

## Chapitre 3

### **Marchés, réseaux et stratégies des transports maritimes réguliers : Conséquences pour le développement portuaire sur la côte Ouest de l'Amérique du Sud**

Gordon Wilmsmeier<sup>1</sup>

*Ce document analyse l'évolution des réseaux de transports maritimes réguliers sur la côte ouest de l'Amérique du Sud et évalue ses effets sur le développement futur du système portuaire. Il identifie aussi les moments déterminants du développement portuaire, pour ensuite faire ressortir les relations d'interdépendance entre l'évolution de l'ampleur et de la structure des échanges et les changements structurels des réseaux de transports maritimes réguliers. Une importance particulière est accordée à l'augmentation de la taille des navires, à l'essor du commerce maritime de fret réfrigéré et à l'évolution des structures des marchés de la côte ouest de l'Amérique du Sud. Du point de vue des transports maritimes réguliers, la région et le Chili sont confrontés aux défis liés à la concentration du marché et à l'évolution des réseaux de transport de ligne vers des réseaux hiérarchiques axés sur des stratégies de réseau en étoile, ainsi qu'aux répercussions de l'effet domino sur le déploiement des navires. Le développement des infrastructures portuaires ne pourra réussir que si les institutions et les acteurs du secteur privé sont capables d'agir de façon concertée aux moments critiques et d'inscrire leur action dans des visions et des stratégies intégrées.*

1. Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC).

## CONTEXTE

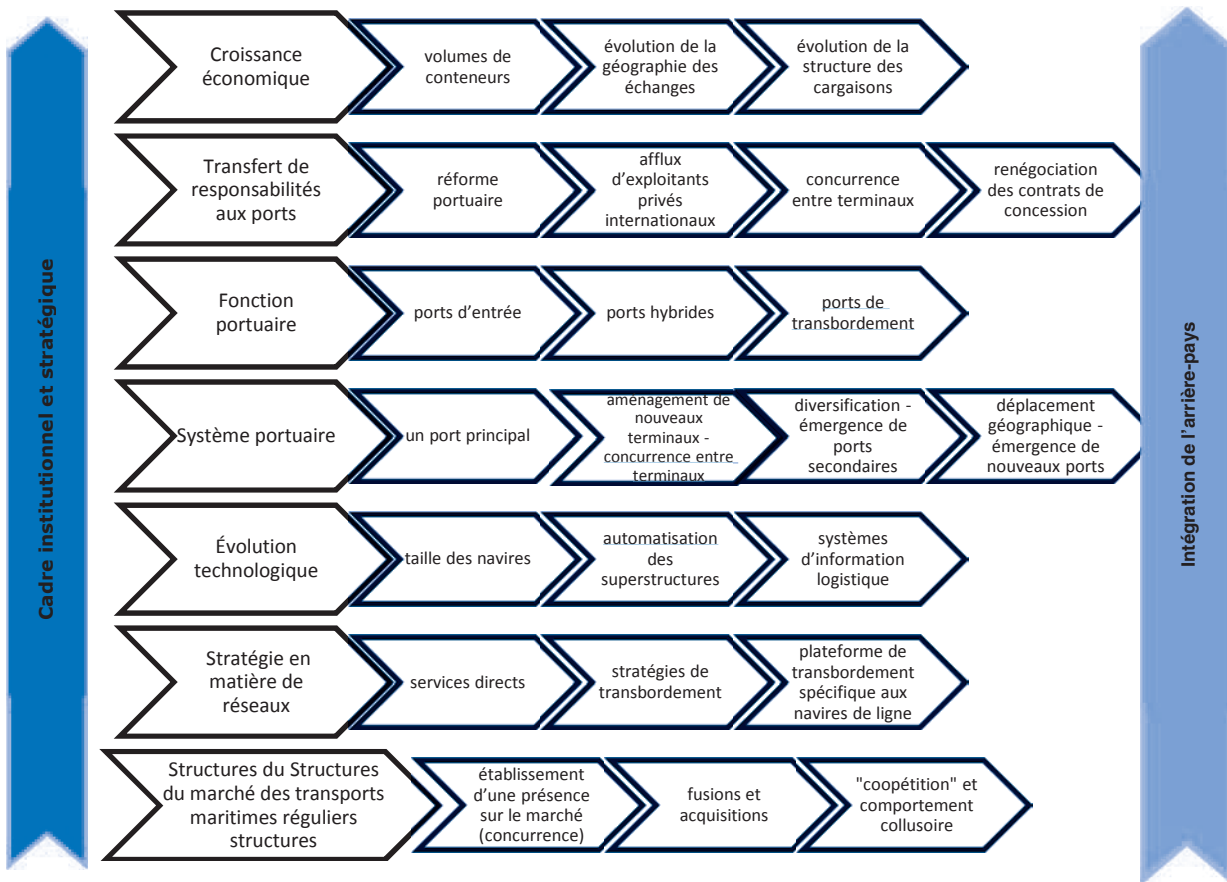
Ce document, qui traite principalement des enjeux du développement portuaire, ne peut éviter d'évoquer également – ce n'est pas sans importance -- les mutations structurelles plus profondes du secteur maritime et de l'évolution de la géographie des échanges. L'objectif principal est d'analyser l'évolution des symptômes du changement dans le secteur des transports maritimes réguliers en Amérique du Sud et plus particulièrement sur la côte ouest, puisque ces changements influent directement sur le développement des infrastructures et systèmes portuaires, ce qui est à la fois intéressant du point de vue économique et d'un grand intérêt en soi pour l'action publique.

Les infrastructures portuaires et la qualité des services de transport maritime dans une région ou un pays sont des facteurs déterminants pour l'intégration des pays dans le marché mondial et pour leur compétitivité. Étant donné que les économies émergentes, en dépit de la crise récente, ont enregistré une croissance soutenue, le développement des infrastructures portuaires est apparu comme une question cruciale pour la croissance économique future. La côte ouest de l'Amérique du Sud et en particulier le Chili ont connu une forte expansion économique au cours des vingt dernières années. Cependant, le rôle des infrastructures et leur contribution au maintien du développement économique et social n'a fait sa réapparition que récemment dans les préoccupations politiques.

L'augmentation de la demande d'infrastructures portuaires, les mutations structurelles intervenues dans le secteur maritime et l'évolution de la géographie des échanges ont clairement mis en évidence les limites des infrastructures de transport actuelles dans la région et le pays. Les décisions relatives au développement infrastructurel, en particulier celles concernant l'expansion des infrastructures portuaires, sont politisées, fortement imprégnées d'historicisme et d'un empirisme spécifique à chaque cas. Le présent document vise donc à favoriser une vision plus systémique pour que les pouvoirs publics puissent prendre des décisions à long terme plus contextuelles et intégrées.

Les moments déterminants dans le développement portuaire de la région de l'Amérique latine et des Caraïbes (ALC) ont été identifiés par Wilmsmeier *et al.* (2013), dont les travaux mettent l'accent sur l'évolution du système portuaire dans la région et dans ses sous-régions. Leurs conclusions constituent le point de départ du présent document, qui ne se cantonne pas aux ports mais analyse également l'évolution du secteur maritime et les changements qui y sont intervenus et, plus particulièrement, les services de transport maritime réguliers sur la côte ouest de l'Amérique du Sud. Au-delà des moments déterminants identifiés dans les travaux précédents, ce document s'intéresse particulièrement aux éléments du changement technologique (en rapport avec les navires), aux stratégies en matière de réseaux et aux structures du marché de la navigation de ligne.

Graphique 3.1. Moments déterminants dans le développement portuaire de la région Amérique latine et Caraïbes, 1990-2013



Source : D'après Wilmsmeier *et al.* (2013).

## Développement du volume d'activité des ports

Le volume d'activité des ports en Amérique latine et aux Caraïbes a augmenté, passant de 10,4 millions d'EVP (1997) à près de 43 millions d'EVP (2012). Avec un taux de croissance annuel composé de 9,9 %, ce développement exerce une énorme pression sur les infrastructures de la région. Cependant, dans un contexte mondial, la région Amérique latine et Caraïbes ne représente que 7,2 % du volume d'activité, les ports de la côte ouest de l'Amérique du Sud transportant à eux tous seulement environ 1/6 du volume en EVP traité par le port de Shanghai.

L'analyse du système portuaire de la côte ouest de l'Amérique du Sud par Wilmsmeier *et al.* (2013) semble indiquer que les ports (représentés par leurs acteurs, qu'ils soient publics ou privés) ont pu tirer parti des moments critiques avec plus ou moins de succès. Les processus de réforme portuaire des années 90, notamment au Chili, ont permis de faire progresser le développement des infrastructures portuaires, en particulier en termes de productivité des ports, et d'amorcer un développement significatif

des terminaux à conteneurs en faisant participer le secteur privé. Cependant, la croissance soutenue a mis en évidence le manque général d'infrastructures portuaires, de transport et logistiques dans l'arrière-pays.

Jusqu'à présent, l'accent a été mis presque exclusivement sur le développement des principaux ports à conteneurs, le développement de ports secondaires dans la région ne suscitant que peu d'intérêt. De même, la planification de l'expansion portuaire demeure en général propre à chaque port et ne s'inscrit pas dans une démarche systématique. L'infrastructure de transport et le développement logistique dans l'arrière-pays ne sont pas non plus pleinement pris en compte.

Le poids du passé et la conjoncture sont des éléments importants dans l'évolution d'un système portuaire et de ses sous-systèmes. Le transfert de responsabilités aux ports, la concurrence et les stratégies d'intégration de l'arrière-pays, ainsi que les procédures d'approbation des grands projets publics, sont des facteurs déterminants dans ce contexte.

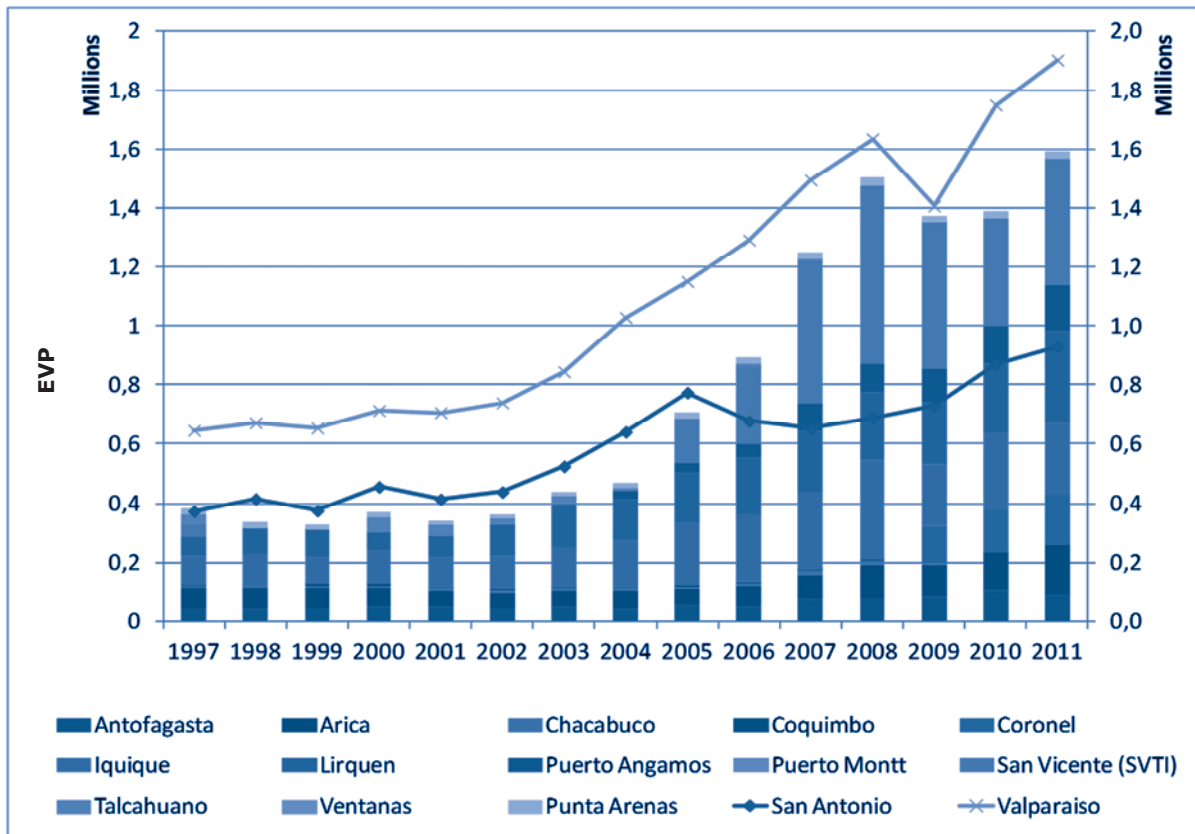
Le poids du passé tient souvent à l'historicisme et à la sclérose institutionnelle. En Amérique latine, le processus de transfert de responsabilités dans de nombreux pays a placé le développement portuaire entre les mains du secteur privé. Wilmsmeier et al. (2013) citent Swyngedouw (1992, p. 424e), selon qui la production d'effets géographiques résultant de dépenses d'équipement localisées néglige certains éléments importants lors de la construction de nouveaux ports lorsqu'elle dépend des investisseurs privés. Fleming et Hayuth (1994) ont également compris qu'il est possible de favoriser une position centrale et intermédiaire avantageuse qui donne à un emplacement son caractère stratégique. Reste à savoir en quoi cela peut influencer sur les investissements privés futurs et les capacités institutionnelles du développement actuel, en particulier dans une région où les investissements publics dans les ports sont quasiment inexistantes. L'analyse ci-dessus semble montrer clairement que la création d'emplacements stratégiques peut donner de bons résultats et peut expliquer l'émergence de ports secondaires dans la région Amérique latine et Caraïbes.

Les ports et les systèmes portuaires ont des cycles de vie (Cullinane et Wilmsmeier, 2011) et sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, les principaux ports traditionnels ont atteint leur plein développement. Le débat actuel sur le développement portuaire doit donc porter sur la question de savoir s'il est possible de prolonger le cycle de vie des sites existants et quelles sont les solutions disponibles, ou si l'aménagement d'un site totalement nouveau impliquant un changement de lieu est la meilleure solution pour assurer le développement et l'expansion futurs du système portuaire.

Les études et débats politiques sur le développement portuaire dans la région ont généralement mis l'accent sur le développement d'un seul port, habituellement le port principal d'un pays, ne tenant donc pas compte des changements intervenant dans le système portuaire dans son ensemble. Wilmsmeier et al. (2013) analysent l'évolution du système portuaire dans la région Amérique latine et Caraïbes dans son ensemble. En particulier, pour la sous-région de la côte ouest de l'Amérique du Sud et son pendant de la côte est, les auteurs relèvent des indices évidents de processus de décentralisation. Au cours des dix dernières années, les ports secondaires ont évolué beaucoup plus rapidement que les ports de transit établis depuis longtemps dans les deux sous-régions. On assiste donc à une diversification des ports répondant à la demande de transport conteneurisé, qui s'accompagne également d'une dispersion géographique des ports.

Dans le cas du Chili, les ports de San Antonio et de Valparaíso ont pris en charge plus des deux tiers des conteneurs transportés dans le pays en 1997. En 2012, ces deux ports avaient plus que triplé leur volume d'activité, qui a dépassé 1.8 million d'EVP. Cependant, la part globale de ces deux ports dans le volume conteneurisé total a reculé, pour se situer à guère plus de 50 %.

Graphique 3.2. Évolution du volume conteneurisé au Chili, par port, 1997-2011



Source : Wilmsmeier et al. (2013).

Les ports de Talcahuano, San Vicente Terminal Internacional (SVTI) et Lirquén, tous situés très près les uns des autres, ont évolué beaucoup plus rapidement que les ports traditionnels de San Antonio et Valparaíso. En 1997, SVTI n'existait même pas, et les autres ne jouaient qu'un rôle mineur dans le système portuaire. En 2012, ces trois ports ont pris en charge plus d'un tiers de l'ensemble des échanges de conteneurs chiliens.

Cette diversification et cette évolution géographique du système portuaire sont intervenues en parallèle au Brésil et au Mexique (Wilmsmeier *et al.* 2013). La diversification tient aux changements qu'ont connus les structures d'exportation et donc à l'émergence de nouveaux centres de production dans le Sud (en particulier en ce qui concerne les biens périssables). De plus, les ports secondaires commencent à adopter des stratégies de développement plus intégrées, qui consistent notamment à envisager le développement logistique en liaison avec le port (Manaos, au Brésil ; Puerto Angamos, au Chili, par exemple).

Les changements intervenus dans le système portuaire présentent de l'intérêt pour la future stratégie de développement des ports chiliens, et ce pour deux raisons : a) l'expansion des centres de production, en particulier dans le Sud mais aussi dans d'autres parties du pays, engendre une augmentation sensible du trafic dans l'arrière-pays, non seulement à destination des ports régionaux mais aussi vers les ports d'entrée traditionnels, et b) la réorientation de l'activité économique est susceptible d'induire une augmentation de la population dans les régions concernées, créant ainsi un nouveau type de demande.

Face à ces évolutions, l'une des stratégies possible consiste à développer les infrastructures pour faire face à des marchés et des centres de production émergents et en expansion, par exemple en augmentant la capacité routière, en renforçant sensiblement le réseau ferré ou en facilitant le cabotage.

Les données disponibles semblent témoigner d'une déconcentration du trafic de conteneurs à l'intérieur du système portuaire de la région Amérique latine et Caraïbes, liée à la fois à des changements intervenus dans les régions de transit et au passage d'un rôle de transit à un rôle de transbordement, ce qui favorise le transit du fret par les ports secondaires de la région Amérique latine et Caraïbes.

Les recherches doivent se poursuivre, mais les changements déjà identifiés présentent des avantages potentiels pour les ports secondaires, dont la plupart se sont lancés dans un développement considérable pour tirer parti des évolutions attendues. Ces ports cherchent à se repositionner dans un marché de ports de collecte émergent qui pourrait remettre en question la situation périphérique qui était la leur dans le système portuaire et infrastructurel traditionnel de la région Amérique latine et Caraïbes. Ce document soulève ainsi des questions sur la politique portuaire et les mesures prises tant par le secteur public que par le secteur privé face à une géographie portuaire qui évolue dans cette région.

## Transports maritimes réguliers

L'analyse du volume d'activité et des capacités hebdomadaires des ports de la côte ouest de l'Amérique du Sud entre 2000 et 2012 révèle une forte corrélation (0.9) sur l'ensemble de la période. Cependant, les taux de croissance ont été très variables et les capacités mises à disposition ont augmenté plus rapidement que le volume d'activité portuaire, en particulier après la crise. Cette section analyse l'évolution technologique, le développement des capacités et la structure du marché des transports maritimes sur la côte ouest de l'Amérique du Sud depuis 2000.

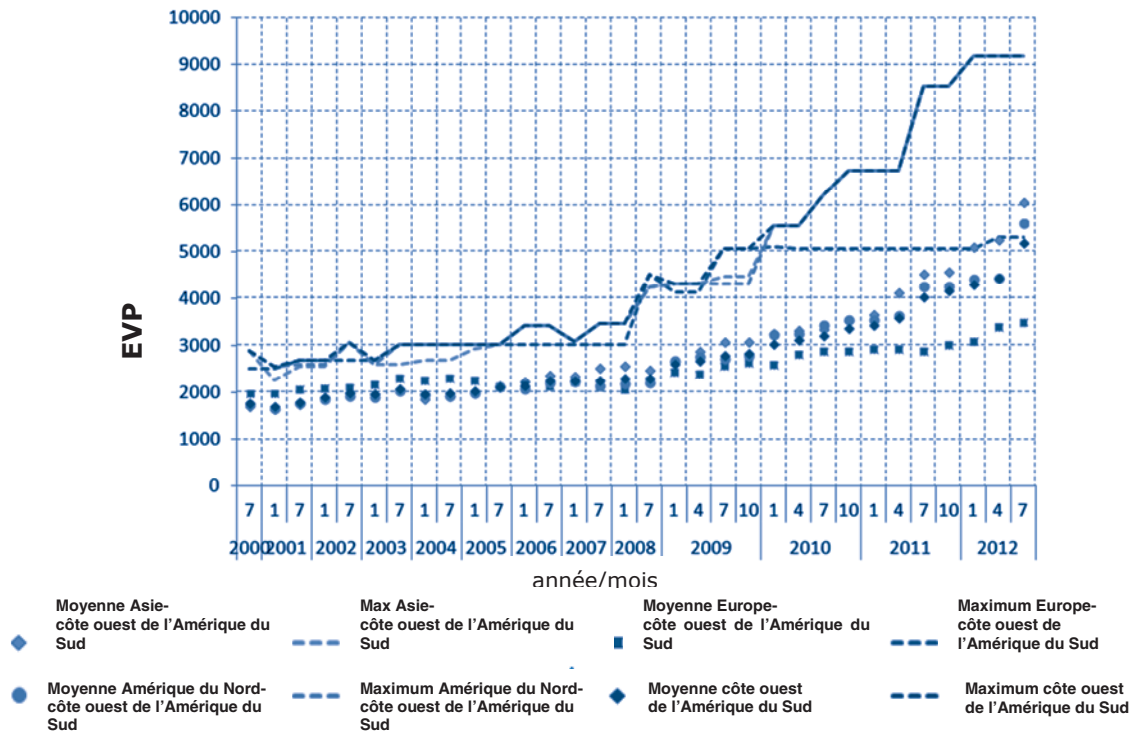
### Évolution technologique

Il ne fait aucun doute que l'évolution technologique dans le secteur du transport de conteneurs est l'un des déterminants du développement portuaire. Alors que les compagnies maritimes cherchent à faire des économies d'échelle, l'ajustement des capacités a été réalisé principalement en déployant des navires plus grands (Cullinane et Khanna, 1999). Cette section analyse l'évolution technologique en termes de dimensions des navires (capacité, tirant d'eau, longueur et largeur) et ses répercussions sur le développement portuaire de la côte ouest de l'Amérique du Sud.

Du point de vue de leur taille, les navires mis en service sur la côte ouest de l'Amérique du Sud et en Amérique du Sud en général ont toujours accusé un retard par rapport à ceux desservant les principaux itinéraires commerciaux (Perrotti et Sánchez, 2012). Cependant, l'augmentation de la taille des navires et de leur capacité en EVP s'est considérablement accélérée à partir de la deuxième moitié de l'année 2008. Sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, il existe une différence importante entre les itinéraires qui passent par le canal de Panama (côte ouest de l'Amérique du Sud-Europe) et les autres principaux itinéraires (côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie et côte ouest de l'Amérique du Sud-Amérique du Nord). Dans le premier cas, le canal de Panama est le facteur limitatif ; depuis 2009, les navires Panamax sont de plus en plus présents sur cet itinéraire. Sur les itinéraires à destination de l'Asie et de l'Amérique du Nord (côte ouest des États-Unis), où ce facteur limitatif n'existe pas, les navires les plus grands déployés aujourd'hui

peuvent transporter plus de 9 000 EVP ; en 2008, la capacité maximum des navires était inférieure de moitié. Dans le même temps, la taille moyenne des navires (capacité en EVP) est maintenant supérieure à la capacité des navires Panamax. Les graphiques 3.3 et 3.4 illustrent clairement l'accélération de l'augmentation de la capacité en EVP des navires depuis 2008, qui a pour effet de déplacer les surcapacités des autres principaux itinéraires vers les marchés secondaires et se traduit ainsi par le remplacement du tonnage.

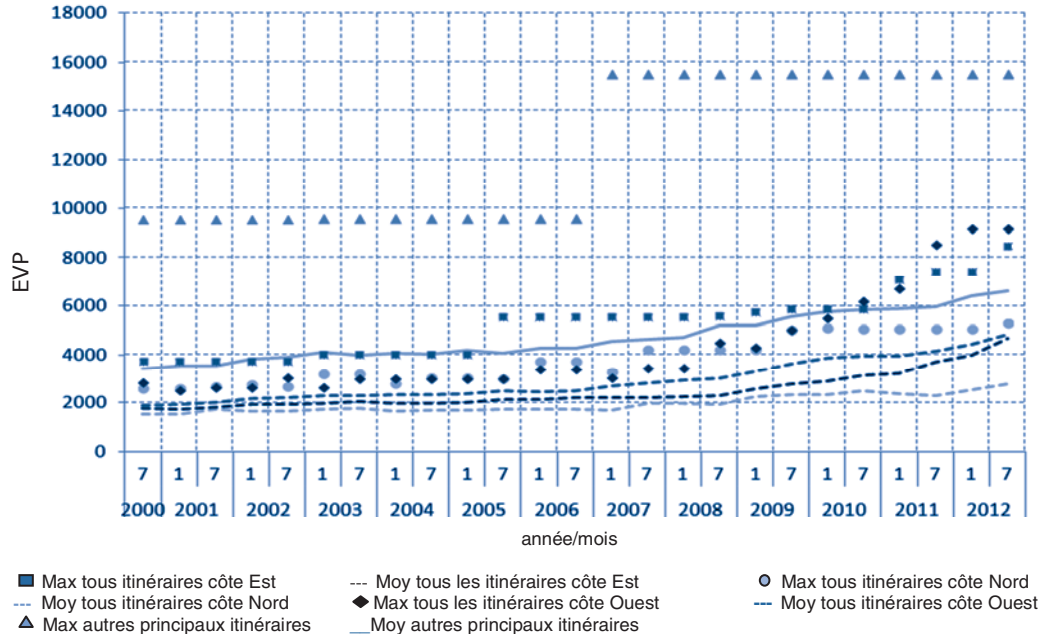
Graphique 3.3. **Évolution de la capacité des navires sur les principaux itinéraires commerciaux de la côte ouest de l'Amérique du Sud, 2000-12**



*Note* : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie.

*Source* : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années.

Graphique 3.4. Évolution de la capacité des navires sur les principaux itinéraires commerciaux d'Amérique du Sud et sur d'autres principaux itinéraires commerciaux, 2000-12

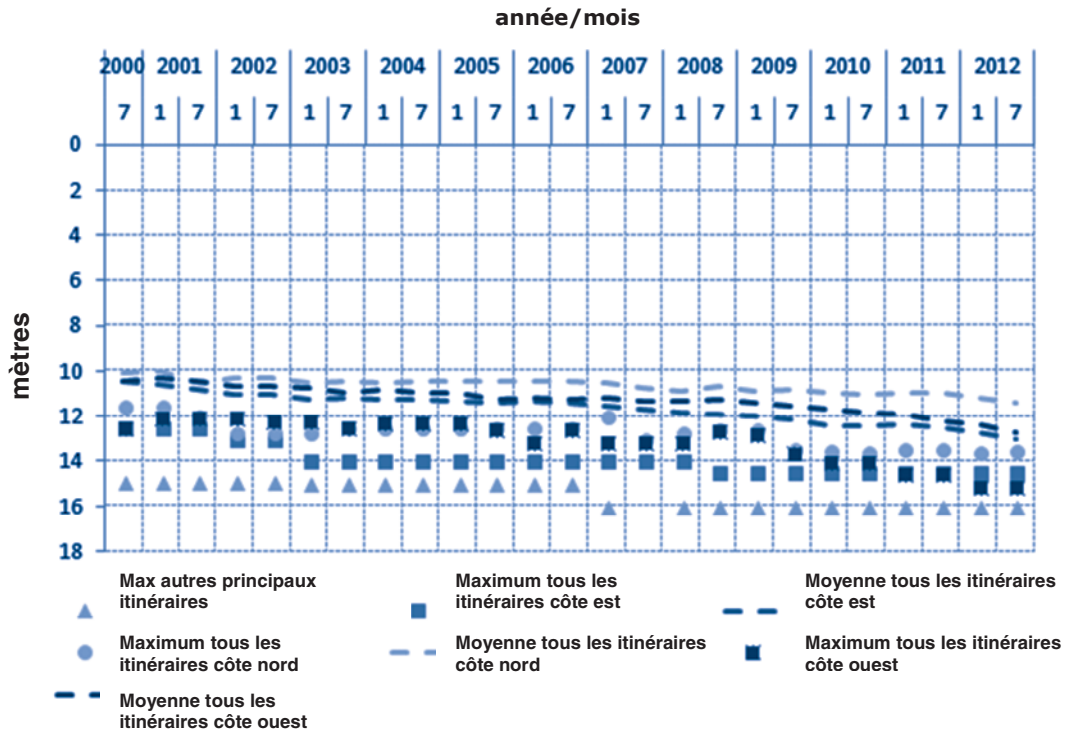


Note : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie.

Source : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années. Alors que l'on parle beaucoup de l'évolution de la taille des navires et des futurs besoins en infrastructure qui en découlent, une analyse de l'évolution des porte-conteneurs depuis 2000 sur la côte ouest de l'Amérique du Sud révèle que les navires de plus de 15 mètres de tirant d'eau sont déjà une réalité. De plus, même le tirant d'eau moyen des navires en service a augmenté de plus de deux mètres au cours des 13 dernières années. Ainsi, tout nouvel aménagement portuaire devra pouvoir accueillir des navires d'au moins 15 mètres de tirant d'eau.



Graphique 3.5. Évolution du tirant d'eau des navires sur les principaux itinéraires commerciaux d'Amérique du Sud et sur d'autres principaux itinéraires commerciaux, 2000-12



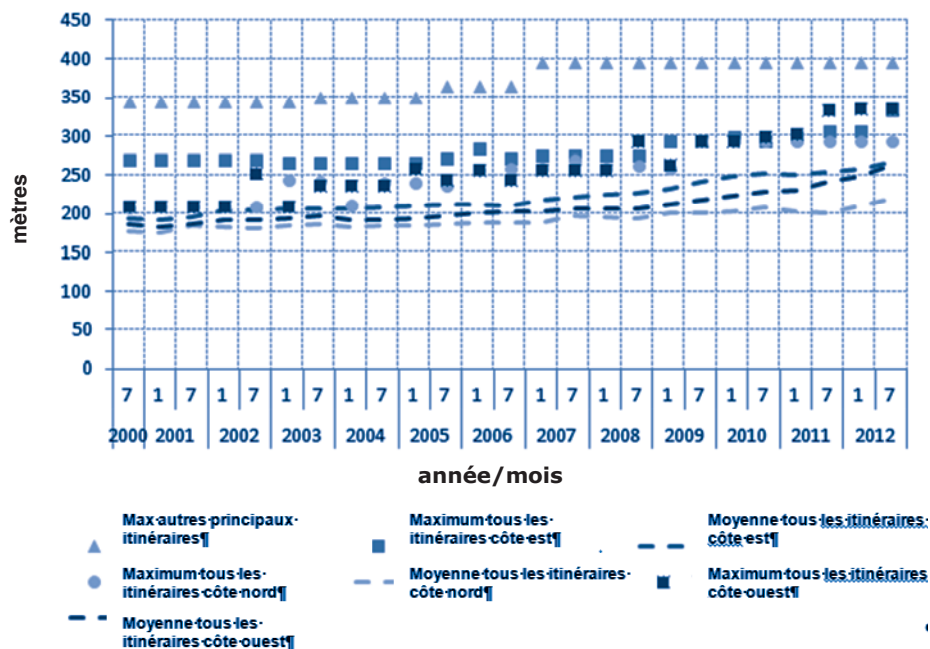
Note : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie. Le tirant d'eau considéré est le tirant d'eau de navires en pleine charge.

Source : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années.

Le tirant d'eau des navires n'est que l'un des aspects des évolutions technologiques des navires qui modifient les besoins en infrastructures portuaires. D'autres aspects sont la longueur et la largeur des navires. La première détermine la longueur du quai et l'agencement des postes d'amarrage pour accueillir les navires. La seconde est un indicateur clé des besoins en termes de superstructure dans les ports, en particulier en ce qui concerne la portée des grues de quai.

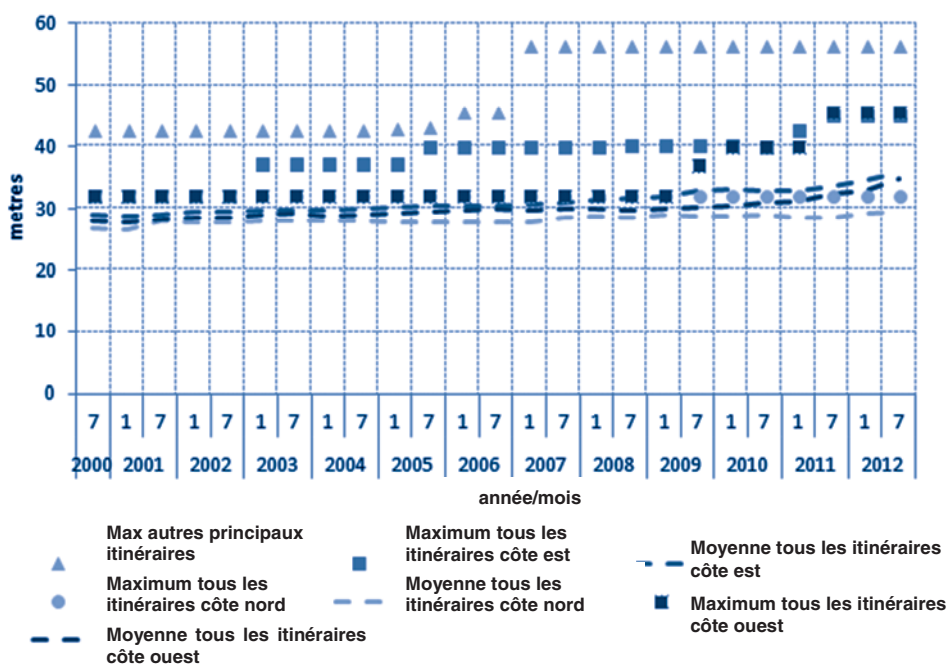
En 2012, la longueur moyenne des navires en service sur la côte ouest de l'Amérique du Sud était supérieure à 250 mètres. La longueur maximum atteignait 340 mètres, alors qu'elle dépassait à peine 200 mètres en 2000. Les différences de longueur des navires ont par ailleurs d'importantes répercussions en termes de productivité et d'aménagement des ports. De plus, la largeur des navires desservant la sous-région a augmenté, passant de 32,5 mètres (2000) à plus de 45 mètres (2012).

Graphique 3.6. Évolution de la longueur des navires sur les principaux itinéraires commerciaux d'Amérique du Sud et sur d'autres principaux itinéraires commerciaux, 2000-12



Note : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie.  
Source : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années.

Graphique 3.7. Largeur des navires sur les principaux itinéraires commerciaux d'Amérique du Sud et sur d'autres principaux itinéraires commerciaux, 2000-12



Note : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie.  
Source : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années.

Les changements observés sur la côte ouest de l'Amérique du Sud témoignent d'une accélération de l'évolution technologique, en particulier depuis le début de la crise, en 2008. Dans le même temps, ils illustrent le caractère multidimensionnel du progrès technologique qui a des répercussions sur le développement portuaire et les futurs projets de ports. Les faits observés indiquent que la nécessité d'ajuster l'infrastructure portuaire aux besoins actuels se fait de plus en plus pressante, tout comme celle de nouveaux aménagements portuaires. Une étude récente prévoit que des navires de 13 000 EVP devraient commencer à faire escale régulièrement sur les côtes d'Amérique du Sud entre 2016 et 2020 (Sánchez et Perrotti, 2012), ce qui aurait des répercussions directes sur les réseaux de transports maritimes réguliers et sur les infrastructures portuaires dans la région. Certains ports secondaires ne disposant pas des capacités de manutention suffisantes pour accueillir de plus grands navires, cette situation favoriserait le développement de plateformes régionales de deuxième niveau, qui pourraient desservir les ports plus petits au moyen de navires de collecte plus petits ou même via des moyens de transport terrestres (ce qui soulèverait des problèmes en rapport avec la qualité et la capacité des liaisons avec les infrastructures de l'arrière-pays).

Les ports de la côte ouest de l'Amérique du Sud doivent adapter leur capacité de tirant d'eau disponible à 15 mètres et plus. De plus, tout investissement dans la superstructure portuaire devra prévoir une portée de plus de 50 mètres pour les grues de quai, dans la mesure où les navires actuels ont déjà besoin de plus de 45 mètres. Ce dernier facteur revêt une importance particulière, car il faudra toujours répondre aux besoins en termes de portée de grue ; il n'y a aucune flexibilité, contrairement au cas du tirant d'eau, où un navire moins chargé n'aura pas besoin du tirant d'eau maximum.

La mise en service de navires toujours plus grands sur les liaisons importantes peut être intéressante pour les compagnies maritimes mais exercera de fortes contraintes sur les ports. Ces derniers investissent des sommes considérables dans l'amélioration de leurs installations et dans la bataille pour attirer les navires chez eux, mais il est difficile de gérer les brusques variations de la demande. De fortes diminutions du trafic de conteneurs peuvent se traduire par une utilisation sous-optimale des grues dans la mesure où les nombreuses grandes grues nécessaires au soutien logistique des grands navires ne sont pas toutes nécessaires entre les escales ; de plus, le déplacement de grandes quantités de conteneurs vers l'intérieur ou vers l'extérieur des ports n'est pas toujours aisé. Par ailleurs, les compagnies maritimes ont déjà des difficultés à respecter leurs propres calendriers ; la fiabilité moyenne actuelle du secteur est inférieure à 70 %. Plus le navire est grand, plus le volume de conteneurs traités à chaque escale est important, plus l'effet domino d'une fiabilité médiocre sur le reste du système de transport conteneurisé est important.

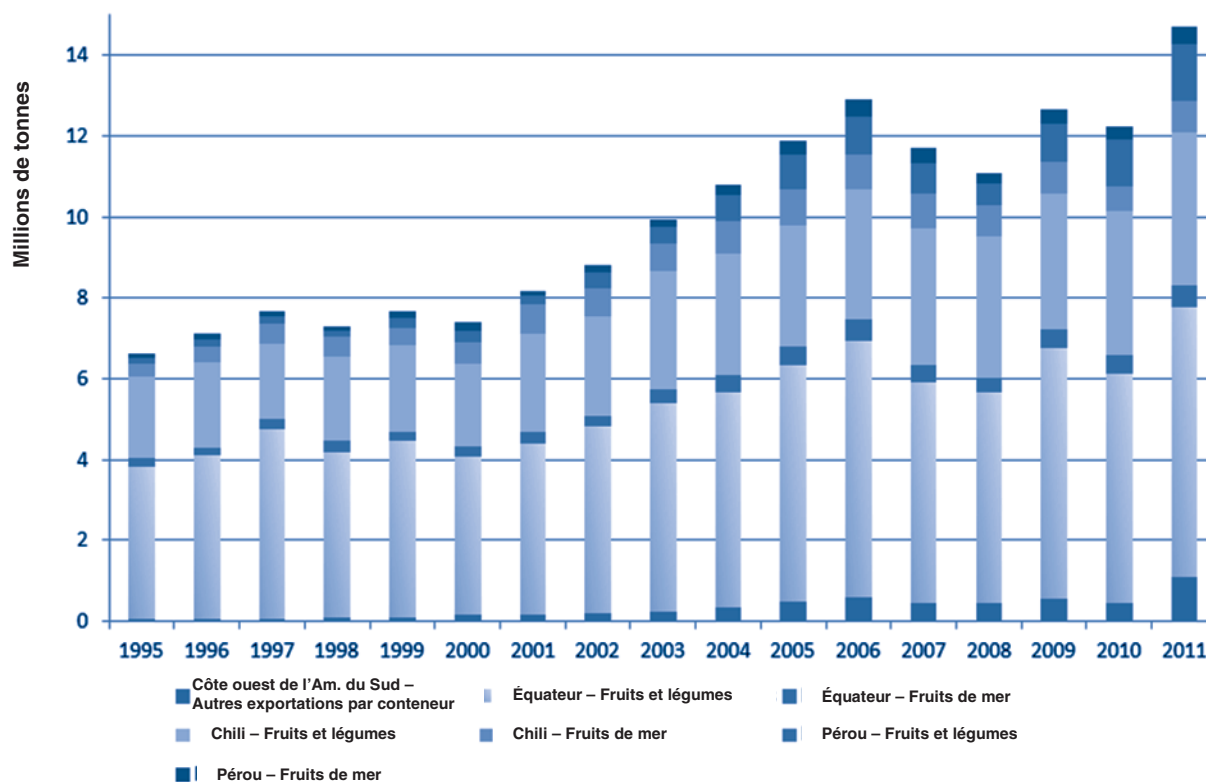
Une autre dimension de l'évolution technologique entraînée par l'apparition du fret par conteneur réfrigéré est examinée ci-après.

### **Changement structurel – commerce du fret réfrigéré**

La demande mondiale de produits périssables, en particulier de fruits, s'est considérablement accrue, augmentant le besoin de capacités de transport maritime réfrigéré. Les flux commerciaux associés proviennent principalement de l'hémisphère sud et sont orientés vers les pays industrialisés de l'hémisphère nord. Le commerce maritime de fret réfrigéré total s'élevait en 2010 à 86.1 millions de tonnes et il devrait atteindre 112.0 millions de tonnes d'ici 2016 (Drewry, 2011). Les pays de la côte ouest de l'Amérique du Sud ont exporté 14.2 millions de tonnes de produits périssables évaluées à près de 15 milliards USD en 2010, qui représentaient 6 % du volume global des exportations (en tonnes) et 9 % de la valeur totale des exportations de la sous-région (Vagle, 2012, d'après BADECEL, 2012). Après l'Équateur, le Chili est le plus gros exportateur de biens périssables de la région en termes de volume, avec 4.8 millions de tonnes. En 2010, la valeur des exportations de biens périssables du pays représentait 55 % de celle de l'ensemble de la sous-région, atteignant près de 7.6 milliards USD, faisant du Chili le plus gros exportateur de marchandises périssables en termes de valeur. Le taux de croissance annuel moyen entre

1995 et 2010 était de 8 % en termes de valeur des exportations, soit l'équivalent de deux fois celui du volume des exportations (4 %).

Graphique 3.8. Évolution des exportations de fret réfrigéré sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, 1995-2011



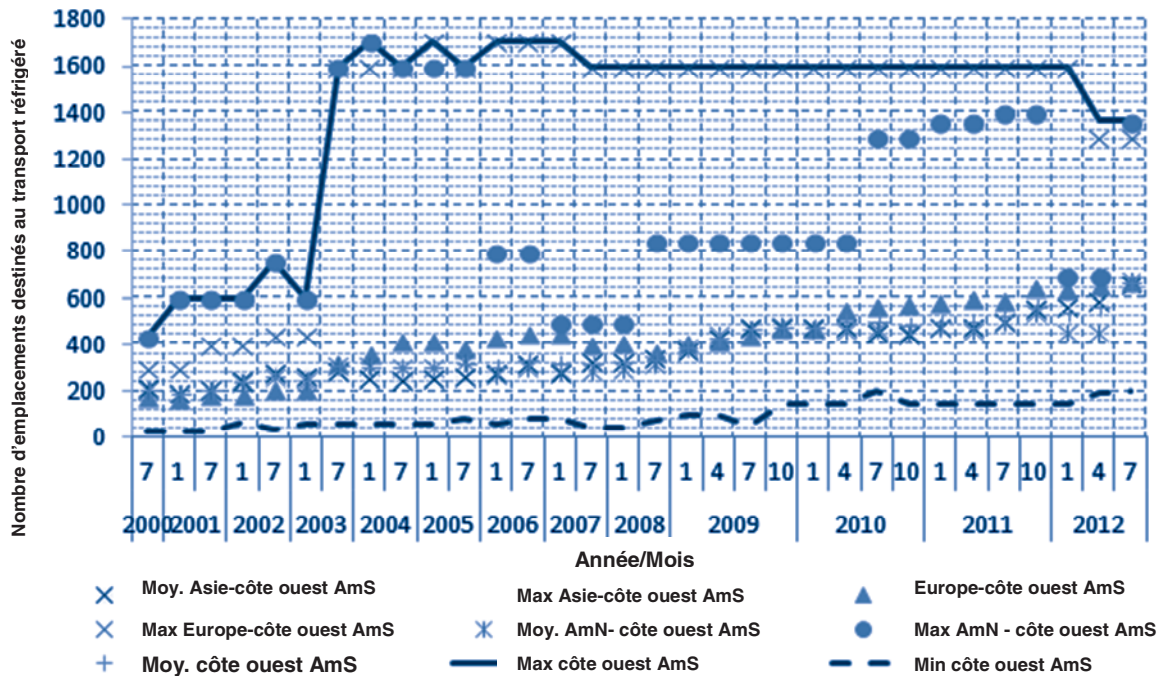
Source : Vagle (2012), d'après BADECEL (2012).

L'expansion du fret réfrigéré a eu des répercussions importantes sur les types de navires déployés dans la région, en particulier avec le transfert progressif du fret réfrigéré de navires frigorifiques classiques vers des conteneurs réfrigérés. Par exemple, entre le Chili et l'Europe du Nord, la part du transport de fret réfrigéré par conteneur a augmenté, passant de moins de 10 % en 2000 à plus de 65 % en 2011.

La capacité hebdomadaire en EVP déployée et le nombre de prises frigorifiques disponibles sur la côte ouest de l'Amérique du Sud ont plus que triplé sur les principaux itinéraires de la sous-région. L'itinéraire côte ouest de l'Amérique du Sud-Europe affichait la proportion la plus élevée d'emplacements destinés au transport réfrigéré par rapport à la capacité en EVP, soit 20 % en 2012. Sur les liaisons côte ouest de l'Amérique du Sud-Amérique du Nord et côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie, la proportion se situait autour de 12 %. Le nombre moyen de prises frigorifiques par ligne en juin 2011 était de 364.

Cette évolution est également illustrée par le nombre d'emplacements destinés au transport réfrigéré dans les navires en service dans la sous-région – jusqu'à 1 400 par navire. Les côtes ouest et est de l'Amérique du Sud sont les régions où sont actuellement en service les navires dotés du plus grand nombre de prises frigorifiques.

Graphique 3.9. Capacité de transport réfrigéré des navires en service sur les principaux itinéraires de la côte ouest de l'Amérique du Sud, 2000-12



Note : Les principaux itinéraires commerciaux incluent les liaisons transpacifiques, transatlantiques et Europe-Asie.

Source : D'après ComPairData, Lloyds List et Marine Traffic, différentes années.

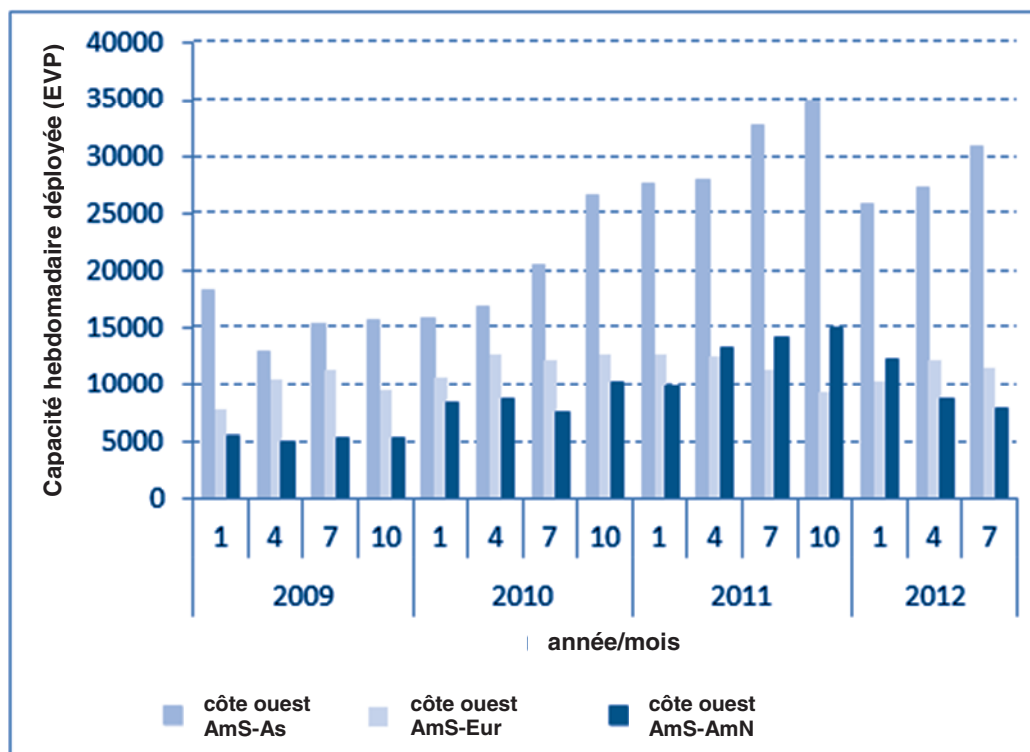
Cette évolution structurelle dans les échanges a également de fortes répercussions sur les ports, dans la mesure où la manutention du fret réfrigéré exige des installations frigorifiques supplémentaires et des services spécifiques pour gérer les unités. Le Chili a manutentionné en 2012 un volume de conteneurs frigorifiques d'environ un demi-million d'EVP.

## Structure du marché

Du point de vue des transports maritimes réguliers, la région et le Chili sont confrontés aux défis liés à la concentration du marché et à l'évolution des réseaux de transport de ligne vers des réseaux hiérarchiques axés sur des stratégies de réseau en étoile, et ils sont déjà touchés par les répercussions liées à l'effet domino sur le déploiement des navires, qui s'est traduit par une croissance accélérée et exponentielle de la taille des navires en service dans la région.

La capacité nominale sur les principaux itinéraires de la côte ouest de l'Amérique du Sud était en 2012 de 54 000 EVP, soit 70 % de plus qu'en 2009. Au cours de cette période, l'augmentation de la capacité a été la plus forte sur la liaison côte ouest de l'Amérique du Sud-Amérique du Nord (130 %) tandis qu'elle a été de plus de 75 % sur l'itinéraire côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie.

Graphique 3.10. Évolution des capacités hebdomadaires mises à disposition sur les principaux itinéraires de la côte ouest de l'Amérique du Sud, 2009-12

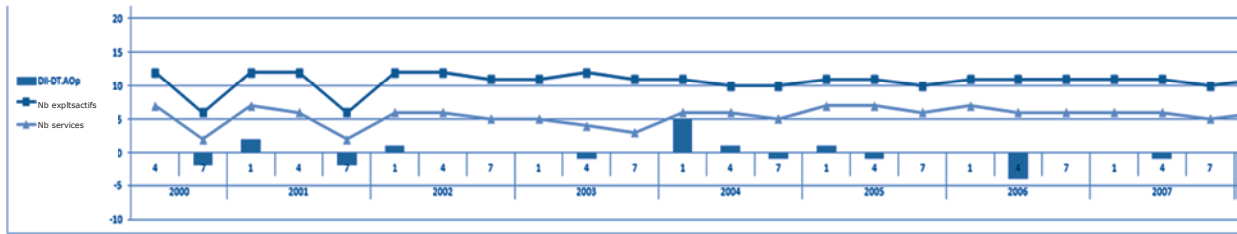


Source : D'après ComPairData, plusieurs années.

La capacité nominale a augmenté beaucoup plus rapidement que la capacité hebdomadaire. L'augmentation la plus forte de la capacité nominale peut être observée sur les dessertes côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie, où elle a plus que doublé entre 2008 et 2012. Entre 2000 et 2012, la capacité nominale déployée sur les trois principaux itinéraires (côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie, côte ouest de l'Amérique du Sud-Europe et côte ouest de l'Amérique du Sud-Amérique du Nord) a été multipliée par cinq. Les différences de capacité nominale témoignent de l'utilisation de la navigation à vitesse réduite sur certains itinéraires, en particulier sur ceux à destination de l'Asie et de l'Amérique du Nord.

Outre la capacité, la structure du marché est d'une grande utilité pour appréhender les stratégies potentielles. Conformément à ce qu'avancent Wilmsmeier et Notteboom (2011), une phase de pénétration, de consolidation et de concentration peut être observée entre 2000 et 2012. Au début du millénaire, de nouveaux exploitants sont apparus sur les itinéraires de transport de ligne sur la côte ouest de l'Amérique du Sud (MSC sur l'itinéraire côte ouest de l'Amérique du Sud-Europe en 2004, par exemple). De plus, des fusions et acquisitions dans le secteur maritime ont eu des répercussions sur la présence des exploitants dans la sous-région (notamment le rachat de PONL par Maersk). Du fait de la crise, l'organisation a changé et la coopération entre les compagnies maritimes, sous la forme d'accords de partage de créneaux et d'exploitation commune de services, s'est développée. Cette situation a entraîné d'importants mouvements sur le marché, comme le montre le graphique 3.11 s'agissant des itinéraires côte ouest de l'Amérique du Sud-Asie. On peut constater que l'évolution de la coopération, et l'arrivée et le départ d'acteurs se sont accélérés entre avril 2010 et janvier 2012, d'où une période d'apparente instabilité, qui a notamment eu pour effet de faire augmenter sensiblement le nombre d'exploitants actifs sur cet itinéraire, avec toutefois, en parallèle, une diminution de l'éventail de services proposés.

Graphique 3.11. Évolution de la structure du marché sur l’itinéraire côte ouest de l’Amérique du Sud-Asie, 2000-12

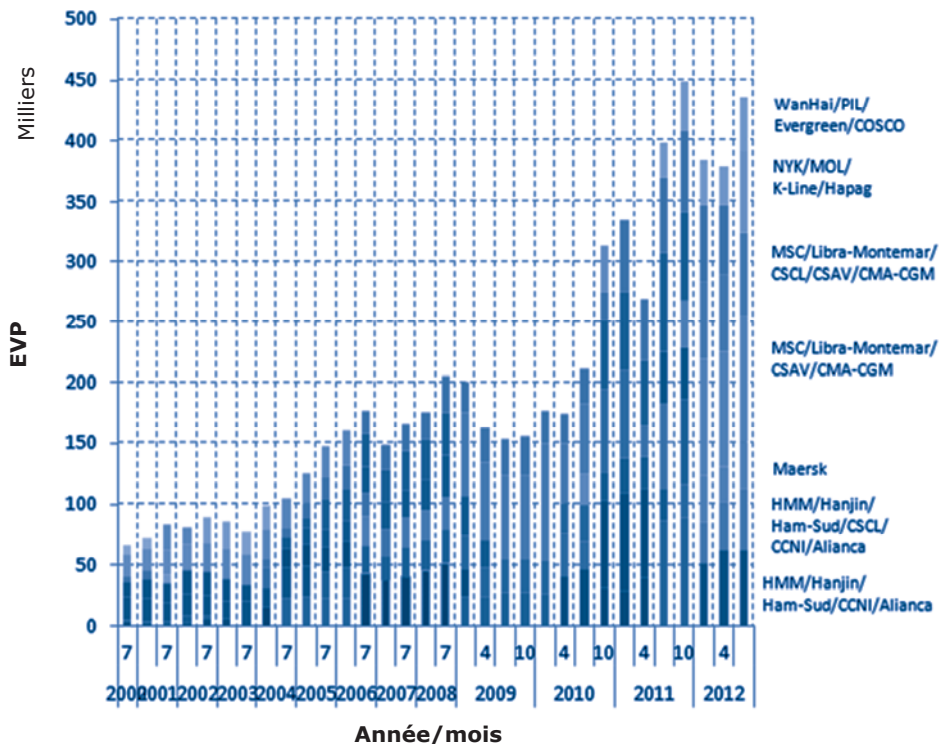


Source : Wilmsmeier et Parushev (2013).

Cette nouvelle forme de coopération soulève également des questions sur le niveau de concurrence sur le marché. Les marchés émergents tels que la côte ouest de l’Amérique du Sud offrent une occasion unique d’étudier le comportement et l’efficacité de comportements collusoires et d’ententes sur les prix potentiels. Ces dernières sont susceptibles de réduire la compétitivité du commerce extérieur d’un pays.

Le graphique 3.12, par exemple, présente les enjeux pour l’itinéraire côte ouest de l’Amérique du Sud-Asie. Comme le montre le graphique, cinq groupes sont en concurrence sur ce marché, en dépit du fait que plus de 20 compagnies maritimes y sont actives. Si la coopération entre les compagnies maritimes se développe, elle risque de favoriser des marchés quasi-monopolistiques et des comportements collusoires, comme c’est déjà le cas sur l’itinéraire côte ouest de l’Amérique du Sud-Europe.

Graphique 3.12. Part de marché en termes de capacité nominale en EVP par service, côte ouest de l’Amérique du Sud-Asie, 2000-12



Source: Wilmsmeier and Parushev (2013).

Les évolutions intervenant sur le marché des transports maritimes réguliers sont de la plus haute importance pour le développement portuaire futur, à mesure que progresse l'intégration verticale sur le marché. En effet, les futures concessions portuaires et les futurs terminaux peuvent modifier les conditions de concurrence du marché du transport maritime si un nouveau terminal/port est contrôlé par un groupe particulier.

## Conclusions et perspectives

Les infrastructures portuaires proprement dites, ainsi que le système portuaire régional et national au Chili, sont à la croisée des chemins, en raison de changements intervenus dans le secteur des transports maritimes réguliers, de transformations structurelles et d'évolutions de la géographie des échanges. Le développement traditionnel de l'infrastructure centré sur le port doit être étendu pour inclure l'arrière-pays, et à l'avenir l'expansion des systèmes portuaires devra dépasser la vision centraliste établie. De plus, il faudra tenir compte, dans les stratégies de développement à long terme, des changements à l'œuvre et à venir dans le secteur maritime.

Ces mutations induisent des changements qui vont au-delà du développement physique, notamment dans les principaux ports. C'est pourquoi il faudra miser à l'avenir sur des solutions offrant une certaine souplesse. L'adaptation des ports au développement des infrastructures dans un environnement de plus en plus concurrentiel ne pourra être réussie que si les institutions et les acteurs du secteur privé sont capables d'agir de façon concertée aux moments critiques et d'inscrire leur action dans des visions intégrées.



## *Références*

- BADECEL 2012, Base de Datos Estadísticos de Comercio Exterior, Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) [mars 2012], [http://websie.eclac.cl/badecel/badecel\\_new/basededatos.asp](http://websie.eclac.cl/badecel/badecel_new/basededatos.asp).
- Cullinane, K.P.B. et G. Wilmsmeier, 2011, « The contribution of the dry port concept to the extension of port life cycles », in Böse, J.W. (dir. pub.), *Handbook of Terminal Planning*, Springer, New York.
- Fleming, D. K., Hayuth, Y., 1994, Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. *Journal of Transport Geography*, 2, 3–18.
- Sánchez, R.J. et D. Perrotti, 2012, « Looking into the future: big full containerships and their arrival to South American ports », *Maritime policy and Management*, vol. 9, n° 6, pp. 571-88.
- Swyngedouw, E. 1992. Territorial organization and the space/technology nexus. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 17 : 417–433.
- Vagle, R. 2012, Maritime Reefer Trade in West Coast South America: The case of fruits. *Maritime Bulletin* (50), octobre, <http://www.cepal.org/id.asp?id=48153>.
- Wilmsmeier, G., J. Monios et G. Perez, 2013, « Port System evolution: the case of Latin America and the Caribbean », document présenté à l'IAME Annual Conference, Marseille, 3-5 juillet.
- Wilmsmeier, G. et T. Notteboom, 2011 « Determinants of Liner Shipping Network Configuration: A Two Region Comparison », *GeoJournal*, 76 (3), pp. 213-228.
- Wilmsmeier, G. et Parushev, T. 2013 Liner shipping industry – evolution, stability and concentration in South American markets. CEPALC. Document de travail.



Extrait de :

## Port Investment and Container Shipping Markets

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789282107850-en>

### Merci de citer ce chapitre comme suit :

Wilmsmeier, Gordon (2015), « Marchés, réseaux et stratégies des transports maritimes réguliers », dans Forum International des Transports, *Port Investment and Container Shipping Markets*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282107898-4-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org). Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) [info@copyright.com](mailto:info@copyright.com) ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) [contact@cfcopies.com](mailto:contact@cfcopies.com).