

Quelles orientations stratégiques, concernant en particulier les dessertes de l'hinterland et le fonctionnement de la couronne logistique proche, sont les mieux à même d'assurer à long terme la pérennité de l'activité du port et de la ZIP ?

1° constat : Surcapacité mondiale des flottes porte-conteneurs –

La course au gigantisme concernant ce type de navires (jusqu'à 19.000 EVP) a conduit à une surcapacité chronique

- ⇒ Les opérateurs ne gagnent plus d'argent avec ces navires, mais ils sont indispensables dans la bataille des parts de marché
- ⇒ Les compagnies maritimes fusionnent entre-elles ou les alliances.

2° constat : Forte intégration dans les chaînes de conteneurs –

Les opérateurs de conteneurs considèrent aujourd'hui que la bataille des parts de marché se gagne à terre

- ⇒ Ils deviennent des prestataires logistiques du type 3 et 4 PL, qui offrent des solutions intégrales pour les chargeurs (de bout en bout).
- ⇒ Concept du point d'entrée unique pour les clients.

3° constat : Quels choix stratégiques pour les lignes conteneurs ? –

2 Le gigantisme croissant des navires combiné aux concentrations des opérateurs conduit inévitablement à une réduction du nombre de ports touchés (durée des escales, tirant d'eau, capacité d'emport des conteneurs).

D'où l'alternative suivante pour l'avenir :

- ⇒ Reprise des lignes tour du monde
- ⇒ Développement des lignes pendulaires

Dans tous les cas, maintien des Hubs.

Conclusion –

Le port de Marseille Fos garde un positionnement de Hub régional (à l'échelle mondiale).

Le périmètre de son hinterland dépend en grande partie de sa capacité à faciliter les solutions globales du type 4 PL

- ⇒ Une gestion adéquate des infrastructures et des superstructures (équipements)
- ⇒ Un rôle de coordination des différents types d'opérateurs et de prestataires.

Le port doit-il devenir un prestataire de service ou une autorité organisatrice de transport ?

Seconde question : quelle coopération mettre en place entre les acteurs, port, industries, collectivités territoriales, syndicats, associations... ?

Les deux enjeux posés aux ports :

- ⇒ Garantir des durées d'escales courtes
- ⇒ Mettre en place des solutions de forte capacité des flux entrants et sortants de conteneurs.

D'où :

- ❖ Des infrastructures facilitant l'intermodalité des transports, ce que l'on appelle le report modal, entre la route, le fer et le fluvial.

Mais, plus le trafic se développe avec des navires de grande taille, d'autant la solution ferroviaire s'impose.

- ❖ La mise en place de plateforme digitalisée assurant une forte visibilité aux clients chargeurs (point d'entrée unique) et de fluidité des transferts modaux.
- ❖ Car, les opérateurs de conteneurs choisissent le port en fonction de ces critères de qualité de service et de prix.