

LA NICHE LUCRATIVE DU CONVENTIONNEL POUR PORTUAIRES AGUERRIS SEULEMENT

La manutention portuaire contemporaine se caractérise par la recherche d'économies d'échelles générées par des volumétries toujours plus importantes et une standardisation de pratiques automatisées. La niche des trafics conventionnels échappe à cette sacro-sainte règle avec du « *sur-mesure logistique et portuaire* ». Pour cette raison, les navires toujours plus polyvalents pourraient avoir encore quelques belles heures.

Par Yann Alix, délégué général de la Fondation Sefacil

Navires de plaisance, tubulaires pour l'exploitation pétrolière, génératrices thermiques ou encore pales d'éoliennes, véhicules de chantier ou simples tôles d'acier, tous ces produits ont trois points communs : ils n'entrent pas dans un conteneur. Ils doivent subir des traitements spécifiques de manutention, d'arrimage et de stockage au regard de leur rapport poids-volumes et ils imposent de disposer de matériels spécialisés qui requièrent des personnels formés.

En Europe, le port d'Anvers s'enorgueillit d'une « *vraie culture* » du breakbulk et a lancé en octobre dernier une consultation en vue d'octroyer une nouvelle concession de 15 ha sur le terminal conventionnel occupé par l'entité spécialisée de PSA. Anvers aspire à repasser au-dessus des 10 Mt pour concurrencer North Sea Port, le trio portuaire composée deux ports néerlandais de Flessingue et Terneuzen avec le port belge de Gand, devenu le premier complexe de breakbulk européen.

Autre ensemble multi-sites, les ports d'Haropa (Le Havre, Rouen et Paris) ont aussi initié une vraie politique commerciale dédiée aux colis lourds et au hors-gabarit. En jouant sur les complémentarités multimodales fleuve-rail-route, l'axe Seine permet de co-construire des solutions clés en main avec les transporteurs et les organisateurs de transport. Quelque 1 800 colis exceptionnels ont ainsi été traités l'an dernier sur les différents terminaux d'Haropa.



Breakbulk

En Afrique, le conventionnel présente d'intéressantes progressions du fait de grands projets énergétiques du BTP ou encore de l'agro-business d'exportation. Dans tous les ports commerciaux subsahariens, il persiste une activité conventionnelle qui se rattache souvent aux terminaux rouliers car ils permettent de combiner les manutentions verticales et horizontales. Un groupe comme Bolloré conjugue la manutention bord à quai, comme au terminal roulier de Dakar, mais aussi le stockage ou la gestion logistique des pré et post-acheminements. C'est une autre caractéristique forte du conventionnel : l'intégration logistique de bout en bout, et pas simplement la gestion d'une interface spécialisée avec le navire multipurpose.

Depuis le début d'année, CMA-CGM a annoncé à la fois l'acquisition du terminal conventionnel d'Alexandrie en Égypte et confirmé la prise de contrôle du terminal de Tripoli au Liban. Dans le

port angolais de Luanda, qui a divisé par deux ses manutentions conteneurisées sur le dernier quinquennat, l'opérateur portuaire émirati DP World a emporté la concession du terminal spécialisé. Quitte à leur faire subir des transformations avant expédition, les produits forestiers, la pâte à papier et les produits de l'agro-business migrent progressivement dans la cohérence économique et logistique du tout-conteneur. Mais à la disponibilité toujours plus importante de navires et de services répond une flotte de navires multi-purpose toujours plus polyvalents. A l'heure de l'agilité et de la résilience, le conventionnel et ses bonnes vieilles recettes pourraient avoir encore de beaux jours à vivre, surtout quand un 40 pieds coûte plus de 10 000 \$ sur Lagos ou Santos, deux places fortes du conventionnel.

□ Yann Alix

* La fondation Sefacil est un centre de recherches et prospectives sur les secteurs portuaire, maritime et logistique.