

ALGECIRAS

- **NAVIERA DEL ODIEL SA**
- **MAERSK ESPANA**

LE CADRE : LE PORT D'ALGECIRAS

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1991 et 1992 : 28 millions Tonnes
dont :

Produits	Milliers Tonnes 91	total	Milliers Tonnes 92	total
Pétrole brut	8 460		-	
Combustibles	2 530		-	
Carburants	1 750		-	
Vracs liquides		17 120		16 896
Charbon	1 250		-	
autres vracs secs	470		-	
Vracs solides		1 720		2 051
Marchandises générales		9 160		9 354
Total		28 000		28 303

Le trafic conteneur 1991 a atteint 486 307 boîtes (soit 761 795 EVP), représentant 6 587 526 tonnes (soit un taux de conteneurisation des marchandises générales de 72%).

En 1992, il a atteint 514 431 boîtes (soit 780 336 EVP) représentant 6 869 390 tonnes.

Zone portuaire :

Le port d'Algeciras se trouve à la jonction de 2 continents : L'Europe et l'Afrique.

Il se trouve sur la route des trafics qui traversent le canal de Suez, au point de rencontre de l'Océan Atlantique et de la Méditerranée.

Le port d'Algeciras s'étend sur l'ensemble de la baie d'Algeciras, de la ville d'Algeciras à celle de la Linea avec 4 grandes implantations :

- .des terminaux de marchandises générales (conteneurs et Ro/Ro..)
- .un terminal sidérurgique
- .un terminal pétrolier
- .un ancien chantier naval

Activités portuaires :

Le port assure :

- des trafics de conteneurs (1^{er} port de la Méditerranée essentiellement du fait de son activité de transbordement),
- des trafics de passagers et de véhicules (3 695 000 passagers et 688 808 véhicules traversant le détroit de Gibraltar, en 1992),
- des trafics Ro/Ro : 1 466 974 tonnes en 1991
- des vracs solides (du charbon pour la centrale thermique de Los Barrios)
- des vracs liquides (du pétrole pour la CEPESA - Compania Espanola de Petroleos SA -) et sa raffinerie de Gibraltar ainsi que les industries pétrochimiques voisines.

Place du port :

L'activité de transbordement est à l'origine de près de 88% de l'activité conteneurisée du port. Seulement 12% des conteneurs manutentionnés à Algeciras proviennent de l'arrière pays.

La progression des trafics a été très rapide.

	1989	1990	1991	1992
TEU	412 000	553 000	750 000	780 336

La forte croissance des trafics constatée en 1991 a été favorisée par les opérations conduites lors de la guerre du Golfe. Mais le record atteint cette année là, a pu être confirmé en 1992.

Une très faible partie du trafic du port est évacuée par voie ferroviaire : moins de 1 %.

Environnement juridique et institutionnel :**Le statut du port :**

Depuis la Loi de Décembre 1992, Algeciras a le même statut que le port de Barcelone. Son statut a donc évolué de celui de "port d'Etat décentralisé" (soumis aux obligations contraignantes de la comptabilité et des marchés publics, ainsi qu'à la tutelle permanente des services centraux de l'Etat) à celui "d'autorité portuaire" rattachée au holding public "Société des Ports de l'Etat".

Le port fonctionne désormais selon les mêmes modes qu'une entreprise privée sous réserve de respecter des limitations de compétence imparties par la Loi en matière d'investissements.

Direction :

Le Conseil d'Administration actuel regroupe :

- .des membres permanents (de droit) : le commandant militaire de la circonscription maritime, le président de l'autorité provinciale, le maire de la ville, le représentant des douanes, le Président, le directeur et le secrétaire de l'autorité portuaire.
- .des membres élus représentant la chambre de commerce, les grands intervenants privés, les dockers et le personnel portuaire...

La nouvelle Loi portuaire a redéfini la composition des Conseils d'Administration des ports. Les entreprises privées intervenant sur le port ainsi que les syndicats ne feront plus partie des nouveaux conseils nommés par la "Société des Ports de l'Etat" mais constitueront un conseil de Navigation ayant la vocation d'informer et de conseiller le Conseil d'Administration.

Régime de partage des investissements :

En règle générale, le port prend en charge les dépenses d'infrastructures (le port n'a pas reçu de subventions au cours des dernières années et a au contraire versé une forte contribution au fonds de compensation portuaire) et les opérateurs les dépenses de superstructure. Mais ce principe souffre quelques exceptions, ainsi peut on distinguer à Algeciras 3 type de montage :

1. le terminal est public et l'ensemble des investissements est pris en charge par le port. C'est le cas des terminaux passagers, utilisés par les compagnies "Transmediterranea", "Islena de Navegacion", "Comarit", "Limadet"..
2. le terminal est privé et l'ensemble des investissements (infrastructures comme superstructures) sont pris en charge par les opérateurs privés. C'est le cas du terminal pétrolier de CEPESA, du terminal charbonnier et du terminal sidérurgique de ACERINOX..
3. les terminaux conteneurs où les infrastructures sont prises en charge par le public et les superstructures par le privé.

Par superstructures, il convient d'entendre non seulement les portiques et les équipements de manutention mais aussi l'ensemble des dépenses de viabilisation des terre pleins concédés.

Régime domanial :

Une partie du domaine public maritime qui s'étend sur une bande de 40 mètres longeant la mer, doit être accessible à tout opérateur.

Hors ce bord de mer, les sites peuvent faire l'objet d'appels d'offre lancés par l'Administration portuaire et être attribués aux opérateurs sur la base de concessions trentenaires (au maximum). Les redevances perçues au titre des terrains concédés doivent théoriquement s'élever à au moins 6% de la valeur des terrains.

Statut du personnel :

Personnel docker :

Les dockers ont le monopole des opérations de manutention. Ils assurent la conduite des portiques, dont l'entretien est assuré par du personnel salarié des entreprises de manutention. Ils sont salariés à plein temps par la société SESTIBALSA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba). Algeciras compte 270 dockers.

Personnel portuaire :

Le port emploie 250 salariés qui ont en charge les principales fonctions suivantes :

- .l'administration
- .la régulation du trafic et la sécurité
- .la maintenance, les travaux publics dans l'enceinte portuaire...

Situation financière du port :

Le port d'Algeciras est le port le plus rentable d'Espagne. Sa contribution au fonds de compensation portuaire était depuis plusieurs années la plus importante de tous les ports espagnols, dépassant le montant versé par certains ports rentables comme Tarragone, Tenerife (ce fonds de compensation a été remplacé en 1992 par un fonds de contribution et un fonds de financement, gérés par le holding les "Ports de l'Etat")...

Exploitation :

PRODUITS	1990	1991	1990	1991
	milliers Ptas	milliers Ptas	milliers Frs	milliers Frs
Droits de port :				
Droit d'entrée des navires (G1)	616 340	781 706	32 789	41 899
Droit d'accostage (G2)	103 518	135 412	5 507	7 258
Droit d'usage du port (G3)	2 378 468	2 692 144	126 535	144 299
Autres	148 758	153 678	7 914	8 237
Loyers et redevances:	177 700	186 575	9 453	10 000
Location d'équipements, bâtiments et fournitures	83 211	102 529	4 427	5 495
Autres prestations	36 183	82 089	1 925	4 400
Produits financiers et divers	202 737	154 811	10 785	8 298
TOTAL Produits	3 746 815	4 288 944	199 330	229 887

1 ptas = 0,0532 en 1990 et 0,0536 en 1991

L'essentiel des produits perçus par le port proviennent des droits payés par les chargeurs sur la valeur déclarée des marchandises (tarif G 3).

CHARGES	1990		1991	
	milliers Ptas	milliers Ptas	milliers Frs	milliers Frs
pm TOTAL Produits	3 746 815	4 288 944	199 330	229 887
Achats	101 765	136 686	5 414	7 326
Frais de personnel	534 546	715 832	28 438	38 370
Services extérieurs	293 056	280 307	15 590	15 024
Dotation aux amortissements	562 177	592 593	29 908	31 763
Autres charges	68 491	71 252	3 644	3 819
TOTAL Charges	1 570 035	1 796 670	83 526	96 301
Résultats de l'exercice	2 037 249	2 332 649	108 381	125 030
Résultat affecté au fonds de compensation	- 1 300 000	- 1 325 000	- 69 160	- 71 020
Résultat net	737 249	1 007 649	39 516	54 010
CF	1 299 426	1 600 242	69 129	85 772
CF / Produits	34,7 %	37,3 %		

1 ptas = 0,0532 en 1990 et 0,0536 en 1991

Algeciras dégage de très bons résultats qui tiennent à 5 éléments :

- .près du tiers des trafics du port sont assurés par du pétrole, dont la manutention est fortement rémunératrice,
- .le port a su attirer de nombreux investissements privés et alléger d'autant ses propres investissements,
- .le port parvient à rentabiliser ses propres investissements car ils sont utilisés à la limite de leurs capacités,
- .l'ensemble des immobilisations sont financées sur fonds propres, évitant au port de supporter des frais financiers,
- .le port a bien maîtrisé ses frais de personnel, en dépit de l'importance de la croissance de ses trafics.

Les bénéfices du port sont :

- .versés, pour partie, au fonds de compensation portuaire (1,3 milliards de Ptas en 1990 et 1991); La contribution 1991 s'est élevée à 57% du résultat.
- .réinvestis pour le solde, dans de nouveaux projets de développement.

Le Cash Flow atteint 37 % du chiffre d'affaires du port.

Structure financière :

	1990		1991	
	milliers Ptas	milliers Ptas	milliers Frs	milliers Frs
Immobilisations	17 257 000	19 806 000	918 070	1 061 600
Actifs circulants	5 651 000	4 283 000	300 630	229 570
Capitaux propres	19 554 000	21 264 000	1 040 270	1 139 750
Résultats de l'exercice	2 037 000	2 332 000	108 370	124 990
Emprunt LMT	224 000	203 000	11 920	10 880
Emprunts CT	1 094 000	292 000	58 200	15 650

1 ptas = 0,0532 en 1990 et 0,0536 en 1991

La structure financière du port est excellente; l'ensemble des immobilisations est financé sur fonds propres.

L'endettement est négligeable.

Les acteurs :

Pour le general cargo, 4 manutentionnaires interviennent sur le port d'Algeciras.

3 sur des terminaux conteneurs :

- Maersk (terminal privé)
- NOSA sur le terminal Sea Land (terminal privé)
- TERASA Terminales de Algeciras SA (terminal public)

1 en matière de conventionnels :

- Marittima del Estrecho

Prospective :

Le port a débuté les travaux d'extension du quai du Navio (utilisé par Maersk) et de la digue d'abri du port qui devraient coûter 6 134 millions de Ptas.

Le port vient par ailleurs de racheter l'ancien chantier naval de CRINAVIS, qu'il pense conserver sous forme de réserve foncière, dans l'attente de le transformer dans une dizaine d'années en nouveau terminal de conteneurs. La surface disponible est 40 Ha extensible à 80 Ha.

Les succès remportés par le port en matière de manutention de conteneurs tiennent aux performances et à la stratégie déployée par 2 armateurs, Maersk et Sea Land qui assurent 90% des trafics conteneurisés du port, essentiellement dans le cadre de prestations de transbordement.

Ces traits particuliers qui se sont révélés positifs au cours des dernières années sont aussi source de fragilité et les dirigeants du port soulignent la vulnérabilité commerciale du port, du fait de la possibilité offerte à Maersk et Sea Land de déplacer leurs activités de transbordement sur Tanger, Gibraltar ou Malte...

UN OPERATEUR : GROUPE N.O.S.A.

NAVIERA DEL ODIEL SA

Historique :

Le groupe NOSA est originaire du Nord de l'Espagne.
La première implantation du groupe a été la création d'une agence maritime à Santander.
Aujourd'hui le groupe NOSA contrôle des implantations dans la plupart des grands ports espagnols.

A Algeciras, il intervient à travers 2 filiales :

.TERASA qui est concessionnaire du terminal public

.NOSA qui est le manutentionnaire du terminal privé de Sea Land Iberica.

Actionnariat :

Le groupe NOSA est contrôlé par la famille Pereira

Direction :

Rodolfo Burgos : Directeur Général de NOSA

Emilio Nunez Louro : Directeur de NOSA à Algeciras

Moyens déployés à Algeciras :

Terminal de Algeciras :

Moyens humains :

Le terminal emploie 23 salariés dont du personnel de maintenance.
Il embauche par ailleurs des dockers en fonction de ses besoins.

Moyens matériel :

Le terminal se trouve localisé sur le "Muelle del Navio".
Le quai partagé avec Maersk s'étend actuellement sur 540 mètres.
La surface concédée est de 42 000 m².

Le terminal est équipé de :

- . 2 portiques
- . 2 Transtainers

C'est le seul terminal public du port d'Algeciras spécialisé en matière de conteneurs. Il opère principalement les navires de CGM et de "Norasia" et manutentionne environ 40 000 TEU par an.

Terminal Sea Land :

Moyens humains :

Le terminal de Sea Land emploie 240 salariés à plein temps.
La plupart de ces salariés est employé directement par Sea Land Iberica qui :

- . assure les prestations de ship planning...
- . entretient les portiques et les engins de manutention quai,
- . entretient et répare conteneurs et châssis,
- . prend en charge une partie de la traction des conteneurs.

Le groupe NOSA n'emploie que 16 à 20 salariés sur le terminal de Sea Land. Il a, en titre, le rôle de manutentionnaire mais ses fonctions sont limitées à l'embauche des dockers et à l'organisation d'une partie de leurs tâches.

Moyens matériel :

Le terminal Sea Land se trouve sur le "Muelle del Isla Verde Terminal"

Il s'étend sur 700 mètres et 140 000 m².

Il est servi par 4 portiques de 30 et 40 tonnes :

2 appartenant à Sea Land Iberica

2 appartenant à Naviera del Odiel qui les loue à Sea Land

Une partie des boîtes est parquée sur chassis.

Le trafic de Sea Land a été de l'ordre de 350 / 400 000 TEU en 1991 et en 1992.

Activités du groupe en Espagne :

NOSA est surtout connu pour son activité de manutention de conteneurs et de marchandises conventionnelles. Il revendique le contrôle de 30% du marché de la manutention de conteneurs en Espagne, soit près de 1 million de TEU.

NOSA est un groupe, qui détient des intérêts non seulement à Algeciras mais aussi dans les principaux ports espagnols :

- A Valence, il intervient à travers la filiale "Marittima Valenciana" qu'il contrôle à 100%, et qui est le principal manutentionnaire de conteneurs du port. Il est par ailleurs associé avec l'agent en douane "Martin Navarro".
- A Barcelone et à Tarragone, il exploite des terminaux "multi purpose" à travers sa filiale, "Contenosa" (Naviera del Odiel de Contenedores Sa).
- A Bilbao, le groupe a accru sa participation pour atteindre 50% chez le manutentionnaire local "Terrasa". Dans ce même port de Bilbao, la filiale "Odiel Bilbao" est l'un des plus importants manutentionnaires de marchandises conventionnelles.
- A Huelva, il manutentionne des cargos conventionnels pour le compte d'industries locales (comme Rio Tinto..) à travers sa filiale, "Torre Arenillas".

Il a constitué une filiale commune avec le groupe espagnol "Romeu", "Contransa" qui assure des prestations de traction de conteneurs à Valence et Barcelone.

Le groupe dispose par ailleurs de bureaux de commercialisation à :

- .Cadiz
- .Murcia
- .Santander
- .Badajoz
- .Séville...

NOSA est l'agent maritime de Sea Land en Espagne.

NOSA s'intéresse enfin au marché italien. Il vient d'ouvrir un premier bureau à Libourne.

Activités à Algeciras :

Par delà les activités de manutention et d'agence maritime qu'il exerce à Algeciras, le groupe NOSA assure à travers une de ses filiales OPESA (Operaciones Portuarios del Estrecho), une partie des prestations de traction de châssis de Sea Land.

NOSA a passé des accords (en cours de révision) pour le compte de Sea Land, avec plusieurs opérateurs de navires feeders et en particulier :

- .avec "Conade" (Compagnie de Navigation du Détroit) et "Comanaf"
- .avec les exploitants des feeders "Navicon" et Naviport" (opérant sur la Méditerranée et le Maroc).

Projets :

NOSA n'a pas de projet de développement spécifique sur le port d'Algeciras.

Eléments financiers :

Le groupe NOSA est un groupe familial privé qui ne communique pas ses comptes financiers.

MAERSK ESPANA

Historique :

Maersk dispose d'un terminal dédié, Maersk Espana, qui a été ouvert en 1986.

Actionnariat :

Maersk Espana est une filiale de l'armateur danois Maersk.

Algeciras occupe une place importante dans le déploiement stratégique du groupe danois; le port sert en effet de plaque tournante à 2 lignes de Maersk

.Europe du Nord - Extrême Orient

.Etats Unis - Extrême Orient

ainsi que 3 services de collecte dont un pour le continent africain.

Direction :

M.SCHUSTER : Directeur Général de Maersk Espana.

Moyens :

Il se trouve situé sur le site "Muelle del Navio".

Le quai du Navio qui est actuellement partagé avec le terminal public s'étale sur 540 mètres.

Le terminal concédé s'étend sur 170 000 m² et est servi par :

. 3 portiques de 40 tonnes (dont 2 Post-Panamax) et 6 transtainers.

Il emploie 200 permanents et une centaine de vacataires à la journée.

Activités :

Maersk Espana exploite outre un terminal :

.une société de réparation de conteneurs, Comsea, sur un site de 22 000 m².

.une filiale de réparation de navires, Ramesa.

En Espagne, Maersk Espana a mis en place un réseau commercial intégré avec 8 bureaux reliés à la maison mère d'Algeciras.

Projets :

Le trafic de Maersk à Algeciras, connaît un fort développement. Il a été de 275 000 TEU en 1991, il atteindrait près de 350 000 TEU en 1992.

Maersk a un projet d'extension de son terminal qui est en cours de réalisation et devrait se traduire par un allongement de quai de 600 mètres et de l'aménagement d'un site complémentaire de 100 000 m². Maersk n'a pas encore prévu d'investir dans l'acquisition de nouveaux équipements de manutention; il n'exclut pas d'utiliser les 2 portiques du terminal public pour travailler ses propres navires.

Eléments financiers :

milliers	1990 Ptas	1991 Ptas	1990 FF	1991 FF
Chiffre d'affaires	2 461 143	3 185 673	130 933	170 752
Résultat	95 065	401 415	5 057	21 516

1 Ptas = 0,0532 en 1990 et 0,0536 en 1991

Maersk Espana qui intègre dans ses comptes les performances du terminal d'Algeciras est très rentable.

BARCELONE

• **TERMINAL CONTENEDORES de BARCELONA**

LE CADRE : PORT DE BARCELONE

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1991 : 18,3 millions Tonnes

Produits	Milliers tonnes 91	Total	Milliers tonnes 92	Total
Pétrole brut	-			
Produits raffinés	2 855		2 644	
Gaz énergétiques	3 580		3 645	
Vracs liquides non pétroliers	1 192		1 239	
Vracs liquides		7 627		7 528
Céréales	1 594		1 425	
Charbons	415		306	
Minerais	151		77	
Engrais	441		276	
Autres solides	1 331		1 125	
Vracs solides		3 937		3 209
Conteneurs	5 001		5 489	
Rouliers	1 375		1 337	
Autres	373		775	
Marchandises diverses		6 749		7 601
Total		18 313		18 338

Le volume global se répartit entre :

- . Entrée : 13 008 000 tonnes
- . Sortie : 5 330 000 tonnes

Le trafic conteneur a atteint 488 917 TEU en 1991 et 552 309 TEU en 1992.
Les conteneurs assurent à eux seuls 72% du General Cargo traité par le port.

Zone et place portuaire :

Le port couvre une superficie de 528 HA. Mais, au terme du plan d'expansion en cours, sa superficie devrait être portée à 1 134 HA.

Il comporte 3 zones :

- .le vieux port : Port Vell (qui sert les ferries et les bateaux de pêche)
- .la zone intermédiaire (pour les vracs secs et une partie des vracs liquides)
- .la zone sud, la plus récente (avec une zone d'entreposage de produits inflammables et les terminaux de conteneurs)

Le port a choisi 5 axes de développement :

- .le conteneur
- .l'importation du gaz naturel algérien et libyen
- .les automobiles
- .le ciment
- et un terminal pour la réception et le stockage du café et cacao.

Barcelone ne dispose ni de raffinerie, ni de sidérurgie lourde. Par là même, les trafics du port se répartissent également entre vracs liquides, vracs solides et marchandises générales, les plus intéressantes pour leur valeur ajoutée.

Environnement juridique et institutionnel :

Le statut du port :

Le statut du port de Barcelone vient d'être modifié.

La nouvelle Loi portuaire, adoptée en 1992, lui a fait perdre son statut de port autonome. D'après les nouvelles dispositions législatives, le port conserve une large indépendance de gestion mais son autonomie est limitée par le fait qu'il est rattaché institutionnellement à un holding public dénommé "Les Ports de l'Etat" qui nomme son directeur et les membres de son Conseil d'Administration, et dispose des pouvoirs de décision en matière d'investissements.

Direction du port :

Dirigeants :

Président :	D.Josep Munné Costa
Directeur Général :	D.Luis Montero Garcia
Directeur Commercial :	M.Rodriguez

Conseil d'Administration :

Le port est dirigé par un Conseil d'Administration composé :

- .du Président et du Directeur général
- .de 3 personnalités nommées en raison de leur compétence (commandant de la marine, assistant juridique de l'Etat, représentant de la douane)
- .de 5 représentants des collectivités locales (3 personnalités représentant la Province, 1 le District de Barcelone, 1 le Maire).
- .de 4 représentants de la Chambre de Commerce
- .de 5 représentants des entreprises portuaires
- .de 2 représentants du personnel.

Au terme de la nouvelle Loi cadre, le Conseil d'Administration devrait être modifié. Mais aucune mesure n'ayant été prise en ce sens, l'ancien conseil reste en place, comme le prévoient les mesures transitoires édictées par la Loi.

En matière immobilière :

Le port de Barcelone est propriétaire des terrains portuaires.

Pour les terrains mis en concession, le régime appliqué à l'encontre des opérateurs portuaires est généralement celui de la concession trentenaire.

Régime financier :

Le port finance l'ensemble de ses dépenses d'infrastructures, pour lesquelles il bénéficie de subventions publiques dont le montant est déterminé de façon variable.

Jusqu'alors, les grues appartenait à l'administration portuaire alors que les "straddle carriers" et autres matériels de quai étaient propriété des manutentionnaires.

Mais une évolution s'est produite en 1991, TCB (Terminales Contenedores de Barcelona) a racheté au port de Barcelone, 2 des grues portiques qu'il utilise. Il devrait en racheter 2 autres au Port, lors de l'extension du terminal...

A l'avenir le port devrait prendre en charge le financement des infrastructures et les opérateurs les superstructures.

Exploitation :

	milliers Ptas 1990	milliers Ptas 1991	milliers Frs 1990	milliers Frs 1991
Produits :				
Prestations de service	6 246 100	6 716 600	332 292	360 010
Redevances des concessions	1 401 900	1 770 700	74 581	94 909
Autres produits exploitation	17 700	33 900	941	1 817
Total	7 665 800	8 521 300	407 820	456 736
Charges :				
Achats et services extérieurs	1 045 720	1 428 417	55 632	76 563
Frais de personnel	2 247 155	2 355 789	119 549	126 270
Dotation aux amortis.	1 423 228	1 649 298	75 716	88 402
Fonds de compensation	525 000	535 000	27 930	28 676
Résultat net	499 135	233 531	26 553	12 517
Cash Flow	1 922 363	1 882 829	102 270	100 920
CF / Produits	25.1 %	22.1 %		

1 Frs = 0,0532 en 1990 et 0,0536 en 1991

Le port de Barcelone parvient à dégager des résultats bénéficiaires.

Son cash flow dépasse 1,8 milliards de Ptas et représente plus de 22% des produits perçus par le port. Il permet au port de couvrir une partie non négligeable de ses investissements en autofinancement.

Structure financière :

	millions Ptas 1990	millions Ptas 1991	milliers Frs 1990	milliers Frs 1991
Immobilisations	51 949 600	57 138 600	2 763 718	3 039 773
Charges à répartir	5 238 800	4 565 700	278 704	242 895
Actif circulant	3 578 200	3 280 400	190 360	174 517
Fonds propres	44 812 300	47 239 700	2 384 014	2 513 152
Subvention d'investis.	4 680 500	6 215 500	249 002	330 664
Provisions	808 800	1 343 600	43 028	71 479
Dettes LT	7 109 500	7 091 300	378 225	377 257
Dettes CT	3 355 400	3 094 500	178 507	164 627
Total Actif / Passif	60 766 700	64 984 700	3 232 788	3 457 618

Le port verse une contribution annuelle de 535 millions de Ptas au fonds de compensation interportuaire. Mais cette contribution a été plus que compensée par les importantes dotations en capital et les subventions qu'il a perçues en 1990 et 1991 et qui se sont élevées respectivement à 1 et 1,5 milliards de Ptas.

La structure financière du port est solide. La plus grande partie de ses immobilisations est financée sur fonds propres. Le niveau de l'endettement est relativement faible.

Statut du personnel :*Personnel docker :*

Les représentants des dockers du port de Barcelone, des entreprises de manutention et de l'administration ont signé une nouvelle convention collective le 26 Octobre 1988.

Les dockers sont embauchés à plein temps par une Société Mixte, "Estibarna". Estibarna a été créé en 1988; son capital se répartit entre l'Etat (51%) et les sociétés privées de manutention (49%).

Estibarna ne fournit de prestations de services qu'à ses actionnaires. Mais afin de pallier aux inconvénients résultant de ce monopole d'entreprise, il est possible à de nouveaux opérateurs d'entrer dans le capital d'Estibarna par acquisition d'actions.

Dans les faits, on a constaté à Barcelone un rétrécissement de l'actionariat d'Estibarna, du fait de la concentration des entreprises. Estibarna ne compte plus que 10 entreprises actionnaires contre une trentaine à l'origine.

En 1990, les grutiers (précédemment attachés à l'autorité portuaire) ont été embauchés par Estibarna et la polyvalence des tâches instaurée (un grutier non employé pouvant conduire un chariot).

L'une des entreprises de manutention, membre d'Estibarna, peut souhaiter avoir son propre personnel; elle doit alors recruter au sein des salariés d'Estibarna et peut établir avec eux un contrat permanent.

Au terme du contrat de travail établi entre ces dockers permanentisés et l'entreprise de manutention, ils peuvent réintégrer Estibarna.

Actuellement 630 dockers sont employés par Estibarna dans le cadre d'un contrat de travail et 75 sont salariés d'entreprises de manutention.

Les rémunérations versées aux dockers durant leurs périodes d'inemploi sont couvertes par le fonds national d'indemnisation chômage et non par un fonds spécifique alimenté par les entreprises de manutention.

A Barcelone, la mise en place des nouvelles conventions collectives a été accompagnée d'un plan social qui s'est traduit par la diminution des effectifs dockers qui sont passés de 1 800 à 700 (de 1980 à 1991).

L'effectif dockers (correspondant à celui d'Estibarna et ceux permanentisés dans les entreprises de manutention) atteint 705 salariés :

- 15 administratifs
- 47 grutiers
- 643 ouvriers portuaires

Personnel du port :

Les effectifs travaillant pour le Port de Barcelone ont fortement diminué au cours des dernières années.

Service	1990	1991	1992	1993
Effectifs :				
Techniques, Administratifs	138	160	182	-
Ouvriers	402	348	291	-
Total	540	508	473	445

Le port prévoit de réduire encore ses effectifs, d'ici 1995. La politique du port étant de se désengager de la gestion directe de l'outillage et de développer une politique de concession, les effectifs ouvriers ont fortement diminué au cours des derniers exercices.

Il n'y a pas de convention collective nationale du personnel des ports espagnols.

Les employés du port sont salariés de droit privé.

Seuls 2 employés du port, le directeur et l'ingénieur responsable des travaux avaient conservé un statut de fonctionnaire; ils ont depuis 1990 opté pour un régime de droit privé.

Les acteurs :

10 entreprises se partagent l'essentiel des activités de manutention du port de Barcelone :

- 3 pour les conventionnels
- 2 pour les conteneurs
- 3 pour les vracs solides et 1 pour les vracs liquides
- 1 pour les terminaux automobiles

Manutention de Conventionnels :

La manutention des marchandises conventionnelles est assurée par 3 opérateurs de taille moyenne :

- .Terminal de Catalunya (contrôlé la famille Mestres)
- .Terminal Port Nou (contrôlé par les sociétés COMA, NOSA, et l'agent maritime Suardiaz...)
- .Saport Terminal

Manutention de conteneurs :

La manutention de conteneurs est effectuée principalement par 3 grands opérateurs :

opérateur de Terminal	TEU (1991)
Maritima Layetana	175 593
Tersaco	134 151
Estibarna de Ponent	70 757
Reste du port	108 416
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
Total	488 917

Chaque opérateur dispose d'un droit prioritaire d'usage pour les portiques qui lui sont affectés.

- Les 2 premiers opérateurs, "Maritima Layetana" et "Tersaco" traitent à eux deux, plus de 63% des conteneurs manutentionnés dans le port.

Cette organisation a été modifiée en 1992. Les 2 plus grandes sociétés exploitant les terminaux actuels ont en effet accepté de se regrouper à partir de 1993 pour opérer le nouveau terminal, "Muelle Sur". Elles ont constitué une nouvelle société commune, "TCB".

L'autorité portuaire les en a convaincu car elle n'était parvenue à trouver d'exploitant disposant de moyens suffisants pour prendre en concession le nouveau terminal.

"Maritima Layetana" et "Tersaco" céderont les concessions de leurs installations actuelles quand elles prendront en charge le nouveau terminal. Il est envisagé de les mettre à disposition de grands armements souhaitant disposer de leurs propres terminaux.

- Estibarna de Ponent traite principalement des trafics de cabotage (RoRo et marginalement LoLo) vers les Canaries et les Baléares.

Il appartient à un groupe d'armateurs, reliant Barcelone :

- .aux Canaries (ISCOMAR)
- .aux Baléares (CONTENEMAR)

Terminal voitures :

Le port a ouvert en 1990 un terminal pour voitures qui a été donné en concession à la société créée à cet effet, "Autoterminal Sa", contrôlée par les groupes Saport, Vapores Suardiaz (l'agent maritime de la compagnie Grimaldi) et Nissan ainsi que la firme Barcelona Car Terminal SA. Ce terminal est capable de traiter 300 000 voitures sur un site qui a été étendu à 300 000 m².

Manutention de Vrac :

La manutention de vrac se fait principalement à travers 4 terminaux à usage privatif et un terminal charbonnier public :

- TRAMER qui traite des potasses et appartient à la Compagnie Propriétaire des Mines de Potasses.
- ERGRANSA qui traite du soja et du maïs et qui est contrôlé par des agents consignataires opérant à Barcelone.
- PORTCEMEN contrôlé par des fabricants catalans de ciment, qui ont cherché dans les années 1970 - 1980 à contrarier la crise immobilière et de construction qui sévissait en Espagne, en se lançant dans des activités d'exportation et en construisant pour cela un terminal spécialisé. A la suite des opérations de restructuration récentes connues par l'activité cimentière européenne, les principaux actionnaires du terminal PORCEMEN sont aujourd'hui "Lafarge Coppée" et "Italcementi".
- ENAGAS exploite un grand terminal gazier.
- Terminal charbonnier : les activités de ce terminal sont en régression constante, du fait de la concurrence du port de Tarragone.

Un accord vient d'ailleurs d'être scellé entre les ports de Barcelone et de Tarragone au terme duquel :

- Barcelone se spécialiserait dans les marchandises générales
- Tarragone, qui dispose d'un meilleur tirant d'eau, dans le vrac

L'objectif des 2 ports serait même à terme de relever de la même autorité portuaire.

Prospective :

Barcelone prévoit :

- .l'aménagement du terminal à conteneurs sur le quai Sur
- .l'ouverture du vieux port sur la ville (Port Vell)
- .la réorganisation des quais autour de 9 terminaux spécialisés
- .la construction d'un nouveau terminal à véhicules
- .le transfert de zones de stockage de produits pétroliers
- .la création d'une Zone d'Activité Logistique (ZAL)
- .le développement d'un système EDI...

L'ensemble des projets d'investissement (ZAL, Port Vell, nouveau terminal conteneur..) qui ont débuté en 1989 et doivent s'étendre jusqu'en 1996, devrait coûter 131 milliards de Ptas (7 milliards de FF) :

- 70% pris en charge par le privé (91,7 milliards Ptas),
- 30% pris en charge par le port de Barcelone (39,3 milliards Ptas).

Zone d'activités logistiques :

Le port ouvrira en 1993, son centre d'activités logistiques (LAC : Logistics Activities Centre ou ZAL : Zonas de Actividades Logísticas) qui s'étendra sur 200 HA. Il sera achevé en 1996. La seconde partie de la zone sera aménagée grâce au détournement de la rivière "Llobregat".

Son financement prévu est de :

.31 milliards de Ptas (privé)

et .11 milliards Ptas (public)

Ce centre aura une vocation de distribution multi modale.

Il offrira une surface d'entrepôt de 599 000 m².

Le port a fondé une société publique portant le nom de "Centro Intermodal de logistica Sa (Cilsa) dont le rôle est le soutien et l'exploitation des centres logistiques.

Le capital de cette société a été à l'origine de 200 millions de Ptas entièrement souscrits par le port. La Chambre de Commerce, la Generalitat, la Mairie et la Renfe se sont engagées à y participer et devraient être à leur tour rejointes par des sociétés privées (plusieurs candidates sont déjà pressenties comme le Consortium de la Zone Franche, Iberia....).

Financement d'Etat :

L'Espagne a élaboré en 1990 un plan stratégique pour ses ports, prévoyant d'affecter 287 milliards Ptas à des projets d'investissement. 195 milliards apportés par l'Etat et 92 par le secteur privé. Barcelone devant recueillir l'aide la plus forte avec 62,7 milliards Ptas (3,5 milliards Frs).

Ces investissements s'ajoutent aux 21,1 milliards de Ptas de subventions versées par la CEE à l'ensemble des ports espagnols de 1989 à 1993.

Eléments commerciaux :

La ZIM est l'un des grands utilisateurs du terminal à conteneurs de Barcelone (110 000 TEU en 1991). Elle en a fait son centre de transbordement pour son service sur la partie occidentale de la Méditerranée.

Elle assure depuis 1991, ses services sur l'Amérique du Sud et l'Extrême Orient via Barcelone.

Barcelone a aussi attiré en 1992, le TSA (Tonnage Sharing Agreement) fondé après la dissolution de Scandutch par Nedlloyd, CGM, MISC.

Barcelone est un direct port of call pour : Cosco, CGM, CMA, Evergreen, Lloyd Triestino, MISC et MOL.

Barcelone est un port secondaire alimenté par feeder pour MAERSK.

Barcelone est le port de Nissan qui a décidé d'en faire son centre de distribution pour le bassin méditerranéen à partir de 1993. Nissan devrait recevoir à ce titre 300 000 véhicules (voitures, camions, camionnettes) à destination de l'Espagne, le Portugal, le Sud de la France et l'Italie.

UN OPERATEUR : T.C.B.

Terminal Contenedores de Barcelona SA

Historique :

La première entreprise de manutention à s'intéresser aux conteneurs à Barcelone, a été la société "Maritima Layetana" qui opère sur le port depuis 1972.

Jusqu'en 1991, "Maritima Layetana" était l'opérateur de conteneurs le plus importante du port avec 36% de part de marché.

En 1983, le port a suscité la création d'un autre opérateur, "Tersaco" afin d'induire une concurrence interne à Barcelone. "Tersaco" s'est rapidement développé et occupait en 1991, une part de marché de 28%.

En 1992, le Port de Barcelone souhaitant avoir comme interlocuteur un opérateur solide, a au contraire poussé les 2 principaux manutentionnaires de conteneurs du port à se rapprocher au sein d'une même structure, TCB (Terminal Contenedores de Barcelona SA), afin qu'ils soient capables de prendre en charge la concession du nouveau terminal construit sur le "Muelle Sur".

Dans l'attente de l'achèvement de ce terminal, TCB exploite le terminal "Principe de Espana" sur lequel intervenaient auparavant, de façon indépendante, "Maritima Layetana" et "Tersaco".

Actionariat :

TCB regroupe dans son tour de table, les anciens actionnaires de "Maritima Layetana" et de "Tersaco".

La composition de l'actionariat se reflète dans celle du Conseil d'Administration.

TCB est contrôlé principalement par des agents maritimes opérant sur le port de Barcelone et en particulier par les plus importants d'entre eux qui sont :

.Romeu	ancien agent de Evergreen associé à Green Iberica, agent de Cotunav
.Witty	Agent de Mitsui OsK Line, Lloyd Triestino et COSCO
.Perez	Agent de ZIM, SITRAM
.....	

Direction :

Président :	Jaime Oliver
Directeurs Généraux :	M.Larranaga, chargé des relations commerciales M.Onecha, chargé de l'exploitation

Conseil d'Administration :

MM.B.Miro	Bravo Zabalgoita
Cryns Panagiotopoulou	Garcia Amiana
SEMSA	Graino Fernandez
Izquierdo Mateu	Jimenez Molina
Maritima del Mediterraneo	Mounoy Arteaga
Oliver Aymerich	Romeu Loperena
Romeu Sanroma	Sagrena de Armenteras
SAEMAR (filiale Italia di Navigazione)	Witty SA
Guelly Martos	Kaminski Pedro
Perez Maura Herrera	Trans-Ports SA

Activités :**En volume :**

TEU	1989 pm	1991	1992
Maritima Layetana	163 157	175 592	-
Tersaco	103 170	134 151	-

Total	266 327	309 743	398 304

L'activité de TCB a fortement progressé en 1992; alors que les 2 opérateurs avaient manutentionnés 309 000 TEU en 1991, TCB en a manutentionné 398 000 en 1992 soit + 29%.

Sur les 398 000 TEU traités en 1992, on peut distinguer :

Conteneurs pour Hinterland :	235 550 TEU
Conteneurs transbordement :	134 999 TEU
Conteneurs de cabotage* :	27 755 TEU

Ensemble	398 304 TEU

* *Iles Canaries, Baléares*

Une partie importante des trafics de transbordement est réalisé pour le compte de l'armement israélien ZIM.

Les principaux armateurs traités par le TCB sont :

- .ZIM (140 000 TEU)
- .TSA (35 000 TEU)
- .MAFEC (Med Club)
- .EVERGREEN
- .COSCO
- .SEA LAND....

Productivité :

Depuis leur regroupement, Tersaco et Maritima Layetana ont sensiblement amélioré la productivité de leurs portiques qui est passée en moyenne de 18,8 mouvements (bruts) à l'heure à 22,9 ou de 26,1 mouvements (nets) à 27,4.

Moyens :**Moyens humains :**

Le TCB emploie 325 personnes environ répartis de la façon suivante :

- 57 salariés directement embauchés par TCB affectés aux tâches de gestion, de commercialisation, d'organisation...
- 67 salariés qui se trouvent sous contrat "Maritima Layetana", dont la seule activité est maintenant d'assurer la maintenance des grues, straddle carriers et portiques appartenant à TCB.
- 48 000 journées dockers, soit environ 200 dockers équivalent plein temps.

Le terminal TCB fonctionne tous les jours (sauf 5 jours fériés).

Moyens Techniques :

Le TCB exploite actuellement le terminal "Principe de Espana" dont les caractéristiques sont les suivantes :

.longueur de quai : 1 096 m + 330 m = 1 426 mètres

.surface : 32 Ha

Ce terminal est équipé de 6 portiques et de 17 straddle carriers .

Le TCB est propriétaire de 4 portiques :

.1 acheté en 1991 (travaillant sur des navires feeders),

.3 rachetés début 1993 au port.

2 des portiques appartiennent encore au port.

De plus, TCB fait construire 2 autres portiques en Finlande, pour les installer sur le nouveau terminal "Muelle Sur".

Il dispose de 3 stations reefer avec 336 plots et d'un entrepôt de 25 000 m².

Evacuation :

Les évacuations par chemins de fer sont marginales : seuls 8 % des conteneurs embarqués et débarqués sont transportés par voie ferrée.

Projets de développement :

Le développement du TCB devrait être opéré selon 4 phases :

- Phase A (Avril 1992 - Octobre 1993) :

Durant la première phase, les travaux de construction et de restructuration du terminal "Muelle Sur" débuteront. Pendant ce temps, les activités de manutention seront poursuivies au terminal "Principe de Espana", sur les emplacements occupés précédemment par Maritima Layetana et Tersaco.

- Phase B (Octobre 1993 - Octobre 1995) :

Les travaux de construction de terre plein et d'extension du quai seront entamés ainsi que les travaux de construction d'un terminal ferroviaire et d'un second entrepôt de stockage.

50% des activités du terminal "Principe de Espana" seront transférées au "Muelle Sur"

- Phase C (à partir d'Octobre 1995) :

L'ensemble des terre pleins et du terminal ferroviaire seront opérationnels, permettant le regroupement de l'ensemble des opérations du TCB sur le "Muelle Sur". Le terminal "Principe de Espana" étant rendu au Port afin qu'il l'attribue le cas échéant à d'autres opérateurs.

- Phase D (encore hypothétique)

Déménagement du terminal pétrolier et extension de la zone de manutention et de stockage du TCB.

Le nouveau terminal conteneur sera capable d'accueillir des over panamax.

Il devrait avoir à terme une capacité de 700 000 TEU.

Le projet en phase 3 aura les caractéristiques suivantes :

.surface : 55 Ha

.longueur de quai : 1 030 + 360 = 1 396 mètres

.portiques : 9

.straddle carriers : 31

.entrepôts : 14 400 m²

*Eléments financiers :**Exploitation (Données 1991) :*

millions Ptas	Tersaco	Maritima
Chiffre d'affaires	2 541	nc
BN - Résultat net	217	nc

BN / CA	8.5 %	

Les données 1991, concernant "Tersaco" qui sont les seules connues, font ressortir la bonne rentabilité du terminal.

Le TCB n'a pas encore publié de comptes. On sait seulement que le chiffre d'affaires 1992 a été de : 5 800 millions Ptas (soit 58 millions \$ environ).

Structure financière (Données 1991) :

millions Ptas	Tersaco	Maritima
Immo.nettes	1 450	nc
Capitaux Propres	758	nc
Dettes LMT	11	nc

La mise en place du nouveau terminal devrait se traduire par :

- .une participation de l'Etat de 4,5 milliards Ptas
- .des privés pour 9 milliards Ptas.

PORTS ITALIENS

• LE CADRE LÉGAL ITALIEN	167
• GÊNES	171
LE PORT	173
Principales données économiques	173
Environnement juridique et institutionnel	174
Les acteurs	176
CALATA SANITA	179
VTE	181
• LA SPEZIA	183
LE PORT	185
Principales données économiques	185
Environnement juridique et institutionnel	186
Les acteurs	187
Prospective	187
LSCT	189

CADRE LEGAL ITALIEN

Statut :

Le statut des ports italiens résulte de textes anciens comme des décisions parlementaires et des Décrets royaux datant de 1884 - 1885. Un projet de Loi sur la réforme portuaire vient d'être adopté par le Sénat italien et est soumis actuellement à la Chambre des Députés.

Le système portuaire italien est actuellement très hétérogène.

On distingue de nombreuses catégories d'entités portuaires, parmi lesquelles, on relève principalement :

- 7 autorités portuaires autonomes : Gênes, Venise, Trieste, Savonne, Naples, Civitavecchia. Elles ont été créées entre 1903 et 1970 et portent selon le cas, les dénominations de :
CAP, Consorzio Autonomo del Porto di Genova (1903), à Gênes,
Provveditorato al Porto di Venezia (1929), à Venise,
Ente Autonomo del Porto di Trieste (1967) à Trieste,
Consorzio Autonomo del Porto di Napoli (1974) à Naples ...
- 5 établissements responsables des moyens mécaniques et des entrepôts ("Aziende dei Mezzi Meccanici") : La Spezia, Livourne, Ancone, Messine, Cagliari,
- 3 entités rattachées à des chambres de commerce : Montfalcone, Chioggia, Porto Nogaro,
- une société par action, la SAPIR : Société Anonyme du Port Industriel de Ravenne,
- la plupart des autres ports italiens sont gérés directement par les services locaux du Ministère de la Marine

Les fonctions et les pouvoirs de ces diverses organismes varient fortement en fonction de l'histoire, du contexte socio-économique :

Ainsi, si les autorités portuaires autonomes disposent d'un pouvoir de direction générale sur les affaires portuaires (autorité publique, gestion, programmation, maîtrise immobilière, promotion des activités du port...), les établissements auxiliaires de matériel ne sont que des établissements publics chargés de la gestion de certains terrains et des équipements publics portuaires et partagent localement leur autorité avec les capitaineries d'Etat....

Le projet de Loi prévoit de transformer et d'harmoniser les structures d'exploitation des ports; il préconise de répartir les fonctions portuaires entre deux structures distinctes :

- L'administration portuaire serait confiée à une entité spécifique qui aurait pour fonction d'exercer les fonctions "d'autorité portuaire" c'est à dire de gérer le port (et non les opérations portuaires), de conduire la planification des investissements.... Elle prendrait en charge la supervision générale du port et fournirait les services "d'intérêt général".
- La gestion du domaine portuaire et des équipements serait confiée à des sociétés privées spécifiques, au sein desquelles la participation de l'Etat serait minoritaire. Ces sociétés prendraient en charge l'ensemble des activités à caractère industriel et commercial....

Direction et tutelle :

Seules les autorités portuaires autonomes ont une direction clairement identifiée; elles sont dirigées par un Conseil d'Administration dont sont membres des représentants du port, des grands opérateurs portuaires privés, des syndicats du personnel, des "compagnies portuaires" (dockers), et de la région.

L'ensemble des ports italiens se trouvent sous la tutelle du Ministère de la Marine Marchande, intégré, depuis peu, au sein du Ministère des Transports..

Régime financier :

Les autorités portuaires assurent le financement des dépenses d'investissements d'infrastructures. Pour leur permettre d'en supporter le coût, l'Etat leur verse des subventions dont le montant et les règles de détermination sont variables.

Dans les faits, la plupart des autorités portuaires, même celles qui sont autonomes, du fait de l'importance des déficits qu'elles ont accumulés, et de la faiblesse de leur structure financière, se trouvent sous la tutelle financière de l'Etat, et requièrent systématiquement l'affectation de crédits publics pour la réalisation de leurs investissements et l'assainissement de leur situation financière.

Hors les crédits du Ministère de la Marine, une partie importante des crédits publics provient :

- soit, des lignes budgétaires du Ministère des Travaux Publics, les "Fonds d'Investissement Emploi" (FIO), qui sont votés annuellement par le parlement italien.
- soit, pour les ports du Sud de l'Italie, des fonds de l'agence pour le développement du Sud...

Les recettes portuaires sont constituées par :

- les droits d'ancrage (déterminés en fonction du tonnage des navires)
- les droits d'usage des quais et des terre-pleins
- les droits d'usage des équipements si il y a lieu
- les dotations budgétaires publiques

Régime domanial :

L'ensemble des terrains portuaires appartiennent soit à l'Etat, soit aux entités portuaires auxquelles l'Etat a délégué ses pouvoirs.

Le régime de la concession établi entre autorité portuaire et opérateurs qui faisait il y a quelques années, figure d'exception, tend à se généraliser.

Partage des investissements :

Jusqu'à une date récente, l'ensemble des terrains portuaires et des équipements étaient financés par l'Etat ou les entités portuaires qui en conservaient la propriété.

Les entreprises de manutention se contentaient en fonction de l'utilisation qu'elles en avaient, de verser une rémunération

- aux entités portuaires pour l'usage des quais, terre-pleins et équipements
- à la compagnie portuaire, pour le travail des dockers

Cette règle a été infléchie pour la première fois en 1985 à La Spezia où CONTSHIP a obtenu la concession du quai Fornelli. Les pouvoirs publics ont dans ce cas, investi dans les quais et les remblais qu'ils ont donnés en concession à CONTSHIP, contre le versement d'une redevance.

Le groupe CONTSHIP a pris en charge de son côté, l'ensemble des investissements en superstructures (stabilisation du terrain avec la mise en place de piles, viabilisation, portiques et équipements de manutention..).

Cette formule tend à s'étendre en Italie : Gênes vient de concéder la plupart de ses terminaux en faisant prendre en charge une partie des superstructures par des opérateurs privés concessionnaires.

Statut du personnel :

Dockers :

Le cadre légal organisant les rapports de travail dans les ports italiens, a été établi en 1942 par le "Codice della Navigazione" (Loi de la Navigation).

Ce code réserve à son article 110 l'ensemble des opérations de manutention aux corporations de dockers, dénommées "compagnies portuaires".

Pour contrebalancer ce monopole, le Ministère disposait de la possibilité de délivrer, de façon discrétionnaire, des dérogations aux opérateurs maritimes sur la base du principe des "autonomies fonctionnelles". Ces dérogations ouvraient la possibilité aux employeurs de faire appel à une main d'oeuvre non docker, directement salariée et pouvant être extérieure au port.

Dans les faits, pendant de nombreuses années, le Ministère de la Marine Marchande n'a délivré de telles dérogations que de façon parcimonieuse, comme par exemple aux opérateurs exploitant les terminaux Ro/Ro ou le terminal conteneurs situés à La Spezia.

Sous la pression de la Cour de Justice Européenne, le gouvernement italien a, par le "Décret Loi Tesini", entré en vigueur le 20 Octobre 1992, mis fin au monopole des compagnies portuaires.

Ce décret Loi confie les opérations de transbordement à des entreprises agréées qui peuvent faire appel au personnel de leur choix; sous la seule réserve de donner à qualification professionnelle égale, la priorité d'embauche aux dockers membres des "compagnies portuaires".

Personnel portuaire :

Le personnel portuaire a un statut de fonctionnaire.

Il assurait jusqu'à la fin des années 1980 l'ensemble des tâches opérationnelles à l'exception de celles réservées aux dockers. Le personnel portuaire prenait en particulier en charge l'ensemble des opérations de conduite et de maintenance des portiques. Cette règle s'appliquait même à La Spezia, alors que les portiques avaient été financés par un opérateur privé.

Le Décret Loi de 1992 (et le projet de Loi) a pour objet non seulement de redéfinir le régime applicable aux dockers mais aussi de procéder à une réforme du statut et du régime des autorités portuaires italiennes. Cette réforme aura pour effet (voir précédemment) de réduire la fonction des autorités portuaires à la gestion des ports et non plus à la gestion des opérations; il en résultera une réduction importante des effectifs.

Afin d'éviter que cette réforme ne porte atteinte aux droits sociaux acquis par le personnel portuaire, le décret Loi a prévu deux dispositions protectrices :

- En terme de garantie d'emploi, il donne une priorité d'embauche aux employés portuaires, au sein des nouvelles entreprises concessionnaires de terminaux.
- En matière de salaire, il prévoit de maintenir le niveau de rémunération (avantageux) des employés portuaires sans pénaliser les entreprises, en faisant prendre en charge le différentiel par l'Etat. Actuellement, à titre transitoire, un statut de détachement est appliqué et des solutions pragmatiques ont été imaginées comme une réduction des redevances de concession en contre partie de la prise en charge de salaires plus élevés par les concessionnaires.

GÊNES

- **TERMINAL CALATA SANITA**
- **VOLTRI TERMINAL EUROPA**

LE CADRE : PORT DE GÊNES

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1992 : 41,4 millions Tonnes (hors avitaillement)
dont : 37 167 000 tonnes aux entrées et 4 214 000 tonnes aux sorties.

Produits	Milliers Tonnes 91	Total	Milliers tonnes 92	Total
Produits bruts et raffinés	26 025		26 432	
Autres liquides	810		984	
Vracs liquides		26 835		27 416
Céréales et dérivés	166		98	
Nourriture animale	-		-	
Charbon	-		1 921	
Minerais	-		4 516	
Engrais	-		-	
Autres solides	7 000		457	
Vracs solides		7 166		6 993
Conteneurs	3 282		3 209	
Rouliers	3 040		3 270	
Autres	616		490	
Marchandises diverses		6 938		6 969
Total		40 940		41 391

Le trafic conteneur 1992 a atteint 336 457 EVP (- 2,3 % sur 1991).

Zone portuaire :

Le port a entamé depuis plusieurs années, une politique de restructuration avec :

- la création du bassin de Voltri
- le renouvellement du bassin de Sampiedarena et du vieux port

Par ces travaux, le port s'est étendu, en s'éloignant du centre ville et pourra être divisé en zone affectée à un rôle spécifique :

- Sampiedarena deviendra port principal pour le vrac, les cargaisons générales et spécialisées...
- Les trafics de passagers et de ferries pourront être relancés avec la restauration de la gare maritime, près du coeur historique de la ville.
- Le terminal de Voltri, séparé du port historique par l'aéroport civil Christophe Colomb deviendra le grand terminal conteneur.

Environnement juridique et institutionnel :

Statut du port :

Le port de Gênes est un port autonome.

Son organisation a beaucoup évolué au cours des dix dernières années :

A l'origine, l'autorité portuaire, la CAP (qui a été créée en 1903) assurait l'ensemble des fonctions d'autorité, de coordination et d'exploitation du port.

Aujourd'hui, au terme d'une histoire mouvementée, l'organisation du port d'opère autour de structures se superposant sur 3 niveaux :

- la CAP (Consorzio Autonomo del Porto di Genova) qui est l'autorité portuaire et est dépositaire des délégations de pouvoir du Ministère italien de la Marine Marchande.
- la société "Porto di Genova Spa" qui est une holding portant les participations (généralement minoritaires) de la CAP dans certaines sociétés opérationnelles.
- des sociétés privées qui ont reçu en concession la plupart des terminaux du port (en accueillant parfois dans leur capital mais de façon minoritaire la société "Porto di Genova").

Gênes a été depuis la guerre marquée par une histoire traversée de conflits sociaux et politiques. Les blocages ont été provoqués par la montée en puissance des dockers regroupés en "compagnies portuaires", en particulier à Gênes où, en 1960, la compagnie portuaire employait près de 10 000 personnes et était devenue incontournable.

Des lendemains de la guerre à la fin des années 80, le port de Gênes est entré dans une spirale de surenchères en matière de salaires et d'améliorations de conditions de travail. La multiplication des grèves sauvages a fait perdre au port toute fiabilité et a entraîné une augmentation importante des tarifs de manutention.

Le port de La Spezia, qui ne connaissait pas de tensions sociales, qui n'avait pas de tradition de revendication et dont compagnie portuaire n'employait qu'une cinquantaine d'employés portuaires, a su tirer parti de la situation.

Aussi, plusieurs opérateurs se sont déplacés de Gênes à La Spezia, en particulier Messina et Tarros (armement Musso) et Contship y a installé un terminal conteneur. Ils ont obtenu du pouvoir central "l'autonomie fonctionnelle", qui leur a permis d'exploiter avec leur propre personnel des terminaux privés.

Afin de contrarier le déclin de Gênes, le directeur de la CAP, M. D'Allessandro a essayé à la fin des années 1983, de faire évoluer le port.

- Il a commencé par réduire les effectifs dockers en profitant de la possibilité qu'avait ouverte le gouvernement central, aux employés en sur-effectif de bénéficier de préretraite.
- Il a décidé ensuite de fractionner l'entité portuaire CAP qui à l'époque faisait tout, en procédant à la création de plusieurs SEM :
 - une SEM pour la manutention des marchandises conventionnelles
 - une SEM pour les conteneurs
 - une SEM de lutte contre la pollution...
- Il a cherché enfin à mettre en cause le monopole de la compagnie portuaire. Mais des pressions syndicales et sociales (6 mois de grève, une intervention du cardinal de Gênes) l'ont obligé en 1988 à quitter son poste.

A la suite de ce conflit, la CAP a passé pendant un an par un régime d'administration directe de l'Administration centrale, sous le Ministère Brandini.

En 1990, un nouveau directeur, M. Magnani a été nommé. Natif de Gênes, ancien directeur d'une compagnie de carénage locale, et bénéficiant d'une expérience politique élargie (acquise en tant que Président de la province et de la Région de Gênes), M. Magnani a poursuivi et accentué la politique de son prédécesseur, en décidant de privatiser totalement la plupart des entités opérationnelles du port.

Dans un premier temps, il a lancé 2 opérations expérimentales marginales sur le terminal fruitier et le terminal de vrac-charbonnier, en les confiant à des sociétés dont le capital était détenu majoritairement par des intervenants privés et en leur ouvrant la possibilité :

- .d'utiliser leur propre personnel,
- .d'embaucher du personnel de l'autorité portuaire, détaché,
- .de passer quelques accords avec la compagnie portuaire.

En 1991, en accord avec le Ministère de la Marine Marchande, il a lancé une opération plus audacieuse, en confiant en concession le terminal de VOLTRI à la société VTE (Voltri Terminal Europa). VTE qui était détenue à l'origine par la CAP fut ensuite de rétrocéder à la filiale SINPORT du groupe FIAT

Enfin, il a multiplié ensuite la mise en concession des terminaux du port, réduisant d'autant les fonctions opérationnelles de la CAP.

En matière immobilière :

L'ensemble des terrains portuaires appartiennent à l'Etat italien et sont gérés par la CAP.

Régime financier :

Le port de Gênes, comme les autres ports italiens a bénéficié des effets de la loi du 30/6/1986 qui a mis en oeuvre un certain nombre de mesures financières d'assainissement, prévoyant en particulier la couverture de son déficit (125 milliards de Lires en 1985)...

Mais le port de Gênes supporte encore une dette de 200 millions de \$ qui produit chaque année 30 millions de \$ de frais financiers.

Statut du personnel :

Les dockers :

Les dockers de Gênes sont regroupés au sein d'une "compagnie portuaire", la CULMV (Compagnia Unica dei Lavoratori delle Merci Varie) qui a été fondée au 14 ème siècle et peut être considérée comme la première organisation de travailleurs portuaires en Italie.

Les 3 grands syndicats italiens sont représentés au sein de la CULMV : CGIL, UIL et CSIL.

Mais la CGIL, qui est proche du PC italien y est majoritaire.

Les effectifs qu'elle regroupe ont beaucoup diminué au cours des 10 dernières années :

.5 000 en 1984

.2 500 en 1987

.1 600 en 1990

.1 200 en 1992

Les statuts de CULMV sont proches de ceux d'une coopérative.

Elle facture sa main d'oeuvre, ses machines et engins de levage aux entreprises de manutention.

En 1992, le ministère italien de la Marine Marchande a mis un terme par Décret au monopole des compagnies portuaires et donc de la CULMV de Gênes; le Port a tenté par ailleurs d'aligner la position de la Compagnia Unica sur celles d'autres opérateurs privés en l'autorisant à opérer en qualité d'entreprise prestataire de services.

Le personnel portuaire :

Le personnel portuaire a un statut de fonctionnaire.

Comme les effectifs dockers, le personnel portuaire employé par la CAP a fortement diminué au cours des dernières années :

	1983	1987	1992 E
CAP	3 247	1 553	800
Stés privées	-	115	
CULMV	5 215	2 538	1 200
Cie Pietro Chiesa	51	27	
Sté industrielle	772	360	
Sté de carénage	75	45	
Total	9 360	4 638	2 000

Le personnel employé par la CAP occupe des fonctions :

- .d'administratifs,
- .d'ouvriers d'entretien et de dragage,....

ainsi que :

- .d'ouvriers travaillant sur la réparation navale
- .d'employés de l'aéroport de Gênes, qui est géré par la CAP.

Les acteurs :

La plupart des terminaux de Gênes ont été concédés et sont exploités actuellement par des entreprises indépendantes.

Pour l'attribution des concessions, la CAP a procédé selon 2 méthodes :

- .soit au plus offrant, quand le secteur public avait réalisé et porté à leur terme des investissements importants
- .soit sur la capacité financière des opérateurs, et leurs plans de développement quand des investissements importants restaient à réaliser.

Les principaux opérateurs sont les suivants :

Terminal Rinfuse :

Le terminal vraquier a été concédé

- .dans un premier temps à la société "Terminal Rinfuse Spa" dont 51% du capital était contrôlé par l'armement naval NAI du groupe génois Cameli.
- .puis, à la suite de sa défaillance, à la société "Janua" dont les actionnaires sont "Ignazio Messina" "Italia Bulk Logistica", "Italcementi" et "Presacementi".

Porto Petroli :

Le terminal pétrolier a été concédé à la société "Porto Petroli Spa" qui est une filiale du groupe pétrolier ENI avec une participation minoritaire de la société "Porto di Genova".

Terminal Ronco, Canepa et Libia :

Ce terminal est le premier terminal à conteneurs de la ville. Il devrait être converti en terminal "multi purpose".

En 1992, il était convoité par 3 groupes d'opérateurs :

- Top Terminal Genova (sous la conduite de l'agent maritime, Cosulich) regroupant la "Coe & Clerici Spa", la "Gastaldi & C.Spa", la "Societa Genovese Finanziaria Spa"..

- Genoa Operator regroupant le président sortant des agents maritimes de Gênes, M.Marcello Cignolini, ainsi que plusieurs autres agents maritimes, Cino Negri (Intersea), Vigilio Spallarossa (Transatlantica)...
- l'armement d'Amico (qui s'est depuis retiré).

La compagnie portuaire qui a elle même présentée une offre pourrait dans les faits, surclassée les autres prétendants et obtenir la concession du terminal.

Calata Sanita Container Terminal :

La privatisation de Calata Sanita a fait l'objet d'une contestation entre Contship Italia et GTO (Genoa Terminal Operator) mais aucun des candidats ne satisfaisant aux conditions édictées par le port, un appel d'offre international a été lancé.

L'appel d'offre s'étant révélé infructueux, une négociation directe a été entreprise et a abouti à un accord avec 3 agents maritimes locaux, qui ont pris le terminal en concession.

Genoa Terminal :

La concession du terminal RoRo LoLo entre Calata Ignazio Inglese et Calata Mogadiscio a été confiée à la société "Genoa Terminal Spa" qui est détenue :

- à 20% par la "Porto di Genova Spa"
 - à 80% par la société "Fingenoa Srl", contrôlée elle même par les sociétés :
 - . Grendi & Figlio Spa (37,5%)
 - . Eridiana (groupe Ferruzi : 31,25%)
 - . Attiva Spa (Frères Attilio et Gianfranco Oliva : 31,25%)
- M.Attilio étant président de l'association des industriels de Gênes.

Voltri Terminal Europa :

La concession du terminal de Voltri a été confiée pour une période de 30 ans à la société VTE, qui est une filiale de SINPORT, du groupe FIAT.

UN OPERATEUR : CALATA SANITA

Actionnariat :

Le terminal de "Calata Sanita" vient d'être privatisé.

Un appel d'offre avait été lancé sur ce terminal après le Décret Loi d'octobre 1992, mais s'était révélé infructueux.

Une négociation et un accord direct ont alors été conduits et passés avec la société GIP (Gruppo Investimenti Portuali), une structure regroupant 3 agents maritimes :

• Luigi NEGRI	38 %
• Thos CARR & SON (familles Schenone & Magillo)	26 %
• Gastaldi & C (famille Cerruti)	26 %
• Divers	10 %

Les 3 agents maritimes représentent en particulier :

- .l'armement taiwanais, Yang Ming
- .l'armement russe, Blasco
- .des armements grecs

La CAP leur a attribué une concession jusqu'en 2 020. Elle a conservé une participation de 20% dans le terminal; GIP en contrôlant 80%.

Moyens :

Moyens humains :

Le nouveau terminal devrait recruter 130 employés :

- .40 travaillant déjà au terminal
- .90 appartenant à la CAP qui seront détachés

Moyens matériels :

La convention de concession intègre les infrastructures existant déjà sur le terminal.

Ainsi Calata Sanita dispose des moyens suivants, qui seront remis au concessionnaire :

- 175 000 m² de surface concédée
- 520 mètres de quai
- 6 000 m² d'entrepôts
- 4 portiques
- 6 transtainers
- 5 / 6 forklifts

Calata Sanita est de plus équipée de bureaux

Le terminal dispose enfin d'un portefeuille de clientèle.

Le terminal bénéficie par ailleurs de 2 embranchements ferroviaires par lesquels il évacue actuellement près de 25% de ses boîtes.

Eléments financiers :

La convention de concession prévoit la location du terminal avec :

- A^o) le paiement d'une redevance annuelle comportant :
 - un terme fixe de 3 milliards de Lires (11 millions Frs) en régime de croisière (il a été réduit à 1 milliard pour 1993 et à 2 milliards pour 1994),
 - un terme variable de 2 500 liras par conteneur (10 Frs / boîte).
- B^o) le rachat des superstructures et du fonds de commerce pour 40 milliards de Lires

(145 millions Frs).

- C) l'embauche de personnel détaché de la CAP
- D) un engagement d'investissement (d'allongement des quais...)

Les terrains étant mis à disposition dans le cadre d'une concession s'étendant jusqu'en 2020 (date d'échéance de la CAP).

Les responsables du terminal envisagent de démolir la station d'emportage actuelle pour récupérer de nouvelles aires de dépôts et prévoient d'utiliser une station CFS située à l'extérieur du terminal : "Centro Smistamento e Consolidamento Merci".

Prospective :

Le terminal de Calata Sanita a manutentionné en 1992, 130 000 boites (correspondant à 180 000 TEU).

Les nouveaux exploitants qui sont agents maritimes, devraient être capables d'apporter le fret des clients qu'ils représentent et qui s'élèvent à plus de 85 000 TEU.

Ils visent à terme 150 000 boites (200 000 TEU).

Cet objectif sera sans doute difficile à atteindre rapidement dans la mesure où MAFECS (regroupant Lloyd Triestino, Mitsui OSK Line, et Nippon Yusen Kaisha) vient de prendre la décision de quitter le terminal de Calata Sanita pour celui de LSCT à La Spezia; ce départ devant se traduire par la perte de 40 000 TEU.

UN OPERATEUR : V.T.E.

VOLTRI TERMINAL EUROPA

Actionnariat :

VTE (Voltri Terminal Europa) est détenu à :

- 5% par la CAP
- et 95% par SINPORT du groupe FIATIMPRESIT.

VTE n'exclut pas d'augmenter son tour de table d'actionnaires en invitant à son capital de nouveaux groupes industriels et financiers.

Direction :

Direction opérationnelle :

Dr. Giuseppe Cortesi : Directeur Général

Conseil d'Administration :

Le Conseil d'Administration de SINPORT regroupe des cadres de haut niveau du groupe FIAT dont le directeur financier, le responsable du contrôle de gestion.

Moyens :

Moyens humains :

Actuellement VTE emploie

- . pour le terminal de la ligne de cabotage sicilienne: 20 ouvriers et 5 employés
- . pour le développement du terminal conteneurs : une équipe d'ingénieurs et de cadres.

En régime d'exploitation de croisière, VTE devrait employer

- pour les activités de manutention, 1 salarié par millier de TEU, soit :
 - . 250 salariés au terme de la première phase
 - . et 700 au terme de la seconde phase.
- pour ses activités connexes (empotage, intermodalisme...) : 1 500 salariés environ.

VTE a obtenu le soutien du Ministère de la Marine italienne au travers l'attribution de "l'autonomie fonctionnelle" pour échapper à l'obligation d'employer des dockers.

Moyens matériels :

VTE a obtenu la concession de son terminal en 1991.

Ses caractéristiques sont : 1 200 000 m²

La concession a été négociée jusqu'en 2020.

La CAP mettra à disposition de VTE les équipements suivants, dont il s'est engagé à prendre en charge la construction :

- .des bureaux
- .un centre douanier
- .4 portiques
- .9 transtainers
- .300 000 m² de stockage
- .raccordement chemins de fer
- .8 000 m² d'entrepôts

Le concessionnaire s'engageant de son côté à construire et à investir dans :

- .le guichet d'accès
- .l'informatique
- .4 portiques complémentaires
- .20 transtainers

Le quai en eau profonde devrait s'étendre sur 1,4 Km de long.

Une plateforme type Garonor sera construite en continuité, financée par le CAP.

Activités :

Le terminal conteneur n'est pas encore entré en activité; par contre, un terminal Ro/Ro a été ouvert en 1992, il accueille une ligne de cabotage reliant Gênes à la Sicile, exploitée par VIAMARE, une filiale du groupe FINMARE.

Eléments financiers :

La redevance de concession comportera en régime de croisière deux termes :

- un terme fixe de 10 milliards de Lires par an (37 millions Frs)
- un terme variable de 4 500 liras par conteneur (17 Frs / boîte)

Le financement a été en partie assuré par la BEI (Banque Européenne d'investissement) dans le cadre des mesures de restructurations des zones sidérurgiques sinistrées.

La participation publique dont les premiers investissements datent de 1985/86 devrait être de 200 milliards de Lires (environ 750 millions Frs).

La participation privée devrait être d'un montant équivalent : 200 à 220 milliards de Lires (mais ne sera réalisée qu'à compter de 1992 - 93).

Prospective :

VTE a élaboré un plan de développement en 2 phases :

1 ère phase qui devrait débuter en Janvier / février 1994, et permettra d'offrir une capacité de traitement en régime :
.de l'ordre de 250 000 TEU

2 ème phase qui devrait débuter en 1996 / 1997 et permettra d'offrir une capacité de traitement en régime :
.de 700 000 TEU environ

VOLTRI devrait être divisé en 5 sections dont 2 devraient être exploitées par VTE et les 3 autres pourraient être cédées à des opérateurs internationaux.

Afin de rentabiliser ses équipements, VTE estime pouvoir attirer une partie des trafics italiens qui transitent actuellement par les ports d'Europe du Nord.

Les dirigeants du groupe estiment que sur un trafic italien global de 2 500 000 TEU :

- 1 700 000 sont traités par des ports italiens
- 800 000 par des ports d'Europe du Nord.

D'autre part, les prévisions de croissance du trafic sur lesquelles ils s'appuient sont de :

- 1 à 2% sur les liaisons Europe - Amérique du Nord
- 7 à 8 % sur les liaisons Europe - Asie

LA SPEZIA

• **LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL**

LE CADRE : PORT DE LA SPEZIA

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1991	milliers Tonnes
Produits pétroliers	490 000
Vracs solides	2 100 000
Marchandises diverses	7 429 000

Total	10 019 000

464 400 TEU ont été manutentionnés à La Spezia, en 1991 et 596 000 TEU en 1992.

Place portuaire :

Le port de La Spezia assure :

- des trafics conteneurs (premier port méditerranéen derrière Algeciras)
- des trafics Ro/Ro, opérés par TARROS et MESSINA
- des trafics de vracs
- des transports de passagers : en particulier sur la Sardaigne, avec la compagnie TIRRENIA, et MOBY Lines (qui opère aussi sur la Corse)

Le port de La Spezia a pris son essor avec la décision de Contship d'y construire un nouveau terminal.

L'avantage de La Spezia tenait au fait que le port

- échappait aux rigidités du Code de la Navigation Italienne, grâce à l'autonomie fonctionnelle que lui avait concédée le Ministère italien de la Marine Marchande,
- ne souffrait pas de congestion urbaine,
- bénéficiait d'une bonne desserte ferroviaire,
- se trouvait à proximité des grands centres urbains de l'Italie du Nord, à mi chemin des 2 ports historiques italiens (Gênes et Livourne)

La Spezia est un port de transit. Ses trafics se répartissent approximativement entre :

. Transbordement	10 %
. Milan :	50 %
. Autres (Padoue, Modane..)	40 %

Environnement juridique et institutionnel :

Le statut du port :

Le port de La Spezia ne dispose pas d'un statut de port autonome.

Les diverses fonctions portuaires sont réparties entre plusieurs entités indépendantes :

- .la capitainerie,
- .l'Azienda Mezzi Meccanici (un établissement public) qui détient une partie les immobilisations portuaires (toutes les infrastructures et certains équipements portuaires)
- .les manutentionnaires qui possèdent dans certains cas leurs superstructures.

En mettant en place des concessions sur ses terminaux, La Spezia a fait figure de précurseur dans la voie de la privatisation des ports italiens.

En matière immobilière :

L'ensemble des terrains portuaires appartiennent à "l'Azienda Mezzi Meccanici" qui est par ailleurs propriétaire d'une partie des équipements mis à la disposition des manutentionnaires.

Régime financier :

Le régime financier et le mode de fonctionnement du port ont été modifiés au cours des dernières années. Auparavant l' "Azienda Mezzi Meccanici" , propriétaire des terrains et des équipements avait pour fonction :

1. de gérer les terre pleins et les quais
2. d'exploiter les portiques de quai

Par là même un utilisateur (manutentionnaire) devait dans le cadre de ses prestations verser une rémunération

- .à la compagnie portuaire, pour le travail des dockers
- .à l'Azienda Mezzi Meccanici, au titre
 - d'un droit d'usage des quais et terre pleins
 - et d'un droit d'usage des équipements.

CONSHIP avec sa filiale locale LSCT a modifié les règles de fonctionnement de base.

Elle a négocié en 1985 un contrat de concession sur le quai Fornelli.

Les pouvoirs publics ont investi dans les quais et le terre plein, puis les ont confiés à l'Azienda Mezzi Meccanici qui a donné le terminal en location à LSCT.

LSCT a pris en charge tous les autres investissements, en particulier la stabilisation du terrain (mise en place de piles...), la viabilisation, les superstructures et a investi 160 milliards de Lires de 1985 à 1992.

Statut du personnel :

En 1989, LSCT a obtenu l'autonomie fonctionnelle par un Décret du ministre Brandini qui a reconnu que le travail réalisé à LSCT constituait un chaînon d'une chaîne de transport et ne pouvait être considéré comme une simple activité de chargement et déchargement.

Cette caractéristique a permis à l'employeur LSCT d'embaucher directement du personnel salarié (en s'exonérant de l'obligation d'embaucher des dockers).

Cette autonomie fonctionnelle a aussi été reconnue aux autres opérateurs de conteneurs du port de la Spezia :

- Messina qui assure des trafics Ro/Ro sur des lignes de la Méditerranée et de l'Afrique de l'Est et ne manutentionne que des marchandises provenant de ses navires
- Tarros appartenant à l'armateur Musso qui exploite et ne manutentionne que ses navires opérant sur la Méditerranée et en particulier la Sardaigne.

Les acteurs :

Les activités de marchandises diverses du port de La Spezia sont principalement réalisées par 3 grands opérateurs : LSCT, MESSINA et TARROS. Chacun de ces opérateurs est apparenté à une compagnie maritime.

Les volumes de conteneurs traités par chacun d'eux sont les suivants :

Opérateur	TEU
LSTC	450 000
Messina	90 000
Tarros	60 000

TOTAL	600 000

Prospective :

Le succès du port de La Spezia tient en majeure partie à la manutention des conteneurs qui a fortement progressé au cours des dernières années.

	78	80	82	84	86	88	90	92
TEU	85 000	135 000	187 000	224 000	168 000	282 000	454 000	600 000

Tant que la réforme portuaire italienne ne se sera pas entrée en vigueur, La Spezia devrait surclasser les ports voisins et poursuivre son développement.

UN OPERATEUR : LSCT

LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL

Historique :

Le terminal de LSCT est le premier terminal privé italien; il a été construit en 1987. CONTSHIP était installé à La Spezia depuis 1971 où ses navires étaient manutentionnés sur le quai Garibaldi et utilisait ce terminal de façon classique, à travers une location des équipements. La décision de créer un vrai terminal à conteneurs fut prise par les dirigeants de CONTSHIP en 1985 pour un début d'opération en 1987.

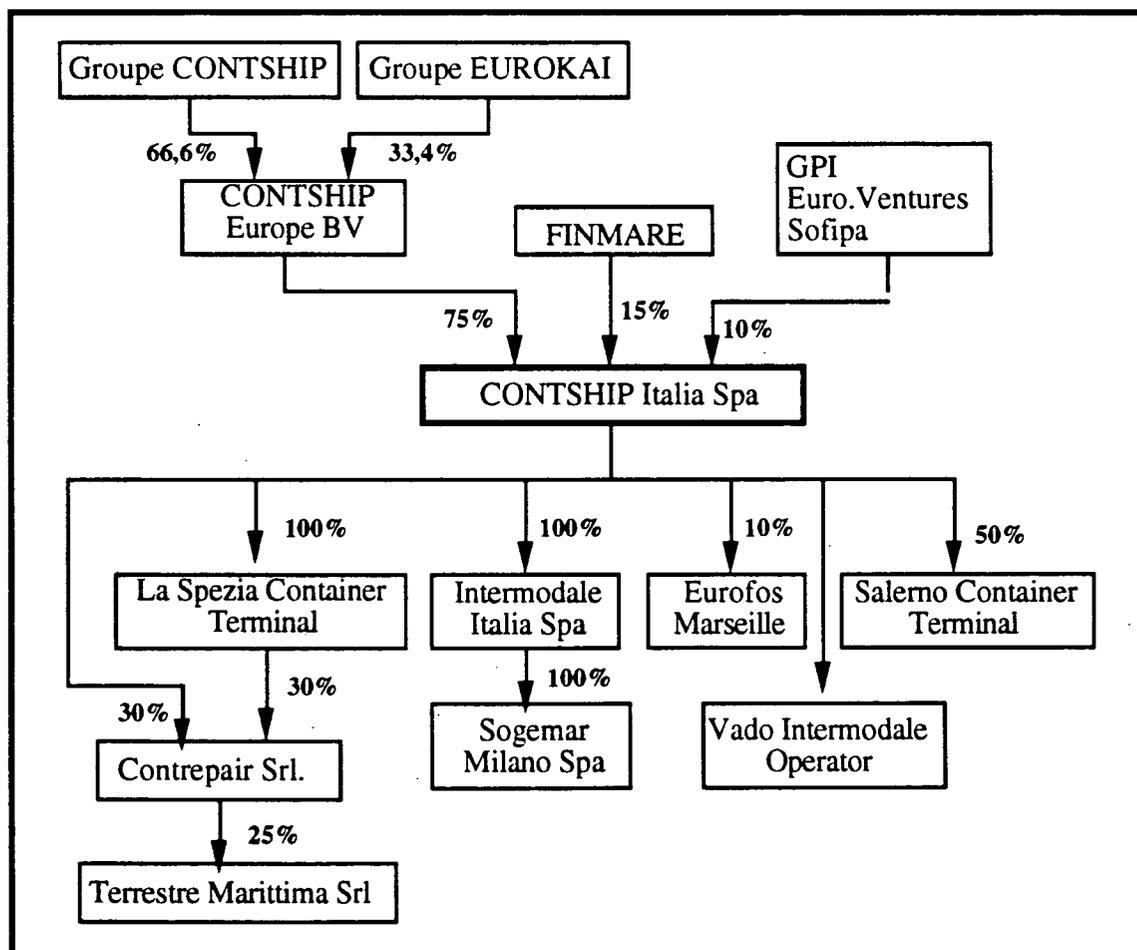
Actionnariat :

LSCT est une filiale à 100% de "CONTSHIP Italia Spa" dont le capital est lui même partagé entre :

- CONTSHIP Europe BV : 75 %
- FINMARE : 15 %
- Divers (sociétés financières et opérateurs locaux : 10 %

CONTSHIP Italia BV a de son côté pour actionnaire :

- l'armement CONTSHIP : 66,6 %
- l'opérateur hambourgeois EUROKAI : 33,4%



La présence de EUROKAI dans le capital de CONTSHIP Italia s'explique par la volonté de M.Ravano de bénéficier des conseils et de l'expérience acquise par EUROKAI à Hambourg.

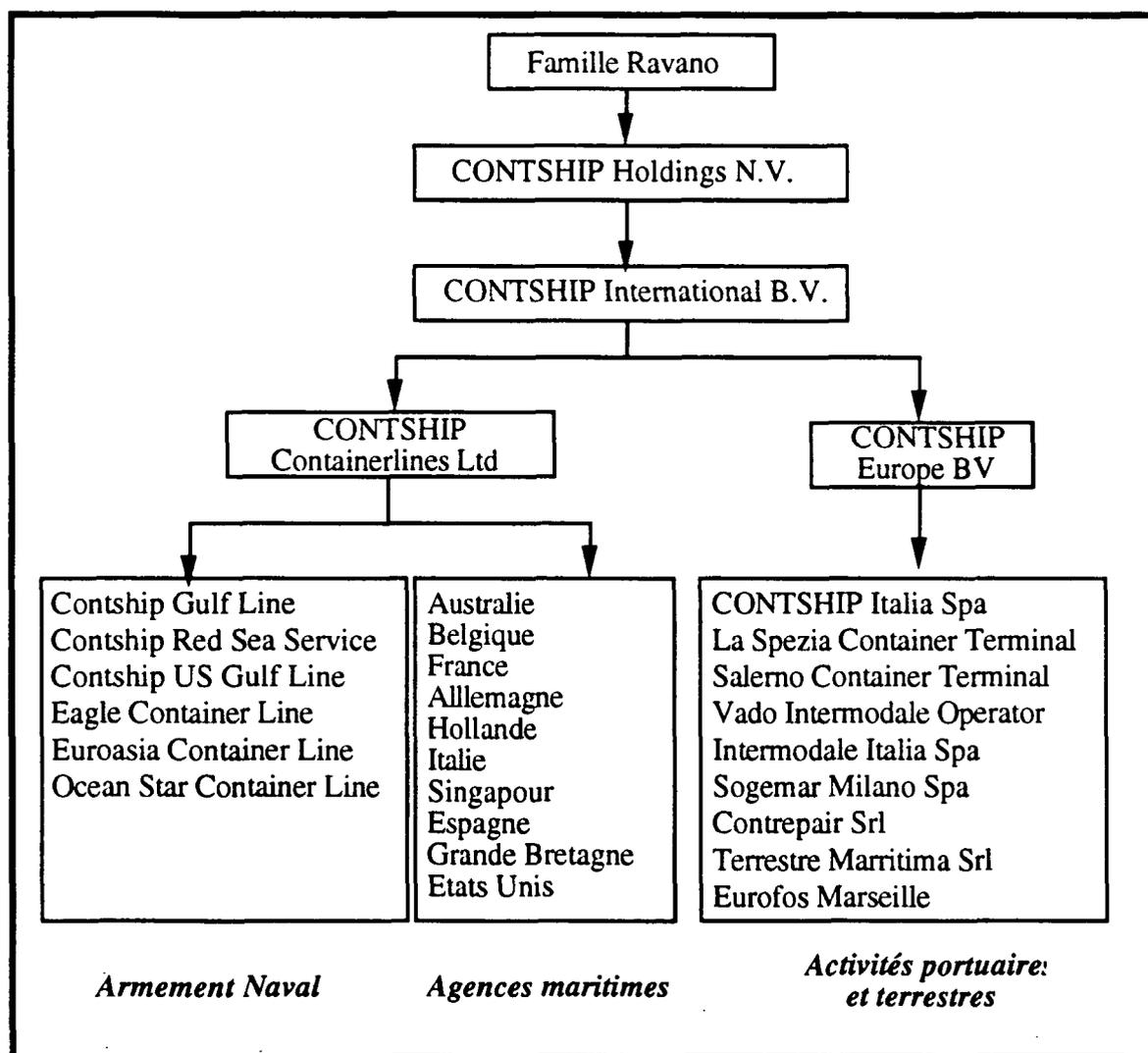
Articulation de CONTSHIP Italia :

CONTSHIP Italia contrôle de son côté :

- 100% de LSCT,
- 100% de "Intermodale Italia Spa",
- 50% du "Salerno Container Terminal" ainsi que le terminal "VIO",
- 10% d'Eurofos Marseille,
- 60% de "Contrepair Srl", spécialisée dans la réparation de conteneurs,
- 25 % de "Terrestre Marittima", assurant des prestations d'empotage.

Articulation du groupe CONTSHIP :

Le groupe CONTSHIP comporte 3 grandes branches :



1°) Une branche "armement naval" :

CONTSHIP est avant tout un armateur. L'activité de lignes regroupée sous la holding "Contship Containerlines Ltd" occupe une place importante dans le groupe avec 5 filiales spécialisées par ligne :

- Eagle Container Line (Europe - Australie - Extrême Orient)
- Ocean Star Container Line (Tour du Monde)
- Euroasia Container Line (Moyen Orient - Sous Continent Indien)
- Contship Levant Line (Europe - Moyen Orient)
- Contship US Gulf Line (Méditerranée - Etats Unis)

L'ensemble des navires utilisés par CONTSHIP sont affrétés.

2) Une branche "agences maritimes" :

CONTSHIP contrôle son réseau d'agences maritimes (M.Ravano a toujours considéré ce contrôle comme essentiel); les agences ne proposant pas leurs services à des tiers.

3) Une branche "services terrestres et portuaires" dont fait partie le terminal de La Spezia....

Direction :

Angelo Ravano : Président de LSCT
Président du groupe CONTSHIP
Mme Andrea Costa Directeur Général
Le groupe est dirigé depuis Ipswich, en Grande Bretagne.

Moyens :

Personnel :

LSCT emploie 200 salariés directement :

- 80 employés de bureaux (services comptables, marketing, ship planning, personnel, ingénieurs entretien, développement)
- 120 personnels de quais (fork lift, contrôleurs marqueurs, inspecteurs, quelques conducteurs de tracteurs)

Les autres fonctions sont sous traitées en particulier :

- .l'arrimage (lashing) à une société locale de service portuaire "Duveco"
- .la plus grande partie de la traction (on dénombre généralement 10 tracteurs par équipe employée); l'un des principaux sous traitants étant Spedi Bravo (qui est par ailleurs actionnaire de CONTSHIP Italia)
- .une partie de activités de pointage

LSCT arrive à écrieter ses pointes d'activité par un appel aux heures supplémentaires et à la sous traitance.

Elle n'utilise que très marginalement des dockers du port (compagnie portuaire).

Pour la conduite et la réparation des portiques, LSCT fait appel à des conducteurs et agents de "Azienda Mezzi Meccanici". Mais en vertu d'un accord passé avec l'Azienda Meccanici, LSCT a aussi embauché directement certains de ses conducteurs de portiques.

Le personnel de quai travaille selon le rythme 4 Shift per day (minuit - 6 heures..) 360 jours par an.

Moyens matériel :

LSCT dispose de 5 portiques à conteneurs dont 3 pour des over-panamax, localisés le long de quais situés respectivement à l'Est et à l'Ouest du "Molo Fornelli".

Le terminal a les caractéristiques suivantes :

- . surface de 163 000 m²
- . longueur portée de 520 mètres (en 1987) à 980 mètres (en 1990-91)
- . 13 à 13,9 mètres de tirant d'eau

Sa capacité annuelle est de 450 000 TEU .

Années	Etapas du développement du terminal LSCT
1987	Année de début d'opération du terminal conteneurs
1988	1ère année complète d'exploitation.
1989	2 portiques en service assurent la manutention de 117 000 boîtes. 1er portique Post Panamax mis en service à la fin de l'année. 172 000 boîtes sont manutentionnées dans l'année.
1991	2 Post Panamax complémentaires mis en service sur le nouveau quai. 200 000 boîtes sont traitées dans l'année.
1992	270 000 boîtes sont manutentionnées dans l'année.
1993	En Juillet, mise en service d'un nouveau portique de quai. Le terminal sera alors équipé de 6 portiques de quai.

La productivité des portiques est variable; elle varie entre 19 / 20 conteneurs à l'heure (brute) et 23 (nette).

Pour le TSA, pour lequel 1 500 boîtes sont traitées par escale, LSCT met en service souvent de 2 à 3 portiques et traite près de 1 000 conteneurs à la journée.

Espace :

Le terminal de La Spezia dispose de peu d'espace.

Il ne peut stocker que 12 000 TEU, bien qu'il soit desservi par 9 transtainers (6 sur rails, 3 sur roues).

Aussi LSCT incite-t-il ses clients armateurs à ne pas laisser à quai leurs conteneurs vides en ne leur accordant qu'un délai de "stationnement gratuit" de 3 jours et en proposant alternativement :

- .un déplacement ferroviaire jusqu'à un terminal terrestre
- .un déplacement dans la zone voisine de Sante Stefano, située à côté de la station de réparation des conteneurs.
- .une traction jusqu'à la zone export.

Les conteneurs restent à quai en moyenne 7 jours par escale.

Activités :

Intermodalisme :

Le succès de LSCT tient en particulier à ses liaisons ferroviaires.

CONTSHIP a favorisé le développement de ce mode de transport en :

- .se donnant la possibilité de constituer et d'exploiter des trains blocs
- .en créant des terminaux inland, condition de réussite des transports intermodaux

LSCT cherche à travers sa filiale "INTERMODALE Italia" à permettre à ses clients de bénéficier des mêmes cotations qu'à Gênes (Milan se trouve à 160 Km de Gênes et à 250 Km de La Spezia). Elle propose quotidiennement, en collaboration avec la compagnie des chemins de fer italiens, des trains bloc à destination de plus de 15 villes italiennes.

Elle travaille par ailleurs avec Intercontainer, pour assurer des liaisons ferroviaires avec 4 grands ports nord européens (Hambourg, Rotterdam, Anvers et Le Havre).

30% des conteneurs passant par le terminal utilisent la voie ferroviaire.

CONTSHIP a investi dans plusieurs terminaux inland. Ces terminaux n'ont pas été équipés de façon coûteuse. Ils fonctionnent avec des spreaders et non de portiques (permettant de limiter le montant des investissements à 10 / 20 milliards Lires par terminal).

La filiale SOGEMAR Spa exploite ainsi, 2 terminaux terrestres près de Milan, à Rho, et à Melzo (ayant chacun une capacité de l'ordre de 40 000 boîtes de 20 à 40 pieds).

L'essentiel des prestations inter modales proposées par LSCT le sont aux armateurs de lignes; à l'avenir quelques prestations pourraient être proposées aux transitaires.

Autres terminaux portuaires :

En plus du terminal de La Spezia, le groupe CONTSHIP exploite ou participe à l'exploitation de 3 terminaux portuaires situés respectivement à :

- Salerne
- Vado, près de Savone
- Marseille

A Salerne, CONTSHIP a constitué à 50/50, une joint venture, "Salerno Container Terminal", avec le groupe Gallozi.

Ce terminal s'étend sur 30 000 m². Il dispose de 2 quais d'une longueur de 380 mètres chacun et d'un quai de 138 mètres. Il est équipé de 3 grues.

Sa capacité de manutention est de 80 000 boîtes environ.

A Vado, CONTSHIP a constitué une filiale, VIO, "Vado Intermodale Operator Spa" qui dispose :

- d'un terminal conteneur de 220 000 m², s'étendant sur un quai de 480 mètres, de 7 mètres de tirant d'eau, équipé de 2 grues et de 2 transtainers,
- d'un terminal Ro/Ro de 40 000 m²
- d'un entrepôt couvert de 50 000 m²...

CONTSHIP détient enfin, une participation de 5 % dans Eurofos Marseille.

Services connexes :

LSCT travaille essentiellement sur du FCL. La Spezia étant avant tout un port de transit.

Il détient malgré tout, une part minoritaire (25%) d'une société exploitant une CFS, "Terrestre Marittima" (dont l'activité reste marginale).

Il est aussi associé dans une entreprise de réparation de conteneurs, "Contrepair Srl".

Afin d'améliorer la productivité du port et éviter les congestions portuaires, les agents maritimes de la place ont constitué une joint venture, SDA, qui a pour fonction d'assurer les formalités douanières et administratives de nuit, afin de permettre 24 heures sur 24 les entrées et sorties de conteneurs.

LSCT y a pris une participation de 10% mais sans vouloir empiéter sur les activités des agents.

Afin d'améliorer encore sa productivité, LSCT cherche à développer ses services de traitement d'informations et dans ce cadre à recevoir les informations sur les conteneurs traités avant même l'arrivée des camions au port.

Principaux clients :

Sur l'Extrême Orient (service hebdomadaire) :

- TSA (Nedlloyd, CGM, MISC) qui apporte environ 54 000 boîtes

Sur l'Atlantique Nord (service hebdomadaire) :

- VSA (Sea Land, Nedlloyd, P&O, Evergreen, Italia di Navigazione) qui apporte environ 60 000 boîtes

Seulement 10% du chiffre d'affaires de LSCT et de ses filiales est réalisé avec l'armement CONTSHIP.

Eléments financiers :**Exploitation :**

	millions Lires 90	millions Lires 91	milliers Frs 90	milliers Frs 91
Chiffre d'affaires	45 886	46 962	207 404	212 268
Cash Flow	7 641	6 316	34 537	28 548
Résultat net	1 482	382	6 698	1 726
CF / CA	16.6 %	13.4 %		
BN / CA	3.2 %	0.8 %		

1 000 Lires = 4.52 Frs

La rentabilité de LSCT est bonne et cela d'autant plus que la société amortit rapidement les investissements qu'elle a réalisés. Son ratio CF/CA dépasse 13%.

L'ensemble du groupe CONTSHIP réalise de bonnes performances. La structure armatoriale, "Contship Containerlines Ltd" annonce pour 1992, un chiffre d'affaires de 350 millions \$ et un résultat avant impôt de 3,8 millions \$.

Structure financière :

	millions Lires 90	millions Lires 91	milliers Frs 90	milliers Frs 91
Immo. brutes	59 331	71 642		
Amort.	- 13 983	- 19 789		
Immo. nettes	45 348	51 853	204 972	234 375
Actifs circulants	25 908	33 371	117 104	150 837
Fonds propres	7 018	7 115	31 721	32 160
Dettes Financ.	42 590	50 218	192 507	226 985
Autres dettes (fourn.)	21 648	27 890	97 849	126 063

1 000 Lires = 4.52 Frs

La structure financière de LSCT est très légère. L'essentiel des immobilisations ont été financées par emprunt.

Les frais financiers pèsent d'ailleurs sur la rentabilité de la société. Ils représentent 10% du chiffre d'affaires 1990 et 15% de celui de 1991.

Prospective :

Le groupe qui a déjà investi 160 milliards de Lires, prévoit de poursuivre ses investissements en 1993 et 1994 et d'investir à nouveau (en complément) 50 milliards de Lires.

Dès 1993, le terminal devrait être équipé d'un 6^{ème} portique et de 2 nouveaux transtainers.

Sa capacité sera portée à 500 000 TEU.

LSCT estime disposer d'un avantage concurrentiel déterminant sur ses concurrents italiens. Elle pense pouvoir le maintenir au moins jusqu'à l'ouverture du terminal génois de VOLTRI.

PORT NEERLANDAIS

• ROTTERDAM	197
LE PORT	199
Principales données économiques	199
Environnement juridique et institutionnel	200
Les acteurs	202
Prospective	203
ECT	205
PAKHOED	211
EMO	217

ROTTERDAM

- **EUROPE COMBINED TERMINAL**
- **PAKHOED**
- **HES BEEHER**
- **EMO**

LE CADRE : PORT DE ROTTERDAM

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1992 : 293,1 millions Tonnes
dont :

Produits	Milliers Tonnes 91	Total	Milliers Tonnes 92	Total
Pétrole brut	96 213		102 284	
Produits raffinés	25 329		20 382	
Autres vracs liquides	18 289		19 221	
Vrac liquides		139 831		141 887
Céréales	17 984		16 749	
Charbon	23 636		23 036	
Minerais	42 732		40 808	
Autres solides	7 887		6 989	
Vracs solides		92 239		87 582
Conteneurs	40 128		44 279	
Rouliers	7 235		7 238	
Autres	12 345		12 180	
Marchandises générales		59 708		63 697
Total		291 778		293 166

Le trafic conteneur 1992 a atteint 4,1 millions EVP contre 3,7 millions, en 1991 (correspondant à une progression de 11%).

Rotterdam est par ailleurs un port pétrolier important : le pétrole et ses dérivés assurent près de la moitié de ses trafics.

Zone et place portuaire :

Le développement du port s'est fait de façon continue vers l'Ouest, avec :

- .la création du Waalhaven (1907-1931)
- .la construction des ports pétroliers du Pernis (à partir de 1930)
- .le développement de la zone du Botlek (1947-1957)
- .la construction de l'Europoort (1957-1971)
- .la création de la Maasvlakte (depuis 1965)

Ainsi, alors que les premiers terminaux de Rotterdam étaient ancrés à 45 Km à l'intérieur des terres, les derniers sont directement accessibles à partir de la mer.

Le port a fait en sorte de doubler sa fonction commerciale (desserte de son arrière pays) d'une fonction industrielle, qu'il a en grande partie axée sur le pétrole.

Rotterdam a un rôle de plaque tournante en Europe. Le port bénéficie de bonnes dessertes avec son Hinterland. Sur les 2,5 millions de boîtes traitées par le port en 1991 :

- . 1 250 000 ont été transportées par route
- . 200 000 par voie ferrée
- . 400 000 par voie d'eau
- . 650 000 par feeders

Environnement juridique et institutionnel :

Le statut du port :

Rotterdam est un port municipal.

L'administration quotidienne du port est exercée par une autorité portuaire, la "Gemeentlijke Havenbedrijf", dont le statut correspond à celui d'une régie municipale en droit français. Mais elle n'a ni personnalité morale, ni conseil d'administration.

Son directeur est nommé par le Conseil municipal. Son budget est un budget annexe à celui de la municipalité.

La tutelle du Conseil municipal sur la "Havenbedrijf" est forte : pour la gestion quotidienne, le directeur général est en contact avec l'échevin, membre du conseil municipal, qui est plus spécialement en charge des affaires portuaires.

Cet échevin est assisté par un conseil permanent, composé de conseillers municipaux.

Chaque projet d'extension, de travaux doit être soumis pour approbation à la municipalité par la "Havenbedrijf".

Régime immobilier :

La municipalité est propriétaire des bassins, des quais et de la plus grande partie des terrains de la région portuaire à l'exception de certaines parcelles qui appartiennent à des entreprises ou à la Société Nationale des Chemins de Fer Néerlandais.

L'exécution des travaux et de l'entretien des ouvrages à la charge du port est assurée par le service municipal des travaux publics. Le rôle du "Gemeentlijke Havenbedrijf" est dans ce cas limité à celui d'un bureau d'études.

Les usagers du port prennent en location (bail de 20 à 25 ans renouvelable, généralement) les terrains dont ils ont besoin. A charge pour eux de les compléter par les superstructures nécessaires à leurs activités (hangars, grues, portiques....).

Régime financier :

Il n'appartient à l'Etat que d'assurer les accès nautiques au port. A ce titre, il prend en charge l'entretien de la "Nieuwe Maas" (Nouvelle Meuse) et une partie du bras du fleuve, le "bassin Koningshaven".

Le GHB assure la construction des infrastructures (quais et terres pleins) et les loue aux entreprises privées intéressées. Les opérateurs privés prennent en charge l'ensemble des dépenses de superstructures.

A ces règles générales, se sont substituées des modalités de partage particulières, qui devraient être mises en place pour la première fois avec la construction du nouveau terminal conteneur du Maasvlakte (projet 2000-8). Pour ce projet :

- le GHB a annoncé son intention de modifier sa politique d'investissements et de participer au financement d'une partie des immobilisations jusqu'alors prises en charge par les sociétés d'exploitation.

C'est ainsi que le GHB a décidé de prendre une participation, aux côtés d'un syndicat de banques, au capital de la société "Maascom", qui sera chargée de financer le tapis du nouveau terminal (assurer la viabilisation et installer les rails sur quai..).

- de même, l'Etat néerlandais a décidé d'accorder une subvention de 250 à 280 millions Fl. au financement de ces mêmes investissements.

Statut du personnel :*Personnel dockers :*

La plupart des dockers de Rotterdam sont salariés directement par les entreprises de manutention.

Une convention collective, négociée entre l'association des employeurs portuaires (SVZ) et les syndicats de salariés (FNV), régleme les rapports entre employeurs - manutentionnaires et employés. Elle est complétée par des accords d'entreprises.

Les dockers en sur nombre sont affectés au sein d'un pool de réserve, le SHB (Samenwerkende Havenbedrijf). Le SHB est financé à hauteur de 50% par le Fonds National d'Indemnisation du chômage (AWF), le solde en vertu des accords "Van der Louw" est financé par l'Etat (70%) et par les employeurs (30%).

La crise rencontrée par les opérateurs de vracs et de conventionnels a conduit à l'apparition d'importants sureffectifs. Les plans sociaux élaborés à cette occasion, en 1991- 1993 ont été marquées par plusieurs conflits du travail, rappelant à ce titre les années difficiles de 1987.

En 1993, 1 000 emplois devraient être supprimés sur les quais dont 400 par le manutentionnaire de vrac HES, 200 par le pool de réserve de dockers...

Juqu'en 1992, une solution avait été trouvée, à l'initiative du Ministre des Affaires Sociales, qui avait introduit une possibilité de retraite anticipée à 56 ans....

Pour 1993, la SVZ a demandé aux autorités néerlandaises et communautaires de participer au financement du plan de pré retraite.

Autres personnels portuaires :

Le "Gemeentlijke Havenbedrijf" emploie 900 agents (cadres et employés) qui ont un statut de fonctionnaire municipal.

Ils sont répartis entre les services :

- .administratif (110)
- .opérations (mouvements navires, sécurité...: 700)
- .recherche et développement (60)
- .commercial (30)

(remarque : il n'y a pas de service travaux).

Le service de pilotage a été privatisé en 1987.

Eléments financiers :*Compte d'exploitation du port :*

Recettes portuaires (millions)	1990 Fl	1991 Fl	1992 Fl	1990 Frs	1991 Frs	1992 Frs
Produits						
Droit de port	338.2	362.0	377.4	1 024.7	1 096.8	1 143.5
Domaine	184.9	203.1	222.8	560.2	615.4	675.1
Droit de navigation intérieure	21.8	21.0	21.1	66.0	63.6	63.9
Autres produits	15.1	17.0	22.4	45.7	51.5	67.9
Total	560.0	603.3	643.8	1 696.8	1 827.9	1 950.7

1 Fl. = 3,03 Frs

60 % des recettes du port sont constituées par les droits de port (parmi lesquels 77% sont versées au titre des produits pétroliers bruts et raffinés).

Charges(millions)	1990 Fl	1991 Fl	1992 Fl	1990 Frs	1991 Frs	1992 Frs
Frais de personnel	72.2	74.6	80.2	218	226	243
Dot. aux amort.	150.3	160.7	201.5	455	486	610
Frais financiers	177.4	186.4	185.2	537	565	561
Autres charges d'exploitation	127.3	129.5	131.4	385	392	398
Divers	6.8	4.4	27.9	20	13	84
Charges - produits financiers	- 18.8	- 16.2	- 24.5	- 57	- 49	- 74
Résultat net	44.7	64.1	41.9	135	194	127
Résultat transféré à la municipalité	- 18.0	- 26.7	- 38.0	- 54	- 80	- 115
Cash Flow disponible	177.0	198.2	205.4	536	600	622
CF / Recettes	31.6 %	32.8 %	31.9 %			

1 Fl. = 3,03 Frs

Le port de Rotterdam parvient à dégager un résultat positif dont une partie (entre 3 et 5% du chiffre d'affaires) est reversée à la commune.

Les frais financiers supportés par le port atteignent 33% des recettes. Malgré cela, le port parvient à dégager un cash flow qui dépasse 31% de son chiffre d'affaires.

Structure :

(millions)	1990 Fl	1991 Fl	1992 Fl	1990 Frs	1991 Frs	1992 Frs.
Immobilisations nettes	2 212	2 166	2 073	6 702	6 562	6 281
Créance	205	217	229	621	657	693
Autres éléments d'actif	439	568	650	1 330	1 721	1 970
Capitaux propres	135	137	141	409	415	427
Prêts municipaux	2 427	2 593	2 296	7 344	7 856	6 957
Autres éléments de passif	294	221	517	890	669	1 566
Total Actif / Passif	2 856	2 951	2 954	8 653	8 941	8 951

La structure financière du port semble fragile : l'essentiel de ses immobilisations est financé non sur fonds propres mais par des prêts municipaux (qui portent intérêt).

Parmi les prêts accordés par le port à des tiers, figurent à l'actif du bilan, une avance de plus de 200 millions de Florins (600 millions FF) à ECT.

Les acteurs :

Les principaux manutentionnaires du port de Rotterdam étaient jusqu'au début des années 1990 :

ECT
 Pakhoed
 HES Beheer (Frans Swarttouw)
 EMO

Mais les nombreuses opérations de rapprochement et de rachat qui ont été réalisées, au cours des dernières années, ont eu pour effet de réduire le nombre d'opérateurs indépendants intervenant sur les quais :

- Depuis la reprise de Unitcentre par ECT, 80% des conteneurs manutentionnés à Rotterdam passent entre les mains d'un seul opérateur : ECT.
- Pour les vrac secs (charbon, céréales, minerais), il ne reste plus que 2 grands opérateurs : HES Beheer et EMO, qui appartiennent, en fait, au même groupe.

L'ensemble des entreprises portuaires sont regroupées au sein d'un syndicat professionnel, le SVZ (Union Rotterdamoise des Entreprises Portuaires).

Prospective :

Projets de développement :

La ville de Rotterdam et le "Gemeentelijk Havenbedrijf" ont élaboré un plan d'action pour les 20 ans à venir : le "plan 2010".

Le plan 2010 devrait requérir 1 700 ha supplémentaires dont 1 000 à travers une éventuelle extension de la Maasvlakte.

Son coût atteindrait 36 milliards de Fl. (108 milliards de Frs) :

- L'Etat devrait apporter 7 milliards (extension du Maasvlakte, développement des accès routiers, et ferroviaires tels l'accroissement et la construction de nouveaux tunnels, le doublement de la voie ferrée)
- La ville : 4 milliards (autres dépenses d'infrastructure).
- et le privé : 25 milliards.

Le gouvernement a réservé sa position, en ce qui concerne son éventuelle contribution financière, ne souhaitant pas en règle générale participer à l'aménagement des infrastructures portuaires. Mais il n'exclut pas de réviser sa position afin de rééquilibrer les pratiques des ports étrangers concurrents de Rotterdam.

Ce plan souligne l'importance d'un développement axé non seulement sur les activités de transbordement mais aussi sur les fonctions industrielles et les fonctions de distribution.

Le port souhaite développer des "distriparks" adjacents aux terminaux portuaires, sur le modèle de ceux qui ont été achevés sur le Eemhaven (35 ha), et le Botlek (86 ha); et de celui qui est en cours d'achèvement au Maasvlakte.

Par la multiplication de ces distriparks, l'objectif de Rotterdam est d'accroître le nombre de LCL traités. En effet, en 1988, année de la création du premier distripark, seulement 10% des TEU traités dans le port avaient été des conteneurs de groupage contre plus de 20% de ceux traités à Anvers. Anvers disposant à cette date de 3 millions de m² d'entrepôts couverts contre 1,5 millions à Rotterdam.

Le concept de base est de faire de Rotterdam un mega-hub européen, en considérant que les nouvelles générations de porte-conteneurs de 4 000 TEU et plus, chercheront à restreindre leurs ports d'escale et favoriseront les ports générant de grands flux, bénéficiant de bonnes liaisons avec leurs Hinterland (par voies ferrées et fluviales en particulier..).

Le port vise à l'horizon 2010, à manutentionner 6 millions de conteneurs (9 millions de TEU) contre 2,5 millions de boîtes en 1990.

UN OPERATEUR : E.C.T.

Europe Combined Terminal

Historique :

ECT (Europe Combined Terminal) est le fruit de la fusion en 1989 de 3 grands manutentionnaires locaux :

- .Europe Container Terminus
- .Quick Dispatch (filiale à 100% de Nedlloyd)
- .Müller-Thomsen (filiale à 100% d'Internatio-Müller)

qui eux mêmes résultaient de rapprochements intervenus entre de nombreux opérateurs indépendants locaux comme "Thomsen's Havenbedrijf", "Presto", "Kroonvlag", "Aegir", "Korte Vaart"...

Actionnariat :

Au terme de la fusion, le capital de la nouvelle entité s'est trouvé réparti entre :

- .Nedlloyd (44%)
- .Internatio-Müller (44%), une compagnie d'ingénierie et de transport
- .Nederlandse Spoorwegen, les Chemins de Fer Néerlandais (12%)

Le tour de table est resté inchangé jusqu'en 1993, date à laquelle, un accord est intervenu avec Pakhoed prévoyant que Pakhoed fasse apport de sa filiale de manutention "Unitcentre" en contrepartie de quoi une émission d'actions a eu lieu donnant à :

- .Pakhoed 30,56 % du capital de ECT à égalité avec Nedlloyd et Internatio-Muller,
- .les chemins de fer hollandais en portant le solde, soit 8%.

Ce rapprochement est le fruit de fortes pressions de la ville qui souhaitait éviter que les projets concurrents de ECT et Unitcentre sur le Maasvlakte, ne la conduisent à doubler ses investissements d'infrastructures, en particulier en matière de voie d'accès routier, fluvial et ferroviaire..

Administration :

Directoire :

M.Den Dulk : Président du directoire
BC. Bosselaar
W.Teerlink

L'ancien dirigeant de ECT, M.Wormeester était un homme de développement. Il a été remplacé au cours du mois de Décembre 1992 par un ancien directeur de chantier naval qui a un tempérament de gestionnaire, M.Den Dulk.

Conseil de surveillance :

A. Van der Padt, Pt du Conseil
G.J.Doeksen
P.J. Vos
H.E.Portheine
L.J.M.Berndsen

Moyens :**Moyens humains :**

En 1989, au terme de la restructuration consécutive à la fusion, qui s'est traduite par la suppression de 600 emplois, ECT employait 2 400 personnes.

En 1991, les effectifs permanents (hors temps partiels) ont été de 2 104 salariés. Ils ont été à nouveau réduit en 1992 pour représenter 1 988 salariés.

Moyens matériel :

Nombre de terminaux :	9	
Longueur de quais :	12 Km	
Surface d'exploitation :	355 HA	
Portiques (conteneurs)	31	dont 8 en construction

Activités :

Depuis le début de l'année 1993, ECT est organisé en 6 divisions, disposant de leur autonomie commerciale :

- .DCD (Delta Container Division)
- .HCD (Home Container Division)
- .MCD (Multi Cargo Division)
- .FPD (Forest Products Division)
- .CD (Car Division)
- .UNITCENTRE (en cours d'intégration)

Le chiffre d'affaires de chacune de ces divisions atteignait en 1991 (ceux de 1992 n'ont pas été publiés):

	millions Fl.
.DCD	145
.HCD	180
.MCD	90
.FPD	25
.CD	20
.UNITCENTRE	nc*

* non intégré en 1991

Delta Container Division :

DCD prend en charge toutes les opérations de manutention réalisées par le groupe sur le Maasvlakte, situé à l'entrée du "Nieuwe Waterweg".

Le Maasvlakte, avec son accès direct à la mer, est dédié aux opérations de masse.

ECT y exploite 2 terminaux :

- .le Delta terminal
- .le terminal dédié de Sea Land

Le Delta Terminal, dit Delta 1 :

Il s'étend sur 80 ha et 824 mètres de quai. Il a été ouvert en 1984 afin d'accueillir les PC de la nouvelle génération.

DCD y a manutentionné 530 000 conteneurs en 1991 et 690 000, en 1992.

Il sert les navires de Maersk, P&O, OCL, NOL, Hanjin, EAC, ACL.

Le succès du terminal en 1992 a provoqué des engorgements et des attentes dont ont eu à souffrir certains clients.

Le terminal de Sea Land dit Delta 2 :

Il s'étend sur 61 ha, le long de 975 mètres de quai.

Il est servi par

- .8 portiques,
- .48 véhicules autoguidés AGV (Automated Guided Vehicles)
- .24 transtainers automatisés ASC (Automated Stocking Cranes).

Depuis sa mise en service, Sea Land tend à y transférer les opérations de manutention qu'il faisait réaliser au terminal de Alexander. En pleine capacité, Delta 2 sera capable de traiter 500 000 boîtes (correspondant à 850 000 TEU).

Son automatisation poussée a été difficile à mettre en route et l'inauguration du terminal a dû être retardée à plusieurs reprises. Les nouvelles techniques adoptées devraient lui permettre de fonctionner avec un effectif réduit de 146 agents permanents.

La construction de ce terminal automatisé dédié s'est appuyée sur la décision de Sea Land de passer avec ECT un contrat de 25 ans.

Home Container Division :

HCD opère 3 terminaux, situés à la lisière de la ville :

- .le terminal Alexander (qui fait partie du terminal Margriet)
- .le terminal de Botlek (qui a été fermé en 1992)
- .le terminal de Venlo

HCD a manutentionné 842 000 conteneurs, en 1991 et 860 000, en 1992.

A la différence de DCD qui est spécialisé dans les grands Porte-Conteneurs, HCD accueille des PC de toutes tailles.

Le départ de Sea Land pour le Delta 2 Terminal a libéré de espaces qui devraient permettre à ECT d'accroître sa part de marché en matière de manutention de PC de taille intermédiaire.

Multi Cargo Division :

Cette branche se situe aux terminaux Beatrix et Margriet.

Elle accueille :

- .des cargos sous température dirigée
- .des ferries...

Les volumes manutentionnés et le chiffre d'affaires de la division diminuent chaque année :

	1991	1992
General Cargo (tonnes)	676 000	586 000
Ferry Cargo (mètres)	601 000	571 000
Conteneurs	106 000	24 000

ECT intervient au terminal fruitier situé sur le Merwehaven au travers la société FTR (Fruit Terminal Rotterdam) au sein de laquelle il est associé avec Seaport Terminals et avec 3 importateurs de fruits et légumes (Velleman, Citronas, International Fruit Co).

Les difficultés de la division "marchandises conventionnelles" de ECT se sont accentuées en 1992, avec la perte du contrat "General Cargo" de Cosco qu'elle partageait avec Multi-Terminals (du groupe Pakhoed) et l'opérateur indépendant Hanno.

Forest Products Division :

Le Division produits forestiers de ECT opère au terminal Beatrix ainsi que sur le terminal d'ITR (qui est une filiale du groupe suédois Interforest). Elle a traité 860 000 tonnes en 1991 et 966 000 tonnes, en 1992.

Car Division :

ECT exploite un terminal de déchargement de voitures au "Britanniëhaven", près de Rozenburg. La plupart des véhicules traités sont constitués par des véhicules d'importation japonaise. La Division voiture a manutentionné 289 000 voitures en 1991 et 254 000 en 1992. Elle traitait jusqu'en 1992, les voitures de Mazda, qui a décidé depuis, de concentrer l'ensemble de ses trafics sur Anvers.

Eléments financiers :

Le chiffre d'affaires 1992 de ECT a atteint : 477 millions de Fl (1 445 millions Frs F).

ECT, après avoir fait des pertes en 1991, est redevenu bénéficiaire en 1992.

Exploitation :

	1990	1991	1992	1990	1991	1992
	millions Fl	millions Fl	millions Fl	millions Frs	millions Frs	millions Frs
CA	440.9	463.1	477.2	1 331.5	1 403.2	1 445.9
Achats & sous traitance	192.8	207.9	201.9			
Frais de personnel	193.4	205.3	215.1			
Dotation aux amort.	43.3	45.5	44.0			
Résultat exploitation	11.4	4.3	16.0			
Résultat net	1.9	- 7.2	7.3	5.7	- 21.8	22.1
CF	45.3	38.2	51.3	136.8	115.7	155.4
BN / CA	0.4 %	- 1.6 %	+ 1.5 %			
CF / CA	10.2 %	8.2 %	10.8 %			

ECT a vu ses performances se détériorer au cours des dernières années. D'un résultat positif de 20 millions Fl., en 1989, ECT est passé à une perte de plus de 7 millions de Fl. en 1991. Le groupe est par contre parvenu à recouvrer une certaine rentabilité en 1992.

Ce résultat a été obtenu grâce :

- . aux bonnes performances de l'activité conteneurs,
- . à une diminution des impôts payés sur les résultats,
- . une plus value dégagée sur la cession à la municipalité des actifs du site de Venlo..
- . aux premiers effets du plan social que ECT a mis en place en 1992 qui prévoyait :
 - . 350 suppressions d'emplois dans les branches opérationnelles
 - . 50 suppressions d'emplois au siège
 - . 200 mutations de postes visant à alléger la Division "General cargo".

Le management estime que les résultats du groupe souffrent de son intervention dans l'activité de "General Cargo" qui lui a été apportée par Nedlloyd et Internatio. Le résultat 1992 serait la résultante d'un profit de 33 millions Fl sur les conteneurs et d'une perte de 26 millions sur le conventionnel.

En 1993, le profil de ECT devrait être profondément modifié : La fusion intervenue entre ECT et Unitcentre conduira à la constitution d'une entité traitant plus de 2 millions de conteneurs (3,3 millions TEU) et réalisant un chiffre d'affaires de 650 millions Fl.

ECT ne s'attend malgré tout pas à un redressement notable de son résultat d'exploitation.

Structure :

	1990 millions Fl	1991 millions Fl	1992 millions Fl	1990 millions Frs	1991 millions Frs	1992 millions Frs
Actif immobilisé	481.2	511.2	522.6	1 453.2	1 548.9	1 583.5
Fonds propres	204.6	192.2	195.0	619.9	582.3	590.8
Provisions*	41.4	44.8	87.3	125.4	135.7	264.5
Dettes LMT	301.0	280.8	299.6	912.0	850.8	907.8
Dettes CT	136.2	302.4	230.3	412.7	916.3	697.8
PRO / DLMT	67.9 %	68.4 %	65.0 %			
DLMT / CF	6.6	7.9	4.5			

* essentiellement constituées par des provisions pour plan social

Les investissements réalisés par ECT ont pesé sur sa structure financière.
Son niveau d'endettement à LMT est lourd; il correspond à 4,5 ans de Cash Flow.

Il convient, de plus, de relever que le bilan de ECT ne reflète qu'une partie de la réalité financière du groupe :

- Ainsi, pour le nouveau terminal Sea Land, la plus grande partie des investissements engagés a été externalisée dans une structure spécifique, Partlease Rotterdam VBV:

Afin de restructurer son bilan et financer le développement du Delta 2 Terminal, ECT a, en effet, contracté un emprunt de 230 millions Fl. auprès d'un consortium de banques (BEI, Bank Mees & Hope...).

ECT a fait porter cet emprunt par la société "Partlease Rotterdam VBV", qui lui loue les installations correspondantes.

- Pour le terminal Delta 1, un montage particulier avait été mis en place entre ECT et la municipalité de Rotterdam :

ECT a, à cette occasion, constitué une filiale (à 100%) à caractère immobilier, "ECT Vastgoed BV", qui n'est pas consolidée dans les comptes de ECT.

"ECT Vastgoed BV" a réalisé l'ensemble des investissements d'infrastructures, au lieu et place de la municipalité, grâce à un prêt de 128 millions de Fl, que lui a consenti par la ville.

Ce prêt est remboursé à la ville grâce à un loyer que verse ECT à sa filiale, mais dont le montant varie en fonction des performances réalisées par ECT.

Projet de développement :

Le port de Rotterdam et ECT ont élaboré conjointement un plan de développement portuaire, connu sous la dénomination Delta 2000-8.

Il prévoit la construction d'un terminal qui devrait avoir un quai de :

- . 2 400 mètres de long
- . 250 mètres de large
- . avec un tirant d'eau de 13,65 mètres

Sur un engagement de dépenses d'investissements de 1,5 milliards de Fl. (couvrant une partie du projet), une répartition des charges de financement a déjà été réalisée :

- Le gouvernement néerlandais serait prêt à apporter une subvention de l'ordre de 250 à 280 millions de Florins,
- La municipalité réaliserait une contribution complémentaire de 200 millions de Florins (elle a décidé en 1993, d'engager 92,7 millions Fl pour débiter les travaux)
- les "privés" couvriraient le solde, soit de 750 millions à 1 milliard Fl., correspondant aux dépenses de superstructures.

Dans les faits, le montage mis en place envisage d'alléger la part du privé en repoussant les frontières des financements publics à l'ensemble des biens "immeubles" (attachés au sol), c'est à dire aux dépenses de viabilisation et d'installation de rails....

Une société a été créée à cet effet, "Maascom" dont les ressources devraient être apportées par la municipalité et un consortium de banques d'investissements, de banques commerciales qui prendrait en charge ces dépenses de viabilisation.

Les différents terminaux pourraient être réservés à des armateurs ou consortium qui participeraient à leur financement : P&O CL, Hanjin, Evergreen et Maersk se seraient déclarés intéressés mais seul Maersk serait prêt à participer au financement à la condition d'assurer lui même la manutention (ce à quoi s'opposerait ECT).

Ce projet repose sur le concept de "terminal dédié", concept qui se trouve à mi-chemin entre la notion de terminaux exclusifs et de terminaux publics; dans la mesure où ils permettent de maintenir l'identité des armateurs servis tout en se réservant la possibilité de pratiquer des échanges de personnel, d'équipement et de quais de mouillage en fonction des nécessités opérationnelles.

Chaque terminal s'étendrait sur 14 ha avec 300 mètres de quai.

L'importance des investissements requis a poussé ECT à se rapprocher du groupe Pakhoed et de sa filiale Unitcentre.

UN OPERATEUR : Groupe Kroninklijke Pakhoed

Actionnariat :

Royal Pakhoed NV, le holding du groupe est coté en bourse.
Son principal actionnaire est la fondation ("Stichting") Pakhoed.

Administration :

Conseil de Surveillance :

JH Choufoer, Président
J.Groenendijk
J.Hoogendorn
AA van der Louw

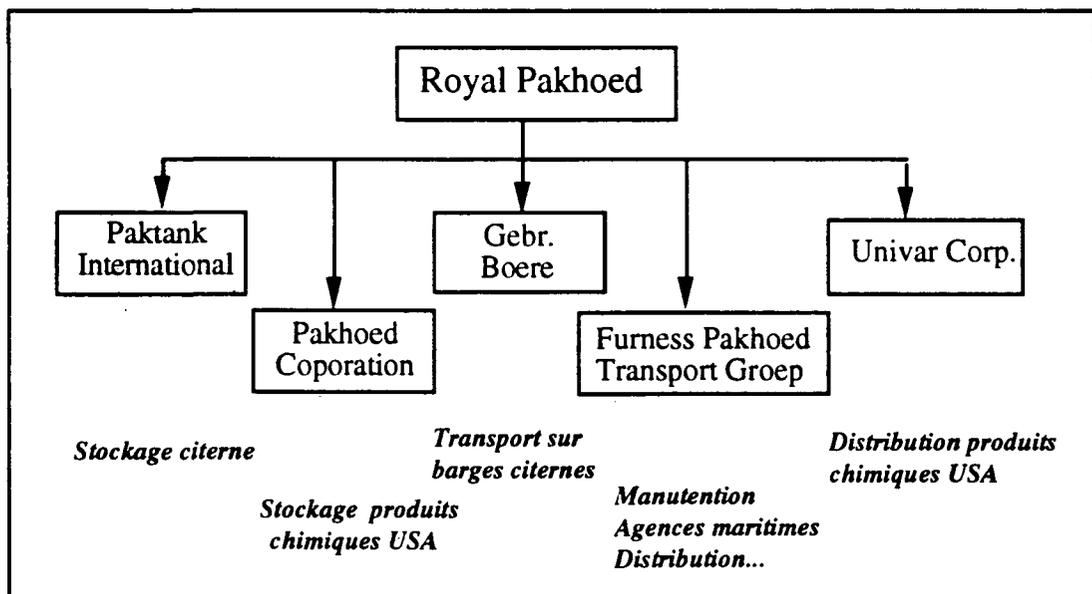
AW Overwater
O.Hattink
JJ. Kaptein
JFM Peters

Directoire (depuis le 21 Mai 1992) :

NJ Westdijk, Président
JW Berghuis
HW den Ouden

Activités du groupe :

Les activités du groupe Pakhoed sont éclatées au sein de 5 grandes divisions.



Paktank International :

Cette division est spécialisée dans le stockage en citerne de pétrole brut, de pétrole raffiné et de produits chimiques ainsi que dans des activités connexes (distillation, mixage...).

Intervenant aux Pays Bas, en Suède, en Allemagne, en Tunisie et à Singapour, elle a repris en 1992, la compagnie "Panocean Storage and Transport Ltd" ce qui l'a conduit à accroître ses capacités de stockage de 1,5 millions m3 les portant à 7,2 millions m3. Cette opération ne laisse plus que 2 entreprises d'entreposage de liquides à Rotterdam, Paktank et Matex (du groupe VOC). Elle a par ailleurs pris le contrôle global de la société ACS.

Pakhoed Corporation :

Pakhoed Corp est spécialisée dans le stockage de produits chimiques secs et liquides aux Etats Unis, son siège social se trouve situé à Houston.

Gebr. Broere / Tees Storage Cy :

Gebr. Broere est spécialisé dans l'exploitation de barges citernes fluviales et côtières.

Univar Corp :

Le groupe Pakhoed détient une participation de 31% dans Univar Corp, une société leader en matière de transport et distribution de produits chimiques aux Etats Unis.

Furness Pakhoed Transport group :

Cette division est spécialisée dans la manutention :

- .de conteneurs au travers sa filiale "Unitcentre"
- .de produits forestiers
- .de fruits et légumes

Elle contrôle par ailleurs :

- .des agences maritimes (Pakhoed Furess Maritime..)
- .des entrepôts
- .des filiales de transit

Globalement le chiffre d'affaires du groupe Pakhoed se ventile entre les activités d'entreposage et de transport - distribution.

1992	millions Fl	%
Entreposage citerne	400	28.2 %
Transport, distribution	1 011	71.5 %
Autres, divers	3	0.2 %
Total	1 414	100.0 %

Activités de manutention :

Le groupe Pakhoed est présent dans l'activité de manutention à travers plusieurs filiales dont :

- Unitcentre (en fait 30,4% de ECT au terme du projet de fusion)
- Pakhoed Multi-Terminal qui traite 1 000 000 Tonnes par an dont des Ro/Ro, des conteneurs...
- Fruit Terminal traitant 800 000 Tonnes de fruits par an.
- Furness Neo Bulk qui manutentionne des produits forestiers
- Seaport dans son ensemble qui a traité 3 700 000 Tonnes dont du General Carg - des Ro/Ro- du conteneurs

Activités "marchandises conventionnelles " :

Les filiales de manutention intervenant en matière de marchandises conventionnelles perdent de l'argent, le groupe cherche les moyens d'équilibrer leurs comptes.

Une tentative a été faite de les transférer en les regroupant avec de petits manutentionnaires de la place de Rotterdam mais la tentative a avorté. Les manutentionnaires de conventionnels de Rotterdam (encore une dizaine) restent attachés à leur indépendance....

Pakhoed comme ECT ont trouvé une issue en augmentant les tarifs qu'ils pratiquent ce qui a eu pour effet d'inciter leurs clients à se déplacer sur Anvers, Amsterdam....C'est ainsi que Rotterdam ne traite plus les lignes africaines....

En dépit de la régression tendancielle de l'activité "conventionnelle", Pakhoed a gagné en 1992, la manutention de l'ensemble des marchandises générales de Cosco à son terminal Multi-Terminal.

Mais le groupe ne croit pas à l'avenir des "conventionnels" à Rotterdam et Pakhoed envisage de rapprocher ses filiales "conventionnels" de celles d'ECT afin de réduire leurs coûts d'exploitation et de faciliter leur rationalisation.

Manutention de conteneurs :

Pakhoed s'affirme, avec sa filiale Unitcentre, comme le second opérateur de conteneurs du Port de Rotterdam, juste derrière ECT, avec une part de marché de l'ordre de 20%.

Le trafic conteneurs traité par Unitcentre a progressé, sauf en 1991, où il a diminué à la suite de l'éclatement du consortium Trio.

	1972	1976	1980	1984	1988	1989	1990	1991	1992
Conteneurs	68 000	194 000	249 000	374 000	392 000	416 000	433 000	409 000	458 000

A la différence d'ECT qui a axé son développement vers l'Ouest (la Maasvlakte), Unitcentre a opté dans un premier temps, pour une localisation au centre du port.

Moyens humains :

Le groupe Pakoed emploie 5 450 salariés.

La division "transport, manutention", "Furness Pakhoed Transport Group, en emploie 3 600 et Unitcentre 475.

Moyens matériels du terminal conteneurs :

Unitcentre exploite 2 terminaux voisins :

- Pier 7 : le plus ancien. Il s'étend sur 16 ha et 768 mètres de quai
Il est équipé de 4 portiques et 6 transtainers

- Pier 6 : Il s'étend sur 18 ha et 746 mètres de quai.
Il est équipé de 3 portiques et 2 transtainer

Pier 6 est le terminal le plus récent, dont la construction a débuté en 1986; il a été progressivement mis en service et fonctionne dans sa globalité depuis 1992.

Sa capacité de traitement est de 800 000 TEU (environ 650 000 conteneurs) par an.

Unitcentre utilise principalement des forklifts.

Il ne dispose pas de station CFS; ne travaille que sur des FCL.

L'emportage est réalisé par des prestataires extérieurs, souvent des transitaires, la main d'oeuvre employée par Unitcentre étant trop chère.

Unitcentre n'assure pas la réparation de conteneurs; par contre, Pakhoed contrôle une filiale spécialisée en matière de réparation de conteneurs, "Pakhoed Container Services".

Aspects commerciaux :

Les principaux clients de Unitcentre sont le consortium formé sur l'Extrême Orient entre :

Hapag Lloyd
Mitsui
NYK

Il génère un trafic de 177 000 boîtes à comparer avec les 500 000 boîtes traitées en 1992 par Unitcentre.

Unitcentre a par contre perdu depuis 1991, 2 anciens armateurs membres de TRIO, Ben Line et P&O CL.

*Eléments financiers du Groupe Pakhoed:**Exploitation :*

	1990 millions Fl	1991 millions Fl	1992 millions Fl	1990 millions Frs	1991 millions Frs	1992 millions Fl
CA	853	1 373	1 414	2 585	4 162	4 284
Résultat exploitation	176	178	141	532	541	427
Résultat net	132	125	91	401	379	276
CF	178	218	181	539	663	548
CF / CA	20.8 %	15.8 %	12.8 %			

Pakhoed est parvenu au cours des dernières années à réaliser de bonnes performances. Son chiffre d'affaires a fortement progressé de 1990 à 1991. Ses résultats sont satisfaisants.

Le groupe est positionné sur le secteur "vache à lait" du port de Rotterdam, constitué par les vrac liquides et leurs entreposage (activité qui reste rentable, en dépit d'un certain retournement du marché intervenu depuis 1992).

Structure :

	1990 millions Fl	1991 millions Fl	1992 millions Fl	1990 millions Frs	1991 millions Frs	1992 millions Frs
Actif immobilisé	1 102	1 200	1 330	3 339	3 636	4 030
Fonds propres	684	775	845	2 073	2 350	2 560
Dettes LMT	620	581	640	1 880	1 761	1 939
PRO / DLMT	110.2 %	133.5 %	132.0 %			
DLMT / CF	3.4	2.7	3.5			

La structure financière du groupe est solide.

S'appuyant sur ses ressources, Pakhoed a procédé au cours des derniers exercices à plusieurs opérations de croissance externe avec le rachat de :

- . Panocean dont l'ensemble des actifs (situés hors du Royaume Uni) ont été rachetés pour 41 millions £ et le passif repris à hauteur de 17,5 millions £
- . ACS (Antwerp Cleaning & Storage Cy NV)

Unitcentre n'est qu'une des composantes de la Division "Furness Pakhoed Transport Group" qui réalise un chiffre d'affaires de 814 millions Fl. Son chiffre d'affaires est estimé à 150 millions Fl.

Au terme de l'opération de rapprochement intervenu avec ECT, Unitcentre a été valorisé 90 millions Fl.

Projets de développement :

Pakhoed était à l'origine actionnaire de ECT (Home Terminal) mais il a revendu ses parts, en 1969, quand il a voulu développer lui même une activité de manutention de conteneurs en substitution de son activité de manutention de conventionnels qui commençait à décliner.

En vertu d'une clause d'actionnaire de non concurrence, il a du attendre 2 ans puis s'est rapproché du groupe SHU et a créé "Unitcentre".

Après 20 ans de développement parallèle, le rapprochement avec ECT s'imposait, ECT et Unitcentre ayant élaboré des plans de développement très ambitieux sur le Maasvlakte qui n'étaient pas conciliables, car :

1. Les pouvoirs publics ne souhaitent pas réaliser des équipements d'infrastructures en doublon.
2. la création des 2 projets aurait conduit à une forte surcapacité sur Rotterdam.
3. Unitcentre ne pouvait renoncer à son projet car il devait pour 1995 avoir un emplacement sur le Maasvlakte afin d'être capable de traiter ses grands clients qui le souhaitent : Hapag, NYK, Mitsui seront en effet équipés à cette date de navires de plus de 4 000 TEU qui ne peuvent avoir accès de façon continue aux terminaux exploités actuellement par Unicentre au Waalhaven... et ces clients représentent plus de 40% de son chiffre d'affaires.

Au terme de l'accord passé, Unitcentre deviendra une 6ème Division au sein de ECT. Les grands clients de Unitcentre ont protesté contre ce rapprochement qui a pour effet d'établir un monopole de la manutention sur le port de Rotterdam.

Le protocole de rapprochement est malgré tout soumis à de nombreuses conditions suspensives comme :

- le démarrage effectif du contrat Sea Land, les automatismes ne seraient pas encore parfaitement au point
- la manière dont sera traitée l'activité des "conventionnels" qui grève la rentabilité de ECT.

Pour l'heure, Pakhoed se contente d'être cécancier de ECT. Il a malgré tout, déjà les mêmes droits que les autres actionnaires.

Pakhoed devrait sans doute à terme devenir le principal actionnaire de l'ensemble ECT-Unitcentre mais le groupe, souhaite avant d'engager des fonds importants, avoir la garantie d'un bon retour sur capital. Il ne souhaite pas que la manutention nuise à sa branche Tanker.

UN OPERATEUR : HES Beeher Haven En Scheepvaartbedrijven

Actionnariat :

HES est côtée à la bourse d'Amsterdam.

Direction :

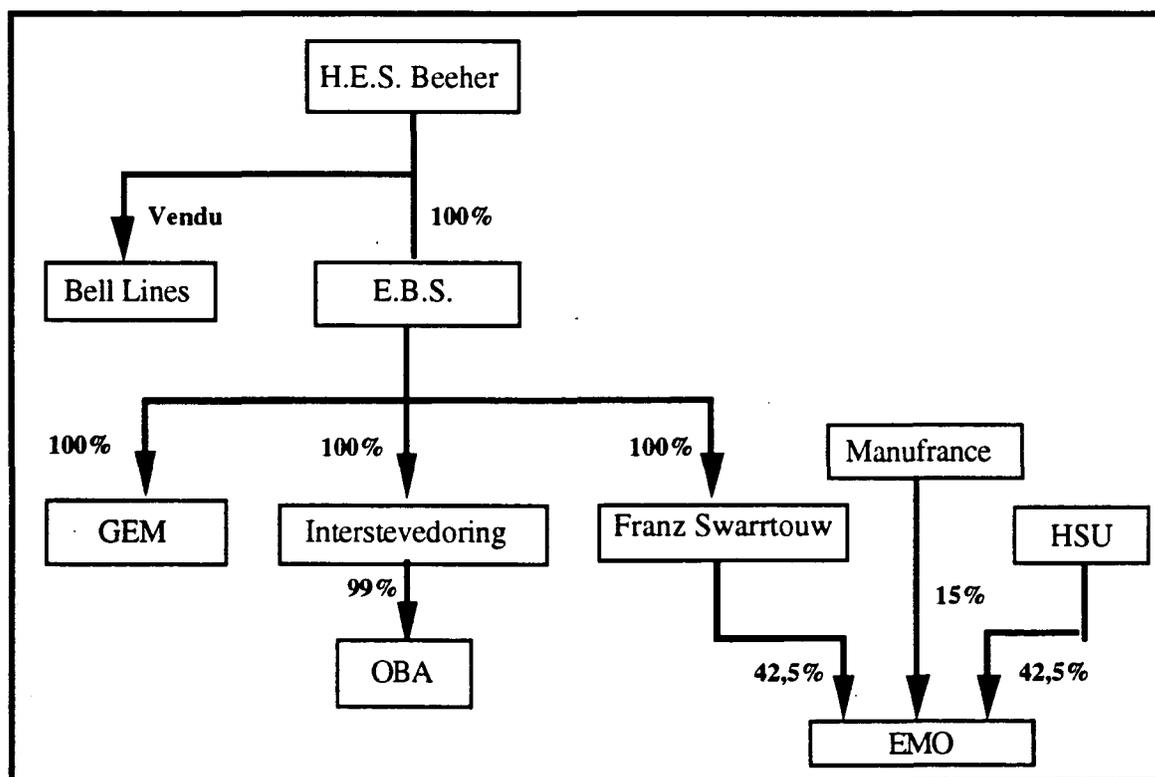
PH Van der Vorm (Directeur)
remplacé par M. Dirk't Hooft

Articulations :

HES est une structure holding qui contrôle ou détient des participations importantes dans :

- .GEM
- .Interstedoring
- .Franz Swarrtouw
- .EMO
- .OBA

L'ensemble des participations ont été regroupées au sein d'un sous holding commun : EBS (European Bulk Services).



HES contrôle le manutentionnaire GEM (Graan Elevator Mij), spécialisé dans la manutention de céréales et dérivés.

Il a racheté manutentionnaire de céréales "Interstedoring" en septembre 1990 (pour 100 millions Fl).

Cette concentration met un terme à plusieurs années de concurrence féroce entre les 2 opérateurs locaux.

HES Beeher détient aussi 100% du manutentionnaire de vracs secs "Frans Swarrtouw" depuis qu'il a racheté à la fin 1991, les 40% que détenait Internatio-Müller.

Par l'intermédiaire de Swarrtouw, HES détient par ailleurs 42.5% du terminal de charbons et de minerais EMO (Europees Massagoed Overslagbedrijf) sur la Maasvlakte.

Par l'intermédiaire de Interstevedoring, il contrôle l'opérateur OBA qui intervient à Amsterdam.

Le groupe détient enfin, une participation de 33,3% dans OVET, "Overslagbedrijf Terneuzen BV", qui manutentionne principalement du charbon.

Activités :

Le trafic de vracs contrôlé par HES à Rotterdam, atteint (en 1991) à la suite de l'ensemble des opérations de rachat réalisées, 35 millions Tonnes répartis de la façon suivante :

Opérateur	Tonnage (millions tonnes)
GEM	10
Frans Swarrtouw	17
Interstevedoring	8

Mais le groupe traverse actuellement une phase difficile et la récession en Allemagne pourrait le conduire à limiter les tonnages qu'il traite à 26 millions de tonnes en 1993.

EMO de son côté a transbordé en 1991, 32 millions de Tonnes.

OBA situé à Amsterdam a traité 11 millions de Tonnes de vracs secs. OBA s'est assurée le traitement des approvisionnements d'une centrale thermique qui devrait rentrer en service en 1993.

Moyens :

Moyens humains :

HES employait en 1991, 2 250 salariés dont :
 .945 dans le shipping (Bell Lines) et le transit
 .1 300 dans la manutention
 eux mêmes répartis de la façon suivante :

	Nombre
Frans Swarrtouw	600
GEM	570
Interstevedoring	100
OBA*	140
Total manutention	1 300

* à Amsterdam

Pour faire face à ses difficultés financières, HES pourrait mettre en place un plan de restructuration se traduisant par une réduction d'effectifs de 400 personnes.

Moyens matériels :

HES exploite à Rotterdam 4 terminaux :

- .GEM Europort Terminal
- .Interstedoring Botlek Terminal
- .Frans Swarrtouw St Laurens haven Terminal
- .Frans Swarrtouw Vulcaan haven Terminal

Eléments financiers :

Le chiffre d'affaires de HES a été de 656 millions Fl en 1991 réparti entre :

	millions Fl.
.l'activité manutention :	216
.l'activité shipping :	438
.divers :	2
Total	656

Exploitation :

	1990 millions Fl	1991 millions Fl	1990 millions Frs	1991 Millions Frs
CA	641	656	1 942	1 987
Résultat exploitation	0	- 17	0	- 51
Résultat net	- 1	- 34	- 3	- 103
CF	55	30	166	91
CF / CA	8.5 %	4.5 %		

1 Fl. = 3,03 Frs

Les performances financières du groupe se sont dégradées sous le coup d'une chute du résultat d'exploitation et d'un alourdissement des frais financiers.

HES a perdu 1,5 millions de Fl. en 1990 et 35 millions de Fl. en 1991, du fait des difficultés de GEM et des mauvais résultats de Frans Swarrtouw.

En dépit d'un réajustement à la hausse des tarifs appliqués, grâce à la normalisation des tensions concurrentielles, le groupe HES n'est pas parvenu à restaurer sa rentabilité et il s'attendait à nouveau à faire des pertes en 1992, supérieures à celles de l'année précédente.

Structure :

	1990 millions Fl	1991 millions Fl	1990 millions Frs	1991 Millions Frs
Actif immobilisé	494	573	1 497	1 736
Fonds propres	263	181	797	548
Dettes LMT	85	143	257	433
Dettes CT	217	326	657	988
PRO / DLMT	309 %	126 %		
DLMT / CF	1,5	10,9		

1 Fl. = 3,03 Frs

La situation financière du groupe s'est détériorée en 1991.

L'endettement à Moyen mais aussi à Court Terme a fortement progressé afin de financer les acquisitions et les pertes du groupe.

Afin de restructurer son bilan qui s'était fortement dégradé à la suite des opérations de croissance externe qu'il avait multipliées (et qui furent financées par emprunt) et des pertes récemment accumulées,

- HES a émis des actions pour 40 millions Fl et des bons convertibles pour 6 millions Fl.
- HES a par ailleurs procédé à la cession de grues flottantes à la commune de Rotterdam qu'elle a ensuite repris en location et Frans Swarttouw a vendu au port GHB, son terminal dans le Vulcaanhaven pour 17,7 millions Fl.. Le GHB entreprendra par ailleurs 4,5 millions Fl. de travaux et procédera à la location du terminal à Swarttouw pour 1,2 millions Fl. par an, sur la base d'un bail de 25 ans.
- HES a pris la décision de se séparer de sa filiale armement irlandaise Bell Lines, intervenant dans le secteur des conteneurs et donc de se concentrer sur le vrac sec. Un LMBO a été monté en ce sens par les cadres de Bell Lines.

Stratégie :

HES a mené une politique de croissance externe résolue qui a été justifiée par sa volonté de mettre un terme à la concurrence sauvage qui règnait entre les divers opérateurs de vracs du port de Rotterdam.

En concentrant l'ensemble des opérateurs sous son contrôle, HES espérait assainir le marché... mais la récession, la crise des échanges agricoles internationaux n'ont pas permis aux manutentionnaires de vrac de restaurer leur rentabilité.

E.M.O.

Europees Massagoed Overslagbedrijf

Actionnariat :

L'actionnariat de EMO se répartit entre :

HES	42.5 %
Manufrance	15.0 %
Handelsmaatschappij Steenkolen Utrecht*	42.5 %
	100.0 %

* regroupant SHV Nederland (25%), Shell Nederland & Deutsche Shell (25%), Thyssen Stahl (25%), Ruhrkohle AG (25%).

L'actionnariat de EMO a évolué courant 1993 à la suite d'un accord de principe conclu entre HES et le charbonnier français "Manufrance". Au terme de cet accord, la participation de HES descendrait de 42,5% à 31% et celle de Manufrance passerait de 15 à 26%.

Direction :

J. van Brakel (Directeur Général)
A. Ouwerkerk (DGA)

Activités :

La compagnie dispose d'un terrain portuaire de 150 HA.

EMO assure le transbordement de pondéreux ainsi que le stockage, le lavage, le triage, le mélange de charbons utilisés par les centrales thermiques.

EMO a traité 32 millions de tonnes de pondéreux dont 17,5 millions de tonnes de charbon et 14,5 tonnes de minerais en 1991. 28 millions tonnes ont été traitées sur ses propres terminaux et 4 millions tonnes avec des matériels de tiers.

Le minerai de fer qu'elle manutentionne, est destiné à :

- .l'Allemagne (70%)
- .la France (16%)
- .la Belgique (10%)
- .l'Autriche (4%)

Le charbon qu'elle traite, est utilisé par :

- .l'Allemagne (41%)
- .les Pays Bas (32%)
- .la Grande Bretagne (15%)
- .la France et la Belgique (11%)

La libéralisation progressive du marché allemand devrait profiter à l'extension des activités de EMO; en effet, les sidérurgistes ne devraient plus être contraints, à compter de 1996/1997, de s'approvisionner dans les mines allemandes. La tonne de charbon allemand atteignant 300 Fl. en coûts de production contre 100 Fl. pour la tonne importée à Rotterdam, les volumes importés et traités par EMO pour le marché allemand devraient fortement progresser.

Moyens :**Moyens humains :**

EMO emploie 460 personnes.

Moyens matériels:

La compagnie dispose d'une capacité de levage de 34 millions de Tonnes.

Elle exploite :

- .4 ponts de déchargement.
- .3 chargeurs d'allèges
- .d'une installation de mélange de charbon

Eléments financiers :

Le chiffre d'affaires a été de 145,7 millions de Fl. en 1991.

Il devrait être de l'ordre de 197 millions Fl. en 1992.

Sa rentabilité qui était bonne, a régressé en 1991 : son bénéfice est passé de 20 millions de Fl. en 1990 à 1,5 millions en 1991.

EMO a procédé de 1990 à 1992, à d'importants travaux d'extension qui l'ont conduit à réaliser 238 millions de Florins d'investissements. Après une année de répit en 1993, la compagnie devrait procéder à un nouveau plan d'investissements de 250 millions Fl. en 1994.

PORTS FRANCAIS

• LE CADRE LÉGAL FRANCAIS	225
• LE HAVRE	229
LE PORT	231
Principales données économiques	231
Environnement juridique et institutionnel	232
Les acteurs	234
GMP	235
Groupe CGM	239
TERMINAUX DE NORMANDIE	243
Groupe SAGA	251
• MARSEILLE	257
LE PORT	259
Principales données économiques	259
Environnement juridique et institutionnel	260
Les acteurs	262
Prospective	263
MGM	265
SOMOTRANS	271
Groupe SDV	275

CADRE LEGAL FRANCAIS

Statut :

Il existe en France trois catégories de ports :

- les 6 ports autonomes métropolitains, qui ont le statut d'établissement public de l'État. Ils représentent 80 % du trafic total en tonnage, la quasi totalité des trafics conteneurs et lignes régulières, 79 % des effectifs dockers. La Loi cadre qui définit le régime juridique qui leur est applicable est la Loi d'autonomie du 29 juin 1965.
- les 17 ports d'intérêt national qui sont restés de la compétence de l'État après la décentralisation, extrêmement divers par la taille et les activités. Dans ces ports, l'exploitation du port est concédée, le plus souvent à une Chambre de Commerce et d'Industrie, la tutelle du concessionnaire étant assurée par un service de l'État (Direction Départementale de l'Équipement ou service spécialisé), qui assure par ailleurs la police, les dragages, certains travaux d'aménagement ainsi que la coordination des actions. Ils représentent 18 % du trafic total.
- les ports décentralisés dans le cadre de la loi du 22 juillet 1983 qui a donné une compétence de droit commun aux Départements pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche. Ces derniers représentent moins de 2 % du trafic total, essentiellement de vrac.

Les ports du Havre et de Marseille sont des ports autonomes. Les éléments qui suivent concernent les ports autonomes.

Direction et tutelle

Les ports autonomes sont administrés par un Conseil d'Administration composé de 26 membres et composé :

- pour moitié de membres désignés par les Chambres de Commerce et d'Industrie, les collectivités locales de la circonscription, le personnel de l'établissement public et les ouvriers du port,
- pour moitié de membres représentant l'État et de personnalités choisies parmi les usagers en raison de leurs compétences dans les problèmes portuaires.

Le Conseil d'Administration est assisté par un Directeur nommé par décret en conseil des ministres après avis du Conseil d'Administration.

De plus,

- . un Commissaire du Gouvernement nommé par le Ministre chargé des ports contrôle les opérations du Conseil d'Administration et le fonctionnement des services,
- . un Contrôleur d'État désigné par le Ministre des Finances est chargé du contrôle économique et financier.

Tous deux disposent d'une voie consultative au Conseil d'Administration.

Régime financier

Les ports autonomes sont dotés de l'autonomie financière.

Leurs recettes sont composées :

- du produit des droits de port (sur le navire, la marchandise et les passagers),
- des revenus des domaines immobiliers perçus par le port,
- des produits de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou concédé par le port,
- les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception aurait été régulièrement autorisée,
- la participation de l'Etat aux travaux d'entretien (voir ci après),
- éventuellement, les participations des départements, des communes, des chambres de commerce et d'industrie, des chambres régionales de commerce et d'industrie, des autres établissements publics ainsi que des personnes privées, à certaines dépenses d'exploitation du port.

Le port supporte toutes les dépenses concernant l'administration, l'exploitation, l'entretien, l'amortissement des ouvrages et des outillages, les intérêts des emprunts contractés par le port, les provisions et, d'une manière générale, toutes les dépenses de gestion du port.

Partage des dépenses d'investissements :

La participation de l'État aux travaux d'entretien et aux investissements s'opère comme suit :

- L'État supporte les frais d'entretien et d'exploitation des écluses et des chenaux d'accès, de la profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer. Il supporte dans ce cadre les dépenses relatives aux engins de dragage.
- L'État participe à hauteur de 80% aux dépenses de creusement de bassins, création et extension de chenaux d'accès et des plans d'eau des avant-ports, construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès.
- L'État participe à hauteur de 60% aux travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure autres que ceux visés précédemment.
- L'État ne participe pas aux dépenses d'investissement et d'entretien des superstructures.

Les participations des collectivités locales peuvent concerner aussi bien les infrastructures que les superstructures. Leur montant n'est pas fixé au niveau national et peut varier en fonction des circonstances locales.

Régime domanial

Le port autonome reçoit, à l'intérieur de sa circonscription, l'administration et la jouissance de terrains appartenant :

- . au domaine public de l'État,
- . au domaine privé de l'État.

La remise de ces biens ne donne lieu à aucune imposition et substitue de plein droit le port autonome à l'État. En matière de domanialité, le port autonome a donc les mêmes droits et les mêmes obligations que l'État sur ces terrains.

L'établissement peut en outre être propriétaire d'immeubles acquis avec ses ressources propres.

Régime relatif à l'outillage

On distingue dans les ports français quatre types de fonctionnement pour l'outillage portuaire et les règles de domanialité qui lui sont liées. Les trois premiers correspondent à un outillage mis à la disposition du public, le dernier permet un outillage à usage privé.

- l'outillage public géré et exploité par le port autonome lui même ;
- la concession d'outillage public, pour les investissements importants concourant directement au service public. Elle permet à un investisseur privé de créer des installations sur le domaine public et de les exploiter, tous les usagers du port ayant accès à ces installations. En fin de concession, les installations font retour au concédant, qui a la charge d'assurer la continuité du service public ;
- l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public (A.O.P.O.S.P.), pour des investissements comprenant des installations de chargement et de déchargement principalement à usage privatif, mais qui peuvent être utilisées occasionnellement par d'autres usagers du port (le cahier des charges fixe les droits de ces usagers). L'équipement demeure privatif et ne fait pas retour à l'Etat en fin d'autorisation ;
- l'autorisation d'occupation temporaire (A.O.T.) à usage privatif, dans les autres cas et quand l'investisseur a besoin d'un local ou d'un terrain à proximité des quais pour y exercer son activité. C'est le droit commun des installations autorisées sur le domaine public. D'une durée limitée, l'A.O.T. ne donne pas, actuellement, à son titulaire de véritables droits de propriété sur ses installations.

Dans la pratique, pour ce qui concerne les portiques à conteneurs, le seul régime existant en France a longtemps été celui de l'outillage public, les opérateurs louant à l'heure des portiques appartenant au port autonome.

La création du port rapide aval du Havre à la fin des années 80 a permis de rompre avec cette pratique, qui responsabilisait peu les opérateurs devant l'investissement.

Dans cette opération, l'État et l'établissement public ont financé l'infrastructure et les opérateurs privés la superstructure, les collectivités locales finançant une partie de l'ensemble.

L'exploitation des portiques a fait l'objet d'un contrat de sous-traitance entre les entreprises propriétaires et le port autonome.

Statut du personnel

Les dockers

Le régime du travail dans les ports maritimes français a été modifié par la loi n°92-496 du 9 juin 1992.

Il existe deux catégories de dockers en France :

- les dockers professionnels
- les dockers occasionnels.

La première catégorie se subdivise en deux groupes, les dockers professionnels pouvant

- soit être mensualisés au sein d'une entreprise de manutention,
- soit être dockers intermittents.

Ces derniers doivent se présenter chaque jour à l'embauche au B.C.M.O. (Bureau central de la main d'oeuvre) et perçoivent une indemnité de garantie lorsqu'ils n'ont pas été embauchés. Cette indemnité est versée par le B.C.M.O. qui perçoit pour cela des entreprises de manutention une cotisation sur l'embauche des dockers professionnels intermittents.

Les "opérations de chargement et de déchargement des navires aux postes publics" sont réservées aux ouvriers dockers des trois classes définies ci-dessus.

Les entreprises de manutention, lorsqu'elles n'utilisent pas uniquement des dockers mensualisés, doivent avoir recours en priorité aux dockers professionnels intermittents, puis, à défaut, aux dockers occasionnels.

Les effectifs de dockers intermittents de chaque BCMO doivent être tels que le taux d'inemploi (nombre de vacations chômées/nombre de vacations chômées+nombre de vacations travaillées) et le "taux d'intermittents" (nb d'intermittents/nb total de dockers professionnels au 01/01/1992) ne dépassent pas des taux de référence fixés par décret.

Ce nouveau régime, dont les deux principales nouveautés sont :

- la possibilité de mensualisation
- la déperquation de l'indemnité de garantie

met fin à un régime datant de 1947, dans lequel les dockers ne relevaient finalement que de leur tout puissant syndicat, la F.N.P.D. (fédération nationale des ports et docks).

Il entraîne, pour les entreprises de manutention, une plus grande responsabilisation en terme de gestion du personnel et des effectifs.

Les agents du port autonome

Les agents du port autonome, sauf régime particulier, peuvent être

- soit des fonctionnaires mis à disposition
- soit soumis au régime de la convention collective.

Dans la pratique, les outillages publics gérés par les ports autonomes sont conduits par des agents des ports autonomes. C'est le cas en particulier pour les portiques à conteneurs publics.

Au port rapide aval du Havre, les portiques, bien que privés, sont également conduits par les agents du port.

LE HAVRE

- **GMP**
- **Groupe CGM**
- **Terminaux de Normandie**
- **Groupe SAGA**

LE CADRE : PORT DU HAVRE

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1992 : 53,1 millions Tonnes

Produits	Milliers tonnes 91	Total	Milliers tonnes 92	Total
Pétrole brut	30 525		28 161	
Produits raffinés	5 995		6 176	
Gaz énergétiques	401		375	
Vracs liquides non pétroliers	1 568		1 654	
Vracs liquides		38 489		36 366
Céréales	513		632	
Charbons	3 403		3 350	
Minerais	0		141	
Engrais	928		624	
Autres solides	1 570		1 768	
Vracs solides		6 589		6 515
Conteneurs	8 769		6 863	
Rouliers	3 031		3 030	
Autres	342		336	
Marchandises diverses		12 142		10 229
Total		57 220		53 110

Le trafic de conteneurs a atteint 746 388 TEU et 526 507 unités en 1992 contre respectivement 918 528 et 641 797 en 1991 ; cette baisse est due au conflit social qui a accompagné la réforme du statut des dockers en France.

Zone portuaire et place du port :

Le port couvre une superficie de 8 000 ha dont 1 000 ha de bassins et 2 000 ha de terre pleins.

Le port dispose de 5 terminaux à conteneurs proposant 16 postes à quai.

Trois terminaux sont situés en aval de l'écluse François Ier (quais de l'Atlantique et des Amériques au nord, quai de l'Asie au sud) et permettent des escales rapides (port rapide aval). Un sixième terminal est en construction à l'aval de l'écluse (bassin du Pacifique).

Les deux autres terminaux sont situés en amont de l'écluse : quai de l'Europe au nord et quai de Bougainville au sud.

Un terminal pétrolier a été mis en service en 1976 à Antifer, à environ 20 Km au nord du Havre, pour accueillir les super-pétroliers.

Premier port français pour les trafics de conteneurs (55% du trafic des ports français), le port du Havre se situe au sixième rang européen sur ces trafics, après Rotterdam, Hambourg, Anvers, Felixstowe et Brême.

Le trafic de transbordement représente environ 18% du trafic de conteneurs du port. Environ 80% des autres conteneurs sont acheminés par la route et 20% par le fer, la voie d'eau restant aujourd'hui très peu utilisée.

Pour l'ensemble du trafic, la répartition modale était la suivante en 1990 :

Transbordement :	6 %
Pipe-line :	50 %
Fer :	7 %
Route :	33 %
Voie d'eau :	4 %

Environnement juridique et institutionnel :

Le statut du port :

Le port du Havre est un port autonome.

Direction du port :

Dirigeants :

Président du conseil d'administration : M. H. Raoul-Duval (parti en novembre 1993)
Directeur général du port : M. J. Smagghe (parti en décembre 1993)

Régime financier :

En dehors des terminaux pétroliers du Havre et d'Antifer, qui ont été concédés à la CIM (Compagnie Industrielle Maritime), les équipements bord à quai pour le traitement des trafics de vrac appartiennent au port autonome qui les loue à l'heure avec le personnel de conduite. Les zones de stockage sont le plus souvent privées.

Pour les conteneurs, le port autonome était également propriétaire de l'outillage jusqu'en 1990, les entreprises de manutention n'investissant que dans du petit matériel de manutention à terre.

La mise en service du port rapide aval en 1990 a été l'occasion, pour la première fois en France, d'impliquer financièrement des opérateurs privés dans l'investissement de l'outillage pour les conteneurs : les quais, voiries, réseaux.. ont été financés par le secteur public, l'investissement dans les portiques et l'aménagement du terminal restant à la charge des opérateurs dans le cadre juridique d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (A.O.T.).

Régime financier :**Exploitation :**

	millions Frs 1991	millions Frs 1992
Produits :		
Production vendue	803,92	767,58
<i>dont : Droits de port</i>	<i>397,31</i>	<i>369,84</i>
<i>Taxes d'outillage</i>	<i>260,59</i>	<i>235,78</i>
<i>Autres</i>	<i>146,02</i>	<i>161,97</i>
Produits financiers	17,87	12,52
Subv. exploitation	63,35	58,70
Autres recettes	77,77	102,22
Total	962,91	941,02
Charges :		
Frais de personnel	394,38	404,28
Frais financiers	63,77	46,42
Amortissement	246,91	215,05
Cons. ext.	217,83	236,18
Autres charges	38,95	54,89
Total	961,85	956,82
Résultat	1,06	- 15,80
Cash Flow	247,97	199,25

Le port du Havre présente un résultat négatif en 1992, du fait de la crise dockers.

Statut du personnel :**Personnel dockers :**

L'effectif total des dockers havrais s'élevait à 2 346 personnes au 1er juillet 1992.

La réforme du régime du travail introduite par la Loi du 9 Juin 1992 s'est accompagnée d'une réduction des effectifs.

C'est ainsi que, 1 055 dockers ont quitté la profession (mesures d'âge ou reconversions) selon les termes de l'accord signé en octobre 1992 par le Groupement des Employeurs de Main d'Oeuvre et le syndicat des dockers du port du Havre.

Au 23/08/1993, sur les 1 291 dockers restant au port du Havre, 1 000 étaient mensualisés au sein des entreprises de manutention, 291 restant intermittents (avec un congé de formation de 18 mois).

Ce plan social, d'un coût total de l'ordre du milliard de francs, sera financé par l'État, le port autonome et les entreprises de manutention.

Personnel portuaire :

Le personnel du port autonome du Havre a lui aussi diminué au cours des dernières années; il a évolué de la façon suivante :

1980 : 1 967
1990 : 1 524
1992 : 1 530

Il se répartit entre :

Cadres, officiers de port, employés techniques et administratifs :	539
Ouvriers :	880
Inscrits maritimes :	111

La conduite de l'outillage public est assurée par les agents du port autonome. Ce sont également des grutiers du port autonome qui conduisent les portiques privés du port rapide aval.

Les acteurs :

Les opérateurs de manutention sont les suivants pour les conteneurs :

A l'aval de l'écluse François Ier :

- Quai de l'Atlantique : Terminal de l'Atlantique : Compagnie Nouvelle de Manutention Portuaire (C.N.M.P.), entreprise privée locale ;
- Quai des Amériques : Europe Atlantique Terminal (E.A.T.) : exploité par la C.N.M.P. et la G.M.P (Générale de Manutention portuaire ; groupe C.G.M.).
- Quai de l'Asie : Terminal de Normandie : Terminaux de Normandie (T.N.), regroupant Perrigault, entreprise locale, et SOMABA du groupe SAGA.

A l'amont de l'écluse :

- Quai de l'Europe : Terminal de l'Europe : exploité par la G.M.P.
- Quai de Bougainville : Terminal de l'Océan : exploité par TN

Sur les autres trafics : GIE Transmanutention (groupe SDV), SHGT.

3 opérateurs (Terminaux de Normandie, GMP et CNMP) emploient 96% des effectifs dockers.

UN OPERATEUR : GMP

RCS 306 215 526

Historique :

La GMP - Générale de Manutention Portuaire

Actionnariat :

GMP est une filiale de la CGM qui contrôle 70% de son capital et de la STIM (groupe Financière de l'Atlantique) qui en contrôle 30%.

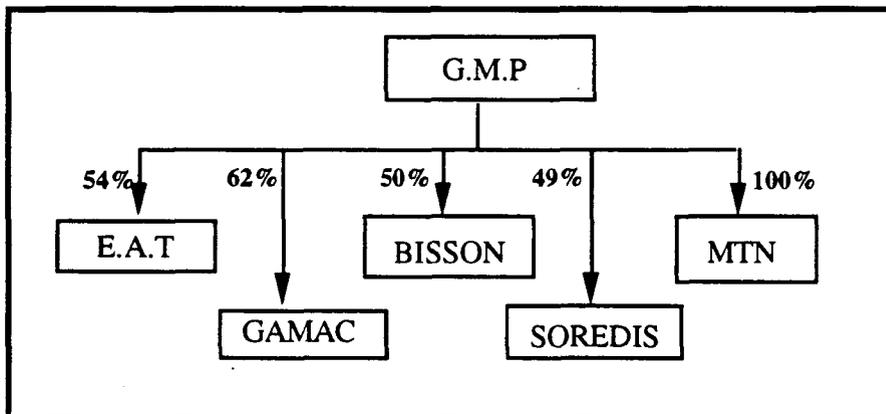
Direction :

M.Auzou : Gérant

Articulation:

Le groupe CGM intervient au Havre, par l'intermédiaire d'une de ses filiales, la GMP qui contrôle elle même 5 filiales :

- .EAT
- .GAMAC
- .BISSON
- .SOREDIS
- .MTN



GMP détient par ailleurs une participation de :

- .10% dans NFT (Nord Fret Terminal de Dunkerque)
- .10% dans SAME Delamare, une société d'empotage havraise.

GMP est opérateur de manutention sur le terminal Nord du port du Havre :

- .au quai de l'Europe, ouvert dans les années 1972 - 1974,
- .et au quai des Amériques (terminal EAT), ouvert au début des années 1990.

Ces quais sont situés respectivement en amont et en aval de l'écluse "François 1^{er}".

• Afin de prendre en charge le nouveau terminal conteneur du quai des Amériques, la GMP s'est rapprochée d'une entreprise de manutention havraise la CNM (du groupe Brasseur), pour constituer la société EAT (Europe Atlantique Terminal).

EAT n'est qu'une société de moyens.

L'exploitation du terminal continue d'être assurée de façon indépendante par respectivement :

- la GMP
- la CNMP, filiale manutention du groupe CNM

CNMP et GMP versent à EAT une redevance déterminée

.avec un terme fixe pour les terre-pleins

.avec un terme variable pour l'utilisation des portiques

- GAMAC assure des prestations de manutention
- MTN (Manutention Terminal Nord) a embauché et emploie l'ensemble du personnel docker mensualisé par GMP.
- BISSON assure des prestations d'emballages.
- SOREDIS gère un entrepôt au sein de l'enceinte portuaire.

Moyens :

Personnel :

GMP emploie une centaine de salariés, et 321 dockers mensualisés.

CNM de son côté emploie 180 salariés actuellement et 165 dockers mensualisés.

Moyens matériel :

Une partie importante des investissements portés par la GMP est constituée par le nouveau terminal EAT.

La société EAT qui porte l'ensemble des investissements est détenue par :

- GMP 54%
- CNM 46%

Les investissements réalisés (130 millions environ) ont essentiellement été financés par emprunt. Le capital initial n'ayant été fixé qu'à 7 millions de Frs.

Activités :

Terminaux portuaires :

Les terminaux exploités par GMP ont les caractéristiques suivantes :

Quai de l'Europe :

Longueur :	1 200 mètres
Superficie :	45 Ha
Portiques :	5 de 40 tonnes

Quai des Amériques (EAT) :

Longueur :	500 mètres
Superficie :	15 Ha
Portiques :	2 overpanamax de 40 tonnes

Services connexes :

La GMP comme la CNM assure des prestations d'emportage, d'acheminement...

Principaux clients :

Chacun des manutentionnaires de EAT manutentionne ses propres clients armateurs.

GMP a manutentionné en 1992 : 186 000 boites.

CGM lui apporte plus de 90 000 boites soit directement (lignes des Antilles, ligne Tour du Monde), soit à travers les consortiums auxquels la compagnie appartient (TSA, CAROL, CAPRICORNE)..

GMP traite par ailleurs :

EVERGREEN
CMA - POL
ACL
Lykes...

Eléments financiers :

GMP est constituée sous forme de SNC et ne publie pas de comptes annuels.

milliers Frs	1990	1991	1992 (E)
Chiffre d'affaires	282 000	277 000	240 000
Résultat avant impôt	1 600	600	perte

On peut estimer qu'elle a réalisé en 1992 un CA de l'ordre de 240 millions Frs (avec la manutention, l'emportage, la réparation, l'acheminement...).

Son activité a régressé au cours des dernières années (233 000 boites traitées en 1988, 255 000 en 1989, 186 000 en 1992)...

Les grèves de 1992 (56 jours) ont pesé sur les résultats de GMP.

C'est ainsi que son chiffre d'affaires a régressé de 15% en 1992.

UN OPERATEUR : CGM

Actionnariat de CGM :

Le groupe CGM est l'un des principaux manutentionnaires français. Il intervient uniquement en matière de marchandises générales, principalement conteneurisées.

La CGM est détenue à 99,9% par la CGMF (qui est elle-même intégralement contrôlée par l'Etat français).

Articulation :

La CGM est un armateur qui réalise certaines prestations terrestres.

Activité	Chiffre d'affaires (milliers Frs)	en %
Transports maritimes	4 942 600	66,7 %
Transports terrestres de conteneurs	906 400	12,2 %
Manutention	425 600	5,7 %
Autres	1 136 200	15,3 %
	-----	-----
	7 410 800	100,0 %

Le groupe CGM réalise un chiffre d'affaires manutention consolidé de 425 millions Frs.

Le chiffre d'affaires global réalisé par le groupe en matière de manutention (intégrant les facturations inter-groupe, et en particulier les prestations de manutention réalisées pour les navires du groupe) dépasse 1 milliard de Frs.

Le groupe qui est fortement déficitaire depuis plusieurs exercices, a entamé une politique de restructuration passant par des compressions d'effectifs, la fermeture de la ligne atlantique, la cession de certains navires.... et une réorganisation globale du groupe.

Désormais le groupe est composé de centres de profit autonome qui sont :

3 filiales maritimes :

- CGM Sud
- CGM Extrême Orient
- CGM Tour du Monde

5 agences de ligne :

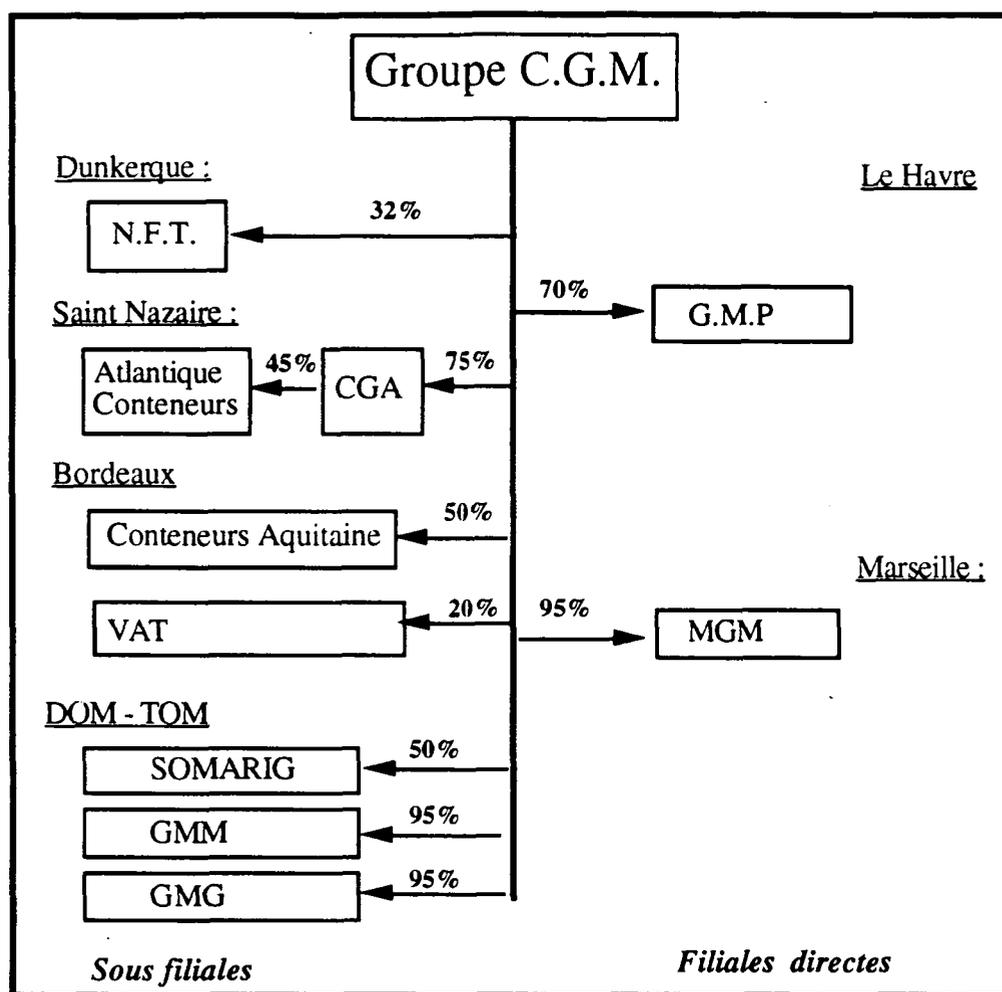
- CGM Bordeaux
- CGM Marseille
- CGM Le Havre
- CGA (Compagnie Générale Atlantique)
- CGM Dunkerque

Des divers :

- WAL
- GMP, filiale de manutention du Havre
- MGM, filiale de manutention de Marseille
- MAZINTER

Les filiales de manutention sont selon le cas :

- quand elles sont de taille modeste, contrôlées par les agences maritimes (comme à Bordeaux, Dunkerque ou Saint Nazaire), contrôlées par les filiales de lignes (comme en Martinique, en Guadeloupe ou en Guyane) ou
- quand elles sont importantes, indépendantes (comme à Marseille et au Havre).



Implantations :

Les implantations principales du groupe CGM se trouvent :

- au Havre :

CGM détient 70% de GMP.

Cette filiale s'est associée avec un manutentionnaire local, CNMP pour financer une partie des investissements du nouveau terminal du quai des Amériques.

- à Marseille :

CGM contrôle le groupe MGM qui est le premier manutentionnaire local et qui intervient sur les ports de Marseille et de Fos.

- à Dunkerque :

CGM détient 32% de la société NFT (Nord France Terminal) aux côtés du groupe SDV (50%), Feron de Clebsatel (9%) et Dunkerque Stevedoring (9%).

- à Saint Nazaire :

CGM est associé (75%) au sein de la CGA (Compagnie Générale Atlantique) avec le groupe Financière de l'Atlantique (SGN) qui regroupe à Montoir, les activités d'agences maritimes, de consignation et de manutention de ses membres.

- à Bordeaux :

CGM est membre (avec 20%) du GIE VAT (Verdon Aquitaine Terminal) aux côtés de SDV (40%), SAGA (20%) et Balguerrie (20%).

• dans les DOM - TOM (en Martinique et en Guadeloupe)
CGM est le plus important manutentionnaire des Antilles et de Guyane avec ses filiales GMM (Générale de Manutention Martinique), GMG (Générale de Manutention Guadeloupe).
Il est associé avec le groupe SDV en Guyane, dans la société SOMARIG.

Eléments financiers :

Le chiffre d'affaires manutention de la CGM (comprenant les facturations internes) est réparti approximativement de la façon suivante :

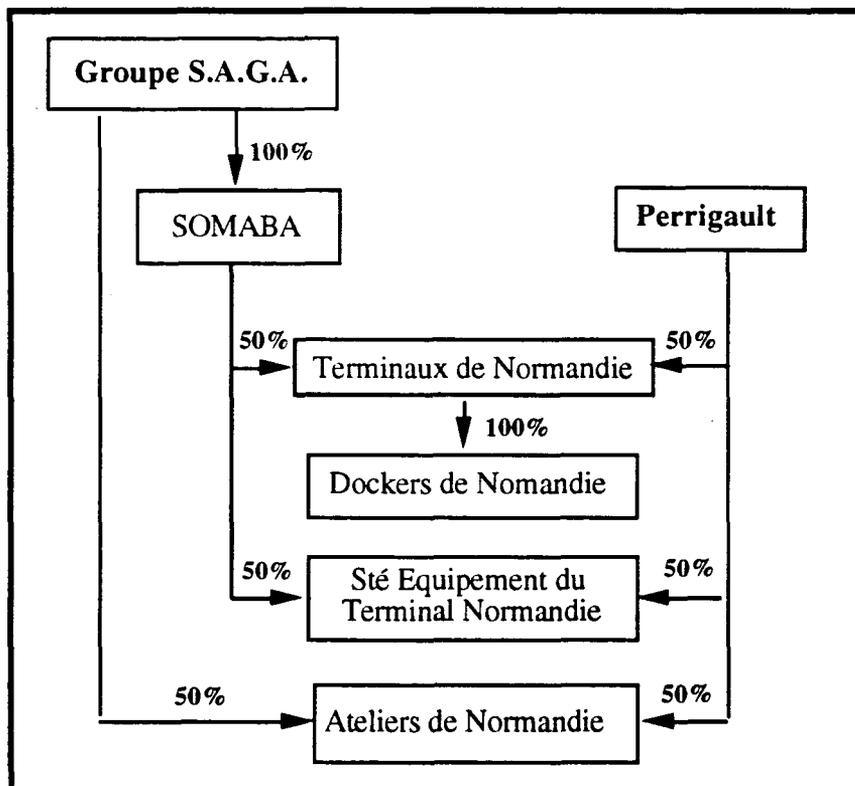
Filiales	Lieu	CA (milliers Frs)
MGM	Marseille	300 000
GMP	Le Havre	240 000
GMM, GMG	Dom Tom	200 000
Divers		100 000

UN OPERATEUR : TERMINAUX DE NORMANDIE

Le premier opérateur du port du Havre est la Société "Terminaux de Normandie".

Actionnariat :

La Société "Terminaux de Normandie" a un capital partagé entre 2 associés égaux :
 . le groupe SAGA, présent par l'intermédiaire d'une filiale détenue à 100%, la SOMABA
 . la société Perrigault, une entreprise familiale havraise.



Direction et Conseil d'Administration :

M.Jean Bekaert	Président Directeur Général
M.Christian de Tinguy	Directeur Général (Administration, Finances et Commercial)
M.Sax	Administrateur Directeur Général (Exploitation, Informatique)
M.Claret Tournier	Administrateur (PDG de SAGA France)
M.Vial	Administrateur (SAGA Le Havre)
M.Rouffy	Administrateur (SAGA Normandie)
Mlle Beckaert	Administrateur

Le Conseil d'Administration reflète la composition du capital. Il est composé pour moitié de représentants du groupe SAGA et pour moitié de représentants de la famille Bekaert, propriétaire de l'entreprise Perrigault (M.Beckaert, son gendre, M.Saxe, une de ses filles, Mlle Beckaert). Afin de préserver la parité des partenaires, le Président n'a pas de voix prépondérante.

Historique :

La SOMABA est une ancienne filiale de manutention du groupe "Chargeurs Réunis" qui a été rachetée par le groupe SAGA, quand le groupe Chargeurs dirigé par Jérôme Seydoux a pris la décision de vendre l'ensemble de ses activités maritimes et portuaires.

La société Perrigault est une entreprise havraise qui a été fondée par M. Paul Perrigault aux lendemains de la seconde guerre mondiale. Elle a conservé jusqu'à aujourd'hui un caractère familial et est actuellement présidée par M. Beckaert, un des gendres de M. Perrigault et co-dirigée par M. Saxe, un des gendres de M. Beckaert.

La société "Terminaux de Normandie" et ses sociétés soeurs quant à elles, sont le fruit du rapprochement intervenu en 1987 entre la SOMABA et l'entreprise Perrigault.

A cette date, les deux partenaires constituèrent deux sociétés communes :

- .l'une dénommée "Terminal de Normandie" à laquelle fut concédée l'exploitation d'un terminal sur le port aval rapide du Havre ;
- .l'autre dénommée "Société d'Equipement du Terminal de Normandie" qui fut chargée de porter le financement du nouveau terminal concédé ;

chaque opérateur conservant néanmoins son indépendance d'exploitation.

Ce rapprochement a été approfondi à la fin de l'année 1992 avec la décision prise par les 2 associés :

- .de mettre en commun l'exploitation de l'ensemble de leurs terminaux,
- .de faire apport à la société "Terminaux de Normandie" de l'ensemble de leurs actifs corporels et de leurs fonds de commerce "Full conteneurs" et "mixtes".

Dans le cadre des nouveaux accords, chaque partenaire ne conserve que certains contrats commerciaux de manutention de marchandises conventionnelles, dont le traitement est confié à TN :

- .les contrats "fruits et légumes" conservés par l'entreprise Perrigault
- .les contrats "ferries" conservés par l'entreprise SOMABA

Cette opération a été accompagnée d'une simplification de l'ensemble des participations détenues par SAGA au Havre

C'est ainsi que :

- .la SAGA a racheté à la Maison Roussel les participations résiduelle (15%) qu'elle détenait au sein de SOMABA, afin de concentrer l'ensemble des titres entre ses mains,
- .et qu'elle a vendu au groupe SDV, la participation qu'elle détenait dans CHAMAR, la manutentionnaire de vrac charbonnier de la centrale EDF.
- .SOMABA n'est plus désormais qu'un holding financier depuis qu'elle a fait apport de son fonds de commerce et de ses actifs à TN qu'elle a échangés contre des titres "Terminaux de Normandie"....

Articulation :

Les activités de manutention sont réalisées au Havre au travers 4 structures :

une entité principale :

- Terminaux de Normandie, TN qui exploite les terminaux de Normandie et de l'Océan,

3 structures annexes :

- Dockers de Normandie qui a embauché l'ensemble du personnel docker utilisé par TN
- SETN (Société d'Equipement du Terminal de Normandie) qui porte la part des investissements réalisés par les opérateurs privés sur le terminal de Normandie,
- Ateliers de Normandie qui assure l'entretien des matériels de quai appartenant et utilisés par TN.

Activités :**Manutention :****Conteneurs :**

TN exploite 2 terminaux situés respectivement :

- le terminal de l'Océan, situé quai Bougainville, après l'écluse
- le terminal de Normandie, situé avant l'écluse

Le volume traité a été de 247 000 boîtes en 1992 correspondant à l'époque à :

- 174 000 boîtes manutentionnées par SOMABA
- 73 000 par Perrigault

Conventionnel :

TN opère le terminal voitures et traite 200 à 220 000 voitures par an, pour le compte de l'entreprise Roussel.

TN assure la manutention des fruits et légumes, pour le compte de l'entreprise Perrigault.

Ferries :

TN traite 3 à 4 ferries par jour.

Activités connexes :**Empotage :**

Des prestations d'empotage sont assurées sur le terminal de l'océan par :

- .la société TN elle même au hangar 122,
- .les sociétés SMART et SEPHOA (en particulier pour les conteneurs à destination de l'Afrique de l'Ouest) du groupe SDV (GIE Transmanutention).

Aucune prestation d'empotage n'est par contre assurée au terminal de Normandie. Les armateurs qui le souhaitent, doivent faire consolider leurs boîtes à Bougainville puis les brouetter jusqu'au terminal de Normandie.

Réparation de boîtes :

TN n'assure pas de prestation d'entretien ou de réparation de conteneurs.

Une partie des prestations d'entretien est confiée à SAGA Réparation ou, sur "le Terminal de Bougainville" à des opérateurs indépendants (12) choisis par les armateurs.

Des impératifs de sécurité ont conduit TN à interdire l'accès du nouveau terminal de Normandie aux opérateurs indépendants.

Traction de conteneurs :

TN assure quelques prestations de brouettage.

Une partie des prestations de traction sont confiées à la société spécialisée SETREC, filiale de la SAGA.

Moyens :**Personnel :**

TN et ses filiales emploient :

.70 administratifs et agents d'exploitation non docker,

.50 mécaniciens,

.428 dockers.

Sur le terminal de Normandie, l'ensemble du personnel docker a été embauché au sein d'une structure ad hoc, filiale à 100% de la société d'exploitation, intitulée "Société Dockers de Normandie".

Moyens matériel :**Terminal de l'Océan :**

. 1 660 mètres de quai

. 40 ha

. 5 portiques de 40 tonnes

Sur le terminal de l'Océan, exploité depuis 1977, le port a fourni l'ensemble du gros outillage (portique), la société exploitante se contentant d'investir dans les clark, les chassis...

Terminal de Normandie :

	Situation actuelle	Projet	Total
Longueur quai	630 m	450 m	1 080 m
Superficie	22 ha	32 ha	54 ha
Equipement*	3	2	5

* portiques

Sur le terminal de Normandie, le port s'est contenté de financer les terre-pleins, les quais et la viabilisation...

Les portiques ont été financés par les privés, en l'occurrence la Société d'Equipement du Terminal de Normandie, qui a investi près de 150 millions Frs dans un premier temps. Elle reçoit par ailleurs livraison d'un 4 ème portique et en a commandé un 5 ème, d'un coût de 35 millions Frs chacun.

Le terminal est actuellement équipé de 3 portiques.

2 nouveaux portiques devraient être mis en place courant 1994.

Principaux clients :

Les principaux armateurs clients sont :

Sur le terminal de Normandie :

ACE (OOCL, NOL, K Line) : 1 000 boites par semaine en 2 touchées soit : 50 000 boites / an*

Maersk : 700 boites par semaine en 2 touchées, soit : 38 000 boites / an

Hanjin : 800 boites par semaine en 1 touchée, soit : 43 000 boites / an

Cho Yang-Senator - DSR

COSCO

Yang Ming

MSC

TMM (mexicain)

Sur le terminal de l'Océan (quai de Bougainville) :

DELMAS et SITRAM, dont le trafic est passé de 40 à 30 000 boîtes / an
 CMB
 OTAL
 SAECS
 Lloyd Brasileiro

* en raison d'une modification de son "scheduled timetable", ACE a été déplacé sur le quai de Bougainville mais devrait revenir au terminal de Normandie, dès la mise en service du quai de l'Asie.

Eléments financiers :• **SOMABA** (RCS 367 500 642) :

Exploitation :

	milliers Frs 90	milliers Frs 91	milliers Frs 92
Chiffre d'affaires	278 453	355 708	295 461
Résultat exploitation	- 3 155	691	1 604
Cash Flow	8 881	9 297	7 257
Résultat net	376	- 1 217	- 5 664
pm CB	2 238	10 456	13 184
CF*	10 373	16 267	16 046

CF / CA	3,7 %	4,6 %	5,4 %
BN / CA	0,1 %	- 0,3 %	- 1,9 %

* avec prorata de CB (2/3)

La société a vu sa rentabilité se détériorer au cours des derniers exercices. Son résultat d'exploitation s'est trouvé absorbé par les frais financiers qu'elle supporte.

	milliers Frs 90	milliers Frs 91	milliers Frs 92
Immo. brutes	83 291	79 181	70 792
Immo. nettes	46 498	39 347	37 198
Actifs circulants et regul.	74 529	90 386	78 527

Fonds propres	14 467	28 249	22 585
Dettes Financ.	46 958	43 674	102
Autres dettes (fourm.fiscal..)	58 794	56 537	91 375

L'examen de la structure financière de SOMABA fait apparaître que la société supporte un endettement lourd, qui figure en grande partie en hors bilan, sous forme d'engagements de Crédit Bail.

Les capitaux propres de SOMABA, bien qu'ils aient été accru en 1991, sont faibles. Ils ont par ailleurs été en partie absorbés par les pertes réalisées en 1991 et 1992.

• **Maison Paul Perrigault** (358 502 011) et **Perrigault Manutention** (343 916 888) :

La Maison Paul Perrigault a réalisé en 1991 (derniers comptes déposés), un chiffre d'affaires de 157 millions Frs.

• **Terminaux de Normandie** (RCS 344 387 618) :

	milliers Frs 92
Chiffre d'affaires	10 139
Achats	10 231
Impôts et taxes	10
Dot.amort.	153
Bénéfice net	- 159

	milliers Frs 92
Immo.brutes	19 983
Immo.nettes	19 507
Actifs circulants	2 858

Capital social	18 650
Report à nouveau et résultats	- 547

Capitaux propres	18 103
Dettes CT	4 264

• **SETN** (RCS : 349 391 680) :

	milliers Frs 91	milliers Frs 92
Chiffre d'affaires	24 800	36 046
Achats, Charges externes		19 144
Impôts et taxes		99
Dot. aux Amort.		5 501
Frais financiers		9 348
Bénéfice net	3 000	2 446

pm Investissements SETN	60 800	7 400

	milliers Frs 92
Immo.brutes	110 251
Immo.nettes	101 750
Actifs circulants	31 281

Capital social + Prime émission	25 200
Report à nouveau et résultats	4 900
Subventions Equipement	22 117

Capitaux propres	52 219
Emprunts DLMT	68 264
Dettes CT	12 545

Il ressort que SETN a investi près de 70 millions Frs dans le terminal. Un investissement complémentaire de 60 millions Frs ayant été financé par Crédit Bail.

En 1993, la plus grande partie du chiffre d'affaires sera réalisée par "Terminaux de Normandie" dont le chiffre d'affaires devrait atteindre 400 millions Frs environ.

UN OPERATEUR : GROUPE SAGA

Le groupe SAGA est l'un des grands opérateurs français de manutention. Il a accru son rôle en prenant le contrôle, au début des années 1990, des "Docks Industriels" et de Charles Leborgne (en location gérance).

Actionnariat de SAGA :

Actionnaires	% du capital
Société du Grand Palais* :	90,96 %
Titres détenus par société elle même :	5,20 %
Public :	3,84 %
Total	100,00 %

* détenue à 75% par M.Pierre Aim
et 20% par le Crédit National

Caractérisation :

Le groupe SAGA est l'un des grands groupes français de transport présent dans 2 domaines d'activité privilégiés :

- .le transit international (en partie orienté sur l'Afrique)
- .la manutention portuaire.

Activité	millions Frs	en %
Transit international	2 559	51 %
Activité portuaire Europe	1 374	27 %
Activité portuaire Afrique	769	15 %
Autres activités	330	7 %
Total CA consolidé	5 032	100 %

Le chiffre d'affaires consolidé réalisé dans la manutention par le groupe SAGA en Europe atteint 1,4 milliards de Frs.

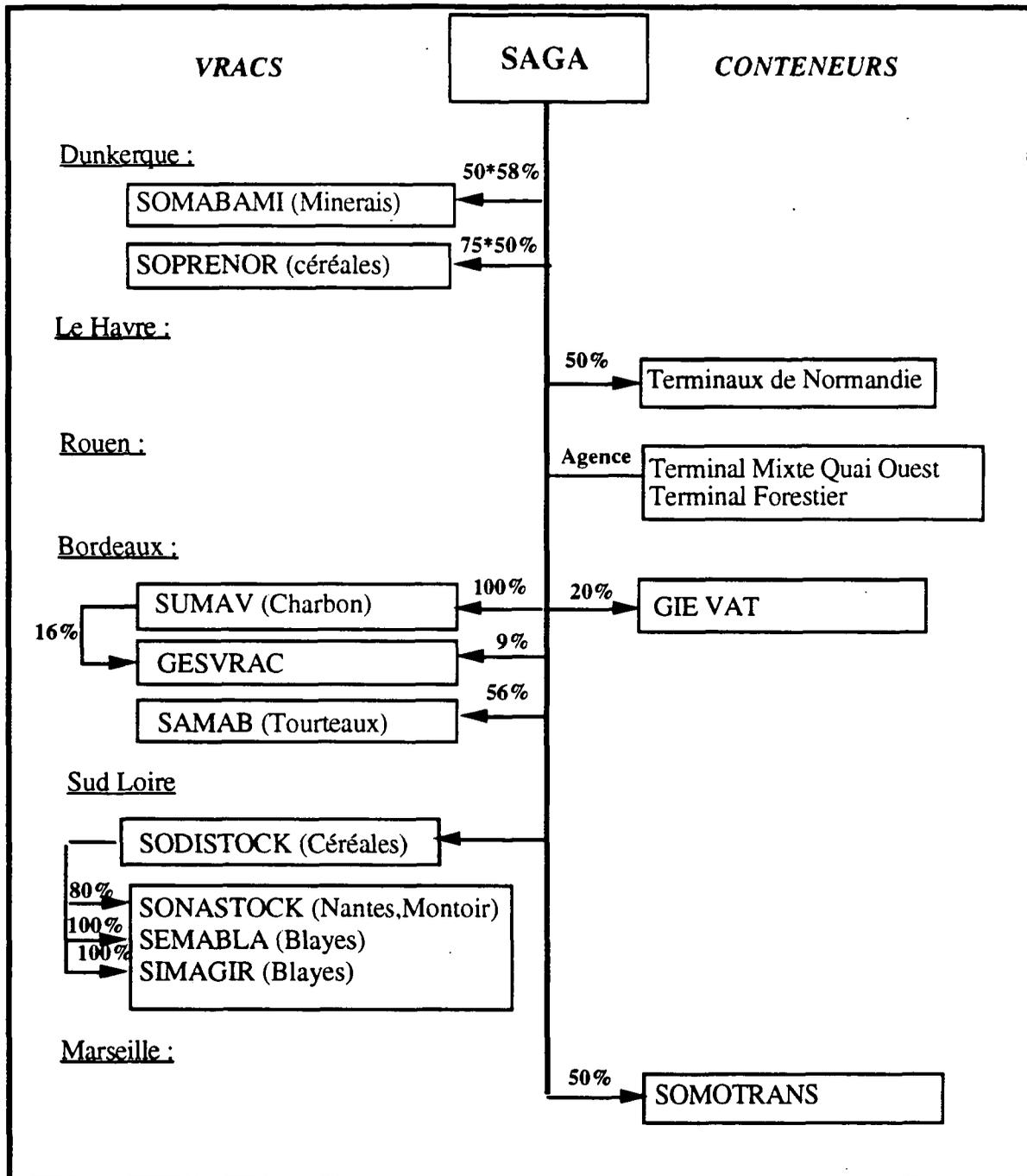
Le volume d'affaires réalisé par le groupe dans le même domaine (incluant l'ensemble du CA des sociétés dans lesquelles la SAGA n'a qu'une participation égalitaire ou minoritaire) atteint 2,9 milliards de Frs.

Articulation :

Le groupe SAGA est manutentionnaire dans plus de 15 ports français.

Il intervient au travers :

- soit d'établissements comme à Rouen...
- soit de filiales comme à Marseille, au Havre...



SAGA est par ailleurs présent dans les ports de :

- Calais : SAGA - SOGEMA (Vracs)
- Boulogne : SAGA Boulogne (produits forestiers)
- Brest : Société Maritime Finistérienne et UAT (agroalimentaire)
- Lorient : Omnium Maritime Armoricaïn et SCAC Jokelson
- Rochefort : SOMARO (agroalimentaire)
- Bayonne : SOBEM (engrais, produits forestiers)..

Principales activités :

SAGA est opérateur aussi en bien en matière de vrac que de conteneurs ou de marchandises conventionnelles, dans un grand nombre de ports français.

En matière de vrac :**Pour les charbons et minerais :**

- A Dunkerque, SAGA intervient au travers la SOMABAMI. Le groupe est associé à la SOLLAC qui contrôle 50% de la SOMABAMI. SAGA détient 58% des 50% restant qui sont regroupés dans une société en participation, partagée entre un club de 4 opérateurs (SDV, au travers De Wulf : 20 % - Calberson, au travers Feron de Clebsatel : 20 % - Daher : 2 % et SAGA : 58 %). La SOMABAMI traite environ 13 millions de tonnes par an, partie sur le quai SOLLAC, partie au QPO (Quai Public à Pondéreux Ouest).
- A Calais, SAGA intervient par l'intermédiaire d'une filiale commune qu'il a constituée avec SOGENA, la société "SAGA-SOGENA".
- A Bordeaux, SAGA intervient au travers la SUMAV qui ne réalise plus qu'un trafic charbonnier marginal (environ 200 000 tonnes par an).

Pour les céréales,

- Le groupe SAGA s'est allié au sein de SODISTOCK, avec le trader allemand "Topfer" (contrôlé lui même par le groupe américain ADM, "Archer Daniel Midlands"). SAGA est présent dans le cadre de cette association à
 - Nantes : SONASTOCK
 - Montoir : SOMABLA et SOMAGIR
- A Bordeaux, SAGA est associé à SDV et SGS dans l'exploitation d'un terminal à Tourteaux, SAMAB et d'une société de magasinage, GESVRAC.
- SAGA a enfin un contrat d'Assistance technique (au travers sa filiale SOPRENOR) sur le silo coopératif de Dunkerque auprès de la SICA (Nord Céréales).

En matière de conteneurs et conventionnels :

SAGA est opérateur :

- A Marseille, au travers SOMOTRANS (SAGA : 50% - SDV : 50%) où SAGA suit la gestion de tous les jours.
- Au Havre, SAGA intervient au sein de la société "Terminaux de Normandie" et de SOMABA. SAGA opère par ailleurs les ferries par l'intermédiaire d'un établissement local.
- A Bordeaux, SAGA contrôle 20% du GIE "VAT" (Verdon Aquitaine Terminal), aux côtés de SDV (60%) et CGM (20%).
- A Rouen, SAGA intervient au sein d'un de ses établissements :
 - au terminal mixte du Quai de l'Ouest (traitant des conteneurs et des divers)
 - au terminal forestier de la rive gauche.

Moyens :

Au terme de la réforme docker, les filiales de manutention dans lesquelles SAGA a des participations emploient 1 200 salariés, intégrant plus de 800 dockers.

Eléments financiers :

Principales filiales et établis.	Port	Quote part	CA global	CA quote part
Manutention :				
SOMABAMI	Dunkerque	29 %	100 000	29 000
SAGA*	Dunkerque	-	97 000	97 000
SAGA*	Calais	-	12 000	12 000
SAGA-SOGEA	Calais	60 %	48 000	29 000
SAGA*	Boulogne	-	32 000	32 000
SAGA*	Dieppe	-	18 000	18 000
Terminaux de Normandie (E)	Le Havre	50 %	450 000	225 000
SAGA*	Le Havre	-	98 000	98 000
SAGA*	Rouen	-	345 000	345 000
SMF	Brest	50 %	41 000	20 000
UAT	Brest	35 %	32 000	11 000
OMA	Lorient	65 %	116 000	76 000
SCAC - Jokelson	Lorient	50 %	75 000	37 500
SAGA*	Nantes, Saint Nazaire	-	280 000	280 000
SAGA* + SUMAV	Bordeaux	-	197 000	197 000
SAMAB	Bordeaux	56 %	7 000	7 000
GEMADOCKS	Bassens	49 %	60 000	30 000
SEMABLA	Blayes	50 %	30 000	15 000
SONASTOCK	Basse Loire	40 %	24 000	12 000
SOBEM	Bayonne	50 %	23 000	12 000
SAGA*	Sète	-	141 000	141 000
SAGA*	Port La Nouvelle	-	88 000	88 000
SOMOTRANS (E)	Marseille	50 %	300 000	150 000
<i>Sociétés cédées en 1992 :</i>				
CARFOS - STOCKFOS	Marseille - Fos	63 %	160 000	100 000
CHAMAR	Le Havre	67 %	153 000	103 000
SMG	Saint Malo - Granville		42 000	42 000
	Cherbourg		12 000	12 000
TOTAL (E)			2 980 000	2 220 000
Autres connexes :				
SETREC	Le Havre	100 %	100 000	100 000

*** Etablissement**

La SAGA intervient en matière de manutention à travers une multiplicité de centres d'exploitation.

Le chiffre d'affaires global du groupe est important; mais il est éclaté en de nombreuses entités qui sont situées le long des côtes françaises, et dont les chiffres d'affaires respectifs varient entre 7 et 450 millions Frs.

Plus de 15 établissements ou sociétés dans lesquelles SAGA a des participations réalisent d'ailleurs un chiffre d'affaires inférieur à 100 millions Frs.

La SAGA a fait en 1992 une perte de 134 millions Frs, provoquée par une perte exceptionnelle de 218 millions Frs.

Les mouvements sociaux qui se sont multipliés dans les ports français ont été à l'origine d'une partie de cette perte (estimée à 57 millions Frs).

En 1993, la branche manutention de la SAGA devrait parvenir à atteindre l'équilibre. Ce sont généralement les implantations les plus importantes (Rouen, Nantes-Saint Nazaire, Le Havre, Marseille) qui réalisent les moins bonnes performances, alors que leur développement requiert les investissements les plus lourds. La branche SODISTOCK parvient par contre à dégager de bons résultats.

Stratégie de la SAGA en matière de manutention :

Les conteneurs :

Pour les conteneurs, SAGA affiche l'ambition de se concentrer sur les 2 ports français les plus importants :

- Le Havre,
- Marseille.

Le groupe cherche, à partir du conteneur, à décliner l'ensemble des éléments de la filière. En particulier, les activités de réparation de boîtes, et de traction qui sont effectuées jusqu'à présent par la SETREC.

Ces 2 activités ont été séparées à compter de 1993.

- Une société spécifique, "SAGA Réparation", chargée des réparations, qui sont de nature industrielle (chaudronnerie), a été constituée; elle dispose d'un siège au Havre et d'établissements secondaires à Lyon, Fos et Bonneuil sur Marne.
- Les activités de traction ont été poursuivies au sein de SETREC, qui dispose d'établissements au Havre, à Rouen, Lyon, Fos, Bordeaux...

La SAGA s'est engagée dans la voie des investissements portuaires en participant au financement du terminal de Normandie (150 millions déjà engagés, 35 millions complémentaires en cours).

Le vrac :

Pour le vrac, le groupe affiche son intérêt pour :

- Dunkerque (pour les pondéreux)
- les ports de la Gironde (pour l'agro alimentaire)

SAGA était, jusqu'en 1992, le principal opérateur portuaire travaillant pour l'EDF : le groupe intervenait en effet pour l'entreprise nationale :

- .A Marseille : CARFOS
- .Au Havre : CHAMAR
- .A Rouen : SAGA - SOGEMA
- .A Dunkerque : SOMABAMI
- .A Bordeaux : SUMAV

Afin de mettre un terme à cette quasi-exclusivité, SAGA a cédé au groupe SDV les participations majoritaires qu'il détenait dans CARFOS (à Marseille) et CHAMAR (au Havre).

Ces cessions ont permis par ailleurs au groupe de dégager des plus values et de lui fournir des disponibilités financières.

Stratégie d'alliance, et de recentrage :

Comme SDV, SAGA a cherché à être présent sur la plupart des ports français. Vu la multiplicité et l'éclatement des ports nationaux, les opérateurs ont été conduits à se disperser.

Une certaine rationalisation est actuellement en cours : SDV a racheté par exemple la part de SAGA (50%) dans la Société Malouine et Granvillaise (St Malo, Granville) et SAGA a racheté la part de SDV dans la Société Maritime Finistérienne (50%)...

MARSEILLE

- **M.G.M.**
- **SOMOTRANS**
- **Groupe S.D.V.**

LE CADRE : PORT DE MARSEILLE

Principales données économiques :

Trafics :

Trafics 1992 : 90,4 millions Tonnes

Produits	Milliers tonnes 91	Total	Milliers tonnes 92	Total
Pétrole brut	47 585		49 483	
Produits raffinés	11 873		11 541	
Gaz énergétiques	4 248		4 295	
Vracs liquides non pétroliers	2 348		2 687	
Vracs liquides		66 054		68 007
Céréales	7		4	
Charbons	4 835		3 705	
Minerais	5 796		7 371	
Engrais	235		229	
Autres solides	2 155		2 117	
Vracs solides		13 028		13 426
Conteneurs	4 899		3 919	
Rouliers	2 738		2 570	
Autres	2 641		2 495	
Marchandises diverses		10 278		8 984
Total		89 360		90 417

Le trafic de conteneurs atteint 350 331 TEU et 277 391 unités en 1992 contre respectivement 446 548 et 351 663 en 1991. Comme au Havre, cette baisse importante s'explique par les mouvements de grève qui ont accompagné la réforme de la manutention en France en 1992.

Zone portuaire et place du port :

Le port autonome de Marseille est composé de deux sites distincts :

- le Bassin est, proche de la ville, avec la gare maritime de la Joliette, le terminal à conteneurs de Marseille-Mourepiane, et diverses installations pour les marchandises diverses, dont le terminal des fruits et légumes ;
- le bassin ouest, dans le golfe de Fos, distant d'environ 30 km, où sont traités les produits pétroliers (Lavéra, Fos), les grands vracs solides (charbon, sidérurgie) et liquides (chimie), ainsi qu'une partie des conteneurs.

Le port de Marseille est le premier port français pour le tonnage total traité, en raison des importants volumes de produits pétroliers à l'import. Il occupe le deuxième rang derrière le port du Havre pour les trafics de conteneurs.

En Méditerranée, le port de Marseille occupe une place de tout premier ordre, grâce à sa position géographique favorable au débouché de l'axe Nord Sud. Moins vive qu'en Europe du Nord sur les trafics destinés à l'hinterland, la concurrence sur les trafics de conteneurs joue de façon importante sur les trafics de transbordement.

Le trafic de transbordement représente environ 17% du trafic de conteneurs du port de Marseille. Environ 65% des autres conteneurs sont acheminés par la route et 34% par le fer (dont 8% pour intercontainer), la voie d'eau restant aujourd'hui très peu utilisée.

Environnement juridique et institutionnel :

Le statut du port :

Le port de Marseille est un port autonome.

Direction du port :

Dirigeants :

Président du conseil d'administration : M. J Schutz
Directeur général du port : M. Perdrizet

En matière immobilière :

Contrairement au port autonome du Havre qui les a concédés, le port autonome de Marseille est opérateur de ses terminaux pétroliers. Les réservoirs de stockage ont été pris en charge par les opérateurs privés, qui versent au port autonome des redevances domaniales. Le terminal à gaz liquéfiés est par contre privé et est contrôlé par Gaz de France

Les terminaux à produits chimiques en vrac liquide sont eux aussi privés (ils ont été concédés à ATOCHEM...).

Pour les vracs solides, le quai à pondéreux de Caronte, à Fos, a été concédé à l'opérateur CARFOS (groupe SAGA), qui a investi dans l'outillage et qui loue les surfaces au port autonome. A Marseille, l'outillage appartient au port autonome (à l'exception de deux portiques de Péchiney) et les terre-pleins sont loués dans le cadre d'amodiations.

Pour les conteneurs et le conventionnel, le port autonome est également propriétaire de l'outillage qu'il loue aux entreprises de manutention. Les terre-pleins sont également amodiés à l'année.

Régime financier :**Exploitation :**

	millions Frs 1991	millions Frs 1992
Produits :		
Production vendue	892,93	903,87
<i>dont : Droits de port</i>	426,32	434,50
<i>Taxes d'outillage</i>	400,41	386,79
<i>Autres</i>	66,2	82,58
Produits financiers	6,79	6,53
Autres recettes	115,68	97,96
Total	1 015,40	1 008,36
Charges :		
Frais de personnel	413,34	426,97
Frais financiers	46,43	34,15
Amortissement	223,55	223,5
Cons. ext.	234,23	238,83
Autres charges	80,72	84,82
Total	998,27	1 008,27
Résultat	17,1	0,1
Cash Flow	260,10	261,35

Le port de Marseille est parvenu jusqu'en 1991 à dégager un résultat positif, en s'appuyant en particulier sur l'importance du trafic pétrolier qu'il traite.

En 1992, le port a souffert de la multiplication des conflits dockers et est parvenu difficilement à équilibrer ses comptes.

	millions Frs 1991	millions Frs 1992
Actif immobilisé	2 852	nc
Capitaux propres	2 592	nc
Dettes financières	344	263

Le port autonome de Marseille dispose d'une structure financière solide. L'endettement du port a fortement diminué au cours des dernières années (de 1985 à 1992, la dette a été divisée par plus de 4).

Statut du personnel :**Personnel dockers :**

L'effectif total des dockers à Marseille s'élevait à 2 017 personnes au 1er juillet 1992.

Après la réforme de la manutention, 778 dockers seront mensualisés dans les entreprises de manutention, 280 restant intermittents.

Personnel portuaire :

Le personnel du port autonome de Marseille a évolué de la façon suivante :

1980 : 2 001
 1985 : 2 000
 1990 : 1 611
 1992 : 1 587

Il se répartit entre :

Cadres, officiers de port, employés
 techniques et administratifs : 645
 Ouvriers : 942

Outre l'exploitation habituelle, le personnel du port autonome de Marseille intervient dans la réparation navale (mise en place des formes de radoub).

Les acteurs :

4 opérateurs se partagent l'essentiel des opérations de manutention de conteneurs et de marchandises diverses :

- Le groupe M.G.M., filiale de la C.G.M.,
- la SOMOTRANS (50 % SAGA ; 50 % S.D.V.),
- la SOCOMA, coopérative ouvrière de production, dirigée par M.Charles Emile Lo, qui opère les navires de la SNCM, de la Compagnie Algérienne de Navigation (C.A.N.) et de la Compagnie Algéro-libyenne CALTRAN,
- U.P.A., filiale de la C.N.N. (Worms) ;

En matière de vrac, on compte 2 opérateurs principaux :

- La SOMARSID, filiale du groupe Usinor-Sacilor qui intervient en matière de manutention de produits métallurgiques ;
- CARFOS, dont le capital est dominé par le groupe SDV qui opère des vracs à Port Saint Louis et à Caronte.

L'importance relative des opérateurs marseillais peut être mesurée à travers le nombre de journées dockers qu'ils utilisaient en 1992 :

Opérateur	% journées dockers
MGM (groupe CGM)	31 %
SOMOTRANS	27 %
SOCOMA	12 %
SOMARCID	8 %
UPA	6 %
MANUFOS	5 %
CARFOS	2 %
Autres, divers	9 %

Prospective :***Projets portuaires***

En 1992, les travaux ont été consacrés principalement à l'adaptation du terminal à conteneurs de Fos aux navires over panamax (dont l'installation d'un nouveau portique) et à l'extension de sa capacité ainsi qu'à l'amélioration des installations de réception de fruits et légumes. En outre, les travaux de modernisation des terminaux pétroliers de Lavéra et Fos se sont poursuivis.

D'importants travaux sont prévus afin de moderniser la gare maritime de Marseille (gare maritime de la grande Joliette,...)

Réforme portuaire :

La nouvelle organisation du travail introduite par la réforme du statut des dockers devrait permettre au port de retrouver une partie de l'attractivité qu'il a perdue par le passé.

Le bouclage financier du plan social induit par la réforme devrait coûter 1,1 milliard de Frs réparti entre l'Etat (40%), les entreprises de manutention (25%) et le PAM (35%).

Un opérateur : M.G.M.

MANUTENTION GENERALE MEDITERRANEENNE

Historique :

MGM est le fruit d'opérations de rapprochement successives intervenues depuis plus de 20 ans entre plusieurs manutentionnaires marseillais en particulier de INTRAMAR avec :

- .MEDIACO
- .MANUMER
- .EUROFOS

INTRAMAR est l'une des plus anciennes entreprises marseillaises de manutention. Elle a été créée aux lendemains de la guerre par M.René Savon.

Au début des années 80, à la recherche de partenaires extérieurs, M.Savon se rapproche du groupe MEDIACO appartenant à la famille Vernazza.

Au cours des années 1980, la STIM entre au capital de INTRAMAR - MEDIACO. Elle rachète les parts de la famille Savon.

La STIM sera ensuite l'élément fédérateur :

- Dans un premier temps elle fait apport à INTRAMAR de MANUMER, une filiale de manutention locale qu'elle avait créée avec la CGM à partir des fonds de commerce manutention de la Compagnie Méridionale de Navigation et du groupe Rodrigueli.
- Dans un second temps (en 1989), elle rapproche INTRAMAR de EUROFOS, une société de manutention qu'elle avait créée en 1976-77 en association avec les sociétés CGM, SERRIS, de Saint Louis du Rhône, et CONTSHP. Elle constitue pour cela une structure holding, MGM, portant l'ensemble des participations locales du regroupement.

Au début des années 1990 enfin, la famille Vernazza cède l'ensemble des titres qu'elle possédait encore à la CGM, après avoir vendu au groupe Schenker la société MEDTRANS, société de transit local qu'elle contrôlait.

Actionnariat :

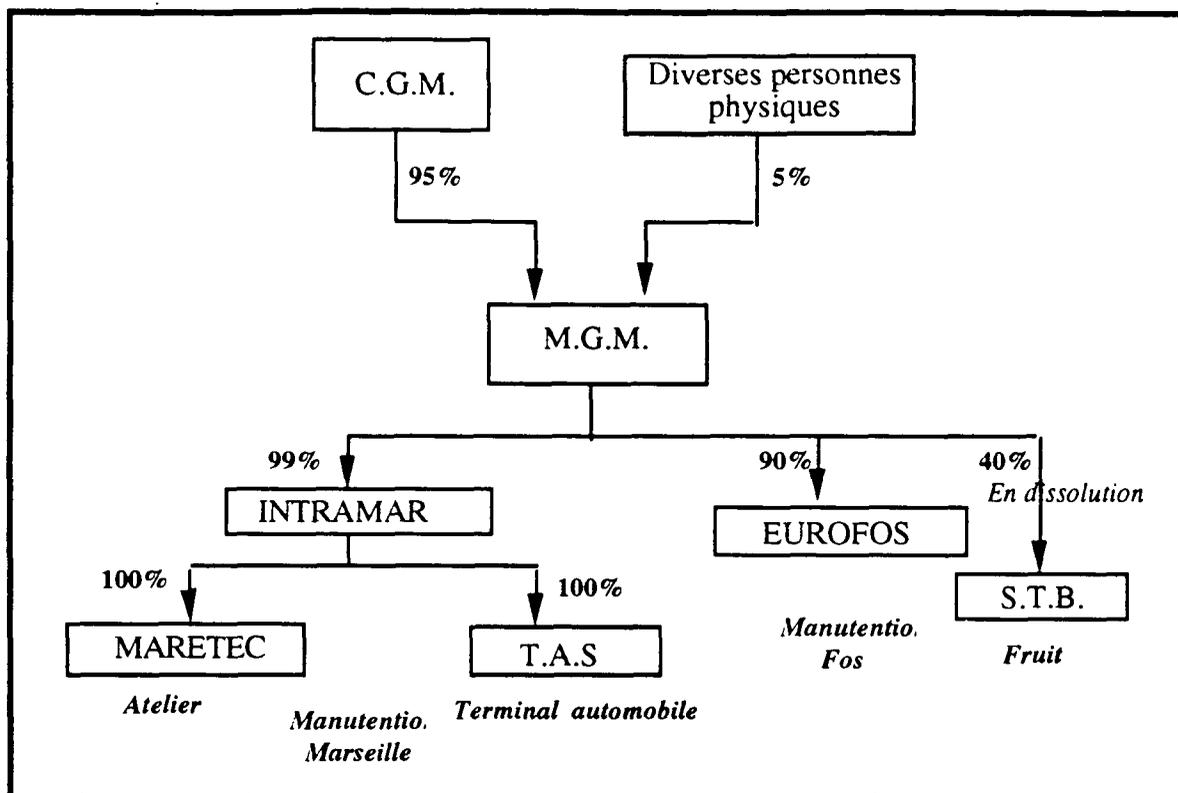
MGM est filiale à 95% de la Compagnie Générale Maritime.

La CGM contrôle l'essentiel du capital de MGM depuis que la société MGM a racheté (en 1992) ses propres actions détenues à l'époque par le groupe MEDIACO.

Articulation du groupe CGM :

Le groupe CGM contrôle une branche manutention importante dont les principales filiales se trouvent :

- à Marseille, avec MGM
- au Havre, avec GMP
- en Martinique, avec GMM
- en Guadeloupe, avec GMG
- en Guyane, avec SOMARIG (à 50 / 50 avec le groupe SDV)

Articulation de MGM :**MGM contrôle 5 filiales opérationnelles :**

- Maretec : réparation de matériel de quai
- Intramar : filiale de manutention intervenant à Marseille (Port Est)
- TAS (Terminal Automobiles Services) : filiale de préparation de véhicules automobiles
- Eurofos : filiale de manutention intervenant à Fos (Port Ouest)
- STB (Société du Terminal Bananier) : détenue à 40% par MGM aux côtés de la Compagnie La Fruitière qui détient une participation majoritaire; STB a été mise en liquidation en 1993.

Direction :

Hubert Peri	Président
Jean Pierre Jarre	Directeur commercial
Jean Michel Furet	Directeur de l'exploitation
Jacques Joseph	Directeur financier

Moyens :**Personnel :****MGM emploie :**

- 160 à 170 salariés permanents
- 271 dockers :
 - .213 à Marseille
 - .et 58 à Fos

Les salariés permanents de MGM sont :

- .des administratifs
- .du personnel d'exploitation de quai (chefs de chantier, taxateurs..)
- .du personnel d'atelier (une quarantaine de salariés)

Moyens matériel :

MGM est propriétaire du matériel de quai (hors les portiques qui appartiennent au port).

Activités :

MGM intervient en matière de conteneurs, de conventionnel et de vrac.

Il a traité 140 000 boîtes en 1992,

1 000 000 tonnes de marchandises conventionnelles
et 210 000 tonnes de vrac.

Manutention de conteneurs :

Conteneurs	1991	1992	1993
Autres terminaux (conventionnels)	35 600	28 400	25 000*
Mourepiane	64 000	52 400	42 300
Fos	105 000	58 000	76 000
Total	204 600	138 800	143 300

* Estimation

MGM intervient à Mourepiane (Intramar) et à Fos (Eurofos).

A Mourepiane, le terminal s'étend sur un quai de 900 mètres.

Il est servi par 3 portiques.

Il dispose d'une surface de stockage de 40 000 m².

La diminution importante de l'activité constatée sur ce terminal (42 000 boîtes traitées en 1993 contre 64 000, 2 ans auparavant), conjuguée à la tarification particulière des terre pleins appliquée par le PAM à Mourepiane (dont le prix au m² varie en fonction du nombre de boîtes traitées), a conduit la MGM à réduire de plus de 25% les surfaces qu'elle amodiait.

A Fos, le terminal s'étend sur 1 250 mètres. Il est servi par 6 portiques (dont 1 over-panamax).

Il disposait d'une surface de stockage de 150 000 m² qui a été réduite à 100 000 m², en 1993, à la suite des réductions de trafics constatées.

En 1990, MGM traitait 120 000 boîtes à Fos, contre 58 000 en 1992. Il a perdu successivement les trafics de la CGM sur les Etats Unis, puis l'ensemble des services feeders de Nedlloyd et du TSA qui sont partis sur Barcelone.

Terminal conventionnel :

Globalement, MGM manutentionne environ 30% des trafics conventionnels du port.

Tonnes	1991	1992	1993 (E)
Trafics Marseille Est	779 000	675 000	680 000
Trafics Fos	97 000	80 000	108 000

L'essentiel des marchandises diverses non conteneurisées traitées par le groupe MGM est constitué par des trafics RoRo, activité pour laquelle MGM occupe une position de leader à Marseille Est.

Cette activité est principalement constituée par des roulages inter méditerranéen, assurés par des armements comme Sud Cargo, Grimaldi... à destination de la Tunisie, de l'Algérie...

A Fos, MGM traite à l'importation des produits sidérurgiques fabriqués par Italsider.

Terminal sous température dirigée :

MGM assurait jusqu'en 1993, la manutention de 65% des trafics fruitiers du port. Ses marchés étaient en particulier constitués par la manutention des fruits importés d'Israël. L'installation en propre du négociant "Léon Vincent" et la fuite des trafics bananiers de la Frutière sur Port Vendre ont provoqué la chute des trafics fruitiers traités par MGM.

Tonnes	1991	1992	1993	1994
Trafics de fruits	346 000	271 000	217 000	140 000

Le déplacement de La Frutière a entraîné la mise en liquidation de la STB (Société du Terminal Bananier). MGM ne conserve plus qu'une partie des contrats "Agresco" (110 000 tonnes) et "Outspan" (20 000 tonnes).

Terminaux spécialisés :

MGM manutentionne chaque année 210 à 220 000 tonnes de vrac constitués :
 .de sucre, pour le compte de la compagnie "La Sucrière" (180 000 tonnes par an),
 .de clinkers (30 000 tonnes)

Services connexes :

Comme la plupart des manutentionnaires du port de Marseille, MGM ne réalise pas d'opération d'empotage.

Des sociétés indépendantes, souvent filiales de transitaires (comme "Consoteneur", une filiale de "Sagatrans") prennent en charge les opérations de consolidation de conteneurs, hors des enceintes portuaires.

La filiale TAS réceptionne des véhicules transportés par GEFECO et la CAT, mais sans assurer de prestations de manutention portuaire.

MGM ne pratique pas d'opérations de camionage et n'assure pas la remise en état de conteneurs.

Principaux clients :

MGM ne réalise qu'une partie marginale de son activité avec le groupe CGM (moins du tiers de son chiffre d'affaires, en incluant la "Mérionale de Navigation").

MGM sert à Marseille les armements :

- .Cosco (14 000 boîtes)
- .CGM (7 000 boîtes correspondant au service Tour du Monde)
- .MSC (5 000 boîtes)
- .Grimaldi

et à Fos :

- .TSA (40 000 boîtes environ)
- .Evergreen (15 000 boîtes environ)
- .CMA (20 000 boîtes environ, qui était servi jusqu'en 1993, à Mourepiane)

Eléments financiers :

Le chiffre d'affaires consolidé de MGM a régressé au cours des derniers exercices.

milliers Frs	1990	1991	1992
Chiffre d'affaires	374 000	335 000	303 000
Résultat (E)	13 000	7 000	- 14 000
Estimation du MBA de :			
INTRAMAR	nc	13 500	- 4 700
EUROFOS	nc	9 300	- 3 600
MGM (hors remontée dividendes)	nc	2 000	- 7 400

Les conflits sociaux qui ont paralysé l'activité du port et provoqué les contre performances commerciales de MGM ont pesé sur les résultats du groupe.

Le chiffre d'affaires 1993 devrait être encore régresser et la perte pourrait dépasser 20 millions Frs.

Exploitation de la holding :

milliers Frs	1990	1991	1992
Produits financiers	11 386	6 215	4 873
Frais financiers		- 2 860	- 9 058
Cash Flow	ns	ns	ns
Résultat net	4 155	2 002	- 5 204

Reflétant les difficultés de ses filiales, la holding MGM a vu sa rentabilité se détériorer au cours des derniers exercices.

Structure de la société holding :

milliers Frs	1990	1991	1992
Immo.brutes	56 195	51 380	71 043
Immo. nettes	56 180	51 352	70 037
Actif circulant et regul.	2 908	6 789	2 037

Capitaux propres	25 163	24 124	17 522
Provisions	-	-	-
Dettes Etab.crédit	30 439	30 440	51 780
DCT	3 485	3 459	2 689

Le rachat de ses propres actions par MGM l'a privé d'une partie de ses fonds propres et d'une trésorerie qui, placée, lui permettait de dégager d'importants produits financiers. La MGM supporte au contraire depuis 1992 d'importants frais financiers.

Un opérateur : SOMOTRANS

Historique :

SOMOTRANS est l'un des plus anciens acconiers de Marseille. Il a été fondé en 1885 par M.Alexandre Blanchet, le grand père de l'actuel Président.

En 1974, M.Francis Fabre, Président de l'armement Chargeurs Réunis et principal client de SOMOTRANS, prend une participation de 55% dans SOMOTRANS, aux côtés de la famille fondatrice.

Cette participation sera étendue 10 ans plus tard, en 1983, quand Jérôme Seydoux qui avait remplacé Francis Fabre à la tête du groupe Chargeur prend le contrôle de l'intégralité du capital de la SOMOTRANS en rachetant les 45% du capital que détenait encore la famille Blanchet.

Les actions de SOMOTRANS détenues par "Chargeurs Réunis" seront reprises conjointement par les groupes SAGA et DELMAS quand Jérôme Seydoux aura pris la décision de se séparer de l'ensemble de la branche maritime des "Chargeurs".

Actionnariat :

Aujourd'hui, SOMOTRANS (Société Moderne de Transbordement) est détenue de façon égalitaire par les groupes SDV et SAGA.

Direction de SOMOTRANS :

Conseil d'Administration :

Blanchet Jean Paul	PDG
Perrin Yves	Administrateur
de Chaisemartin Bruno	Administrateur
SAGA par M.Claret Tournier	Administrateur
M.Luciani	Administrateur
SDV par M.Marceron	Administrateur

Direction :

Chapus Georges	DG
Jean François Massue	Directeur commercial
François Durouchoux	Directeur de l'exploitation

Moyens :

Personnel :

SOMOTRANS emploie 376 salariés y compris le personnel dockers, répartis ainsi :

	à Mourepiane	à Fos
Personnel non docker	12	72
Dockers	70	187
	82	259

Le personnel affecté à l'entretien des matériels de quais appartenant à SOMOTRANS a été regroupé au sein d'un GIE spécifique, dénommé GIE Master, employant 35 salariés (qui s'ajoutent aux 376 salariés de SOMOTRANS).

Moyens matériel :

SOMOTRANS utilise le matériel de quai (dont il est propriétaire) ainsi que les grues et portiques qu'il loue au port, et qui sont constitués en ce qui concerne le trafic conteneur :

A Mourepiane :

3 portiques + 1 grue de 40 tonnes

A Fos :

6 portiques (darse 2) dont 1 overpanamax

1 portique (darse 1)

1 Caillard (darse 3)

130 000 m² de terre pleins

9 000 m² de hangars

350 m² de bureaux

*Activités :**Activité de manutention :*

SOMOTRANS a manutentionné en 1992 :

148 000 boites,

et 900 000 tonnes de marchandises conventionnelles.

A Marseille, SOMOTRANS intervient sur 3 terminaux :

- au Mole BC : SOMOTRANS assure des manutentions Ro/Ro

Il sert 3 services principaux :

.un service sur le Maroc assuré par la Compagnie Marocaine de Navigation et Sud Cargo

.un service sur la Tunisie assuré par la COTUNAV, Compagnie Tunisienne de Navigation

.un service sur Israël pour le compte de l'opérateur MEADRIN qui affrète des navires russes.

Les volumes traités ont été en 1992 :

30 000 remorques

45 000 tonnes de fruits

9 000 conteneurs (sur remorques principalement)

SOMOTRANS traite aussi sur ce môle les paquebots de la COTUNAV qui escales pendant les vacances pour les transports des travailleurs immigrés.

- au Mole Léon Gouret : SOMOTRANS y traite principalement des navires mixtes en provenance du Moyen Orient, de l'Océan Indien, de l'Afrique de l'Ouest.

Les navires qui y escales sont ceux de la compagnie ivoirienne, SITRAM, de la compagnie nationale iranienne...

Jusqu'en 1993, SOMOTRANS exploitait le terminal fruitier spécialisé de Léon Vincent, qui a décidé depuis, d'intégrer dans sa palette d'activité, la manutention.

SOMOTRANS a conservé les trafics des lignes régulières de Tunisie, du Maroc... ainsi que des contrats spot correspondant ensemble à un volume annuel de 60 à 70 000 tonnes.

- A Mourepiane : SOMOTRANS traite des porte-conteneurs et des navires ConRo, assurant des trafics sur l'Afrique Occidentale et Orientale, des trafics inter-méditerranéens.

Les clients escales sur ce terminal sont principalement :

.les navires de Delmas Vieljeux de la Côte de l'Ouest Africain

.ceux de Capricorne (hors CGM)

.les gros Conro de la Compagnie Messina

SOMOTRANS a traité 65 000 boites en 1992 à Mourepiane en baisse de 15% sur l'année antérieure.

- A Fos : SOMOTRANS intervient sur le terminal à conteneurs où il traite principalement des navires au long cours.

Elle a traité 120 à 130 000 boîtes en 1992.

- A Fos SOMOTRANS effectue par ailleurs des prestations annexes manutentionnant des marchandises conventionnelles constituées par :

- .des exportations (vers les Etats Unis, l'Inde, le Pakistan) de produits finis et semi finis de SOLLAC non traités par SOMARCID : environ 50 000 tonnes en 1992.
- .des projets industriels exportés sur navires affrétés : 10 000 tonnes en 1992

Autres activités :

SOMOTRANS dispose d'une station CFS à Marseille Est dont elle souhaiterait développer l'activité. Mais comme l'ensemble des opérateurs du port, elle a souffert du manque de productivité et de souplesse de son personnel docker et cette activité reste marginale.

SOMOTRANS assure quelques bouettages mais sans sortir de l'enceinte du port.

Principaux clients :

Les principaux clients de SOMOTRANS en matière de conteneurs sont :

A Marseille :

SDV
Sud Cargo

A Fos :

Maersk
les armateurs de Med Club (qui a éclaté) : NYK, Mitsui, Lloyd Triestino...
TRICON (DSR, Senator, Cho Yang)
SAECS (Safmarine, Lloyd Triestino, Nedlloyd, CGM, P&O...)
VSA (Sea Land, P&O, Nedlloyd, Italia,...)
Yang Ming
Hanjin
les feeders de COMANAV
le service méditerranéen de Nedlloyd

Eléments financiers (SOMOTRANS : RCS B 069 800 969):

Exploitation :

millions Frs	1990	1991	1992
Chiffre d'affaires	312 871	308 800	252 431
Résultat exploitation	6 116	3 823	- 9 918
Résultat exceptionnel		3 952	- 19 325
Cash Flow	13 137	17 085	4 914
Résultat net	4 225	4 200	- 5 833

Les grèves de 1992 se sont traduites par une diminution importante du chiffre d'affaires de SOMOTRANS et la réalisation d'un résultat fortement déficitaire.

En 1992, la perte réalisée par SOMOTRANS a atteint plus de 8 millions Frs (le résultat net ayant bénéficié d'un effet de carry back).

L'année 1993 devrait être encore déficitaire (de l'ordre de 4 à 5 millions Frs); la SOMOTRANS n'étant parvenue à récupérer qu'une partie de son chiffre d'affaires.

Structure :

millions Frs	1990	1991	1992
Immo. brutes	71 957	nc	81 475
Immo. nettes	26 476	nc	25 906
Actif circulant et regul.	72 712	nc	61 516

Capitaux propres	26 127	28 328	22 494
Provisions	6 657	6 203	7 756
Dettes Etab. crédit	6 633	5 803	4 832
DCT	59 833	56 769	52 433

La structure financière de SOMOTRANS tend à se détériorer, les pertes ayant absorbé une partie de ses capitaux propres.

Afin de réduire ses tensions financières, la SOMOTRANS a restreint ses investissements qui, de 10 à 15 millions par an, sont passés à 3 / 4 millions par an.

Prospective :

SOMOTRANS a souffert des contrecoups de la réforme dockers.

La mise en place du plan social devrait se traduire en année pleine par un accroissement des charges de l'entreprise de 7 millions Frs par an (hors prise en compte des gains de productivité).

SOMOTRANS subit par ailleurs les contrecoups de l'installation en propre de l'opérateur en fruits et légumes "Léon Vincent" qui a pris la décision d'intégrer l'ensemble de ses opérations de commercialisation, de transit (avec ses filiales Transotra et Launay) et de manutention.

UN OPERATEUR : S.D.V.

Le groupe SDV est, avec SAGA et la CGM, l'un des 3 grands manutentionnaires français.

Historique :

SDV est le fruit du rapprochement intervenu en 1991, sous l'égide de Vincent BOLLORE, de la société DELMAS VIELJEUX et de la SCAC.

Actionnariat :

L'actionnariat de SDV est réparti entre :

	% du capital
Bolloré Technologies	29,5 %
SAMLED	22,5 %
Groupe AXA	16,2 %
Albatros Investissement	6,4 %

Articulation du groupe :

SDV est divisé en 7 grandes branches :

	millions Frs
Armement maritime	5 265
Commission transport (hors Afrique)	6 134
Transport Terrestre et portuaire (Afrique)	2 880
Services maritimes et portuaires	1 093
Combustibles	5 750
Tubes et raccords plastiques	1 439
Tabac	1 328
Autres	110
Total	23 999

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe en matière de "services maritimes et portuaires" s'élève à 1 milliard de Frs.

Le chiffre d'affaires global (intégrant l'ensemble du chiffre d'affaires des entreprises dans lesquelles SDV a des participations) atteint 1,4 milliards Frs environ.

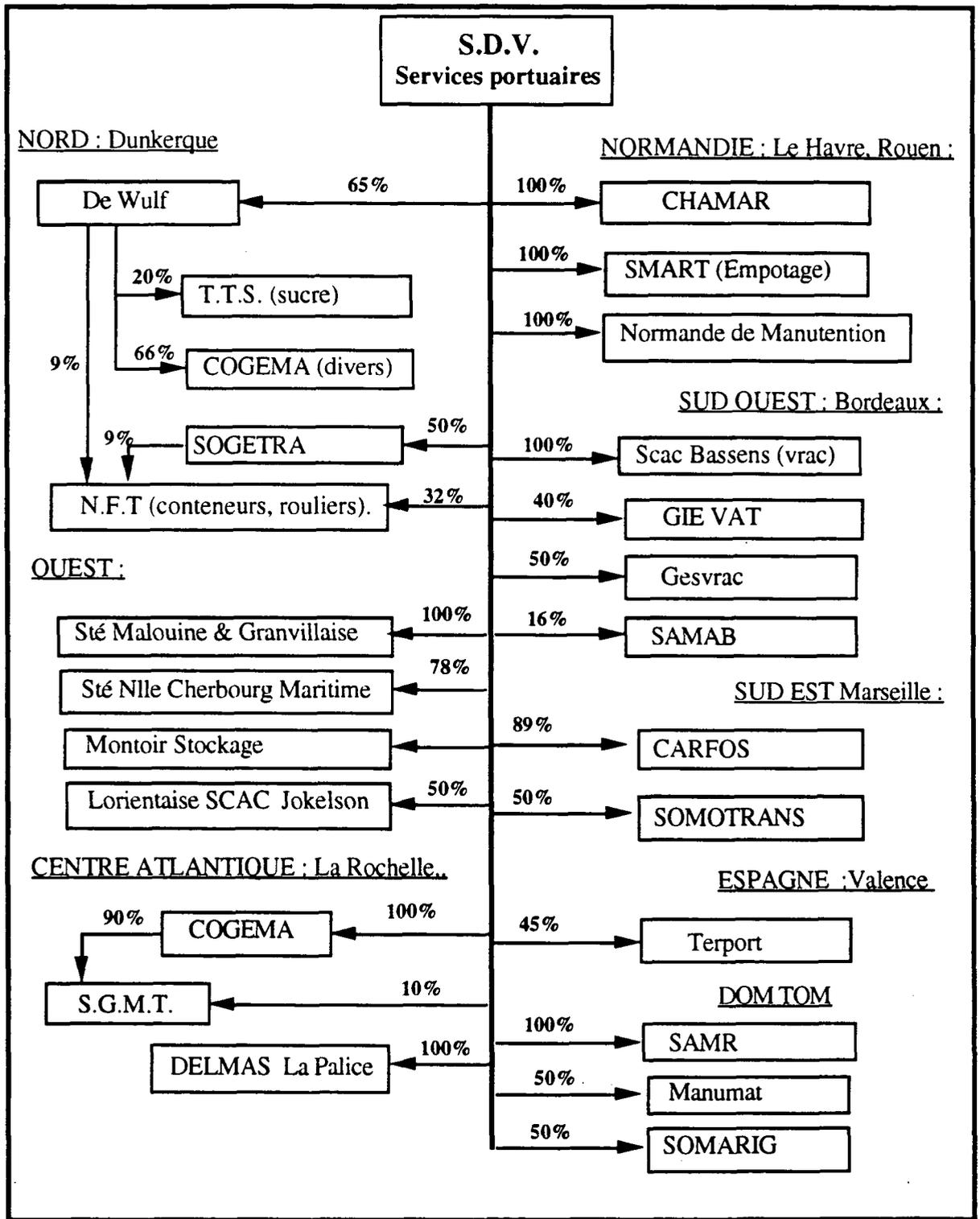
Implantations :

SDV est présent dans la plupart des ports français;

Ses principales implantations portuaires sont réparties en 8 grandes zones géographiques :

- NORD (avec NFT et le groupe DE WULF situé à Dunkerque)
- OUEST (avec les exploitations de Cherbourg, Saint Malo, St Brieuc, Brest, Montoir...)
- CENTRE ATLANTIQUE (avec le groupe COGEMA de la Rochelle et ses filiales)
- NORMANDIE (avec CHAMAR et la NORMANDE DE MANUTENTION situés respectivement au Havre et à Rouen)
- SUD OUEST (avec le VAT, GESVRAC... situés à Bordeaux)
- SUD EST (avec SOMOTRANS et CARFOS situés à Marseille, Fos)
- ESPAGNE (avec TERPORT à Valence)
- DOM TOM (avec la SAMR et la SOMARIG, intervenant à la Réunion et en Guyane)

Principales implantations portuaires du groupe SDV :



SDV est présent dans plus de 20 ports : Dunkerque, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg, Saint Malo / Granville, Saint Brieuc, Concarneau, Lorient, Nantes / Montoir, La Rochelle / La Pallice, Rochefort, Les Sables d'Olonne, Bordeaux, Le Verdon, Sète, Marseille, Le port de la Réunion, Cayenne...

Le groupe contrôle par ailleurs des entreprises de manutention opérant dans les principaux ports africains où ses navires escalent : Dakar, Abidjan...

Afin de rationaliser leurs portefeuilles, SDV et SAGA ont échangé un certain nombre de participations au cours des derniers exercices. C'est ainsi que SDV a racheté les parts de SAGA dans :

- .CARFOS (Fos)
- .CHAMAR (Havre)
- .COGEMA (à Dunkerque)
- .la Société Malouine et Granvillaise (intervenant à Saint Malo et Granville)

et que SAGA a racheté la participation de SDV dans :

- .la Société Maritime Finistérienne
- .SOMABAMI

Activités :

Le groupe SDV a hérité des filiales de manutention du groupe maritime DELMAS et de celles de la SCAC.

La présence de ces filiales dans le groupe obéit à des logiques différentes :

- La volonté du groupe maritime DELMAS de contrôler certaines des entreprises de manutention opérant ses navires :

- .SOMOTRANS
- .VAT
- .NFT
- .SOMARIG...

- La volonté du groupe SCAC d'être un auxiliaire de transport complet cherchant à maîtriser un élément de la chaîne transport, même dans des ports souvent secondaires.

Manutention de vracs :

Delmas Vieljeux intervenait peu en matière de manutention de vracs solides (à l'exception du terminal sucrier de Dunkerque) et la SCAC opérait surtout en Bretagne.

Le groupe est devenu à présent un opérateur important, en rachetant les parts de la SAGA :

- Au Havre, avec CHAMAR
- A Fos, avec CARFOS

Au Havre, CHAMAR est spécialisé dans la manutention de vracs solides. Il traite de 3 à 4 millions tonnes par an, dont une grande partie pour la centrale thermique EDF du Havre.

A Fos, CARFOS manutentionne environ 2 millions tonnes par an.

SDV traite par ailleurs 3,5 millions de tonnes de blé à Rouen, 1,5 million de tonnes d'engrais, de blé en vrac à La Rochelle (SGMT)...

Manutention de conteneurs :

Le groupe est peu présent dans les deux principaux ports conteneurs français, Le Havre et Marseille, si ce n'est à travers une participation égalitaire dans SOMOTRANS, l'un des 2 grands manutentionnaires du port de Marseille (qui manutentionne 180 000 TEU par an).

Il contrôle ou détient par contre des participations dans :

- .NFT à Dukerque (44 000 TEU / an)
- .VAT à Bordeaux (23 000 TEU / an)
- .COGEMA à Sète (20 000 TEU/ an)
- .NORMANDE DE MANUTENTION à Rouen (17 000 boites / an)...

SDV assure par ailleurs au Havre des prestations d'empotage, de dépotage et de traction portuaire à travers SMART.

Manutention de divers :

DE WULF et COGEMA à Dunkerque traite des produits sidérurgiques (aciers, tubes...), des grumes (plus de 500 000 tonnes /an). COGEMA traite à La Rochelle des grumes et de la pâte à papier. Les filiales bretonnes manutentionnent des engrais et des produits agro alimentaires.

Moyens :**Moyens humains :**

Zone	Sociétés	Effectifs
NORD	NFT	80
	DE WULF	60
	COGEMA	240

		380
OUEST CENTRE ATLANTIQUE NORMANDIE	Divers	200
	COGEMA	220
	CHAMAR	60
	Normande de Manut.	90

		150
SUD OUEST	VAT...	100
SUD EST	CARFOS	100
	SOMOTRANS	400

		500
ESPAGNE DOM TOM	TERPORT	20
		pm

TOTAL		1 600

Moyens matériel :

Le capital immobilisé pour la manutention par le groupe s'élève à 350 millions Frs.
Le groupe dispose de 350 000 m² d'entrepôt portuaires et de 670 engins de levage.

Eléments financiers :

Les chiffres d'affaires réalisés par les principales filiales manutention du groupe sont :

Zone	Structures	Ports	CA (milliers Frs)
NORD	De WULF, NFT	Dunkerque	180 000
OUEST		Nantes, Lorient, St Brieuc	270 000
CENTRE ATLANTIQUE	COGEMA	La Rochelle, Sète, Toulon	
		Sables d'Olonnes, Rochefort..	190 000
NORMANDIE	CHAMAR, Normande de Manut.	Le Havre, Rouen	160 000
SUD OUEST	VAT, GESRAC, SAMAB, Cont.Aquit.	Bordeaux	150 000
SUD EST	SOMOTRANS	Marseille	280 000
		CARFOS	Fos
ESPAGNE	TERPORT	Valence	43 000
DOM TOM	SAMR, SOMARIG	Réunion, Guyane	

TOTAL			1 400 000

Un certain nombre de filiales portuaires du groupe assurent non seulement des prestations de manutention mais interviennent aussi en matière de dédouanement, transit, gestion de stocks...

Les difficultés de mise en place de la réforme portuaire ont conduit la branche à être déficitaire en 1992.

