

La conteneurisation en Amérique Centrale et aux Caraïbes

Le Mexique, l'Amérique Centrale, le Nord de l'Amérique du Sud, les îles des Petites et Grands Antilles forment un marché conséquent avec divers degrés de développement. Économiquement dépendante de l'histoire coloniale européenne et de l'emprise nord-américaine, la zone doit trouver sa place dans la globalisation en mobilisant ses différences forces (agriculture, industrie, services, tourisme). Du point de vue portuaire au-delà des trafics domestiques, le rôle de plates-formes de transbordement fait partie des stratégies de développement. Avec l'agrandissement du Canal de Panama, la région espère que le trafic mondial trouve de nouveaux équilibres autour d'une redistribution des routes des lignes régulières.

Diversité économique

La "Méditerranée américaine" est bordée d'une grande variété de pays dans leur niveau de développement. Exprimé en PIB par habitant, on note quelques foyers de relative aisance économique (Bahamas, Puerto Rico, Barbade, Trinidad & Tobago, territoires sous dépendance européenne). A un niveau plus intermédiaire se situent le Mexique, le Costa Rica, Panama, la Colombie, le Venezuela, la Jamaïque, la République Dominicaine et les îles des Caraïbes. Les états les moins favorisés sont les autres pays d'Amérique centrale, Haïti, Cuba, le Guyana et le Surinam.

En termes de trafics conteneurisés, les exportations sont notamment liées à l'agroalimentaire (banane, café) et à plusieurs secteurs manufacturiers dans un contexte de délocalisation (notamment dans le textile) favorisée par les accords de libre-échange avec le voisin américain. Les importations concernent les biens de consommation et d'équipement à la fois européens et américains mais aussi de plus en plus asiatiques. Les niveaux d'importations sont conditionnés par le niveau économique et la taille des hinterlands, majeurs pour quelques pays, Mexique, Colombie, Venezuela, très étroits pour un très grand nombre de petits et micro pays notamment insulaires même s'ils sont enrichis par le tourisme et les services offshore.

Une particularité de cette région réside dans le caractère insulaire de nombre de territoires et, pour certains de dépendance extérieure. Politiquement, on compte douze territoires sous dépendance extérieure plus ou moins étroite (France, Royaume-Uni, Pays-Bas, États-Unis). Les territoires français de la Guadeloupe, la Martinique, et la Guyane sont totalement intégrés à l'économie métropolitaine (euro, niveau social, échange). Les autres îles des Petites Antilles sont dans la sphère américaine à la fois commerciale et monétaire¹.

¹ Les monnaies de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale, de la Barbade, d'Aruba, de Curaçao et Sint-Maarten sont en parité fixe avec le dollar.

Les ports de marché d'Amérique latine

Comme les États-Unis, le Mexique comporte deux façades océaniques et aujourd'hui la majorité des trafics conteneurisés se déroule avec l'Extrême-Orient dans un contexte d'émergence économique. Les ports les plus importants sont donc situés sur le Pacifique et au plus près de la mégapole de Mexico : Manzanillo (1,762 M evp) et Lazaro Cardenas (953 000 evp). Sur l'Atlantique, le port de Veracruz (732 000 evp) est plutôt lié à Mexico alors qu'Altamira (547 000 evp) est tourné vers les états du nord. Au Sud-Est, les états de la péninsule du Yucatan sont moins développés et l'activité de Progreso (60 000 evp) est de faible ampleur.

Hutchison Ports Holding (HPH) dispose au Mexique de quatre terminaux à Ensenada (Basse Californie), Manzanillo, Lazaro Cardenas et Veracruz. Manzanillo possède deux autres terminaux (SSA Marine, ICTSI) alors que Lazaro Cardenas va en avoir un second avec un engagement récent de Maersk. Sur le Golfe du Mexique, le manutentionnaire américain SSA Marine a remporté la concession d'un nouveau site portuaire à Tuxpan comprenant un terminal à conteneur. Le port d'Altamira a deux terminaux d'essence locale alors que la compagnie espagnole TCB a repris le terminal de Progreso.

En Amérique Centrale, en dehors de Panama, le gros port est celui de Limon-Moin (901 000 evp) au Costa Rica, gros exportateur de fruits. Par pays, les flux les plus importants sont néanmoins ceux du Guatemala avec deux ports voisins sur la Côte Atlantique, San Tomas de Castilla (495 000 evp) et Puerto Barrios (318 000 evp) et sur la Côte Pacifique, Puerto Quetzal (365 000 evp). Le volume de Puerto Cortes (576 000 evp) au Honduras est encore important. Les chiffres sont plus limités au Salvador à Acajutla (160 000 evp), au Nicaragua à Corinto (80 000 evp) moins impliqué dans le commerce mondial que ces voisins et dans l'ex-colonie britannique du petit Belize (34 000 evp).

La Colombie comporte deux façades maritimes qui desservent les grandes agglomérations situées dans l'intérieur du pays (Cali, Bogota, Medellín). Sur le

Pacifique, les trafics ne se font qu'à Buenaventura (748 000 evp). Sur la mer des Antilles, Carthagène (1,853 M evp) s'est hissé au second rang des ports sud-américains. Les deux ports voisins ont des trafics plus réduits, Barranquilla (148 000 evp) et Santa Marta (87 000 evp). En 1993, l'agence nationale des ports (Colpuertos) a été dissoute au profit de quatre sociétés portuaires régionales (Carthagène, Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta). Celle de Carthagène déjà opérateur d'un terminal à conteneurs a acquis en 2005 son concurrent Contecar et a développé l'un des plus grands ports de la région caraïbe. À Santa Marta, la société portuaire régionale est associée depuis 2009 au manutentionnaire américain SSA Marine avec un projet de nouveau terminal à conteneurs.

Le Vénézuéla a privatisé les activités de l'Agence Nationale des ports en 1992. À Puerto Cabello, le terminal à conteneurs a été acquis par une holding locale à vocation maritime HL Boulton. La moitié du capital a été vendue en 2001 à CSX World lui-même racheté en 2006 par DPW. Cependant, en 2009, le régime Chavez a nationalisé les concessions portuaires du pays et créé une nouvelle société publique, la Bolivariana de Puertos (Bolipuertos). En 2011, Puerto Cabello a manutentionné 721 000 evp se plaçant à la dixième position du continent. L'autre port national est La Guaira (467 000 evp).

Incluses dans l'espace caraïbe, les Guyanes sont des petits territoires avec des développements économiques encore limités pour les deux états indépendants du Guyana et du Surinam alors que la Guyane française est dans une situation moins favorable que les départements antillais (moins peuplée, faibles exportations). Paramaribo, Georgetown et Degrad des Cannes partagent des trafics conteneurisés proches autour de 50 000 evp.

Les ports de transbordement

La région périphérique du Canal de Panama est l'un des carrefours pour des échanges internationaux de conteneurs à l'égal de la Méditerranée, de la Mer d'Arabie et du Détroit de Malacca. Certains ports² ont été élevés au rang de plate-forme d'échange entre lignes (Est-Ouest, Nord-Sud, régionales).

Services de lignes régulières via le Canal de Panama

Destination	Nombre de services	Capacité (Mevp)	Nombre de navires
Asie-Côte Est US	12 serv.	2.852 Mevp cap.	112 navires
Am Sud. Pac.-Europe	8 serv.	1.210 Mevp cap.	58 navires
Am Sud. Pac.-Côte E.	3 serv.	0.431 Mevp cap.	18 navires
Côte Pac. US-Europe.	3 serv.	0.489 Mevp cap.	30 navires
Océanie-Europe	2 serv.	0.796 Mevp cap.	16 navires
Autres	4 serv.	0.773 Mevp cap.	42 navires

Source : Compari Data (janvier 2012)

² Seuls les ports de Floride en sont en principe exclus en raison des règles de sécurité trop contraignantes au regard de l'activité basique de transbordement (CSI & 24H rules).

La première zone de transbordement est le Panama, où avec le pavillonement et le Canal, les activités portuaires forment le troisième pilier de l'économie de l'État de l'Isthme. La fin de la présence américaine dans la zone du Canal (1999) a permis le développement portuaire. Aujourd'hui, les deux rives du Canal réalisent 5 M d'evp de transbordement quasiment équitablement répartis sur les deux rives du Canal. En outre, une immense zone franche a été implantée à l'entrée atlantique du Canal à Colón.

Le premier terminal de Colón a été installé par SSA Marine en 1995 (Manzanillo Terminal Terminal), suivi de ceux de l'armement taiwanais Evergreen en 1999 (Colón Container Terminal) puis de HPH en 2005 (Cristobal Container Terminal). Le manutentionnaire de Hong Kong ouvrait dans un même temps sur la côte Pacifique, le terminal de Balboa. Sur la rive opposée du Canal à Farfan, les autorités souhaitaient développer un mega port. Finalement repoussé, seul un petit terminal de PSA a vu le jour. Un autre projet est maintenant annoncé dans la région de Colón sur une ancienne base américaine à l'initiative d'un consortium d'investisseurs internationaux avec une ouverture en 2014 pour une capacité de 2 M d'evp.

Si les manutentionnaires organisent des terminaux adaptés aux trafics en termes de gabarits d'accueil et d'entreposage, ce sont les opérateurs maritimes qui créent l'organisation des hubs selon leurs besoins. Depuis son départ de Kingston, Maersk n'a plus de hub contrôlé directement dans l'espace caraïbe insulaire. Le groupe danois utilise (comme APL NOL) le terminal de Manzanillo (MIT) à Colon au Panama. Cependant, la filiale APM Terminals développe à Limon Moin (Costa Rica) un terminal d'une capacité d'un million d'evp.

Le terminal de Freeport aux Bahamas a été ouvert en 1997 et associé HPH et MSC. Le numéro deux mondial a fait de Freeport son hub pour cette partie du monde afin de couvrir un espace large comprenant la Floride, le Golfe du Mexique et la Mer des Antilles. Cependant, MSC a transféré une partie de son transbordement vers les terminaux de Panama qui sont dans une position plus centrale ce qui provoque un repli des trafics du port bahaméen.

Trafic de transbordement des Caraïbes (2011)

Port	Trafic (evp)	Transb
Colón, Cristobal & Manzanillo	3.371	90%
Balboa	3.232	90%
Kingston	1.756	88%
Carthagène	1.853	65%
Freeport	1.116	99%
Caucedo	0.960	65%

Sources autorités portuaires

Terminaux de Colón



Photo Flickr Yahoo

Au Sud de la République Dominicaine, le terminal de Caucedo a été ouvert en 2003 par CSX Word et des partenaires locaux. Il appartient aujourd'hui à DPW et est du point de vue de l'activité, quasi plein. L'autre port de la République Dominicaine, Rio Haina opère des transbordements à vocation régionale. A Porto Rico, le transbordement de San Juan est limité par le statut de territoire de la sphère américaine. Jusqu'en 2009, DPW offrait ainsi une capacité de transbordement au port vénézuélien de Puerto Cabello. Nationalisé, le terminal n'a pas repris sa place de hub au profit du port colombien de Carthagène qui a notamment vu l'arrivée des lignes de Hamburg Süd (hub régional), de CSAV et CMA CGM.

À Kingston, entre 2001 et 2009, APM Terminal a géré le terminal (KTC) à conteneurs portant les trafics jusqu'à presque 2 M d'evp. Repris par l'autorité portuaire, Ports of Jamaica, le KTC sert de hub régional à CSAV, ZIM et CMA CGM. En 2011, l'armement français a signé un accord de concession de 35 ans avec le port de Kingston pour le terminal Gordon Cay avec un investissement annoncé de 100 M US\$ pour le moderniser. CMA CGM a choisi le port le plus central pour développer son grand hub Panama / Caraïbe.

A Cuba, les autorités ont signé un accord avec PSA pour la gestion du futur port de Mariel construit par une grande entreprise brésilienne. Situé à 40 km à l'ouest de La Havane, le terminal prévu pour 2014 disposera d'une capacité de 850 000 à 1 M d'evp. En 2011, le port de La Havane a traité 245 000 evp avec une progression constante. Le terminal est opéré par TCB en partenariat économique avec le gouvernement cubain.

Les ports des petites Antilles

Dans l'arc antillais, Trinidad & Tobago a une place particulière en raison de sa taille et de sa population plus importantes, mais aussi de ses ressources en gaz et activités industrielles (pétrochimie, aciérie). Le trafic conteneurisé se partage entre Port of Spain (380 000 evp) au nord et Point Lisas au sud (171 000 evp). L'activité de transbordement représente la moitié des flux du port de la capitale alors que Point Lisas y trouve une activité d'appoint. Trinidad est très excentrée vis-à-

vis de l'axe de Panama, mais est bien à la jointure de l'espace caraïbe et du Brésil³. Les deux ports sont opérés par des acteurs locaux (Port of Port of Spain Authority, société de développement industriel Plipdeco à Point Lisas).

À la fois îles fortement peuplées, rattachées économiquement à une métropole européenne et fréquentées par de nombreux touristes et expéditeurs de bananes, la Guadeloupe et la Martinique disposent des volumes d'échange de biens conteneurisés les plus importants des Petites Antilles après Trinidad & Tobago. Les trafics des terminaux de Fort-de-France (Pointe-des-Grives) et Pointe-à-Pitre (Jarry) sont généralement⁴ comparables autour de 150 000 evp. Les flux se nourrissent des importations des biens d'équipement et de consommation venus de France et des expéditions de bananes (équivalent à 18 000 evp en Martinique et 7 000 evp en Guadeloupe).

Forts de leur connectivité avec l'Europe, les deux ports ont une activité de transbordement régional vers les îles voisines et les Guyanes. En 2011, le taux de transbordement était plus fort à Jarry (30 000 evp) qu'à Pointe-des-Grives (10 000 evp). Les deux ports qui vont changer de statut⁵ partagent une ambition de développer franchement cette fonction de transbordement.

Les deux autorités portuaires ont donc décidé de faire croître la capacité de leur terminal à conteneurs. Celui du port de Fort de France, Pointe-des-Grives, inauguré en 2003 bénéficie d'un bon tirant d'eau et de deux postes à quai pour 14 ha de terre-plein. À l'inverse le terminal de Jarry est plus grand en termes de quai (3 postes), de surface (18 ha) et de capacité (300 000 evp) mais la profondeur est un peu limitée (11,5 m).

Dans la perspective de développement, les deux ports ont besoin de plus de place pour accueillir des navires annoncés plus grands et de surface d'entreposage. À Pointe-des-Grives il s'agit d'étendre le quai et d'agrandir les surfaces (45 ha) pour étendre une capacité de 320 000 evp. La Guadeloupe projette une extension du terminal actuel pour accueillir des navires plus longs et un accès maritime porté à 15.5 m de tirant d'eau ainsi que la création d'un nouveau site de 10 ha pour une extension future (capacité totale étendue à 0.5 M evp).

Dans les deux cas, CMA CGM suit ces développements en raison de sa très forte implication dans les marchés régionaux. L'armement français possède deux lignes avec les Antilles françaises. La première construite autour de six navires dédiés (porte-conteneurs rapides

³ L'engagement de DPW en 2011 avec l'autorité portuaire de Paramaribo au Surinam pour développer les activités conteneurisées et breakbulk peut se comprendre aussi dans cette perspective.

⁴ Les mouvements sociaux en Martinique ont provoqué en 2011 un décalage de trafic avec la Guadeloupe avec respectivement 146 627 et 165 093 evp.

⁵ En janvier 2013, le port autonome de Guadeloupe et le port géré par la CCI de Martinique passent sous le statut de Grand Port Maritime.

frigorifiques) relie Dunkerque, Le Havre, Montoir aux deux îles. La seconde (MedCaraïbe) relie les ports de Méditerranée occidentale dont Fos à plusieurs ports régionaux via les deux territoires ultra-marins. Deux services feeder, un service avec les États-Unis ainsi que des escales de lignes transitant par la zone (Brésil, Guyane) complètent la couverture de la région⁶.

Les autres ports de Caraïbes sont de plus petit niveau avec un lien direct entre trafics et niveau économique. Les plus importants sont donc Willemstad à Curaçao (90 000 evp), Bridgetown (77 000 evp) à la Barbade et Philipsburg (76 000 evp) à Sint-Maarten (PB). Suivent les territoires prospères des Iles Cayman (Georgetown, 60 000 evp) et Aruba (Oranjestad, 54 000 evp). Parmi les plus peuplés, Sainte-Lucie a un trafic équivalent, mais divisé entre deux ports, Castries à l'Ouest (33 000) et Vieux-Fort au Sud (27 000). Tous les autres états et territoires insulaires de la région possèdent des trafics entre 10 et 25 000 evp par an.

Terminaux de Jarry et Pointe-des-Grives



Sources PAG, CCI de Martinique

Perspectives du Canal reformaté de Panama

En 2015, le Canal de Panama sera porté à un nouveau format⁷. Les nouvelles écluses construites permettront le transit de porte-conteneurs de 366 m de longueur et de 42 m de largeur avec un tirant d'eau de 15.2 m soit des navires de 12 000 evp contre 6 500 evp aujourd'hui. La norme des liaisons Est – Ouest entre l'Extrême-Orient et l'Europe sera donc ainsi possible pour les connexions par le Canal interocéanique. Sans forcément atteindre ces formats, un certain nombre de services pourront disposer d'unités plus grandes notamment les liens Nord-Sud des deux rives de l'Amérique du Sud avec les autres continents.

La conséquence pour les ports sera des escales de navires nécessitant des tirants d'eau plus profonds et des postes à quai plus grands. Le Canal reformaté va aussi modifier une partie du schéma mondial des routes des lignes régulières. Le premier effet sera le lien direct accentué entre l'Extrême-Orient et la Côte Est des États-

Unis aux dépens du *landbridge* ferroviaire continental nord-américain au départ des ports de Californie essentiellement.

Le transit via le Canal même avec des transbordements serait, selon les spécialistes, moins cher que l'expédition ferroviaire américaine. Aujourd'hui, déjà 12 des 32 services transitant par Panama concernent des liens entre l'Asie et la Côte Est et le Golfe du Mexique aux États-Unis. Les ports américains considèrent que les trafics vont augmenter et engagent déjà des investissements. Le cabinet Jones Lang LaSalle évoque 13 Mds US\$ dans la décennie.

Le Canal de Panama offre aussi au transport maritime international une alternative à l'axe de l'Océan Indien qui est à la limite de la congestion à Malacca et handicapé par la piraterie somalienne et toujours susceptible de voir une zone ou une autre se tendre militairement. Géopolitiquement, la route par le Canal de Panama ne comporte aucun risque particulier pour les connexions entre l'Atlantique Nord et l'Extrême-Orient. Les plates-formes régionales sont donc pérennes

Fritz Pinnock directeur du Caribbean Maritime Institute (JMM 16 mars 2012) évoquait trois types de hub pour cette partie du monde : Hub global, hub régional, hub sous-régional. Les premiers sont clairement positionnés sur les croisements entre services océaniques et un niveau dense de feeder. Les formats de navires sont de 6 000 à 12 000 evp. Les hubs régionaux et sous régionaux font se connecter une poignée de routes majeures et quelques connexions de proximité.

Après 2015, le nombre de conteneurs supplémentaires à transborder est souvent évalué dans la région des Caraïbes de 1 à 2 M d'evp. Le triangle de transbordement au sens large se situerait entre Freeport, Port of Spain et Panama soit une dizaine de ports déjà actifs dans cette fonction. Mis à part Caucedo et Balboa, aucun port n'a de problème de congestion. Kingston peut s'étendre, Limon Moin au Costa Rica sera de grande taille et Cuba peut entrer dans la course.

Les ambitions des ports de l'Est (Guadeloupe, Martinique, Trinidad & Tobago, Surinam) pour le transbordement sont légitimes. Néanmoins, ces ports paraissent un peu éloignés de la zone du corridor Asie – USA qui favorisent l'axe Panama – Grandes Antilles. Le positionnement des petites plates-formes de transbordement de l'Est des Caraïbes, peut être d'amplitude régionale avec le Venezuela, l'Arc antillais, les Guyanes et le Brésil qui seront mieux connectés au Pacifique via le Canal de Panama. Un potentiel réel pour les ports antillais.

Paul TOURET

⁶ Maersk et Marfret disposent d'un accord de slot sur la ligne France-Antilles, Marfret est partenaire du service MedCaraïbe et Guyane-Brazl. CMA CGM dispose de slot sur le service Geest Line depuis Portsmouth et Le Havre.

⁷ Le Nicaragua réanime régulièrement un projet de développement de son propre canal avec un coût estimé à 30 Mds US\$. La Colombie envisage elle une voie ferroviaire interocéanique.