partie du marché mauricien. Ce transbordement pourrait notamment se développer vers Madagascar et les Comores. Cependant, la volatilité du marché du transbordement rend difficile les investissements lourds nécessaires à l'accueil d'une telle activité.

L'optimisation des facilités existantes

L'amélioration des infrastructures n'est pas l'unique stratégie des deux ports. A l'heure actuelle, d'importants efforts sont portés sur l'optimisation des facilités existantes. En effet, le trafic maritime n'apparaissant plus seulement déterminé par la situation géographique mais par les opportunités, la qualité et la productivité des services offerts, l'efficacité de la chaîne logistique devient un enjeu essentiel. La performance des opérations portuaires permet en effet d'augmenter la prévisibilité en termes d'attente notamment, grâce à une gestion efficace de domaines tels que la sécurité ou l'informatique. Dans la région, d'autres ports (Dar-es-Salaam et Mombasa notamment) ont déjà prouvé qu'une meilleure gestion des services portuaires était primordiale. Cette meilleure gestion passe, dans de nombreux pays, par une privatisation totale ou partielle des activités portuaires.

A l'heure actuelle, de nombreux efforts sont déjà menés à la Réunion, qui possède une longueur d'avance sur de nombreux ports de la sous-région. Le système informatique réunionnais contraste notamment avec le système de pointage manuel de l'île Maurice. La CCIR a par ailleurs mis en place une gestion préventive des pannes des portiques.

1.4 Le port de Mayotte : un certain dynamisme malgré plusieurs handicaps

L'île de Mayotte est dotée de deux ports : le port de Longoni, sur Grande-Terre, destiné au trafic de marchandises depuis 1992, et le port de Dzaoudzi, sur Petite-Terre, qui accueille les passagers.

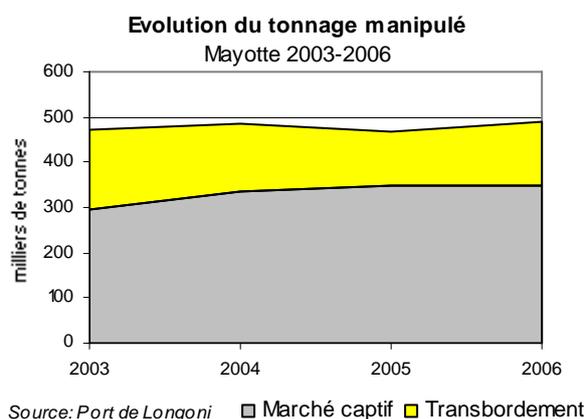
S'agissant de Longoni, l'autorité portuaire relève du Conseil Général. La Préfecture a toutefois autorité en matière de sûreté, de produits dangereux et de pollution maritime notamment. L'Etat intervient aussi dans le financement des gros investissements.

A l'heure actuelle, le port de Longoni est constitué d'un quai principal de 130 mètres (pouvant accueillir des navires de 215 mètres) avec un tirant d'eau de 11,5 mètres, d'un quai de servitude de 47 mètres avec un tirant d'eau de 8 mètres (pouvant accueillir des navires de 80 m de long), d'un terre plein de 1,4 hectare, de bâtiments et d'une zone de stockage annexes. La construction d'un second quai avec terre-plein (terminal conteneur) a démarré en 2005, et devrait prendre fin en octobre 2008.

Si le quai principal est l'un des plus longs de la zone, il est aussi le seul de la région à ne pas être doté d'une grue de terre, obligeant ainsi les navires à être gréés, c'est-à-dire à disposer de leurs propres moyens de manutention. A noter que le quai secondaire dispose en revanche d'une grue fixe.

Le futur quai de 220 mètres, avec un tirant d'eau de 14 mètres, devrait voir le jour dans les années à venir. Sa construction a commencé en 2006, après beaucoup de retard. Un terminal gazier est par ailleurs en construction. Ces chantiers, d'un coût de 62 millions d'euros, sont financés par le Conseil Général, avec la participation de l'Etat. La construction de ce terminal, pourrait permettre, dans quelques années, l'installation d'un portique. Sa gestion sera ouverte à la concurrence début 2008, mais tout laisse à penser qu'elle sera assurée par le domaine public.

L'amélioration des conditions et des capacités d'accueil a pour premier objectif de faire face au développement des importations et des exportations. Le port de Longoni se trouve en effet devant l'obligation d'assurer l'approvisionnement de Mayotte dans des conditions de sécurité, de coûts et de régularité acceptables. Le placement sur le marché du transbordement, s'il est d'actualité, reste un objectif secondaire. La crise malgache a eu pour effet de doper les activités de transbordement de Longoni. Le port accueille en effet un grand



nombre de marchandises en provenance de Madagascar et les redistribue vers les autres ports. Le choix de Mayotte comme port d'éclatement par les compagnies maritimes montre les atouts que représente le port de Longoni. La relative stabilité retrouvée à Madagascar a fait chuter les activités de transbordement à Mayotte qui se sont aujourd'hui stabilisées (28,5 % du trafic en 2006). Le dynamisme du port de Longoni est soutenu par la stabilité politique et le dynamisme économique de l'île, qui constituent de véritables avantages comparatifs dans la sous-région. Au total, ce sont 488 970 tonnes qui ont été manipulées à Longoni en 2006, ce qui représente, à titre indicatif, 8,6 % et 12,4 % des volumes manipulés à Maurice et à la Réunion¹.

Cependant, ce succès est freiné par des coûts de passage portuaires parmi les plus élevés de la région. Ceci s'explique notamment par un ensemble de frais de pilotage, remorquage et de redevances plus onéreux.

Par ailleurs, les importateurs mahorais sont pénalisés par le paiement d'un supplément par tonne importée, spécifique à Mayotte. De manière générale, un importateur paie un forfait pour chaque conteneur (de l'ordre de 120 € à 170 € pour un conteneur 20 pieds). A Mayotte, l'importateur se doit d'ajouter ce supplément. A titre indicatif, un importateur mahorais paie, pour importer un conteneur de 15 tonnes, 130 € fixes auxquels il convient d'ajouter un supplément de 27 €/tonne (soit 405 € pour les 15 tonnes), soit un total de 535 € à Mayotte contre 120 € à 170 € ailleurs.

Les services de manutention apparaissent en revanche relativement productifs, et pas particulièrement onéreux. Ils seraient notamment moins élevés qu'à la Réunion pour un liner mais plus élevés pour un feeder. De manière générale, les coûts de manutention sont

¹ Tous les chiffres relatifs aux tonnages manipulés (en import, export et transbordement) sont donnés à titre indicatif, ces derniers différant fortement selon les sources disponibles. Dans cette étude, les données de la Direction du Port sont privilégiées en raison d'un meilleur niveau de détail.

beaucoup moins élevés qu'à Madagascar, mais plus élevés qu'à Durban et qu'à Port-Louis. Les tarifs de manutention étaient déterminés par arrêté préfectoral, arrêté qui a été suspendu au début de l'année 2007. Les tarifs sont donc désormais libres. La société mahoraise d'acconage, de représentation et de transit (SMART), emploie 80 dockers, qui manutentionnent en moyenne 250 conteneurs par jour. Cette productivité des dockers mahorais serait supérieure à celle de la plupart des pays voisins.

Si la situation naturelle du port de Longoni est bonne (faible exposition aux vents), les voies d'accès à la zone industrielle de Kaweni (au nord de Mamoudzou) sont en revanche médiocres. La route passe en effet par de nombreux villages, ce qui pose certains problèmes en termes de sécurité et d'engorgement. L'idée de revoir le tracé de la route, ou d'assurer un transport par barge pour les marchandises entre Longoni et Kaweni est à l'étude.

Enfin, Mayotte semble relativement épargnée par les mouvements sociaux qui sont de nature à perturber l'approvisionnement des îles. Des grèves peuvent survenir, mais sont généralement de courte durée.

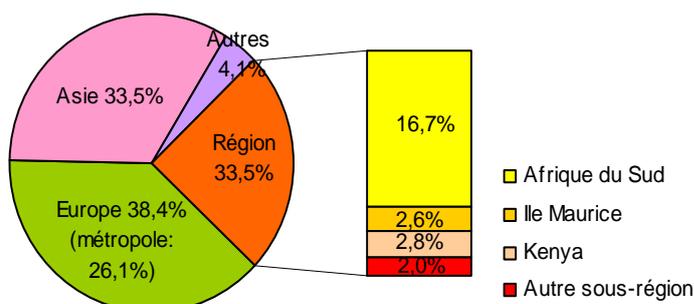
Depuis 2002, Mayotte semble victime de son succès et se trouve parfois congestionné. Si la stabilisation de la crise à Madagascar a permis de revenir à une situation plus acceptable, le port continue toutefois de souffrir des retards importants du plus grand hub de la région, Port-Louis. Pourtant, à Mayotte, le délai de passage des navires est en moyenne de trois ou quatre jours, ce qui apparaît raisonnable. En outre, le port de Longoni doit aujourd'hui faire face à un grave problème de stockage des conteneurs. Les aires de stockage sont en effet insuffisantes au vu de la croissance du trafic (marché captif notamment).

La construction du quai de 220 mètres, maintenant attendue depuis de nombreuses années, permettrait au port de Longoni d'accueillir les navires dans de meilleures conditions, même si les problèmes de stockage ne seront pas résolus dans un avenir proche.

1.5 Le port, un instrument incontournable dans le processus de régionalisation

La scène portuaire régionale compte une vingtaine de ports, dont une dizaine auraient un trafic supérieur au million de tonnes. Les plus grands ports de la région se situent en Afrique du Sud. Aujourd'hui, Durban et Richards Bay occupent une place prépondérante dans le commerce international. Outre Port-Louis, la région compte plusieurs autres points de passage secondaires, tels que Dar-es-Salaam en Tanzanie, Mombasa au Kenya, Tamatave à Madagascar ou encore Maputo au Mozambique.

Répartition géographique du commerce de Port-Réunion



Source: Port-Réunion

Le processus d'intégration des DCOM dans leur espace régional pousse nécessairement les ports de la Réunion et de Mayotte à tisser des liens avec les pays voisins. Le développement espéré du commerce extérieur des DCOM avec ces derniers, dans le cadre des futurs Accords de Partenariat Economique, ne pourra s'effectuer que si les conditions des transports maritimes le permettent.

Bien que les possibilités de développement des exportations soient limitées, le placement des ports sur le marché du transbordement et la tombée des barrières douanières peuvent avoir pour conséquence d'intensifier le commerce intra-régional de Mayotte et de la Réunion.

Route maritime Delmas (Source : Delmas)



S'agissant de Port-Réunion, si les échanges avec l'Europe restent prépondérants en volume (plus d'un tiers, dont 26 % constituent des échanges avec la métropole), la région représente 33,5 % des volumes traités. L'Afrique du Sud, comme géant économique de la région, constitue le principal partenaire africain de Port-Réunion en concentrant 16,7 % du total des volumes. Ces échanges sont surtout des flux entrants, constitués de charbon et d'hydrocarbures. En 2006, ces volumes étaient en hausse de 8,1 % sur un an. A noter que les échanges avec le Kenya sont principalement constitués d'importations de ciment. Les échanges avec l'Asie (imports de clinkers¹ de Thaïlande, de riz d'Inde et de textile de Chine) constituent le tiers des marchandises.

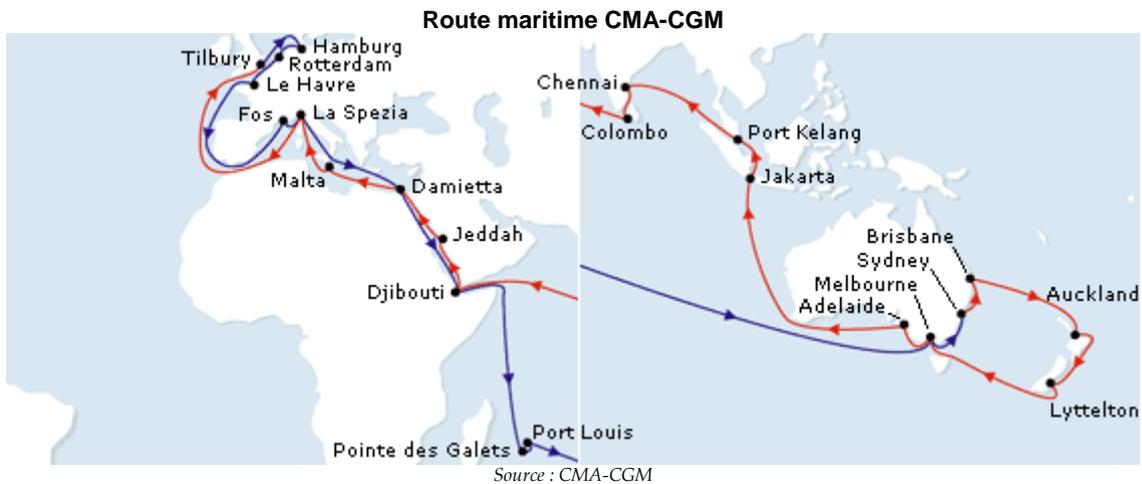
A Mayotte, la quasi-totalité des volumes sortants sont à destination des pays de la sous-région, Madagascar notamment. Cependant, ces volumes restent faibles en comparaison des importations arrivant au port de Longoni. Dans ce dernier, 46 % des volumes traités proviennent de l'Afrique du Sud et de l'océan Indien, 23 % d'Europe et 23 % d'Asie. Le Moyen Orient constitue 5 % des volumes entrants.

Au regard de la structure des marchandises à Port-Réunion et à Longoni, il apparaît nettement que les deux îles pratiquent des échanges importants avec la région pour des produits tels que le ciment ou les hydrocarbures. Cependant, les exportations sont pour l'heure négligeables, et les importations de biens manufacturés proviennent généralement d'Europe.

¹ Constituant du ciment.

L'agrandissement des infrastructures portuaires et la bonne productivité des ports de la Réunion et de Mayotte pourraient toutefois permettre d'envisager un accroissement des exportations vers les pays voisins. L'île de la Réunion dispose à l'heure actuelle d'infrastructures portuaires de qualité au regard de ces derniers. L'agrandissement du port de Longoni pourrait en outre absorber un plus grand volume de marchandises.

Les routes maritimes empruntées par les navires permettent par ailleurs à la Réunion et, dans une moindre mesure, à Mayotte, d'élargir leurs horizons tant au niveau sous-régional (Cf. route maritime Delmas ci-avant) que vers des régions plus éloignées (Cf. route maritime CMA-CGM ci-après) telles que l'Océanie ou le Moyen Orient.



II. Caraïbe : compétitivité, infrastructures, et coûts de passage portuaire

La Guadeloupe et La Martinique sont situées au cœur de l'arc Antillais, aux confluences de l'Europe, dont elles sont parties intégrantes sur le plan politique, et des Amériques. Cette configuration géographique et institutionnelle confère à ces départements une situation stratégique en termes de commerce par voie maritime.

Cependant, le développement des infrastructures portuaires des pays émergents de la Caraïbe, couplée avec une main-d'œuvre bon marché, et l'intensification du trafic maritime dans la région mettent les ports des Antilles françaises dans une situation de concurrence accrue.

Il convient alors de s'interroger sur le niveau de compétitivité des ports français de la Caraïbe tant en termes de coûts que de délais de passage portuaires et d'infrastructures. En effet, dans la course que se mènent les ports de la région pour attirer les compagnies maritimes, la faiblesse de la compétitivité coûts peut être, du moins en partie, compensée par de meilleurs services offerts, en réduisant les délais de passage notamment, ou encore en permettant l'accueil de plus grands navires.

Il s'agit donc d'examiner dans un premier temps la situation actuelle des ports de commerce de la Martinique et de la Guadeloupe, puis leur niveau de compétitivité dans l'espace régional. Nous nous interrogerons sur les perspectives de ces ports mais aussi sur celui du port de Dégrad-des-Cannes, en Guyane, dont le niveau de compétitivité apparaît plus faible mais pour lequel des solutions existent.

2.1 Etat des lieux dans les ports de la Guadeloupe et de la Martinique

Le rapide état des lieux des ports de commerce de la Guadeloupe et de la Martinique s'établit autour de trois éléments clefs : leur statut, les infrastructures existantes et le trafic qu'ils attirent.

Les statuts

Les ports de la Guadeloupe et de la Martinique se différencient tout d'abord par leur statut. Bien que ces deux ports soient sous contrôle de l'Etat, la gestion du port de Fort-de-France a été concédée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique. Ce modèle est aussi appliqué à la Réunion et en Guyane. Ainsi, le port de Fort-de-France est un port d'intérêt national, placé sous l'autorité de l'Etat qui en est propriétaire, de la CCIM qui en est concessionnaire¹, et de la DDE qui est une autorité de contrôle et qui assure la capitainerie du port.

En revanche, le port de Guadeloupe fait partie des huit ports autonomes français, les sept autres se situant en métropole. Un port autonome est un établissement public de l'Etat, généralement implanté sur un vaste site industrialo-portuaire. Les huit ports autonomes français traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises.

¹ Exploitation et aménagement du port, outillage public...

Les infrastructures

Concentrant 90 % des échanges de la Guadeloupe avec l'extérieur, le **Port Autonome de Guadeloupe** exerce ses activités sur cinq sites :

- le port de Jarry (qui constitue 95 % du trafic du PAG) dispose de 17 postes à quai et appontements, dont 3 postes spécialisés pour le vrac et 3 pour porte-conteneurs à fort tirant d'eau. La capacité de traitement s'élève à 150 000 EVP, mais le port aurait aisément la possibilité d'en traiter 100 000 de plus. L'ensemble représente un linéaire de 2 700 mètres auquel s'ajoutent 36 hectares de terre-pleins et de voiries portuaires. Les zones d'activités industrielles s'étendent sur deux sites d'une superficie totale de près de 100 hectares et comprennent d'une part le Domaine Industriel et Commercial¹ et d'autre part la Zone de Commerce International² ;
- le port de Pointe-à-Pitre, destiné uniquement au trafic passager ;
- le port de Basse-Terre, qui dispose d'un linéaire de 350 mètres pouvant accueillir des cargos, des navires rouliers et des paquebots de croisière de 10 mètres de tirant d'eau maximum, et d'un poste passagers inter-îles ;
- l'appontement de Folle-Anse de Marie-Galante, qui est équipé notamment d'un poste sucrier de 78 mètres (profondeur de 9 mètres) et de deux postes rouliers ;
- le port de plaisance de Bas-du-Fort, qui possède une capacité de 1 086 anneaux. Depuis le 1^{er} janvier 2006 ce port fait l'objet d'une concession au groupe TAV/CGP (Transat Antilles Voyage/Compagnie Générale Transatlantique) pour une durée de 15 ans.

Parmi les investissements récents, le PAG s'est doté, en 2006, de deux nouveaux portiques H1 et H2 de 78 tonnes chacun. Cet investissement a permis d'augmenter significativement la cadence. Le PAG souhaite commander deux autres portiques similaires dans les années à venir. D'autres travaux, d'extension et de modernisation, sont en cours.

Le **port de Fort-de-France** est principalement constitué du terminal conteneurs de la Pointe des Grives, équipé de trois portiques Low Profile d'une capacité de 40 tonnes. La capacité du terminal s'élève à 250 000 EVP répartis sur 16 ha dont 9 gagnés sur la mer. Le quai, d'une longueur de 450 mètres et d'un tirant d'eau de 14 mètres, autorise l'accueil de deux porte-conteneurs simultanément. Cette réalisation récente permet de faire face à l'augmentation du trafic conteneurisé en croissance régulière depuis dix ans.

Le port est constitué d'autres sites, dont notamment l'ancien Terminal Hydrobase (trafic roulier, dont véhicule et trafic divers non conteneurisé), le Tableau des Tourelles et le quai de l'Hydrobase (marchandises diverses en conventionnel), le quai de la Batellerie (bitume et importation de poissons) et l'appontement pétrolier et minéralier, permettant d'une part l'approvisionnement en hydrocarbures lourds, mais aussi l'importation de clinker et de constituants d'engrais en vrac.

¹ Le DIC est une réserve foncière du PAG de 50 hectares, mise à la disposition des entreprises.

² La ZCI rassemble les entrepôts francs, le Centre World Trade Center (qui abrite un parc d'exposition de 11 500 m², un centre de services aux entreprises et la capitainerie du port), le parc industriel, d'une superficie de 20 hectares, et la zone de cabotage régional comprenant 150 m de quai.

Le port de Fort-de-France est aussi constitué d'infrastructures destinées au trafic de croisière et au provisionnement « passagers inter-îles »¹. Enfin, deux sites permettent la réparation navale, le bassin du radoub et le Quai Ouest².

Le port de Fort-de-France bénéficie en outre d'une desserte routière de qualité le raccordant à l'ensemble du réseau îlien. Les voies d'accès au port sont ainsi plutôt satisfaisantes.

L'activité

Le port de Fort-de-France est, en termes de volume transporté, un peu plus important que le Port Autonome de Guadeloupe (PAG).

Trafic de fret maritime (tonnage brut) en 2006	Guadeloupe	Martinique
Total entrées de marchandises	2 312 386	2 302 000
Vrac liquide (principalement des hydrocarbures)	686 073	1 109 000
Vrac solide	708 729	279 000
Marchandises diverses	917 584	914 000
<i>dont conteneurisées</i>	813 956	878 000
<i>dont non-conteneurisées</i>	103 627	36 000
Total sorties de marchandises	592 895	950 000
Vrac liquide	91 095	386 000
Vrac solide	62 289	12 000
Marchandises diverses	439 511	552 000
<i>dont conteneurisées (hors bananes)</i>	343 733	335 173
<i>dont bananes (marchandise conteneurisée)</i>	44 520	216 827
<i>dont non-conteneurisées</i>	51 258	0
Total trafic	2 905 281	3 252 000
<i>dont transbordement</i>	404 829	nd
Nombre de navires fret débarqués	1 240	nd

Bien que les deux ports enregistrent les mêmes volumes d'entrée de marchandises, la différence se situe surtout au niveau des sorties de marchandises et plus particulièrement en ce qui concerne les hydrocarbures et les marchandises conteneurisées.

L'écart observé dans les exportations d'hydrocarbures provient de la présence de la SARA (Société Anonyme de Raffinerie des Antilles) à la Martinique. Cette société importe en effet du pétrole brut

et le raffine à la Martinique, principalement pour le marché martiniquais et guadeloupéen (d'autres îles antillaises sont aussi approvisionnées). L'écart observé au niveau des marchandises embarquées provient également des exportations de bananes, plus importantes à la Martinique.

Dans les deux départements, plus de la moitié des conteneurs exportés sont vides. Cette proportion est particulièrement importante à la Guadeloupe.

2.2 La compétitivité des ports de la Guadeloupe et de la Martinique dans l'espace régional

L'évaluation des coûts de revient des transports dans les différents ports de la Caraïbe suppose d'importantes investigations qui n'ont pas pu être menées dans le cadre de ce travail. Cependant, d'autres études ont été menées ces dernières années, notamment par le PAG, et permettent d'établir des comparaisons internationales avec les pays voisins.

¹ Il s'agit principalement du quai des Tourelles, du Quai des grands cargos, du Quai des Annexes et du Terminal de la Pointe Simon.

² Pour ce quai, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique vient de lancer la construction d'une nouvelle gare maritime inter-îles destinée à remplacer celle du Quai des Grands Cargos.

Afin de se positionner sur une base comparable entre les Antilles françaises et les ports de la région, l'analyse porte sur le secteur conteneurs.

Nous nous interrogeons donc d'une part sur les coûts de passage à proprement parler aux Antilles françaises et dans le reste de la Caraïbe, et d'autre part sur les facteurs engendrant des coûts indirects pour les transporteurs : les délais de passage portuaire et la qualité des infrastructures.

Une étude demandée par le PAG en septembre 2004¹ permet de mettre en lumière d'importantes disparités entre les coûts de passage portuaires des Antilles françaises et du reste de la Caraïbe.

Selon cette étude, le trafic maritime s'organise autour d'une trentaine de ports dans la Caraïbe. En 2003, la région totalise un trafic conteneur d'environ 10 millions EVP (ce volume étant à peu près stable depuis plusieurs années), mais trois ports concentrent 44 % de ce trafic : San Juan (Porto Rico) Colon (Panama) et Kingston (Jamaïque). Les transbordements représenteraient environ un tiers du trafic total.

Si les infrastructures des ports de la Guadeloupe et de la Martinique permettent l'accueil des portes conteneurs dans des conditions satisfaisantes, l'addition de l'ensemble des coûts place les ports de la Martinique et de la Guadeloupe à la tête des ports les plus onéreux de la Caraïbe. Les coûts de passage élevés sont toutefois à relativiser au regard des temps de passage portuaire plus courts que dans les ports étrangers de la sous-région.

Les infrastructures portuaires

S'agissant des infrastructures portuaires, cette étude révèle deux faits saillants :

– premièrement, seuls deux ports dans la région possèdent des tirants d'eau de 14 mètres : Caucedo (République Dominicaine) et Fort-de-France.

L'intensification des échanges internationaux a entraîné un encombrement des routes maritimes depuis maintenant plusieurs années. Ainsi, les points de passages névralgiques du transport maritime arrivent progressivement à saturation. Les transporteurs sont donc de plus en plus contraints d'utiliser des navires toujours plus grands. Des générations de porte-conteneurs de 6 000, 8 000, et désormais 10 000 EVP se trouvent désormais sur le marché. Les porte-conteneurs de dernière génération, dont les tirants d'eau atteignent 15 mètres, nécessitent des investissements colossaux des ports de commerce, ces derniers devant à tout prix capter leurs escales². Aujourd'hui, la plupart des grands ports mondiaux ont des tirants d'eau de 14 à 16 mètres. Ce constat met donc en lumière un avantage essentiel du port de Fort-de-France dans la sous-région ;

¹ Etude Comparative des Conditions et coûts de passage dans les ports des Caraïbes, Septembre 2004 (PAG et Groupement de consultants COPETRANS/INECOR/MGL).

² A noter cependant que les porte-conteneurs transportent toujours un certain nombre de conteneurs vides et sont, de fait, allégés. Les navires de grande taille peuvent donc souvent accéder à des ports auxquels ils ne pourraient pas entrer en pleine charge. Ainsi, un porte-conteneurs de 8 000 EVP, avec un tirant d'eau théorique de 14,5 mètres, peut tout de même accoster dans un port dont le tirant d'eau est limité à 13 mètres.

– deuxièmement, la comparaison des quais dédiés aux porte-conteneurs dans les principaux ports de la Caraïbe est d’une moyenne de 700 mètres, pour une surface moyenne de parc à conteneurs de 21 ha. Le PAG, avec 24 ha de parc et ses 590 mètres de quai, dispose de bonnes conditions d’accueil du trafic conteneurs et d’une réserve de capacité pour son développement. Le port de Fort-de-France, grâce au nouveau terminal de la pointe des Grives, dispose aussi de conditions d’accueil satisfaisantes, le quai s’étendant sur 460 mètres et le parc sur 16 ha.

Du point de vue des infrastructures, il semble donc que les ports de la Guadeloupe et de la Martinique soient compétitifs en offrant aux porte-conteneurs des conditions d’accueil satisfaisantes.

Les coûts et les délais de passages portuaires

L’étude du PAG met ici en lumière le manque de compétitivité des deux ports.

S’agissant du **coût des services maritimes** et des droits de port, Fort-de-France serait le port le plus onéreux de la Caraïbe, en pratiquant des tarifs trois fois plus élevés que le port de Port-of-Spain (Trinidad et Tobago) par exemple. Le Port Autonome de Guadeloupe se placerait au deuxième rang des ports les plus chers de la Caraïbe. La décomposition du coût des services maritimes montre nettement que les surcoûts proviennent des droits de ports. A noter que ces derniers sont significativement plus élevés à Fort-de-France qu’à Pointe-à-Pitre. Selon l’étude du PAG, le coût total des services maritimes et droits de port pour un porte conteneur de 2 100 EVP est supérieure à 20 000 USD à Fort-de-France, et s’élèverait à environ 17 000 USD à Pointe-à-Pitre. La moyenne régionale s’établirait à 11 800 USD.

Les ports des Antilles françaises se démarquent aussi des autres ports caribéens par **les tarifs de manutention**. Il convient toutefois de distinguer deux catégories de tarifs : de manière générale, les tarifs appliqués pour le trafic local de conteneurs sont plus élevés que ceux du transbordement en raison du caractère concurrentiel du marché du transbordement et de la tarification généralement établie au coût marginal.

S’agissant des tarifs de manutention du **trafic local** de conteneurs, l’étude révèle que Fort-de-France et Pointe-à-Pitre sont les deuxième et troisième ports les plus chers de la région, derrière Kingston. Les tarifs pratiqués dans les ports vénézuéliens sont exceptionnellement bas. Cependant, la compétitivité des ports des Antilles françaises s’améliore légèrement si l’on examine les tarifs appliqués pour le **transbordement**, les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre occupant respectivement les 4^e et 5^e places. Ils restent cependant au dessus de la moyenne.

Composition du coût des transports maritimes

Le coût de transport maritime se décompose en un coût perçu par le transporteur, et un coût de passage portuaire.

Le coût perçu par le transporteur est fonction du type de navire, de sa capacité et du nombre de jours d'acheminement. A noter par ailleurs que les tarifs varient fortement selon les transporteurs.

Le coût de passage portuaire se compose:

- des droits de ports, qui doivent être acquittés en contrepartie de la mise en service des équipements portuaires. Ces droits sont versés par les armateurs (droits de port sur les navires et sur les passagers dans le cas du transport de personnes) et les chargeurs et réceptionnaires de fret (droits de port sur les marchandises),
- des redevances d'usage, qui rémunèrent les prestations proposées par le port (outillage public, occupation domaniales, services divers),
- de coûts d'immobilisation du navire, qui dépendent principalement du daily cost du navire et de la productivité portuaire,
- des coûts de manutention, qui peuvent varier fortement entre les DCOM et les pays en développement qui les entourent.

Dans le cas d'une escale avec transbordement, les coûts de manutention se décomposent en :

- coûts de manutention du transbordement, totalement supportés par le navire,
- coûts de manutention du trafic local, qui sont généralement compensés par les THC⁴ (Terminal Handling Charges) payés par les chargeurs.

Ainsi, les estimations du Port Autonome de Guadeloupe pour le transport de conteneurs pleins de 20 et 40 pieds en provenance du Val d'Oise via le port du Havre pour l'année 2007 sont les suivantes :

	20' dry	40' dry
Pré-acheminement	470€	470€
Frais d'embarquement au Havre	220€	310€
Fret maritime (non négocié*)	1 800€	3 400€
Frais de débarquement	296€	437€
Post acheminement**	110€	150€
Droit de port marchandise***	99,99€ à l'entrée (22€ à l'export)	186,61€ (44,11€ à l'export)
Total	2 996€	4 954€

*Les coûts liés au fret maritimes peuvent diminuer de près de 30 % pour les armateurs réalisant de gros volumes

**Terminal de Jarry - Jarry

***S'agissant des opérations de transbordement, le droit de port s'établit à 25€ le 20' et à 46,66€ le 40'

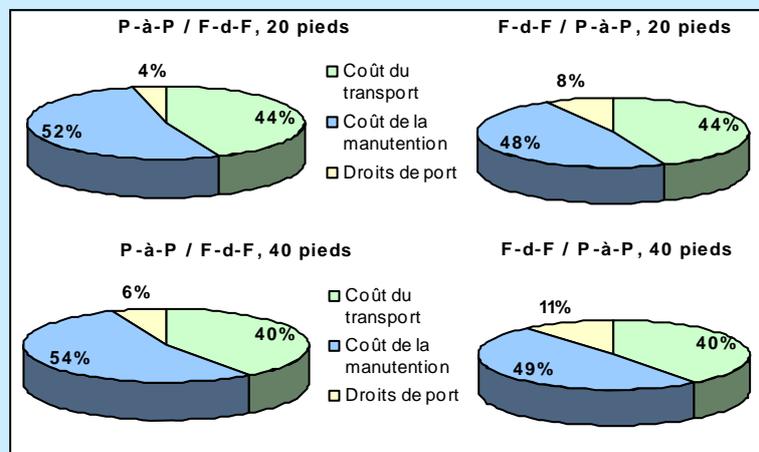
Source : EURISLES, PAG

Les ports des Antilles françaises bénéficient d'une bonne réputation en termes de **temps de passage portuaire**. A la Martinique, en 2007, la durée moyenne de stationnement des marchandises diverses conteneurisée est de 3 jours pour les conteneurs réfrigérés et de 7 jours pour les conteneurs secs. S'agissant de la banane, le temps de passage est de 3 à 4 jours. Ces temps d'attente, relativement courts, sont fortement appréciés par les armateurs. Complétés par de bonnes infrastructures, de tels avantages permettent de rester compétitif dans une région où la concurrence est rude. Par ailleurs, la productivité du port de Fort-de-France apparaît plutôt élevée, avec un traitement de 21 conteneurs par heure. S'agissant du Port Autonome de Guadeloupe, là encore, les temps de passage portuaires sont très courts. Les ports des Antilles françaises ne sont pas sujets à l'engorgement, ce qui permet de réduire fortement les délais, entraînant ainsi une baisse des coûts pour les armateurs.

⁴ Terminal Handling Charges : frais de manutention au port de chargement et de déchargement. Le montant peut être fixe dans le cas d'un conteneur, ou variable dans le cas de fret conventionnel (non-conteneurisé).

Coûts du fret maritime aux Antilles : le cas du transport inter-îles

Une étude menée conjointement par l'université de Marne-la-Vallée et le PAG a permis de segmenter le coût global du fret « quai à quai » entre la Guadeloupe et la Martinique.



Les coûts de manutention apparaissent particulièrement élevés. A titre comparatif, une étude de coûts similaires entre la Barbade et les îles voisines met en lumière une part de seulement 18 % des coûts de manutention pour un 20 pieds, et de 22 % pour un 40 pieds. Dès lors, les coûts totaux se limitent principalement aux coûts de transports (dont la part augmente mécaniquement, à 81 % pour un 20 pieds et à 77 % pour un 40 pieds). A noter par ailleurs que les droits de port barbadiens sont faibles.

2.3 La fixation des tarifs de fret : le cas des Antilles - Guyane

De manière générale, les prix des transporteurs diffèrent fortement selon les zones géographiques : ils sont bas pour le trafic Est-Ouest (Europe - Asie) et élevés pour le trafic Nord-Sud (Europe - Amérique Latine et Afrique).

Les tarifs des activités portuaires sont soumis à deux variables d'ajustement : l' « Interim Fuel Participation » et la « Currency Adjustment Factor ».

Instituée en 1992, l' « Interim Fuel Participation » (IFP) a pour objectif de pallier les variations du prix du fioul en fonction du dollar US et du prix du baril de pétrole. Elle constitue une participation financière des importateurs à la compensation des surcoûts du transport maritime liés à une augmentation du cours des hydrocarbures au-delà d'une certaine limite. A l'inverse, l'IFP peut être déduite du coût du fret maritime dès lors que le cours des hydrocarbures baisse au-delà d'une certaine limite.

Le protocole d'accord sur l'IFP a été signé le 22 septembre 1992 entre la Conférence de Fret France-Antilles-Guyane¹, les Unions patronales et les Associations des moyennes et petites Industrie (MPI) de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique. Elle est facturée²

¹ La Conférence de Fret France-Antilles-Guyane est un organisme regroupant les transporteurs maritimes de la zone Antilles-Guyane chargé, par règlement de l'Union Européenne, de fixer les tarifs de fret dans la zone.

² La facturation de l'IFP n'est déclenchée que lorsque l'indice moyen des cours du pétrole (en euros) est supérieur à l'indice de référence Platt's. (L'indice Platt's est un indice officiel journalier des cours du marché des hydrocarbures. Lorsque le Platt's dépasse la valeur de référence de plus de 25 %, l'IFP est facturé en plus du fret. Lorsque le Platt's descend en-dessous de la valeur de référence de plus de 25 %, l'IFP est déduit du fret. L' IFP est calculé par rapport à la variation moyenne de l'indice Platt's, la valeur de référence et la consommation du navire en hydrocarbures/EVP.)

aux importateurs des Antilles par les compagnies maritimes sur toutes les marchandises transportées depuis septembre 1999.

La seconde variable d'ajustement, le CAF ou « Currency Adjustment Factor », est destinée à compenser les variations de change du dollar par rapport à l'euro. Compte tenu de la baisse du dollar par rapport à l'euro, le CAF est devenu négatif et s'établissait à - 29 euros à fin décembre 2006.

En avril 2006, l'augmentation cumulée du tarif de fret de la Conférence Maritime France-Antilles (soit 1 769 € pour un conteneur 20' dry) et de l'IFP (254 € pour un 20') a fait passer le coût total du 20' dry au-dessus du seuil symbolique de 2 000 €. Toutefois, à fin décembre 2006, le coût d'un conteneur 20' dry pour la traversée Europe-Antilles sur les navires de la Conférence redescendait à 1 911 € compte tenu de la minoration liée à la valeur de l'IFP à 171 euro par EVP.

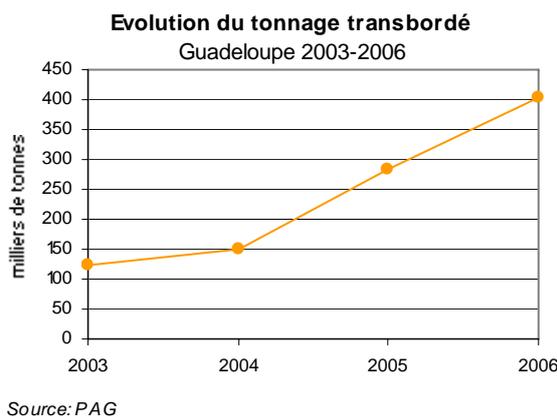
Tarifs fret en euros	Marchandises en conteneurs FCL sans dépassement		Marchandises sous températures en conteneurs isothermes
	DRY/GP et Spécialisés	Reefers non branchés	Températures positives et négatives*
EVP 20'	1 769	1 529	2 379
EVP 40'	3 358	3 038	4 033
EVP 40' High Cube	3 518	3 198	4 498

*Tarifs moyens calculés sur la base du type de marchandises transportées entre la métropole et les Antilles
Source : Association martiniquaise pour la promotion de l'Industrie

A ces frais s'ajoutent ceux de la manutention, qui s'établissent dans une fourchette de prix allant de 300 à 800 euros selon le type de conteneur manipulé et la nature de la manipulation (l'embarquement étant moins onéreux que le débarquement).

2.4 Perspectives des ports de la Guadeloupe et de la Martinique : la régionalisation ?

Tout comme à la Réunion, les ports des Antilles françaises tentent aujourd'hui de se placer sur le marché du transbordement de marchandises vis-à-vis de la Caraïbe environnante pour un trafic en provenance principalement de l'Europe et de l'Amérique. Il semble en effet que des parts de marché soient à prendre puisque les principaux ports de transbordement actuels dans la Caraïbe devraient être saturés dans les prochaines années. Le transbordement représente déjà 12,9 % du volume de marchandises traitées au Port Autonome de Guadeloupe. Le volume de marchandises transbordées a plus que triplé (+ 228 %) entre 2003 et 2006, passant de 123 407 tonnes à 404 829 tonnes. Il concerne surtout le trafic de conteneurs¹. Cette proportion est pour le moment plus faible à la Martinique, mais devrait augmenter dans les années à venir. Après l'ouverture en 2003 du terminal à conteneurs de la



¹ Bananes vers le port de Dunkerque, bois et riz vers Fort-de-France, eau minérale et marchandises diverses à destination de Gustavia.

Pointe des Grives, plaçant le port de Fort-de-France parmi les mieux équipés de la région Caraïbe (équipement Post-Panamax¹), les autorités portuaires mènent actuellement une étude afin d'évaluer le potentiel en matière de transbordement. L'avenir du port se situe désormais dans l'amélioration des seuils de productivité afin de devenir plus performant et de représenter un réel avantage pour le passage des navires et des marchandises. Côté Guadeloupéen, le PAG a lancé, en octobre 2005, une vaste réflexion stratégique en engageant l'élaboration d'un Plan Directeur Renouvelé, baptisé « Cap 2015 ». Le développement des activités de transbordement à la Guadeloupe passe entre autres par une extension du territoire portuaire actuel.

Le processus de régionalisation en cours dans la Caraïbe, notamment au travers des Accords de Partenariat Economiques mis en place par l'Union Européenne, pourrait permettre d'intensifier les échanges avec les îles voisines. Cependant, il convient de noter que les perspectives d'augmentation des exportations martiniquaises et guadeloupéennes vers les Antilles restent limitées en raison de la similitude d'une grande partie de la production avec ces pays. En effet, les avantages comparatifs de la Guadeloupe et de la Martinique résident plus dans des activités de services (santé par exemple), qui ne nécessitent pas de transports maritimes. Malgré tout, la régionalisation pourrait améliorer les termes de l'échange entre les Antilles françaises et le reste de la Caraïbe, et ainsi dynamiser les activités portuaires.

Les coûts élevés de passage portuaire restent cependant de nature à entraver le développement des deux départements sur de nouveaux marchés. Si les coûts de passage resteront difficiles à réduire, le développement d'un outillage performant et de plus en plus moderne permettrait d'améliorer encore la productivité et de diminuer d'autant plus les temps de passage, déjà relativement courts. Selon les premières études, la Guadeloupe et la Martinique détiendraient un véritable potentiel pour le transbordement dans la Caraïbe. Signe encourageant : en 2007, l'armateur CAGEMA a pris la décision de réaliser des essais de transbordement à Fort-de-France plutôt qu'à Sainte-Lucie. Ceci devrait avoir pour conséquence d'augmenter la part des marchandises transbordées dans ce port dès 2007. Par ailleurs, les infrastructures des deux ports constituent à l'heure actuelle une base solide d'intensification des échanges commerciaux avec la sous-région.

2.5 Le port de Guyane : un retard considérable en termes de compétitivité

Le principal port de commerce de la Guyane est le port de Dégrad-des-Cannes. La Guyane compte en outre quatre autres ports secondaires : le port de Larivot (port de pêche), le port privé de Kourou-Pariacabo (géré par le Centre National d'Etudes Spatiales, qui permet la desserte des navires européens transportant essentiellement du matériel spatial), le vieux port de Cayenne (principal port du département jusqu'en 1974, limité aujourd'hui à l'accostage de bateaux de pêche) et le port de Saint-Laurent-du-Maroni (limité à l'exportation de riz, d'engrais et de matériaux de construction).

¹ Un Panamax est un navire dont les dimensions permettent de passer le canal de Panama, c'est-à-dire de longueur et de largeur maximales de 295 m et 32,25 m. Le tirant d'eau ne doit pas excéder 13,5 m. Un post Panamax (ou Over-Panamax) est un navire possédant des dimensions plus importantes que celles d'un Panamax. (Source: *Terminology on combined transport*, UNECE/ECMT/EC, UNITED NATIONS, New York and Geneva, 2001)

En 2006, les volumes de marchandises traitées au port de Dégrad-des-Cannes représentent respectivement 18 % à 20 % des volumes traités dans les ports de la Martinique et de la Guadeloupe.

En raison d'un certain retard de compétitivité, de nombreux investissements ont été planifiés à Dégrad-des-Cannes (approfondissement du chenal, réhabilitation des quais), permettant ainsi l'accès direct de navires plus importants en évitant les coûteuses opérations de transbordement.

Un manque de compétitivité lié à de nombreux facteurs

Le port de Dégrad-des-Cannes, accessible à partir d'un chenal long de 15 km, se caractérise par des infrastructures de mauvaise qualité. Il est composé de trois quais, dont deux font l'objet de travaux lourds. Il n'existe pas d'outillage de quai. Par conséquent, les navires sont chargés et déchargés en utilisant leurs grues et appareils de bord.

Les caractéristiques physiques du port sont pénalisantes tant en termes de tirant d'eau que de largeur en raison des bouchons vaseux mouvants. Ces contraintes obligeaient jusqu'à très récemment les navires à s'alléger à Port-of-Spain avant de pouvoir atteindre le port de Dégrad-des-Cannes, générant ainsi des coûts supplémentaires. Cependant, les compagnies maritimes se sont adaptées à cette situation en acquérant six porte-conteneurs nouvelle génération d'une capacité de 1 700 conteneurs (soit + 51 % par rapport à la génération précédente) conçus pour maximiser l'emport de marchandises dans des ports à faible tirant d'eau. Ces navires peuvent ainsi directement accoster en Guyane, sans passer par Port-of-Spain. Le projet d'élargissement du chenal de 30 mètres et de son approfondissement de 50 cm devrait en outre améliorer cette situation.

L'Etat, la Région, l'Union Européenne et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Guyane prévoient d'investir environ 150 millions d'euros dans d'importants travaux visant à améliorer les infrastructures du Port de Dégrad-des-Cannes. Ces investissements, exceptionnellement élevés, devraient permettre d'améliorer sensiblement les conditions d'accueil des navires dans le principal port du département.

Par ailleurs, le trafic du port de Dégrad-des-Cannes est fortement déséquilibré, avec seulement 10 % des conteneurs repartant pleins. Cette caractéristique entraîne une forte augmentation des coûts, le transport des conteneurs entre l'Europe et la Guyane étant peu rentable. Cependant, les routes maritimes passant par le Brésil (Belém, Fortaleza, Natal) permettent de charger les conteneurs de produits brésiliens à destination de l'Europe et d'optimiser les flux de conteneurs.

A noter toutefois que ces routes maritimes sont fortement concurrencées, limitant ainsi les bénéfices escomptés par les armateurs.

Trafic de fret maritime (tonnage brut) au port de Dégrad-des-Cannes	
	2006
Total entrées de marchandises	540 362
Vrac liquide	179 626
Vrac solide	66 514
Marchandises diverses	294 222
Total sorties de marchandises	36 409
Vrac liquide	0
Vrac solide	0
Marchandises diverses	36 409
Total trafic	576 771

Source : CCIG et DDE (capitainerie)

D'autres facteurs contribuent au manque de compétitivité du principal port de Guyane. Le prix de la manutention outre-mer est nettement plus élevé qu'en Europe, et particulièrement en Guyane. Dans ce département, il s'élèverait à près de six fois celui pratiqué au port du Havre, et à 6,5 fois celui du port d'Anvers.

En outre, les temps d'immobilisation des navires, considérés comme longs (5 à 6 jours généralement), constituent un surcoût important pour les armateurs.

Ces derniers doivent par ailleurs supporter les droits de ports (42 € pour un 20 pieds, 106 € pour un 40 pieds), et une redevance de terre-pleins (80 € pour un 20 pieds, 160 € pour un 40 pieds). Cette redevance est unique, et particulière à la Guyane.

Les handicaps auxquels fait face la Guyane conduisent les armateurs à pratiquer des tarifs élevés. En effet, si l'on considère un prix de base constitué du prix bord à bord, complété par le prix pré-acheminement et post-acheminement¹, le prix du transport s'élève à environ 2 300€ pour un conteneur 20 EVP, et de 3 500 à 3 800€ pour un 40 EVP. Ces tarifs apparaissent comme étant beaucoup plus élevés qu'en Afrique de l'Ouest, en Amérique Latine ou encore aux Antilles françaises. Ils sont équivalents à ceux pratiqués entre l'Europe et la Polynésie Française, territoire pourtant beaucoup plus éloigné.

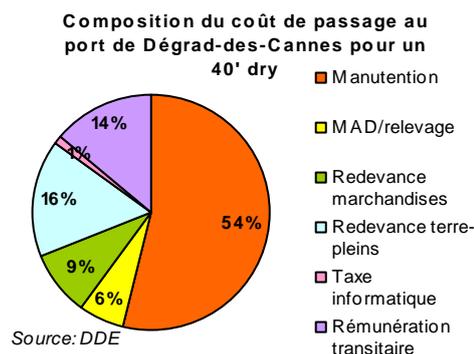
Par ailleurs, l'Interim Fuel Participation serait environ deux fois plus élevée en Guyane qu'aux Antilles françaises et à la Réunion.

Les solutions envisagées par le port

L'ensemble des prix et la durée d'immobilisation des navires rendent la destination Guyane particulièrement onéreuse. Les prix pratiqués sont tirés à la hausse par les faibles volumes transportés, les conditions nautiques du port et la durée des opérations de manutention. Par ailleurs, le manque de concurrence réelle sur le site et entre les armateurs ne permet pas d'assurer une pression suffisante sur les prix.

Les solutions envisagées par le port de Dégrad-des-Cannes consistent tout d'abord en une amélioration des infrastructures en effectuant de lourds travaux sur deux des trois quais existants. Par ailleurs, les stratégies permettant de diminuer les coûts de transport sont :

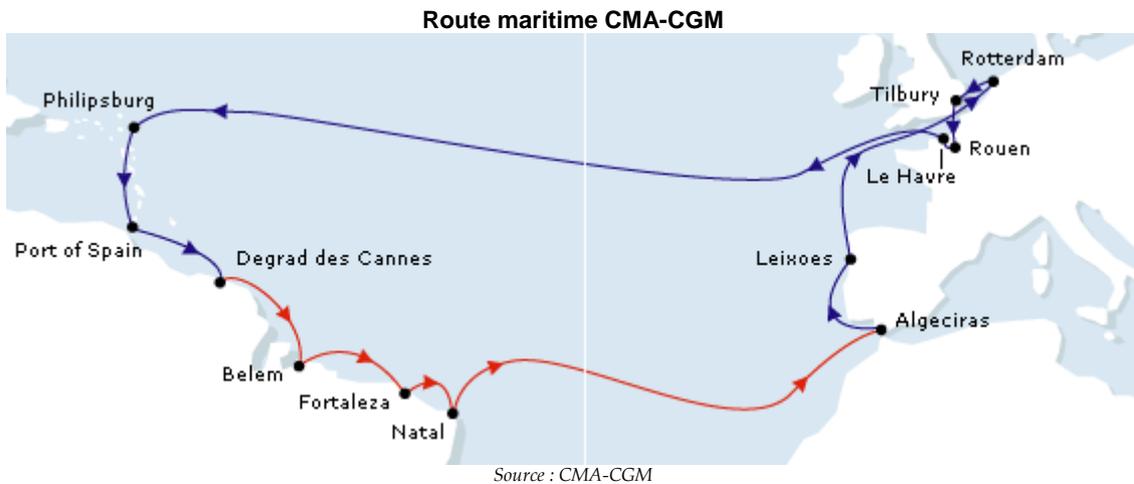
- la mise en place de navires de taille plus importante et à plus faible tirant d'eau. Cette stratégie a d'ailleurs déjà été mise en oeuvre par le renouvellement de la flotte, début 2007, de deux grandes compagnies maritimes,
- une réorganisation du terminal, afin d'améliorer l'efficacité du port et en particulier de la chaîne de manutention. Le parc pourrait ainsi être géré en commun via un système informatique²,



¹ Il s'agit du prix correspondant au transport de la marchandise de son point de départ au port de départ pour le pré-acheminement, et de son port d'arrivée à sa destination finale pour le post-acheminement.

² Actuellement, chaque société a en charge la gestion de son propre parc.

- l'implantation d'une zone industrielle franche d'exportation au parc d'activité du port. Une étude actuellement en cours permettra d'établir un diagnostic sur la capacité des entreprises qui s'y installeraient à apporter une valeur ajoutée par la transformation de marchandises sur place en vue d'une réexpédition vers d'autres zones de l'environnement régional en contrepartie d'avantages douaniers ou fiscaux. L'installation d'une telle zone franche pourrait permettre à la Guyane de s'insérer dans un processus de régionalisation en jouant le rôle de « tête de pont » vers les marchés sud américains pour les exportateurs et de « sas d'entrée » de l'Europe pour les productions régionales,
- l'exploitation, pour le retour des conteneurs en Europe, de la route maritime Brésil – Europe, en forte expansion.



Cette dernière stratégie permettrait en outre à la Guyane de créer des liens commerciaux avec le Brésil, engageant ainsi le département dans un processus de régionalisation. Les échanges avec le géant économique de la région restent pour le moment très faibles.

Conclusion

Compte tenu du contexte de mondialisation croissante et du positionnement géographique et institutionnel des DCOM, les questions de l'efficacité et du coût des transports maritimes, ainsi que celle de la compétitivité des ports sont primordiales dans l'outre-mer français.

En outre, la quasi-totalité des flux de commerce extérieur s'effectuant par la mer, le secteur du transport maritime représente un point essentiel dans la question de l'ouverture des DCOM. A l'heure du resserrement des liens commerciaux entre l'outre-mer français et les pays voisins (via les accords de partenariats économiques notamment), les DCOM doivent mettre à la disposition des compagnies maritimes des infrastructures de qualité, tant au niveau des ports que des réseaux d'acheminement des marchandises vers les zones industrielles.

Cependant, les DCOM se caractérisent par un commerce extérieur déséquilibré, leurs économies étant peu exportatrices de biens. Ce déséquilibre, conjugué à des coûts élevés, a pour effet de réduire l'attractivité des ports ultramarins. Si l'activité de ces derniers reste principalement limitée au marché captif, les ports des DCOM possèdent néanmoins un certain potentiel grâce à une gestion des flux de navires efficace (délai d'attente relativement courts). Les coûts d'immobilisation des navires étant en règle générale particulièrement élevés, les ports ultramarins peuvent représenter des escales de choix pour les compagnies maritimes d'une part en raison de la qualité des services offerts (gestion portuaire efficace), et d'autre part grâce aux infrastructures souvent meilleures que dans les pays voisins.

Afin de faire face à la croissance du trafic, qui tient en premier lieu au dynamisme de la demande intérieure, les autorités portuaires engagent d'importants investissements dans l'amélioration quantitative et qualitative des infrastructures existantes, afin de pouvoir accueillir plus de navires, dont la taille ne cesse d'augmenter (approfondissement des chenaux d'accès, extension de la longueur des quais, construction de nouveau terminaux et amélioration de la gestion portuaire).

A l'heure actuelle, l'objectif premier des autorités portuaires consiste en un approvisionnement du marché captif dans de bonnes conditions (sécurité, coûts, délais, etc.). Certains départements rencontrent encore des difficultés à satisfaire la demande intérieure. Cependant, le placement sur le marché du transbordement est d'actualité. De manière générale, les DCOM pourraient profiter de la congestion des ports voisins étrangers, qui fonctionnent pour la plupart au dessus de leurs capacités. Cependant, le marché du transbordement étant très volatile et nécessitant de lourds investissements, ces activités restent pour le moment limitées, bien que suivant une tendance à la hausse dans certaines îles.

Les perspectives du secteur sont donc favorables, au vu de la croissance du marché captif, de l'apparition d'opportunités sur le marché du transbordement et du renforcement de l'intégration régionale des DCOM.

Annexe 1 : L'organisation portuaire française¹

Le système portuaire français comporte trois catégories de ports maritimes :

- les **ports autonomes**, établissements publics de l'État implantés sur de vastes sites industrialo-portuaires, qui traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises. Ces ports, au nombre de 8 (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille, la Guadeloupe), ont vocation à exercer leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre à chacun d'eux (leur « circonscription »),
- les **ports maritimes relevant des collectivités territoriales** et de leurs groupements. On en dénombre plus de 500, dans leur majorité des ports de plaisance, mais également, pour certains d'entre eux, d'importants ports de commerce ou de pêche. C'est notamment le cas du port de Longoni (avec quelques particularités),
- les **ports maritimes relevant de l'État**, dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon. Il s'agit des ports de Fort-de-France (Martinique), Dégrad-des-Cannes (Guyane), Port-Réunion (Réunion), Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les **ports autonomes** sont des établissements publics de l'Etat ; ils exercent la fonction d'autorité portuaire : régulation et police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès, par le biais des capitaineries, aménagements et entretien des infrastructures portuaires, coordination des services de l'Etat exerçant leur compétence sur le domaine portuaire...

Ils exercent en outre en règle générale des fonctions industrielles et commerciales : gestion d'outillages (grues, portiques...) et d'équipements, participation dans des sociétés opérant sur le port ou dans sa desserte terrestre....

Ils sont dotés d'une autonomie financière et sont gérés par un conseil d'administration, qui élit son président, et un directeur général nommé par l'Etat.

Ainsi, les ports de commerce les plus importants ou desservant les DCOM restent sous la responsabilité de l'Etat. A noter que dans les collectivités du Pacifique, les ports de commerce sont sous la responsabilité de la collectivité territoriale compétente.

De manière générale, le contrôle du secteur public dans les activités portuaires ne doit pas occulter l'importance du secteur privé dans cette organisation : services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement, ...) et services à la marchandises (principalement la manutention). Les ports accueillent par ailleurs différentes fonctions commerciales liées au transport maritime et au commerce international (agents maritimes, consignataires, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens...).

¹ Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (www.mer.gouv.fr) ; Ports de France (www.port.fr).

Annexe 2 : Principaux modes d'acheminement des marchandises¹

L'insularité des DCOM (les échanges commerciaux de la Guyane se rapprochent fortement de ceux d'une île) exclut la voie terrestre dans le transport de marchandises. Par conséquent, c'est la voie maritime qui est privilégiée. Cependant, différents types de navires sont à disposition des transporteurs. C'est à ces différents types de navires que les ports doivent sans cesse adapter leurs infrastructures.

Les principaux modes d'acheminement de marchandises depuis ou vers les DCOM sont :

- les conteneurs, les deux modèles standards étant les conteneurs type 20 pieds (20', représentant un volume de 30m³, soit un EVP), et 40 pieds (40', représentant un volume de 60m³, soit deux EVP),
- les conteneurs réfrigérés, ou « Reefers », utilisés pour l'acheminement des marchandises périssables. Là encore, les modèles standards sont de type 20 pieds et 40 pieds,
- les palettes, utilisées pour les transports de pondéreux, de fruits ou de légumes,
- l'avion permet par ailleurs le transport des productions végétales fragiles et très périssables.

A l'heure actuelle, la tendance est de plus en plus au conteneur 40 pieds. Ces derniers permettent en effet une diminution significative des coûts liés à l'utilisation de l'outillage : il est relativement moins coûteux de remplir et de transporter un 40' qu'un 20'. La plupart des ports de commerce internationaux tentent donc d'adapter leurs infrastructures à ce type de conteneurs. Cependant, la difficulté principale réside dans l'adaptation des centres de dépotage et d'emportage des conteneurs au grand format. Ce problème est notamment rencontré à la Martinique pour l'exportation de la banane, ce qui contraint le port de Fort-de-France à conserver une part importante de son trafic en conteneurs 20 pieds.

Concernant le transport maritime, on différencie plusieurs types de marchandises, acheminées de différentes manières :

- les marchandises en vrac : elles sont déchargées à l'aide d'installations spécifiques dépendant de la nature de la marchandise et sont généralement manutentionnées sur des quais spécialisés. Les marchandises en vrac les plus courantes sont les produits pétroliers (« vrac liquides », déchargées à l'aide de pompe et transportées via des pipelines), le bitume (aussi déchargé à l'aide de pompes), les minéraux bruts et engrais naturels ainsi que les céréales (« vrac solides »),
- les marchandises diverses : elles sont quasiment toutes transportées à l'aide de conteneurs par de gros navires.

Les conteneurs sont généralement livrés selon les deux modes de manutention suivants :

- livraison du quai « ro / ro » (Roll On Roll Off) permettant un chargement avec un mode de roulage,

¹ Source : EURISLES

- livraison du quai « lo / lo » (Lift On Lift Off) où la manutention s'effectue avec un bras mécanique qui soulève des conteneurs et les dépose dans le navire ou sur le quai.

Selon le volume et le type de marchandise, il est plus ou moins avantageux d'utiliser l'un ou l'autre de ces modes.

Concernant le transport aérien, le fret peut être acheminé par des avions mixtes ou par des avions cargos exclusivement destinés à ce type de transport. La taille des avions est très variable (petits, moyens et gros porteurs).

Directeur et responsable de la publication : A. VIENNEY
Rédaction : Division OEE - M. CARO
Editeur et imprimeur : IEDOM – 5, rue Roland Barthes - 75598 Paris Cedex 12
Achevé d'imprimer : Décembre 2007 – Dépôt légal : Décembre 2007
ISSN 1779-2215