INTERVIEW

"Un manque de capacité en terminaux à containers s'annonce en Europe"

La reprise des trafics containérisés de et vers l'Asie qui se manifeste est appelée à se poursuivre, même si la croissance n'aura plus le même rythme que précédemment. Cela risque de mener à une sous-capacité en terminaux en Europe. C'est ce qu'a déclaré Honoré Paelinck, bien connu des milieux internationaux maritimes et portuaires, à la tribune du Propeller Club d'Anvers.

auBernard Van den Bossche

Pour l'instant, le MSC Home Terminal peut être cité en exemple, dit Paelinck.

Ce propos peut prêter à confusion alors que des projets d'extension de terminaux ou de création de nouvelles installations sont mis en veilleuse un peu partout en Europe et que la crise du liner a eu pour conséquence de faire disparaître la congestion. Bon nombre de terminaux sont même pour l'instant sous-utilisés. Et cependant, cette situation pourrait basculer assez rapidement, estime Paelinck. Il fait toutefois dans ce contexte une distinction entre les installations classiques et les grands terminaux appelés à traiter des ULCS de 10.000 à 14.000 TEU. Ces unités commencent à se multiplier et seront nombreuses en 2011/2012.

Pour desservir de tels navires, on peut aligner cinq à six portiques. On ne peut guère aller au-delà, car ces équipements perdent alors de leur flexibilité opérationnelle. De plus, les opérations sur quai doivent pouvoir suivre.

Honoré Paelinck.

Le rythme de 35 TEU par portique/heure est dépassé. Les armateurs vont exiger un rythme supérieur, afin de limiter les temps d'escale au maximum. Les techniques du twinlift (2x20'), du tandem lift (2x40' ou (4x20') ou encore triple lift (3x40' ou 6x20'), ne suffiront toutefois pas pour résoudre pas les problèmes de capacité de manutention.

Des ULCS ont et auront des rotations limitées à un petit nombre de ports, afin d'en obtenir une exploitation maximale. Or décharger/charger entre 5.000 et 6.000 containers en une escale, exige d'énormes superficies d'arrière-quai. Paelinck - qui rejoint ici les théorie du président d'Evergreen, Chang Yung-fa - estime dans ce contexte que des porte-containers de 7.000/7.500 TEU, seront en fait plus flexibles, car ils peuvent desservir un plus grand nombre de ports et partant, la répartition des volumes à quai sera plus étalée.

De ce fait, on assistera vraisemblablement à une restructuration des services, estime Paelinck. Et d'ajouter qu'on peut même s'attendre à ce qu'apparaissent deux types de réceptionnaires: ceux qui veulent leurs cargaisons le plus rapidement possible et ceux qui ne sont pas si pressés. Ceci pourrait éventuellement mener à l'apparition de services rapides et de services plus lents.

Pour l'instant, les ULCS sont encore peu nombreux et ils naviguent à vitesse réduite. Les volumes vont toutefois revenir progressivement et les terminaux vont à nouveau se remplir rapidement.

La théorie d'Honoré Paelinck suppose qu'on doive considérer le manque de capacité qui va se produire de plusieurs manières. L'une d'elle consiste à dire qu'il n'y a pas assez de superficie, et que les activités de collecte et d'évacuation des boîtes vont devoir être revues de manière fondamentale. Dans les faits, la situation telle qu'elle peut être observée actuellement au MSC Home Terminal à Anvers pourrait démentir cette théorie (Voir encadré), mais il faut reconnaître que peu de terminaux de par le monde peuvent se targuer de telles prestations record. Il n'en reste pas moins vrai qu'au sein de cet armement également, on réalise qu'il faudra autre chose.

«Il faudra différencier les problèmes de capacité des installations dédiées à un armement et ceux des terminaux multi-clients.»

D'autres approches du problème de capacité sont, selon Paelinck, l'intervention de nouvelles technologies en matière de logistique sur site afin de pallier le manque de superficie. De même, le manque de capacité peut être dû à un manque d'équipements à très haut rendement et/ou à une mauvaise utilisation des superficies: les containers restent trop longtemps sur quai. Une tarification particulière devrait intervenir, qui augmenterait avec le nombre de jours supplémentaires sur quai. En ce sens, le manque de capacité peut également être dû au manque de coordination avec les chargeurs/réceptionnaires.

Enfin, Paelinck estime qu'il faudra différencier les problèmes de capacité entre les installations dédiées à un armement, comme le MSC Home Terminal, et les terminaux multi-clients qui devront desservir les ULCS de divers armements dans le cadre de fréquences rapprochées. De fait, si par un jeu de circonstances, trois ou quatre ULCS s'y présentent en même temps, les problèmes potentiels évoqués ci-dessus se poseront avec d'autant plus d'ampleur!

Pour Honoré Paelinck, en conclusion, il faudrait dès maintenant préparer la deuxième grande darse à marée, le "Saeftingedok". Selon lui, la profondeur de terrains au Deurganckdok n'est pas suffisante pour pouvoir faire face au problème de capacité qui va se présenter, de sorte qu'à la nouvelle darse, on pourrait d'emblée prévoir de plus grandes profondeurs. Cet investissement, dit-il, est entièrement justifié, car Anvers, de par sa position géographique et de marché, garde toutes ses chances pour l'avenir.

www.propellereurope.com

Les records du MSC Home Terminal

Les ULCS de 12.000 à 14.000 TEU qui escalent maintenant régulièrement au MSC Home Terminal à Anvers occasionnent des opérations de manutention portant sur 7.000 à 7.500 TEU par escale. Ces volumes sont traités avec six portiques super-post panamax dans des délais qui varient de 24 à 32 heures, soit trois à quatre shifts. Le rythme de manutention est de 230 containers par heure de shift. Pour l'instant la situation est sous contrôle et gérable sur le plan opérationnel. Le terminal opère actuellement à un rythme de 400.000 TEU par mois. Il atteint pratiquement sa pleine capacité de 4,8 à 5 millions de TEU/an.

A terme, l'exploitant devra opter pour d'autres techniques, comme le recours à des "shuttle carriers" faisant la navette entre le quai et les zones de stacking. Ces engins ne devront pas nécessairement être automatisés. De même, l'automatisation des zones de stacking devra évoluer en fonction d'un gerbage plus élevé, ce qui nécessitera d'autres systèmes.

Pour l'instant, l'opérateur arrive à faire face aux développements des trafics. Ainsi, le transfert de deux services périphériques vers Rotterdam n'est pas tellement à mettre en rapport avec la capacité du terminal, mais plutôt avec l'intérêt qu'il y avait de réduire les transhipments à Anvers de cargaisons propres au marché de Rotterdam. Les navires concernés viennent d'ailleurs également à Anvers pour décharger et charger des boîtes dans le cadre de leur rotation.