



## Les grands ports espagnols de la Méditerranée

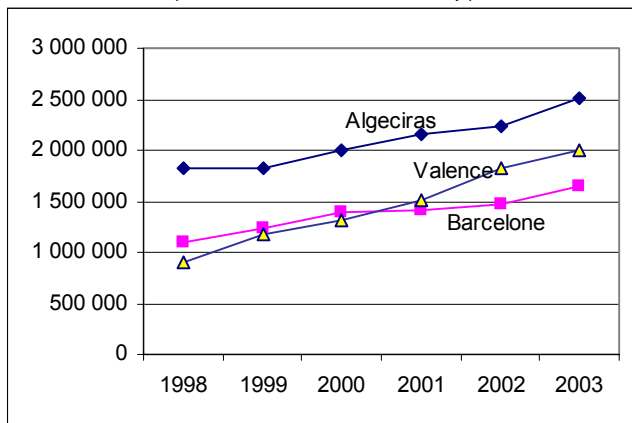
	trafic M. de t.		M d'evp	
	2002	2003	2002	2003
Valence	32,820	34,960	1,820	1,991
Barcelone	32,537	34,775	1,421	1,652
Algeciras	55,275	60,837	2,234	2,515

Sources autorités portuaires

### La conteneurisation

Le développement du conteneur est le plus bel exemple de l'affirmation de Valence dans l'ensemble ouest méditerranéen. Les années quatre-vingt-dix ont vu le développement des grands *hubs* en Europe du sud souvent limités à la fonction de transbordement sans lien avec l'hinterland proche. En Espagne, le port d'Algeciras, utilisé par le groupe Maersk est le cas le plus marquant. Néanmoins, le rôle de ce port dans l'économie nationale est très faible (seuls 6% du trafic sont liés à l'hinterland)

Les trafics des trois principaux ports conteneurs espagnols (trafic 1998 – 2003, M d'evp)



sources autorités portuaires

Le port de Valence, et notamment pour le conteneur tire aussi son activité de sa situation géographique par rapport à la région de Madrid. Situé au fond d'une grande baie, le port n'est qu'à 350 km de Madrid<sup>3</sup> (450 km pour Barcelone). Ainsi, la capitale nationale contribue à la vocation importatrice du port de Valence, fonction qu'elle partage avec Barcelone (ligne océanique) et Bilbao (feeder avec le Range Nord Ouest).

Le nombre d'evp manipulés à Valence est passé de 1 million en 1998 à 1,99 millions en 2003 (11,5% de croissance en 2003). Depuis 2001, le port valencien a dépassé son voisin catalan. Valence n'a pas connu en 2001 et 2002 les tassements de trafics observés dans les ports nord méditerranéens espagnols, français et italiens. Une partie de l'explication de ce phénomène repose sur le développement d'une politique de hub par certains armements à Valence<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Soit 4 heures en camion (48 heures en train).

<sup>4</sup> Le développement de la zone d'activité logistique (ZAL) à proximité du port (68 ha) permet de renforcer l'attractivité du port. Par ailleurs, la place portuaire a mis en place une "marque de

La proportion de transbordement en 2002 et 2003 représentait environ le quart du trafic, soit juste un peu plus que Barcelone. Ce qui veut dire aussi que la croissance du port est bien liée à de véritables fonctions d'échanges locaux, avec une importance particulière pour les matériaux de construction (42% des marchandises).

En 2003, le volume des exportations du port de Valence (41%) est devenu supérieur à celui des importations (35%) témoignant ainsi de la vitalité économique de l'hinterland. En 2002, les vides représentaient 29% du trafic de conteneurs avec une plus forte proportion à l'entrée (41%) qu'à la sortie (18%). Comme souvent en Europe, la gestion des vides se complique par le mauvais balancement des modes de conditionnement des marchandises. Valence exporte en vingt pieds (seuls possibles pour les matériaux lourds comme la céramique) et importe en quarante pieds (modèle standard pour les produits asiatiques), d'où un retour nécessaire des boîtes vides dans les deux sens.

Une grande partie du trafic portuaire est manutentionnée par le Maritima Valenciana (1,43 M d'evp en 2003, 72,2% du trafic). Ce terminal est le site phare de la filiale de services portuaires et logistiques du groupe espagnol de BTP Dragados. Le site représente 1 900 m de quai au dock Principe Philippe et doit être étendu de 80 ha et 600 m de quai à son extrémité.

Le terminal Valenciana Maritima



source port de Valence

Valence possède deux autres opérateurs, que sont Terminal de Muria (125 000 evp en 2002) et Terminal de Contenedores de Valencia (304 000 evp en 2002). Ce second opérateur, qui utilise 1 220 m du quai multipurpose de Levante, est issu du regroupement de trois petites sociétés depuis 2002 par le groupe TCB (présent aussi à Barcelone, Algeciras, Gijon, Las Palmas) et possède pour clients notamment CMA-CGM, CSCL, Messina et CP Ships.

MSC est le principal client du port de Valence. L'armement italo-suisse représentait en 2003, 38%, du trafic conteneurisé du port et 50% du Terminal Maritima

qualité" pour garantir l'efficacité et la sûreté prévoyant des compensations financières en cas de disfonctionnement.

Valenciana. MSC a manutentionné à Valence 771 000 evp dont 400 000 en transbordement. Comme ailleurs en Europe (Brême, Anvers, La Spezia, Le Havre), pour soutenir sa croissance, MSC s'engage dans des terminaux dédiés. Le futur MSC Europe Terminal va être aménagé au centre du port (36 ha, 700 evp de capacité) en prenant des terrains sur un terminal vraquier et sur un bassin. Néanmoins, le nouveau terminal annoncé pour 2007 pour un coût de 118 M d'euros ne sera pas suffisant pour un trafic MSC estimé à 2 M d'evp. Une partie des trafics restera donc chez Maritima Valenciana.

Les aménagements du centre du port exigeront le déplacement d'activités vers une nouvelle zone à aménager le long de la digue est (projet Port Est) non sans transfert de trafics vraciers vers Sagunto. Le développement du port nécessite, en effet, une croissance de l'espace de manutention. Le plan stratégique 2015 expose deux solutions territoriales; soit une extension au sud du port de Sagunto soit au nord du port de Valence.

Du point de vue de la manutention, toutes les grues sont concédées aux opérateurs. La politique du port est la concession maximale des terminaux pour fidéliser les entreprises en offrant des réductions de charge en cas de bonification des espaces.

Le "plan stratégique 2015" adopté par l'autorité portuaire en 2002 entend positionner le port de Valence comme principale porte interocéanique pour la péninsule ibérique et la Méditerranée occidentale. Le plan annonce des perspectives chiffrées : 2,4 M d'evp en 2005, 3,2 M d'evp en 2010 et 4 M d'evp en 2015 (dans un trafic global de 68 M de tonnes). En 2010, le port envisage de manutentionner 1,4 M d'evp import / export pleins (dont un sur deux de matériaux de construction), 1 M d'evp de transbordement et 0,8 M d'evp vides.

### Les marchés rouliers : voitures et short sea

À Valence, l'activité roulière est l'autre pilier du développement du port autour de deux marchés dynamiques : les véhicules neufs et le cabotage méditerranéen. En 2002, les trafics rouliers représentent 2 M de tonnes (sorties 80%, entrée 20%). Le port prévoit une forte croissance de ces trafics : 3,4 M de tonnes en 2006 et 4 M de tonnes en 2010.

La politique d'implantation des grands constructeurs en Espagne est à l'origine de vastes trafics d'exportation, d'automobiles, de fourgonnettes et de camions neufs auxquels s'ajoutent les importations d'un pays en croissance économique depuis plus de

vingt ans. Comme un certain nombre de ports espagnols, Valence possède, à proximité, une usine de construction automobile. Ainsi, le groupe Ford possède l'unité de production de Almusafes, à 20 km du port qui a fourni en 2002, 187 000 véhicules à exporter.

L'ensemble des trafics de voitures neuves à Valence<sup>5</sup> représentait 287 000 unités en 2002, ce qui est globalement deux fois moins qu'à Barcelone car la cité catalane possède à proximité trois usines (Seat, Nissan, Iveco). Néanmoins, le port valencien possède un trafic qui s'est avéré structurant dans le contexte du développement du transport maritime de courte distance.

En effet, Valence est la porte d'entrée des véhicules Fiat produits en Italie. Ces véhicules sont transportés par l'armement Grimaldi Naples depuis les ports italiens jusqu'aux sites de ventes intérieurs du pays (la filiale Trive s'occupant du parcours terrestre). C'est sur la base de ce fond de cale automobile (véhicules vers l'Espagne, pièces détachées vers l'Italie) que Grimaldi a développé depuis 1999 son offre *short sea* depuis longtemps auto qualifiée "d'autoroute de la mer". Ce terme, à l'origine un simple concept de marketing, semble être devenu une réalité économique entre l'Espagne et l'Italie. D'un pur service logistique dédié à l'automobile, le groupe napolitain a réussi à développer un véritable réseau ouest méditerranéen incluant l'Espagne, l'Italie centrale et méridionale, la Sicile, Malte et la Tunisie.

*Eurostar Valencia* à quai à Valence



Entre Valence et l'Italie, on compte aujourd'hui cinq départs hebdomadaires vers Livourne (3), Civitavecchia (1)<sup>6</sup> et Salerne (2). Depuis ce port les unités peuvent poursuivre vers Palerme, Malte ou Tunis. En 2002, Grimaldi a transporté entre l'Espagne et l'Italie 58 500 véhicules Fiat, 19 000 remorques et 3 200 autres unités de marchandises traitées en roro (*Lloyd Listn* 30 juillet 2003).

<sup>5</sup> Trois opérateurs partagent le terminal automobile du quai Costa de Valence : Ford Espagne, Valencia Terminal Europe (Grimaldi, 1999) et Europark Express Valencia.

<sup>6</sup> En mai 2004, Grimaldi a ouvert un service Civitavecchia - Barcelone avec le navire *Eurostar Roma* (1995, ex *Superfast Ferries*) qui possède une vitesse commerciale de 27 nœuds.

Grimaldi voit de l'avenir pour son produit, comme en témoigne la mise en service de deux unités ro-pax neuves construites en 2003 et 2004 par les chantiers Visentini : l'*Eurostar Valencia* et *Eurostar Salerno*. Ces deux navires (d'une série industrielle de six unités) qui peuvent atteindre les 23,5 nœuds, ont une capacité de 2 250 mètres linéaires et de 1 000 passagers. C'est en opérant avec des navires relativement rapides (33% de temps de traversée gagné) que Grimaldi réussit à dégager une compétitivité encore meilleure que la simple évidence géographique.

Entre l'Italie et l'Espagne<sup>7</sup> à un trafic automobile se sont ajoutés des transports d'ensembles routiers dans des navires mixtes (le potentiel d'un millier de passagers est utilisé sur les rotations siciliennes ou maltaises). On doit donc supposer l'attractivité des produits Grimaldi qui n'ont jamais demandé de subventions européennes. Le groupe napolitain a toujours revendiqué le potentiel du *short sea* et l'a mis en œuvre en premier lieu à Valence, obtenant non des aides (ce qui a été le cas dans le passé à hauteur de 400 000 euros) mais plus de libéralisme portuaire (*Journal du Transport International* 47-48/2003). L'exemple Grimaldi est-il transposable ailleurs ? Sans doute, en considérant comme pour l'armement italien qu'il faut une base de trafic automobile.

En tout cas, Valence peut revendiquer un rôle majeur dans l'apparition d'un transport maritime alternatif à la route. Pour accompagner le lien entre leurs deux ports, Valence et Salerne ont signé en 2003 un accord de partenariat visant à moderniser les services portuaires et consolider les trafics. Comme la plupart des ports européens, Valence voit dans le cabotage une voie d'avenir, en 2002 avec six départs hebdomadaires les trafics ont représenté 870 000 tonnes<sup>8</sup>, avec huit départs en 2003 le tonnage a été porté à 1 million de tonnes. Pour 2006, le port table sur 12 départs par semaine et 1,7 millions de tonnes. Si le développement s'avérerait très important une partie des trafics pourrait être transférée vers Sagunto. Pour ce type de trafic également Valence peut être la porte maritime de l'Espagne avec un espace méditerranéen méridional et oriental appelé à se développer.

## Les trafics vraciers : conforter la place de Sagunto

Les volumes de marchandises en vrac qui transitent par le port de Valence sont constitués par des produits pétroliers, des produits agro-alimentaires et des produits pour le BTP. Les cimenteries en particulier alimentent le formidable essor de la construction sur la côte espagnole et la province de Valence. Si Valence s'affiche, et sera de plus en plus, le port conteneur et roulier, Sagunto tient le rôle de port vracier et de marchandises diverses. C'est le port de passage du groupe sidérurgique européen Arcelor qui traite autant des trafics inter-usines que transocéaniques. Sagunto est ainsi en relation avec Marseille et Piombino (Italie) comme avec les ports américains.

Le port de Sagunto est promis à un bel avenir avec un programme d'extension important. Il s'agit de conforter la place du port dans l'ensemble Gandia – Valence, Sagunto. Une suite de trois terminaux en "U" devrait être construite en prenant appui sur les infrastructures existantes. Le nouvel espace accueillera notamment un terminal gazier, opérationnel à partir de 2010, le second sur la côte Est espagnole après les installations de Carthagène, plus au Sud. L'extension permettra aussi de moderniser le terminal *short sea* pour les marchandises diverses. Le troisième espace servira de terminal multivrac. Le principe est de conforter le port de Sagunto en développant de nouveaux trafics et potentiellement en accueillant des trafics hébergés à Valence dans le cadre des plans d'aménagement portuaire Sagunto Sud et Valence Nord.

Valence profite parfaitement de sa situation géographique, assez proche de Madrid pour être une porte maritime majeure pour l'Espagne, assez au sud pour être plateforme de transbordement pour conteneurs, assez centrale pour légitimer des lignes de cabotage. La région de Valence possède aussi ses atouts économiques dont l'un des plus frappants en matière portuaire est l'industrie des matériaux de construction (cimenterie, usine de céramique). Valence et son port deviennent aussi une région d'interface économique entre l'Espagne et l'ensemble du monde méditerranéen appelée à se développer en partie avec des produits ibériques. Ainsi, le port de Valence peut légitimement revendiquer un futur ambitieux.

Paul TOURRET, Romuald LACOSTE

<sup>7</sup> Valence possède aussi des lignes de dessertes des îles des Baléares opérées par Trasméditerranée et Balearia. Grimaldi et Trasméditerranée ont signé un partenariat en 2004 pour mettre en synergie leur développement sur les marchés méditerranéens.

<sup>8</sup> Les marchandises transportées par les poids lourds sont des produits métallurgiques et sidérurgiques, des produits chimiques, des matériaux de construction, de l'agro-alimentaire, des pièces automobiles.