

L'expérience du port de La Spezia dans la région méditerranéenne de Ligurie en Italie présente un triple intérêt. Elle souligne la nécessité d'une bonne articulation entre les secteurs public et privé et d'une attribution claire des responsabilités dans le développement portuaire, l'importance de l'intégration des ports dans une stratégie intermodale sur le plan régional et demain international, et rend compte des avantages géographiques qui peuvent exister pour expliquer le développement d'un port.

Trafic du port de La Spezia - 1999

Catégorie	Volume
Vrac liquide m.t.	3,8
Vrac Sec m.t.	1,8
Marchandises diverses m.t.	9,6
Trafic total m.t.	15,2
<i>Dont trafic ferroviaire m.t.</i>	<i>2,7</i>
Conteneurs evp.	843 000
<i>Dont trafic ferroviaire evp</i>	<i>256 000</i>

Source : autorité portuaire de La Spezia

Une autorité portuaire coordonnatrice – des opérateurs privés exploitants

L'organisation du port de La Spezia traduit la prépondérance accordée au secteur commercial dans le développement du port. Le personnel de l'autorité portuaire publique ne compte en effet que 24 personnes au total¹, contre 350 pour l'opérateur commercial principal, LSCT (La Spezia container Terminal). Cette évolution n'est pas récente puisque, 10 ans auparavant, l'administration portuaire ne comptait que 80 personnes.

Au total, le port de La Spezia, regroupant les activités portuaires et connexes, la construction navale et les activités liées à la pêche représentent directement 5700 emplois ventilés de la façon suivante.

¹ Département marketing : 2 personnes ; ingénierie civile : 10 personnes ; relations publiques : 2 ; administration, secrétariat général : 10

Répartition des effectifs de la communauté portuaire de La Spezia (en % total)

Terminaux marchandises diverses	3,2
Terminaux à conteneurs	9,2
Terminaux industriels	4,4
Services portuaires	7,5
Agences, transitaires, consignataires	42,1
Transporteurs terrestres	1,9
<i>Sous-total</i>	<i>68,4</i>
Administration	7,8
Construction navale	20,8
Pêche	1,4
Autres	1,7

Source : autorité portuaire de La Spezia

Une évolution similaire, avec des amplitudes variables, s'observe dans l'ensemble des ports italiens.

La participation d'opérateurs commerciaux de manutention a été inscrite dans la réforme nationale engagée en 1994. Le développement des ports italiens se fonde aujourd'hui sur les initiatives de ces opérateurs qui valident une démarche commerciale, définie conjointement avec la politique de l'administration portuaire.

Le tissu portuaire du port de La Spezia associe quelques grands manutentionnaires, tel que LSCT avec un rôle structurant dans le développement du port et la définition de sa stratégie, à une myriade de petites entreprises, de transit en particulier, chargées d'irriguer et de prospecter les marchés. 12 entreprises de manutention disposent de concessions sur des terminaux.

Le tissu d'entreprises portuaires à La Spezia

Activités	Nb d'entreprises
Manutentionnaires	12
Opérateurs portuaires	25
Agences maritimes	60
Transitaires	64

Source : autorité portuaire de Gênes

Le trafic de conteneurs de La Spezia doit, en grande partie, son essor aux initiatives de l'opérateur maritime Contship, qui au travers de LSCT s'est développé dans le nouveau cadre d'organisation portuaire, tel que défini par la législation italienne. Dans une première phase, de 1988 à 1994, LSCT a pu disposer de ses propres quais, terres pleins et outillages tout en recourant aux groupements de main d'œuvre dockers. A partir de 1994, quand le Gouvernement a prononcé le démantèlement de ces groupements, LSCT a constitué ses propres équipes de main d'œuvre.

Cette intégration des outils, services et personnels portuaires, qui s'applique également aux autres secteurs de la manutention du port, s'est accompagnée d'une augmentation du volume de conteneurs manutentionnés pour le bénéfice de l'ensemble de la communauté portuaire.

Le décollage du trafic conteneurs de La Spezia

	1987	2000*
Trafic en evp	80 000	1 million
Portiques	2	7

Source : LSCT – autorité portuaire de La Spezia * prévision

Par le biais de la réforme portuaire, l'opérateur LSTC a acquis une place prépondérante dans le fonctionnement du port. Il totalise 85% du trafic conteneurs du port de La Spezia et 50% des trafics totaux du port en tonnage. Bien qu'important, son rôle et son développement n'en demeurent pas moins encadrés et défini au regard des compétences de l'autorité portuaire.

Ainsi, les secteurs publics et privés conservent des champs d'attribution précis. L'autorité portuaire se définit comme un coordonnateur des différents acteurs de la communauté portuaire. La composition du conseil d'administration du port (29 membres²) reflète la volonté d'associer l'ensemble de la communauté portuaire. Au delà de cette représentation symbolique, qualifiée parfois d'inefficace en raison de la taille de ce conseil, l'autorité portuaire est engagée dans un travail de concertation avec ses partenaires locaux, en particulier. Sans éviter les heurts et conflits d'intérêts, l'autorité portuaire s'applique à articuler son plan de développement du port avec le "plan de coordination territorial" et le "schéma de planification de la Ville" élaborés par la Ville, à concilier les intérêts des habitants et ceux des opérateurs. C'est ce qui l'a conduit à apporter des améliorations au transport de passagers et à l'activité croisière qui connaît un boom dans la région, alors que cette activité ne constitue pas a priori une activité rémunératrice pour l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire publique est aussi chargée du développement du port ainsi que de la construction des infrastructures dont l'exploitation est déléguée sous forme de concessions aux opérateurs qui en assurent l'exploitation et s'occupent de la promotion commerciale de leurs activités. Sur le plan des financements, la clé de répartition suivante est évoquée par l'autorité portuaire : pour un coût d'aménagement d'un terminal (infrastructures et superstructures), 60% sont à la charge de l'autorité portuaire et 40% à la charge de l'opérateur privé.

Les infrastructures du port sont utilisées intensément : la surface des terminaux est de 230 000 m² pour un trafic avoisinant les 850 000 evp en 1999, voire 1 million en 2000, réparti entre LSCT (720 000 evp) d'une part et le groupe Tarros au terminal Del Golfo (130 000 evp) d'autre part. LSCT, où le taux d'occupation des quais atteint les 46% et se situe à un niveau de saturation, est aujourd'hui engagé dans un programme d'extension des infrastructures aux coûts partagés entre l'autorité portuaire (infrastructure) et l'opérateur privé (portiques et équipements de parcs) comme cela s'applique dans de nombreux ports européens.

Evolution des infrastructures et équipements de La Spezia Container Terminal

	Actuel	2000	2003
Quais	1138 m	+ 300 m	+ 200 m
Parc	230 000 m ²	+ 40 000 m ²	+ 50 000 m ²
Portiques	7	+ 4	+ 2
RTG	3	+ 4	+ 2
MG	8	+ 4	+ 4

RTG : portique de parc sur pneu - RMG : portique de parc sur rail - Source : LSCT

² Président, Commandant de port (vice-Pdt), représentants de la Région de Ligurie (1), de la Province (1), de La Ville de La Spezia (1), des communes limitrophes (2), de la CCI (1), des douanes (1), des travaux publics maritimes (1), des armateurs (1), des entreprises de La Spezia (1), des opérateurs portuaires (1), des transitaires (1), des agents maritimes (1), des transporteurs terrestres (1), des chemins de fer (1), des syndicats (6) et de 7 membres chargés de l'audit du port.

La stratégie intermodale et européenne de l'opérateur de conteneur LSCT

Le groupe Contship a fait - et continue à faire - preuve d'audace et d'innovation sur le plan maritime et portuaire. Il a su développer une activité de conteneurs et s'imposer face à Gênes alors en proie à de nombreux conflits et interruptions d'activité. Surtout, Contship a misé sur la logistique pour appuyer le développement de l'activité conteneurs.

Les dessertes ferroviaires

La topographie très défavorable - la ville et le port sont ceinturés par l'Apenin Ligure et la Méditerranée - limite fortement l'espace disponible pour l'activité portuaire qui se trouve en concurrence avec le pôle urbain. Le développement du port s'opère aujourd'hui en regagnant des espaces sur la mer. Les réseaux routiers sont saturés et créent de nombreuses nuisances aux populations dans cet espace industrialisé. En conséquence, le développement des infrastructures ferroviaires a été rapidement un impératif qui a fait l'objet d'une priorité de développement.

Contship a, dès 1987, associé la création d'opérateurs de transport multimodal à la création du terminal. Ainsi, deux filiales du groupe, pour le transport routier et ferroviaire, assurent le pré et post acheminement des conteneurs en transit par le port de La Spezia. Le port de La Spezia dispose de trois gares situées dans le port ou en dehors de la ville, spécialisées selon les régions d'Italie desservies.

En complément, LSCT a progressivement construit un réseau de ports secs ou "inland terminals" à Milan et Modène en propriété à travers l'acquisition de sociétés et en utilisant les terminaux communs d'autres grandes villes.

Les acheminements par voie ferroviaire représentent aujourd'hui près de 40% des entrées et sorties du port, le transport routier restant toutefois le mode dominant avec une part de 60%. Au terminal LSTC, ce sont plus de 250 000 conteneurs (par rapport à un trafic du terminal de 843 000 evp.) qui ont ainsi été transportés en 1999 par voie ferrée.

Avec les mêmes objectifs (mieux pénétrer les hinterlands, offrir un service complet), le groupe Contship a décliné, dans le mode maritime, sa politique de pré et post acheminement. Une filiale de cabotage maritime, United Feeder Services, a été créée pour desservir les ports italiens et quelques autres ports étrangers du bassin méditerranéen.

Les activités à valeur ajoutée

Le port de La Spezia favorise la création d'activités à valeur ajoutée afin de consolider les trafics. Ainsi, un Distripark, situé à 5 km du port en raison de la pénurie d'espace mais directement relié par route et par rail, est en cours de création. Offrant déjà de nombreux avantages aux entreprises qui s'installent dans le cadre d'une désignation comme zone de développement spécial (Contratto d'Area), il est prévu de doter ce parc d'un statut de zone franche.

Une déclinaison à l'échelle européenne

Le groupe Contship dispose de deux terminaux au niveau national : LSCT à La Spezia et MCT (Med Center Terminal) à Gioia Tauro, ce dernier étant spécialisé dans les trafics en transbordement dans le cadre d'une stratégie de développement européen. Contship Italia a décidé d'apporter son activité manutention à l'ensemble Eurogate, formé par BLG à Brême, et Eurokai à Hambourg, présent dès l'origine dans la création de LSCT.

Dans ce cadre, Contship mène donc aujourd'hui une stratégie d'opérateur multimodal à l'échelle européenne. La proximité de la Suisse (300 km), de la France (320 km), de l'Allemagne ou de l'Autriche (450 km) et des pays d'Europe centrale (Croatie, Slovénie, Hongrie à 470 km) ouvre un vaste marché potentiel à La Spezia à condition de développer un réseau.

De manutentionnaire, le groupe souhaite évoluer à terme vers la fonction de commissionnaire transitaire en proposant à la clientèle une prise en charge intégrale de leurs marchandises de l'usine au lieu de destination. Dans cette offre, le choix des prestataires de transport, terrestres ou maritimes, et du port de transit relève de Contship. C'est l'axe stratégique majeur du groupe pour les années à venir.

Dans un rapport de force favorable aux armateurs pouvant à tout moment repositionner leurs navires d'un port à un autre, Contship souhaite stabiliser son environnement "coté terre" en contrôlant le plus en amont possible la chaîne de transport. Dans l'immédiat, on perçoit la fragilité d'une telle stratégie lorsque Contship se propose d'abord d'offrir une prestation globale à ses clients armateurs et ne pas se substituer à eux dans les relations avec les clients : "Notre stratégie consiste désormais à opérer une étroite coopération avec les armements et nous espérons ainsi leur offrir des services logistiques via des terminaux maritimes et régionaux et en assurant les connexions intermodales" a ainsi déclaré le Directeur Général de Contship Italia lors d'une conférence.

Eurogate : réseaux de ports maritimes et secs

Allemagne	Brême, Bremerhaven, Hambourg
Autriche	Vienne
Lithuanie	Klaipeda
Italie	Gênes, La Spezia, Salerne, Gioia Tauro, Milan, Modène
Portugal	Lisbonne
Royaume Uni	Ile de Man

Un environnement dynamique

Les ports de Ligurie, c'est-à-dire Gênes, La Spezia et Livourne, sont adossés à un hinterland très riche, puisque les régions adjacentes (Piémont, Lombardie, Emilie Romagne, Vénétie, Toscane), situées dans un rayon inférieur à 250 km, représentent 80% du PNB de l'Italie. Ces ports de Ligurie constituent donc des points privilégiés d'entrée et de sortie de marchandises situées à proximité. 75% de l'activité des ports de cette région a pour origine ou destination le nord de l'Italie. Dans l'ensemble du trafic de pré ou post acheminement terrestre opéré par LSTC, 90% de l'activité est liée à l'Italie, les 10% restant ayant des origines ou destinations européennes.

En outre, la localisation de ces ports, à proximité des grands flux maritimes Europe du Nord / Extrême Orient en transit par le Canal de Suez, limite le temps de déroutement des navires de commerce qui y multiplient les escales, multipliant ainsi les opportunités de services maritimes. Les ports de la côte Est de l'Italie, partageant également un hinterland très riche, mais situés plus à l'écart des courants d'échanges en transit dans la Méditerranée, ne bénéficie pas de la même dynamique.

Les trafics de conteneurs des ports italiens – 1999 en milliers d'evp

Côte Ouest Méditerranée		Côte Est Adriatique	
Gênes	1234	Trieste	189
La Spezia	843	Venise	182
Livourne	458	Ravenne	157
Naples	324	Ancona	75
Salerne	267		
Total	3126	Total	603
Gioia Tauro	2253		

Source : Containerisation International. Regional Review. Sept 2000

Cette proximité des grandes routes transcontinentales est-ouest a son importance puisque 70% du trafic de conteneurs du terminal de LSTC s'opère soit avec l'Amérique du Nord (USA-Canada) à hauteur de 30%, soit avec l'Extrême Orient à hauteur de 39%. La destination ou l'origine Europe du Nord ne représentent que 1% du trafic total du terminal.

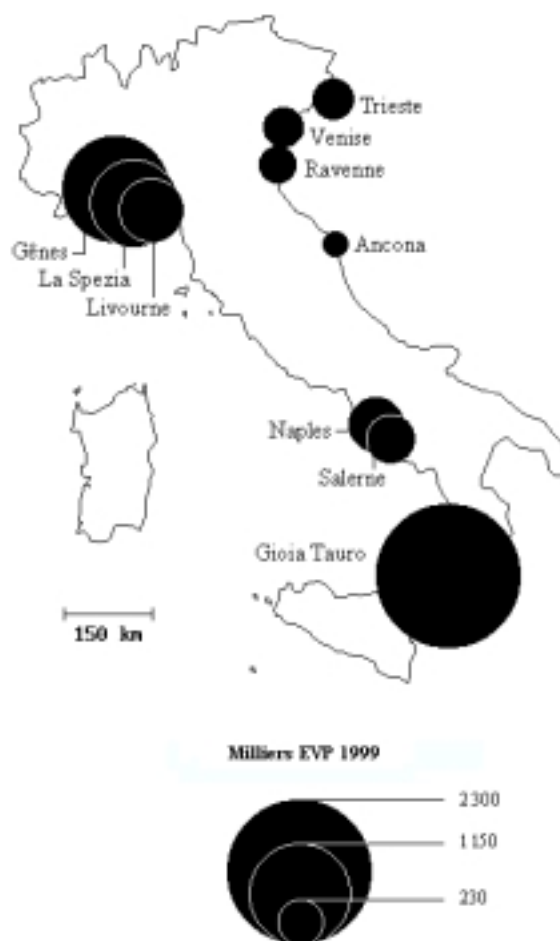
La concurrence inter portuaire est vive entre les ports de Ligurie. Dans cet espace, Gênes occupe 50% du marché, La Spezia, 33% et Livourne 17%. Ces trois ports concentrent près de 50% du trafic de la côte ouest de l'Italie. La plupart des terminaux étant actuellement saturés et la demande supérieure à l'offre dans cette

région d'Italie, il n'existe pas de mouvements forts de reports de trafic mais une certaine répartition des compagnies maritimes (MSC escale à La Spezia mais pas à Gênes alors que Maersk-Sea-Land fait escale à Gênes mais pas La Spezia) ou de leurs services dans le cadre des alliances d'armements.

Toutefois, des départs de compagnies maritimes se sont produits dans le passé et ont suffi à rappeler les effets de la concurrence aux opérateurs de manutention. En 1994, La Spezia a perdu un gros client entraînant avec lui un trafic de 200 000 evp. Il lui a fallu 3 à 4 ans avant de rattraper cette perte.

A cette concurrence de place portuaire se superpose une concurrence entre opérateurs. Sur l'année 1999, LSCT à la Spezia est le premier terminal en Ligurie avec un trafic de 720 000 evp suivi du Voltri Terminal Europe avec 495 000 evp à Gênes. L'activité portuaire de La Spezia se nourrit à la fois du dynamisme de la région en termes de trafics et de cette concurrence entre opérateurs.

Répartition des trafics conteneurisés en Italie : la primauté méditerranéenne



Source : Containérisation Internationale (Septembre 2000)

Réal. : ISEMAR - Novembre 2000

Conclusion

Le port de La Spezia combine à la fois des atouts naturels (hinterland, dynamisme de la Méditerranée) et des contraintes fortes (espaces, dessertes). Dans cet environnement, les opérateurs commerciaux ont mis en place des stratégies innovantes et audacieuses en matière d'offres de services et d'intermodalisme, déclinée aujourd'hui à l'échelle européenne. L'autorité portuaire est plus que jamais garante des intérêts de l'ensemble des opérateurs portuaires mais aussi des collectivités, jouant un rôle indispensable de coordinateur et d'arbitre.

Romuald Lacoste et Nicolas Terrassier

(Les auteurs remercient l'autorité portuaire de La Spezia et les responsables de LSCT pour leur accueil.)

*Décembre 2000 - ISSN : 1282-3910 - dépôt légal : mois en cours
directeur de la rédaction : Nicolas TERRASSIER*