



# Etude prospective sur le trafic de conteneurs du port de Marseille-Fos

PORT - 3 avril 2014



# I. LE CONTEXTE

# II. LA PROSPECTIVE

*Le port de Marseille-Fos  
dans le panorama du transport  
maritime de conteneurs*

*Les scénarios  
d'évolution à l'horizon  
2030*





## *Le port de Marseille-Fos dans le transport maritime de conteneurs*





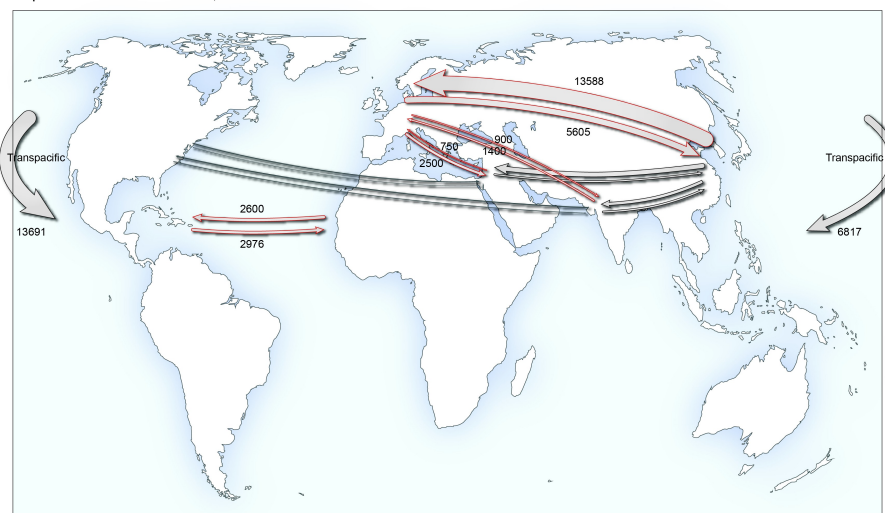
### Données brutes mondiales-EVP pleins: 153 M en 2010

- ❖ Est/Ouest : 65 M soit 42 %
- ❖ Nord / Sud : 26 M soit 17 %
- ❖ Intra régional : 62 M soit 41 %

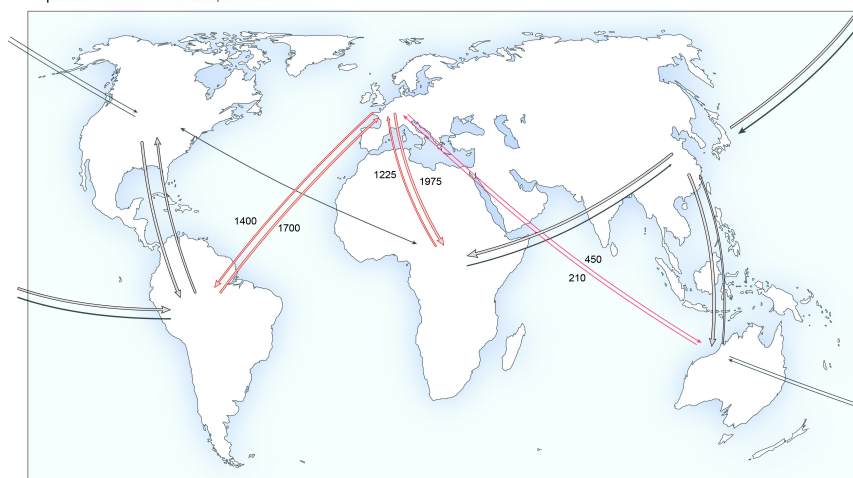
La croissance s'est ralentie depuis 2008. Le rythme des décennies passées ne reviendra pas d'ici 2030.

**27 millions EVP intéressent potentiellement**

Répartition des flux Est/Ouest, en milliers EVP



Répartition des flux Nord/Sud, en milliers EVP

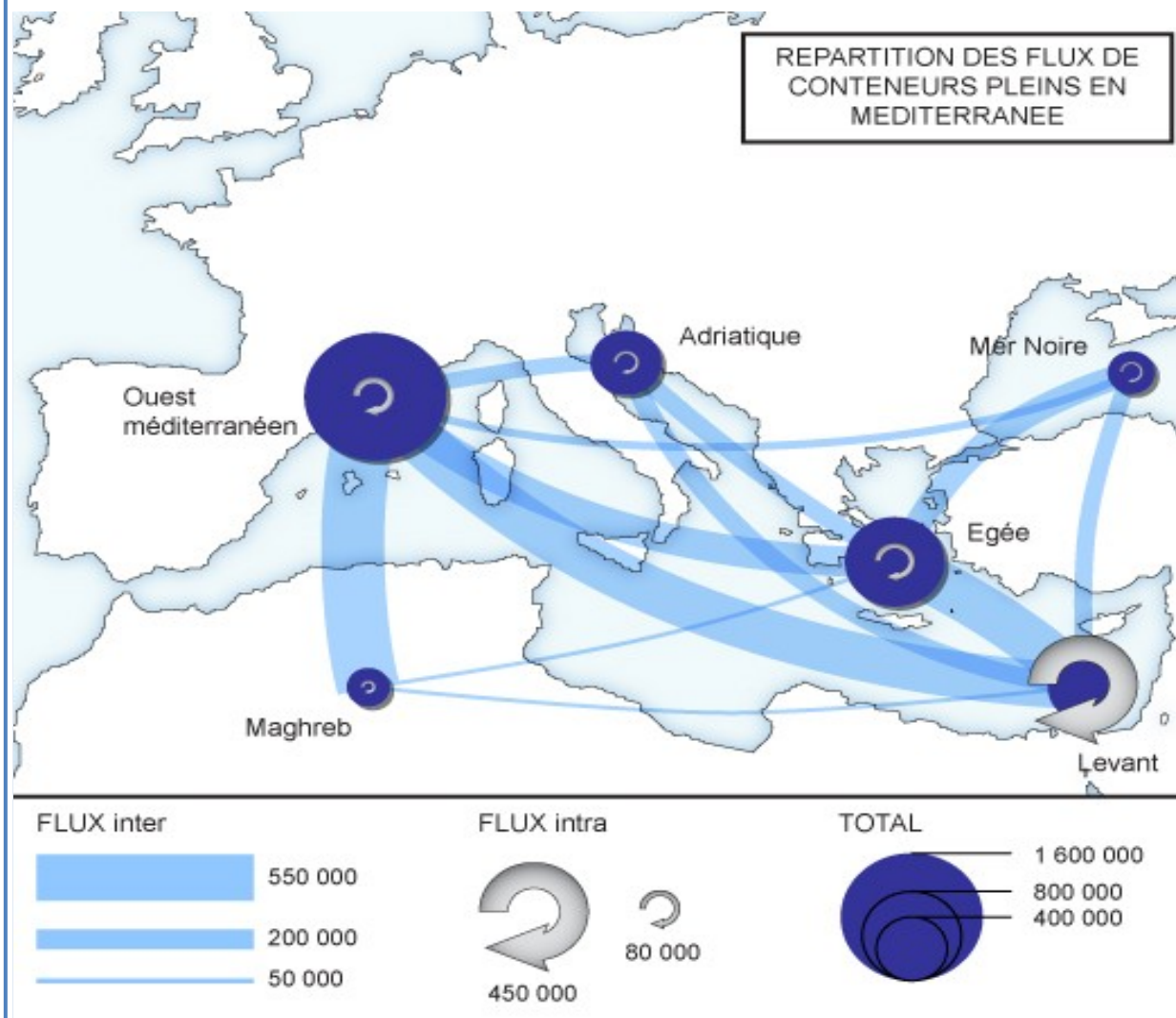


Répartition des flux intra-régionaux, en milliers EVP





**Les échanges intra-méditerranéens représentent 9,5 million d'EVP.** Si l'on exclut le passage par hubs, les échanges sont de **3,3 à 3,5 millions d'EVP (pleins).**



Les échanges de conteneurs en Méditerranée sont réalisés par **39 opérateurs.**

Trois d'entre eux représentent 77% du total.



**En Europe, le marché du conteneur est mature:** la demande exprimée par les pays et régions s'est stabilisée sur la base de caractéristiques essentiellement liées à la production et à la consommation.

PAYS	Nombre d'EVP / an
France	<b>6 050 000</b>
Espagne/Portugal	6 450 000
Italie	6 400 000
Allemagne	11 500 000
Suisse	1 000 000
Europe Est	1 900 000
Europe Nord Ouest	2 700 000
Belgique Luxembourg	1 900 000
Pays-Bas	2 800 000
<b>TOTAL</b>	<b>40 700 000</b>

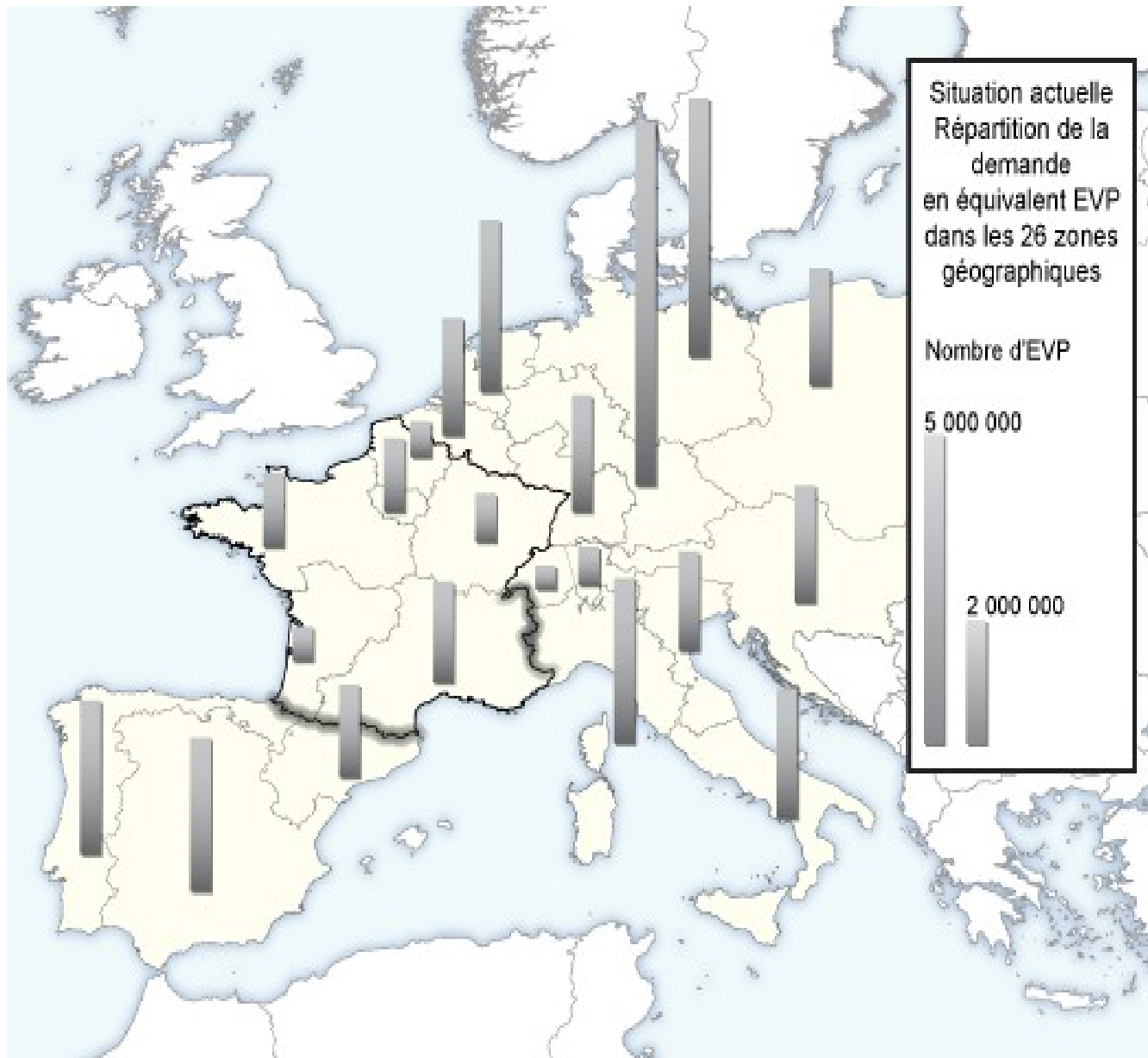
***Ces estimations portent sur la demande transitant par les ports (du pays ou non), et pas sur les flux à la la frontière terrestre.***



## Le nombre d'EVP par région

# 1. Les données maritimes

## 1.1 Les flux



**Cette carte illustre les enjeux pour Marseille-Fos: La relative faiblesse des zones proches l'oblige, pour se développer, à chercher les trafics plus loin, surtout vers le Nord, face à des concurrents avantagés par leur proximité terrestre des marchés**



## ***Les scénarios d'évolution :***

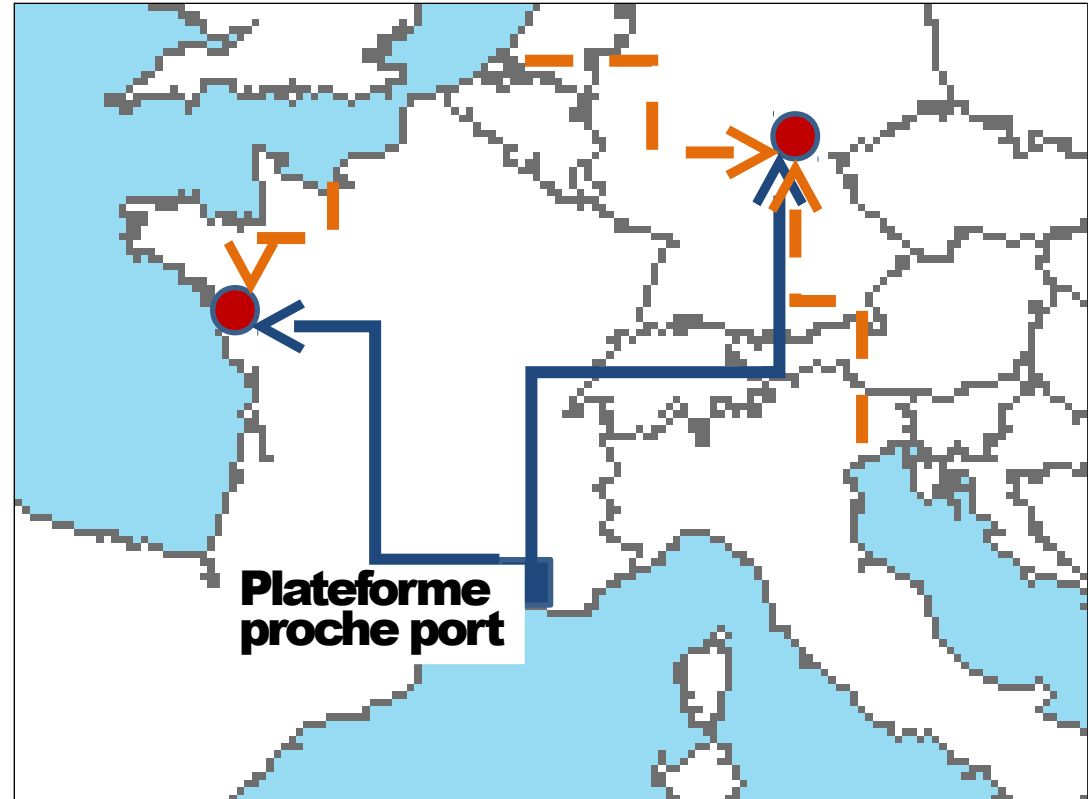
- Méthode, hypothèses et analyse***
- Scénario « noir »***





### L'analyse du possible est basée sur les besoins « logistiques » et non « transports »

Ainsi, s'il est difficilement concevable qu'un conteneur de chaussures de sport venant de Shanghai et allant à Berlin **ou** Nantes passe par Marseille, il est par contre parfaitement envisageable qu'un conteneur transportant des chaussures de sport produites à Shanghai et vendues à Berlin **et** Nantes soit « traité » à Marseille. Ce développement implique de passer par une plateforme logistique.





### **La création de scénario combine les réponses et hypothèses à deux questions:**

- la question **prospective**, qui interroge ce que sera l'avenir,
- la question **stratégique**, qui s'adresse à ce qu'il est possible de faire.

### **Quel cadre ? *Ce que disent les prospectivistes***

**Des certitudes**, qui s'appliqueront donc à tous les schémas envisagés :

- des **contraintes environnementales** toujours plus fortes
- des **innovations technologiques** qui n'apporteront **pas de rupture**
- une **énergie** plus chère et « contrainte », qui ne remettra pas en cause les besoins.

**Des incertitudes**, qui seront à la base des scénarios retenus :

- l'économie mondiale peut induire des choix stratégiques différenciés

**Pour appréhender ce futur de Marseille-Fos à l'horizon 2030, un modèle a été construit**

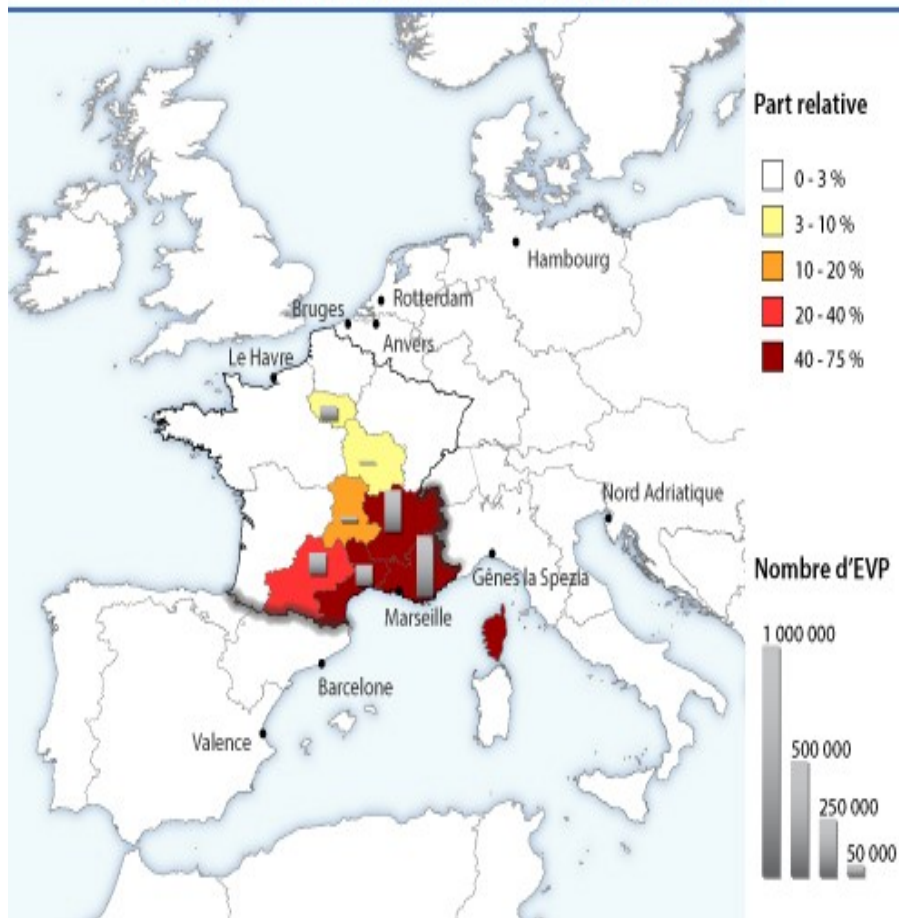
diverse

- la « vieille Europe » aura à faire face à des choix majeurs, dont l'impact n'est pas

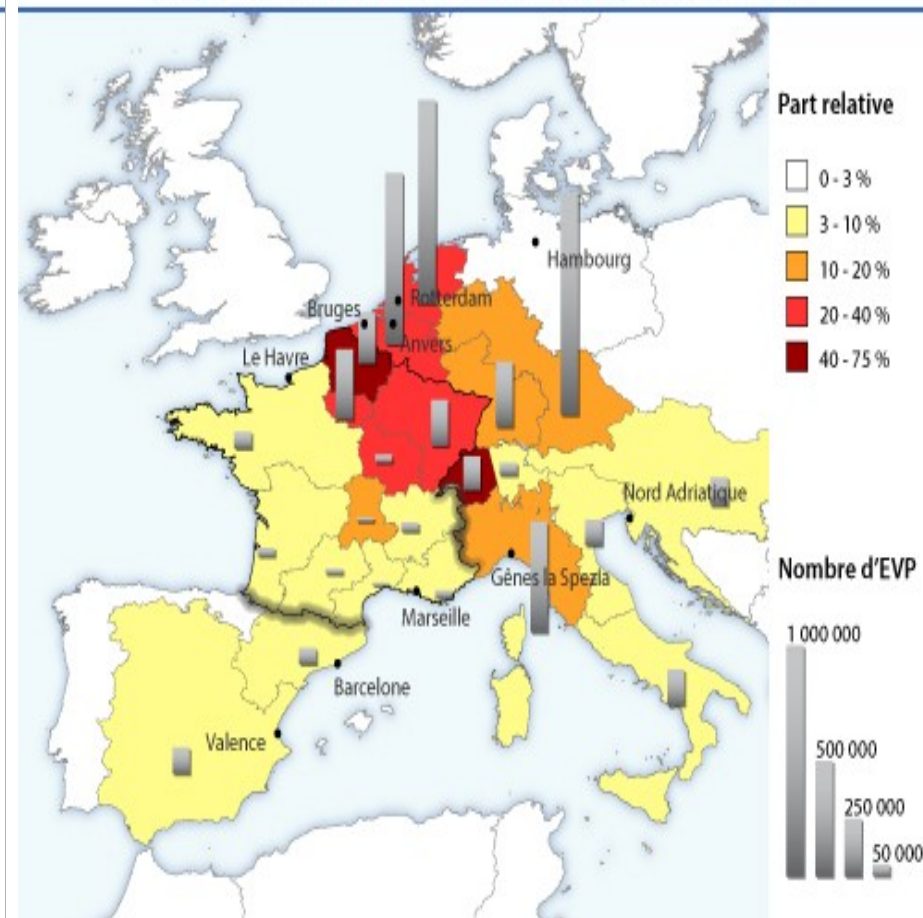
établi.



Situation actuelle : Hinterland du port de Marseille  
Répartition de la demande en équivalent EVP

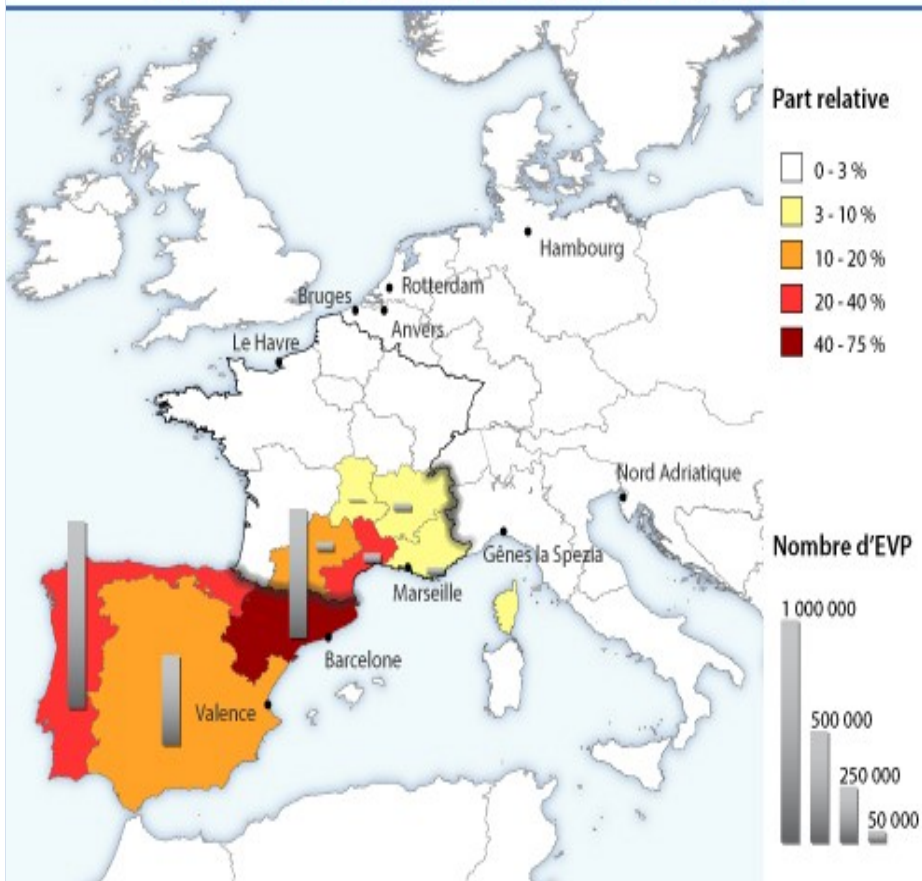


Situation actuelle : Hinterland du port de Anvers  
Répartition de la demande en équivalent EVP

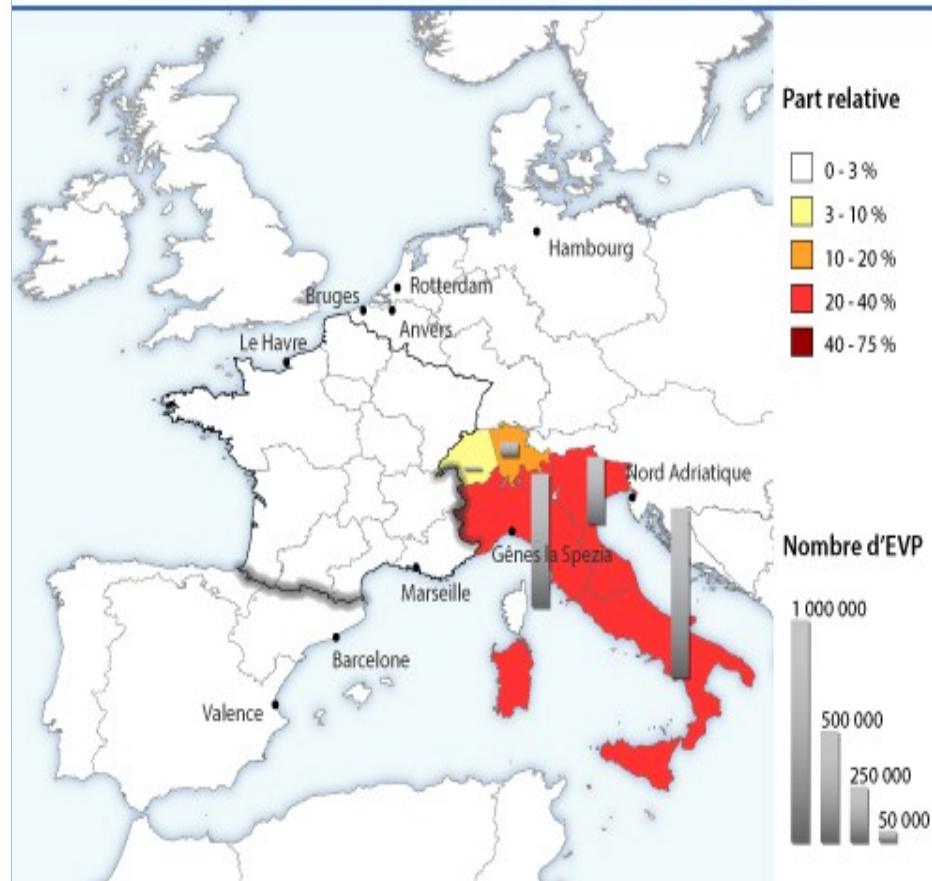




### Situation actuelle : Hinterland du port de Barcelone Répartition de la demande en équivalent EVP



### Situation actuelle : Hinterland du port de Gênes - La Spezia Répartition de la demande en équivalent EVP



Le port de Barcelone travaille essentiellement avec l'Espagne, et avant tout la Catalogne. Il est tout de même présent dans le Sud de la France.

L'ensemble Gênes / La Spezia sort peu des frontières italiennes, en dehors de la Suisse.





Les mesures affichées dans les nombreux rapports faits sur Marseille-Fos et répétées régulièrement par les acteurs professionnels et institutionnels rencontrés convergent largement. Ce sont **des fondamentaux** qui constituent **les prérequis indispensables** au succès des opérations futures préparant le changement du modèle portuaire de Marseille-Fos.

Ils mettent l'accent sur **4 obligations** :

- 1. Accroître l'offre maritime pour s'inscrire facilement dans des solutions logistiques**, la relation entre les services (fréquences, dessertes) et la demande étant importante.
- 2. Améliorer la qualité globale du passage portuaire** dans ses composantes techniques, temporelles et sociales ; renforcer la dynamique collective
- 3. Proposer une offre foncière performante** (dimensionnement, coût) pour répondre aux besoins en plateformes logistiques et fixer les trafics
- 4. Massifier au maximum les flux terrestres pour des raisons**

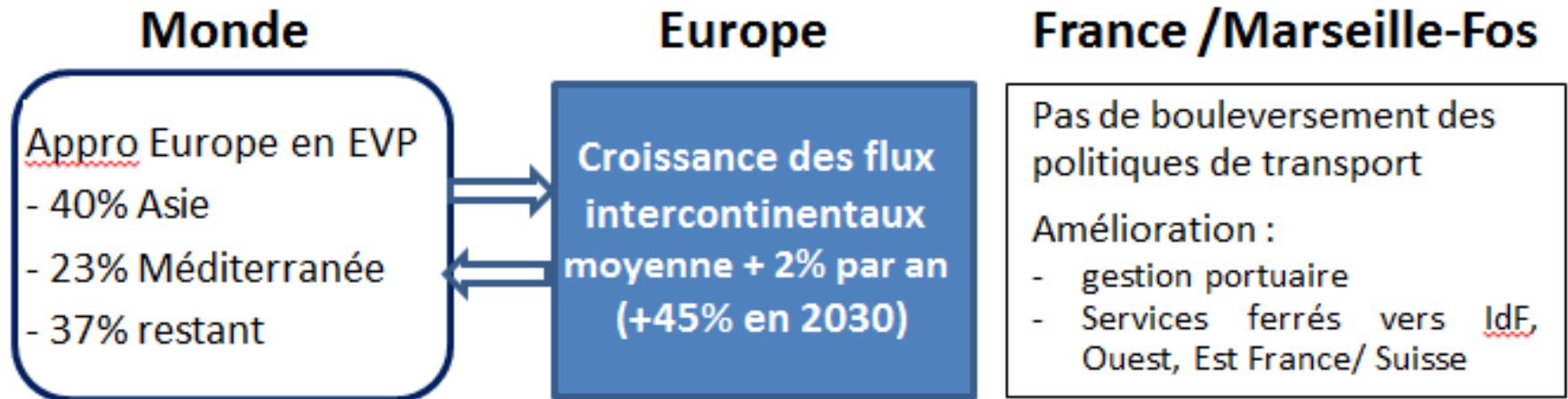


### Scénario 1. La reprise après la crise

#### Principales caractéristiques :

- Croissance retrouvée des échanges intercontinentaux
- L'Europe en 2030 génère 45% de conteneurs supplémentaires (+2% moyen /an)
- L'Asie est toujours le pourvoyeur principal du continent européen

Ce scénario peut aussi se comprendre comme la **poursuite de l'existant**.

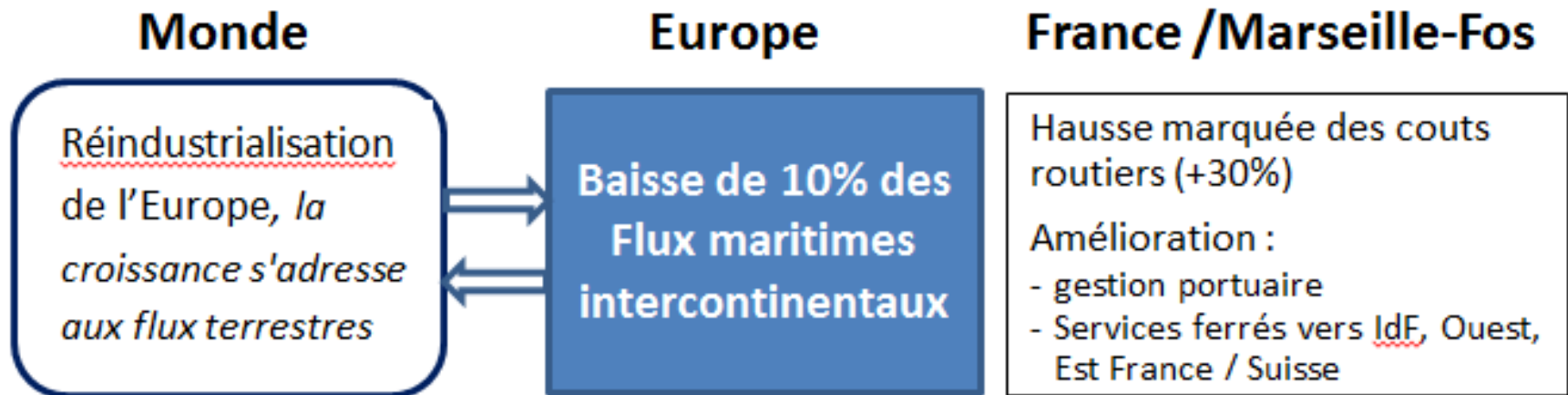




## Scénario 2. Le développement durable oriente les échanges

### Principales caractéristiques :

- Ré-industrialisation de l'Europe, les **flux terrestres** se substituent aux échanges intercontinentaux.
- Développement d'une économie circulaire axée sur des **circuits courts**
- Véritable **rupture** des pratiques de consommation sous influence réglementaire.

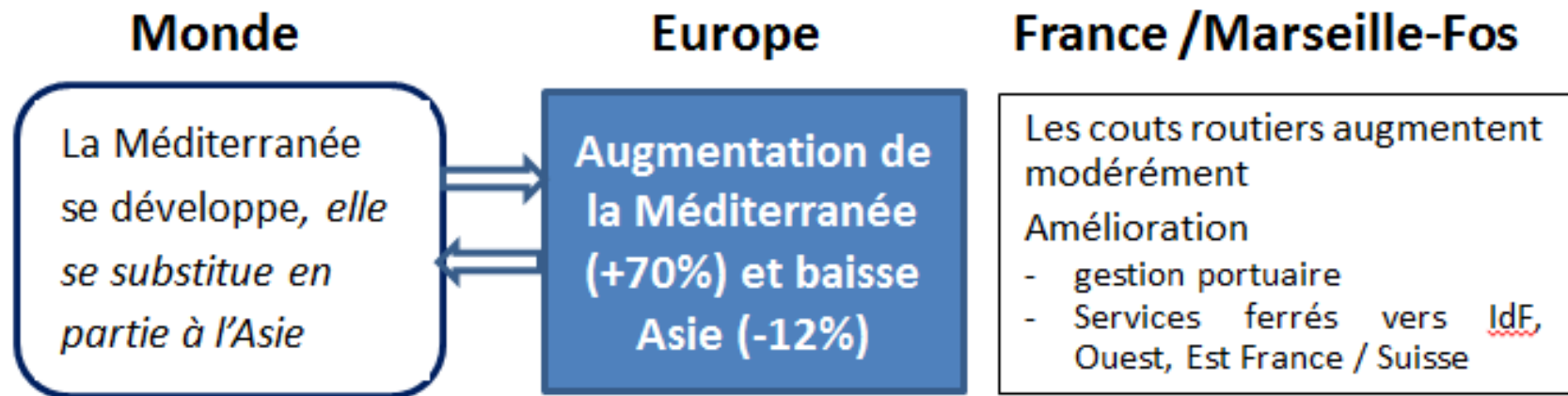




### Scénario 3. La Méditerranée moteur du développement

#### Principales caractéristiques :

- Le Maghreb et le Proche-Orient s'industrialisent et se substituent en partie à l'Asie
- L'Afrique et l'Amérique du Sud renforcent leur présence en Europe
- Le facteur environnement est présent avec une dynamique économique modeste (+1% l'an)

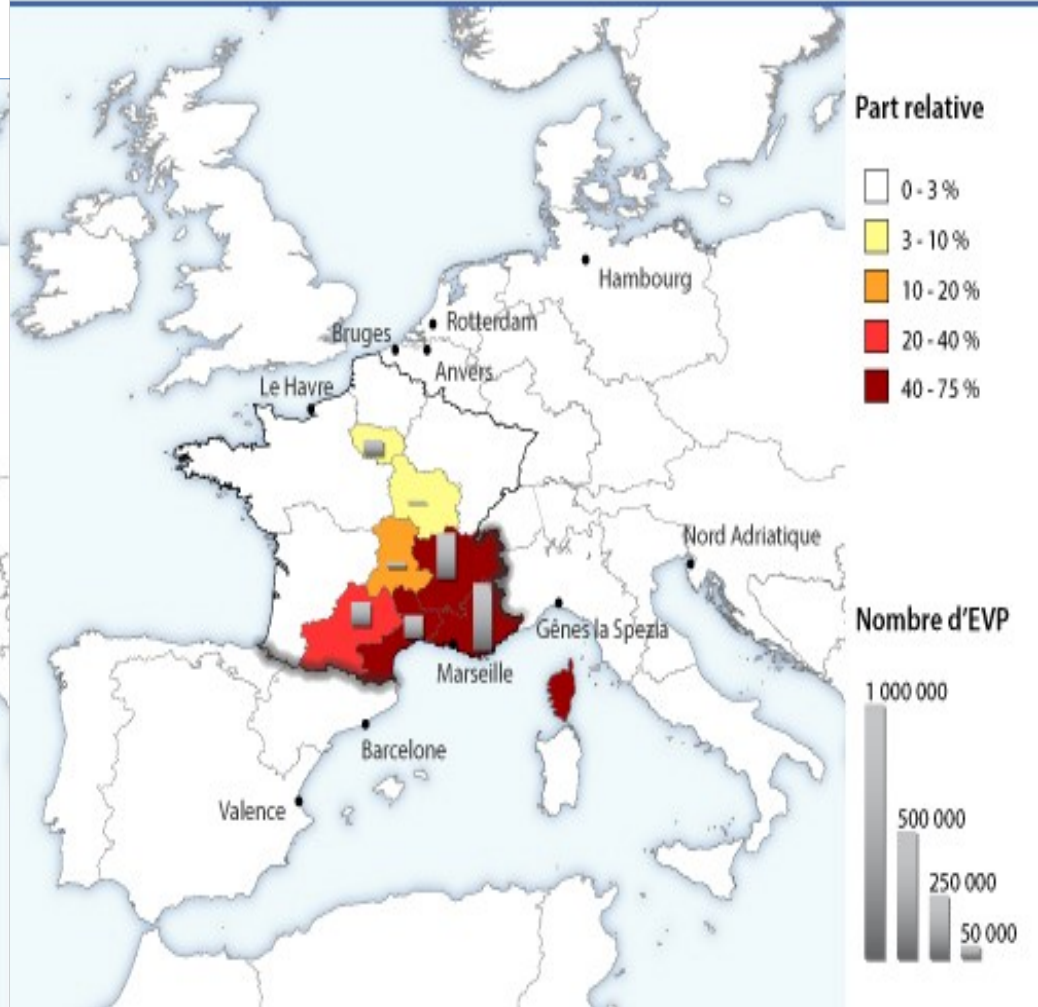
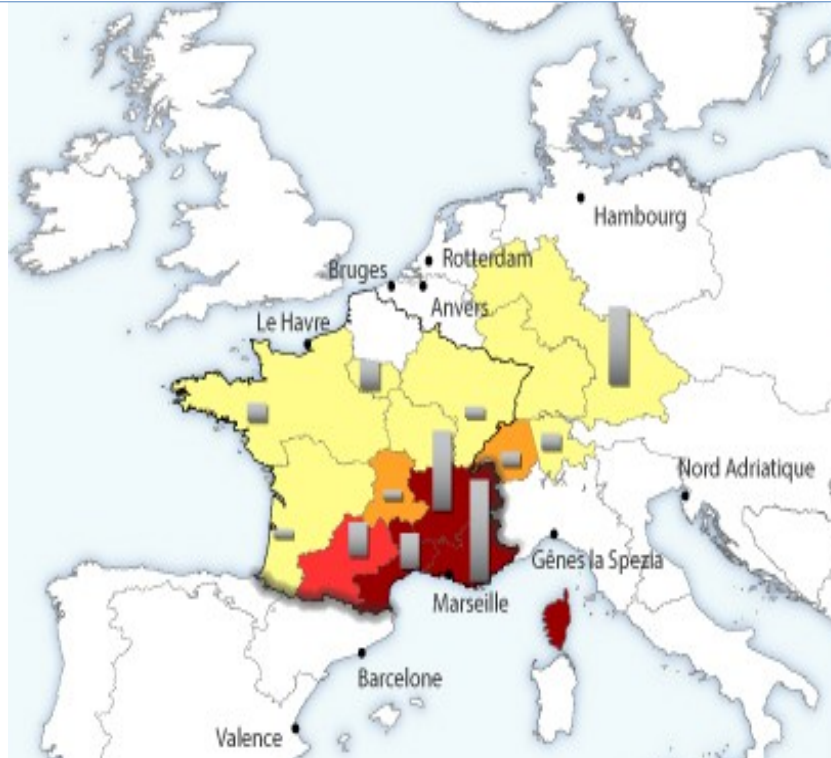






**LA REPRISE APRES LA CRISE ~ HORIZON  
HINTERLAND DU PORT DE MARSEILLE  
REPARTITION DE LA DEMANDE**

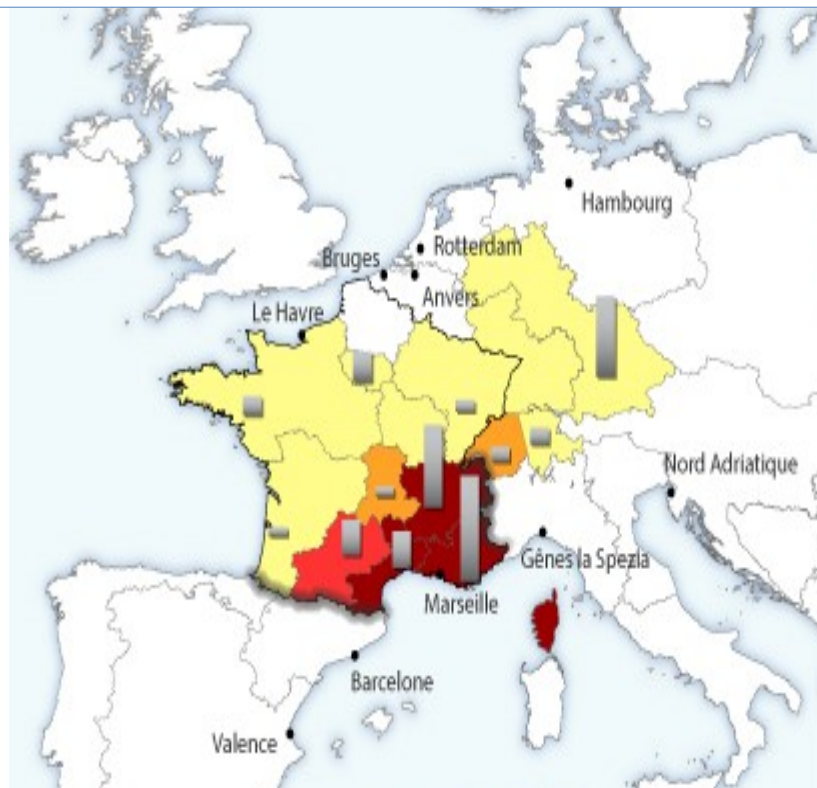
Situation actuelle : Hinterland du port de Marseille  
Répartition de la demande en équivalent EVP



<b>Trafic d'hinterland :</b>	<b>2 310</b>
<b>Autres trafics :</b>	<b>1</b>
<b>Total :</b>	<b>3</b>

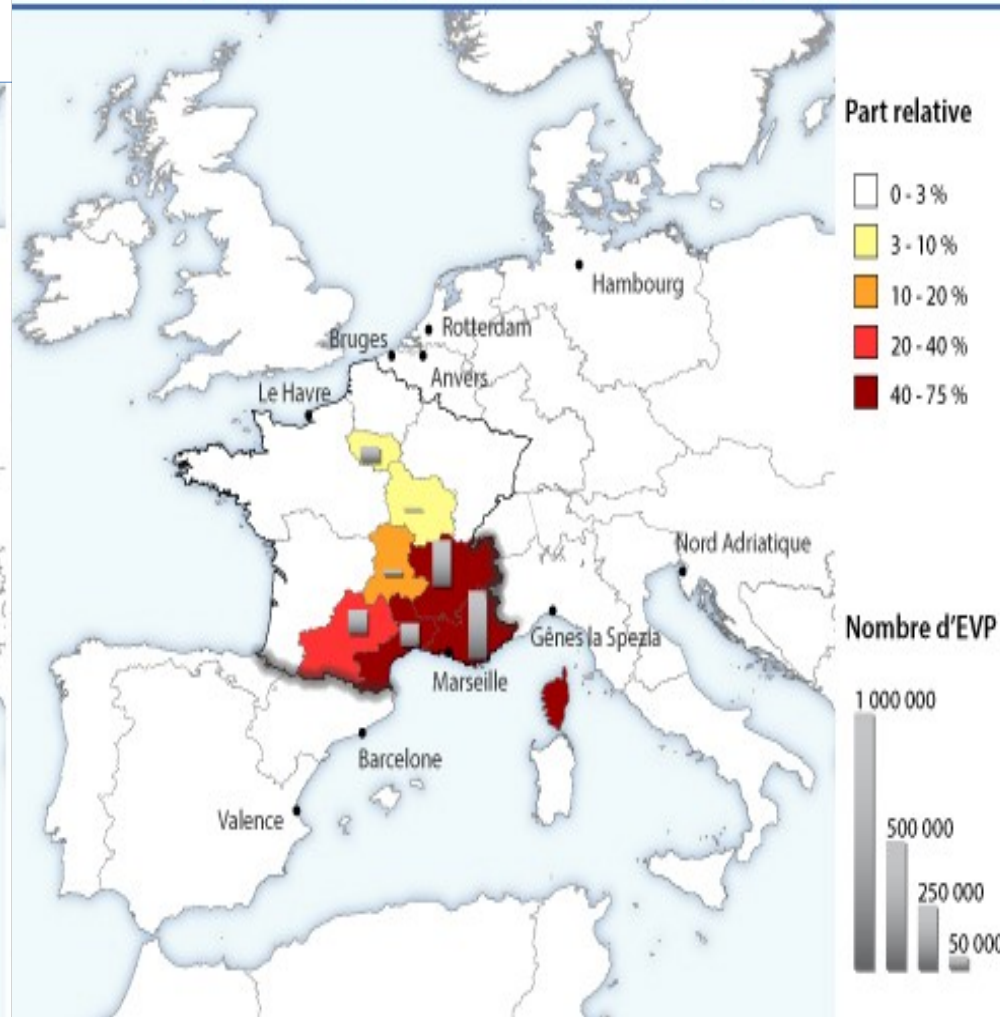


### L'ENVIRONNEMENT ORIENTE LES ECHA HORIZON 2030 ~ HINTERLAND DU PORT MARSEILLE, LA DEMANDE



**Trafic d'hinterland :** 1  
**530 000**  
**Autres trafics :**  
**520 000**  
**Total :** 2

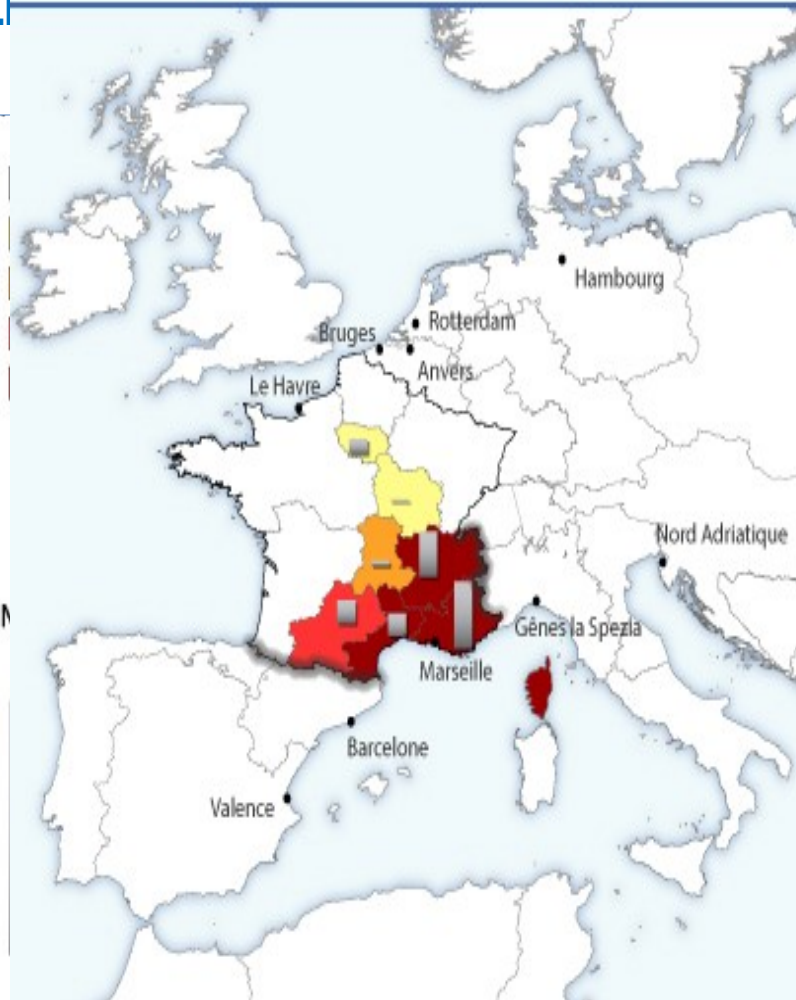
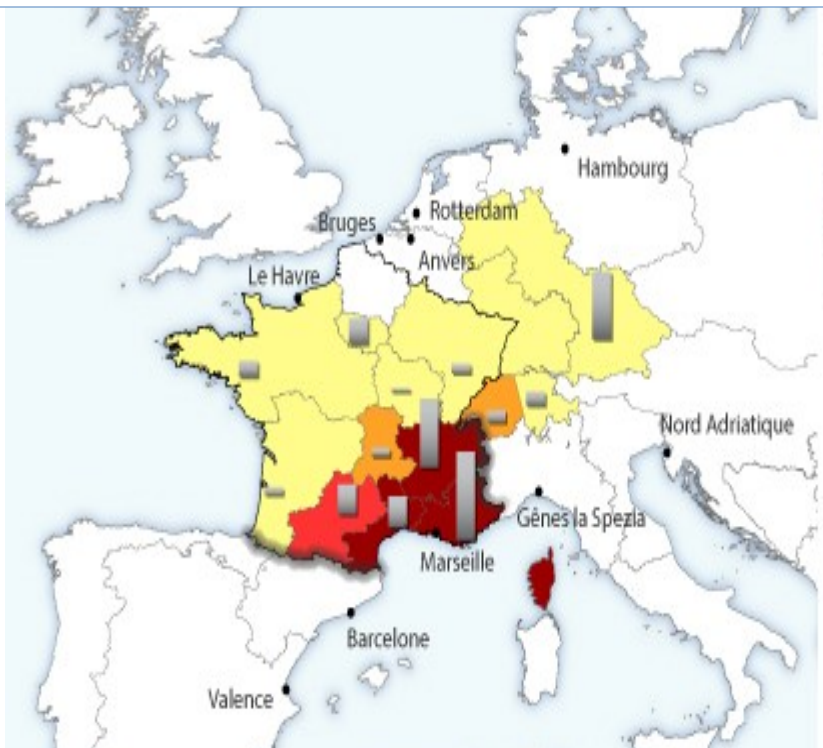
### Situation actuelle : Hinterland du port de Marseille Répartition de la demande en équivalent EVP



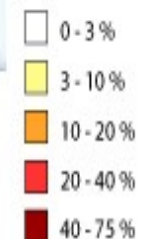


**LA MEDITERRANEE MOTEUR DU DEVELOPPEMENT ~ HORIZON 2030  
HINTERLAND DU PORT DE MARSEILLE  
DEMANDE**

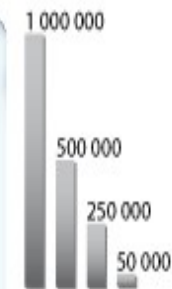
**Situation actuelle : Hinterland du port de Marseille  
Répartition de la demande en équivalent EVP**



Part relative



Nombre d'EVP



**Trafic d'hinterland : 1 950 000**

**Autres trafics : 900 000**

**Total : 2 850 000**





L'absence de développement des services ferroviaires rend difficile la conquête de marchés au Nord de Lyon. Le modèle donne les valeurs suivantes :

Scénario 1 : 2 480 000  
EVP

*Hyp max + 720 000  
dérollisé*

*(base total 4 500 000  
EVP)*

Le trafic « hinterland » est réduit de 20% (1 850 000  
EVP)

« Autres » flux réduits de 33 % (TCMD, landbridge)

Bassins Est : 300 000 EVP

**Scénario 2 : 1 520  
000 EVP**

*Hyp max + 450 000  
dérollisé*

*(base total 2 700 000 EVP)*

**Le trafic « hinterland » est réduit à 1 160  
000 EVP**

**= volume actuel**

Bassins Est : 200 000 EVP

**Les flux « perdus » intéressent l'Est** (France,  
Suisse, Allemagne)

**Scénario 3 : 2 080  
000 EVP**

Le trafic « hinterland » est réduit de 50% (1 570 000  
EVP) avec la baisse des flux « Est » (- 50 à 90 %)

« Autres » flux réduits de 30 % (TCMD, landbridge)





**MERCI DE VOTRE ATTENTION**

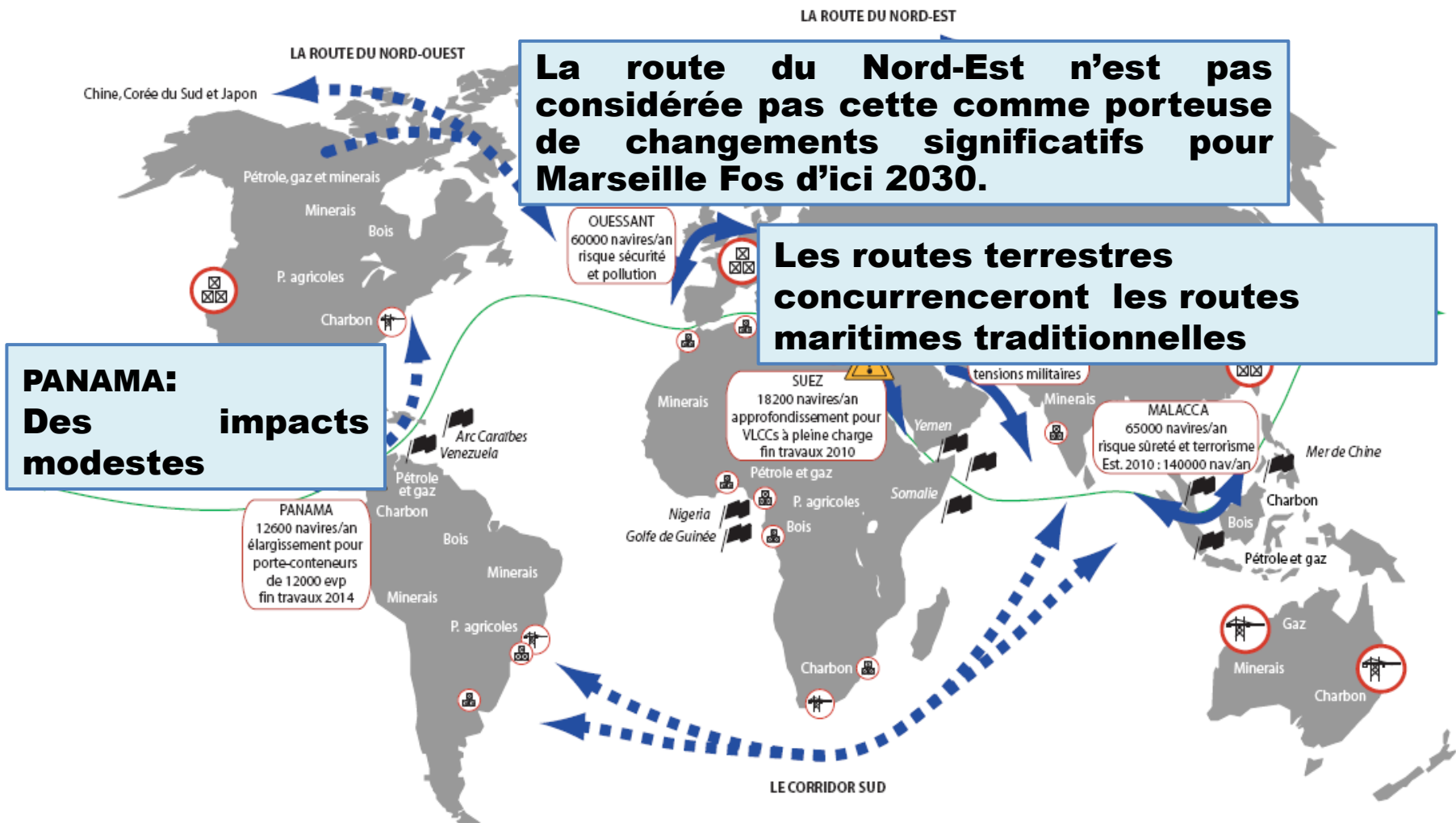


**Une analyse des pratiques réalisée sur un relevé des coûts réellement appliqués pour l'acheminement des conteneurs en Europe montre que :**

- **il y a peu d'écart pour les valeurs "ocean freight"**
- **Les "Terminal Handling Charge " sont relativement**  
**Le facteur différenciant réside essentiellement dans le transport terrestre** ; ainsi un comparatif fait pour les villes de Paris, Lyon, Bâle conduit à des écarts significatifs :
  - **Lyon** : Le passage par Fos est le plus intéressant (- 400 € par route et – 250 € pour une solution rail/route)
  - **Paris** : Fos est très pénalisé par la route face au Havre ou Anvers (+ 850 €), l'écart par rail/route est de + 300 €
  - **Bâle** : Par ordre d'intérêt financier : Gênes (rail), Anvers (barge/route), Le Havre, Fos (entre + 200 € et + 500 €).



### 3.1 Les déterminants techniques



Sources : IEMAR Nantes saint-Nazaire, ISL Brême, Lloyd Shipping Economist, Lloyd List Journal, Journal de la Marine Marchande, Le Marin.

Conception et réalisation : Romuald Lacoste, IEMAR, 2007.

**Les routes maritimes d'aujourd'hui et de demain :**  
 la grande route conteneurisée est-ouest.  
 les nouvelles routes maritimes en projet ou en essor.  
 Gaz  
 les grandes matières premières exportées.

**Les zones sensibles :**  
 Les points de passage maritimes névralgiques.  
 les travaux d'agrandissement des voies maritimes.  
 les zones de piraterie.

**Les besoins en équipements et infrastructures :**  
 saturation au niveau des terminaux conteneurs.  
 saturation aux abords des terminaux vraciers.

evp : Equivalent à Vingt Pieds de longueur, soit 5.90m.  
 Longueur standard d'un conteneur (capacité de transport de 28 tonnes ou 33 mètres cubes).  
 VLCC : Very Large Crude Carrier. Supérieur à 200 000 tonnes et plus (capacité de transport barils).



### SCENARIO 1

La Méditerranée (y compris flux dérollisés) représente 1 500 000 EVP, soit près de 3 fois la capacité actuelle des bassins Est. **Les flux Maghreb** (environ 450 000 EVP) ainsi que les navires CONRO pourront rester sur Marseille, les autres seront transférés sur les bassins Ouest.

---

### SCENARIO 2

La **répartition entre les bassins Est et Ouest** peut se poursuivre sur les mêmes bases qu'aujourd'hui, seuls les flux dérollisés (notamment en provenance de Turquie) devraient logiquement se localiser à Fos car majoritairement destinés à un hinterland éloigné.

---

### SCENARIO 3

**La forte croissance des flux méditerranéens** ne peut être compatible avec leur maintien en totalité sur les seuls bassins Est. Les navires PC intégraux trouveront plus légitimement leur place sur Fos, ce transfert favorisant par ailleurs le rôle de Fos comme hub.