

Licínio MARTINS
José CRUZ
Instituto Marítimo-Portuário
PORTUGAL

I. Organisation du système portuaire portugais.

Le système portuaire portugais dépend du Ministério do Equipamento Social, et plus précisément du secrétariat d'État à l'Administration maritime et portuaire. Les principaux acteurs institutionnels du secteur portuaire qui sont sous cette même tutelle sont :

- Le Conseil national des ports et des affaires maritimes
- L'Instituto Marítimo-Portuário (IMP)
- Cinq administrations portuaires
- Trois instituts portuaires

Le système portuaire est également lié à d'autres ministères impliqués dans ce secteur, comme celui des Finances (douanes) et celui de la Défense (capitaineries).

Dans les régions autonomes que sont les Açores et Madère, les autorités portuaires sont sous la tutelle des gouvernements régionaux. À Madère, les ports sont gérés par une administration portuaire et aux Açores par trois bureaux autonomes.

Conseil national des ports et des affaires maritimes :

Le Conseil national des ports et des affaires maritimes soutient et assiste le ministère de tutelle dans divers domaines : définition des principaux aspects de la politique maritime et portuaire, coordination de la planification et du développement stratégique du secteur, politique d'investissement et articulation avec d'autres secteurs, tarifs et autres aspects d'importance majeure.

Ce Conseil est présidé par le secrétaire d'État à l'Administration maritime et portuaire, et compte parmi ses membres les présidents des conseils de l'IMP, ainsi que des administrations et des instituts portuaires, et le directeur de l'Institut pour la navigabilité du Douro. Sur l'initiative du secrétaire d'État et si le sujet traité l'exige, d'autres entités peuvent être appelées à y participer.

IMP - Instituto Marítimo-Portuário :

L'IMP - Instituto Marítimo-Portuário - est un institut public qui possède son propre patrimoine et bénéficie d'une autonomie administrative et financière. C'est l'organe central du système portuaire et ses compétences vont de la planification aux aspects normatifs et à la réglementation.

Son champ de compétences couvre également les fonctions centrales de supervision, de coordination de la planification et du développement stratégique, de normalisation, ainsi que de réglementation et d'inspection du secteur maritime et portuaire.

Les organes de direction de l'IMP sont le conseil d'administration, la commission d'audit et le comité consultatif. Le conseil d'administration est composé d'un président et de quatre membres désignés par le Premier ministre, le ministère des Finances et le ministère de tutelle.

Les administrations et instituts portuaires, ainsi que d'autres organes de l'administration centrale jouant un rôle important dans le secteur sont représentés dans le comité consultatif : marine, transports terrestres et pêche, ministère de l'Environnement et de la Gestion du territoire, propriétaires de navires, affréteurs, agents maritimes, opérateurs portuaires et syndicats des travailleurs du secteur maritime et portuaire. Au besoin, d'autres entités peuvent être invitées à participer aux réunions du comité en tant qu'observateurs.

Principaux ports commerciaux du Portugal (continent) :

Le continent portugais compte cinq grands ports commerciaux, gérés par les administrations portuaires suivantes :

- Administration des ports de Douro et de Leixões
- Administration du port d'Aveiro
- Administration du port de Lisbonne
- Administration des ports de Setúbal et de Sesimbra
- Administration du port de Sines

Ces administrations portuaires sont des entreprises (sociétés anonymes) à capital exclusivement public qui disposent de leurs propres statuts inhérents à leur constitution et sont régulées par les lois générales ou spécifiques s'appliquant aux entreprises.

Elles ont pour fonctions la planification, la gestion et l'administration des ports qui font partie de leur juridiction en vue de l'exploitation, de l'entretien et du développement de ces ports. Ces administrations portuaires possèdent également les compétences et prérogatives qui relèvent de leur rôle en tant qu'autorités portuaires, conformément aux lois qui ont présidé à leur constitution.

Les organes de direction des administrations portuaires sont l'assemblée générale, le conseil d'administration et un auditeur. Le conseil d'administration est composé d'un président et de deux à quatre membres désignés par l'assemblée générale. Chaque administration portuaire dispose d'un comité de coordination portuaire dont le rôle, d'ordre consultatif, consiste à conseiller et à guider l'administration en matière de sécurité et de signalisation maritime, et à l'assister dans toutes les affaires liées au domaine portuaire et au service de pilotage. Ces comités sont composés de trois membres : un représentant du conseil d'administration de l'administration portuaire, un représentant de la capitainerie maritime et un représentant du ministère de tutelle du secteur maritime et portuaire.

Ports commerciaux secondaires du Portugal (continent) :

Le continent portugais compte quatre ports commerciaux secondaires, gérés par trois instituts portuaires :

- L'Institut des ports du Nord, qui dirige le port commercial de Viana do Castelo et deux ports de pêche situés au nord du Portugal.
- L'Institut des ports du Centre, qui dirige le port commercial de Figueira da Foz et quatre ports de pêche situés au centre du Portugal.
- L'Institut des ports du Sud, qui dirige les ports commerciaux de Portimão et de Faro, ainsi que des ports de pêche situés dans la région de l'Algarve.

Les instituts portuaires sont des instituts publics qui possèdent leur propre patrimoine et bénéficient d'une autonomie administrative et financière. Ils ont pour fonctions la planification, la gestion et l'administration des ports qui font partie de leur juridiction en vue de l'exploitation, de l'entretien et du développement de ces ports. Ces administrations portuaires possèdent également les compétences et prérogatives qui relèvent de leur rôle en tant qu'autorités portuaires, conformément aux lois qui ont présidé à leur constitution.

Les organes de direction des instituts portuaires sont le conseil d'administration, la commission d'audit et le comité de coordination portuaire. Le conseil d'administration est composé d'un président et de deux membres désignés par le Premier ministre, le ministère des Finances et le ministère de tutelle. L'IMP, les entités régionales équivalentes aux entités nationales représentées dans le comité consultatif de l'IMP, les entités responsables de la gestion des transports routiers et ferroviaires, les industries locales, les associations de commerçants et les municipalités qui font partie de la zone de juridiction du port sont représentés dans le comité consultatif de chaque institut portuaire.

I.1. Développement et gestion des infrastructures portuaires.

Les infrastructures portuaires appartiennent généralement au domaine public. Leur gestion est assurée par les administrations et instituts portuaires.

Ces autorités portuaires sont responsables du développement et de l'entretien des infrastructures portuaires dans leur juridiction. Ces entités, en particulier les instituts portuaires, peuvent néanmoins bénéficier de l'aide financière et technique du gouvernement et de l'IMP en cas de besoin. Les entités privées concessionnaires des terminaux portuaires et prestataires de services peuvent également promouvoir, conformément aux termes de leurs contrats de concession respectifs, le développement des zones qui leur ont été concédées.

La gestion des infrastructures est du ressort des autorités portuaires. Dans le cas des concessions, elle s'effectue selon les termes du contrat.

Conformément à leurs statuts, les plans d'activités et le budget annuel de l'IMP et des instituts portuaires, qui incluent les investissements relatifs aux ports commerciaux secondaires, ainsi que les plans d'aménagement et de développement de ces ports, doivent être approuvés par le ministère de tutelle du secteur portuaire.

En tant qu'entreprises (sociétés anonymes), les administrations portuaires approuvent leurs plans d'investissement annuels et pluriannuels lors de leurs assemblées générales respectives. Le capital de ces entreprises étant exclusivement public, en pratique, l'État intervient dans l'approbation de ces plans par le biais des représentants dont il dispose dans l'assemblée de chaque administration portuaire.

I.2. *Prévisions de trafic et planification en matière d'infrastructures portuaires.*

Les prévisions de trafic et la planification en matière d'infrastructures portuaires sont habituellement définies par les autorités portuaires dans le cadre de leurs plans d'aménagement et de développement. Des études concernant les ports du Nord et du Sud, ainsi qu'une étude de marché portant sur le système portuaire continental portugais ont néanmoins été effectuées.

À titre d'entité conseil du ministère de tutelle, l'IMP a, en juillet 1999, apporté sa contribution à la préparation d'un plan d'investissement à moyen terme pour le secteur portuaire. Cette contribution comprenait une analyse des prévisions de trafic basée sur la méthodologie appliquée par les consultants chargés des études mentionnées ci-dessus (*voir chapitre II*).

II. **Méthodologie appliquée pour l'établissement des prévisions de trafic du système portuaire continental portugais.**

Pour aider le gouvernement dans sa tâche d'évaluation des intentions d'investissement à moyen terme exprimées par les autorités portuaires, l'IMP a établi des prévisions de trafic internes pour le système portuaire continental portugais à l'horizon 2000, 2005 et 2010. Établies à titre indicatif, ces prévisions ne sont pas contraignantes pour les autorités portuaires, dont les propres prévisions ne diffèrent pas énormément des résultats obtenus. Les prévisions de l'IMP sont basées sur deux hypothèses :

- Une hypothèse de départ impliquant que l'augmentation du trafic portuaire est uniquement liée au développement de l'économie portugaise et que l'évolution du trafic dépend donc directement de la croissance de la consommation et de la production nationale.
- Une hypothèse de scénario pro-actif admettant que la demande portuaire soit considérée dans le cadre d'un scénario pro-actif, conformément à la politique portuaire définie par le gouvernement dans le Livre blanc concernant ce secteur. Ce scénario assume que, outre l'augmentation de trafic liée à l'évolution économique, le système portuaire portugais pourrait capter une partie du trafic routier en provenance ou à destination de pays situés au-delà de la péninsule ibérique, ainsi qu'un faible pourcentage de la croissance du trafic portuaire espagnol de conteneurs.

Les trafics de transbordement et de gaz naturel liquéfié (GNL) du futur terminal spécialisé de Sines n'ont pas été pris en compte lors de cette analyse.

II.1. *Hypothèse de départ.*

Selon l'hypothèse de départ, les prévisions de trafic pour tous les produits, excepté les combustibles minéraux, sont basées sur un modèle qui considère que l'augmentation du trafic portuaire est liée au Produit Intérieur Brut (PIB) du Portugal.

Le trafic des combustibles minéraux, qui représente environ 60% des marchandises manipulées dans les ports commerciaux du continent portugais, a été analysé séparément, car

il est restreint à un certain nombre de ports. Les combustibles liquides tels que le pétrole, les produits raffinés et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) sont concentrés dans les ports de Sines et Leixões en raison de la proximité de diverses raffineries de pétrole. Certains combustibles liquides sont également manipulés dans les ports de Lisbonne, Setúbal et Faro. Dans le domaine des combustibles solides, le trafic de charbon est essentiellement concentré à Sines, qui dispose d'un terminal spécial pour les grands vraquiers.

II.1.1. Combustibles non minéraux.

La méthodologie appliquée pour les différents types de marchandises, excepté les combustibles minéraux, a été structurée en quatre étapes :

- Projection du trafic portuaire total généré par l'économie portugaise pour les horizons envisagés (2000, 2005 et 2010) en se basant sur la consommation enregistrée au cours de l'année de référence (dans le cas présent l'année 1998).
- Répartition du trafic portuaire total entre le groupe des ports du Nord et celui des ports du Sud, par année horizon.
- Répartition du trafic portuaire total à l'intérieur de chaque groupe de ports (Nord et Sud), par catégorie de marchandises.
- Évaluation du trafic prévu dans les différents ports des groupes qui font l'objet de cette analyse, par catégorie de marchandises.

Projection du trafic portuaire total pour les horizons 2000, 2005 et 2010 :

Selon la méthodologie appliquée lors des études relatives aux ports et au système portuaire portugais, l'indice de trafic portuaire cumulé (I_{TP}) et l'indice du PIB (I_{PIB}) pourraient être exprimés par la formule suivante :

$$I_{TP} = K \cdot I_{PIB}$$

Selon les données enregistrées au cours des 12 dernières années, le rapport entre I_{TP} et I_{PIB} , c'est-à-dire le facteur K , peut prendre les valeurs 1,04, 1,07 ou 1,10 en fonction du type de croissance (faible, moyenne ou forte) du PIB. Les taux de croissance du PIB adoptés à titre de références ont été les suivants :

Scénario	Taux moyens de croissance du Produit Intérieur Brut (TC_{PIB})	
	Période 1998 – 2000	Période 2000 – 2005 – 2010
Faible croissance	2,3%	1,8%
Croissance moyenne	3,0%	2,5%
Forte croissance	3,7%	3,2%

Le trafic portuaire total par année horizon et par scénario pourrait être exprimé par la formule suivante :

$$TPT_{AH} = TPT_{AR} * K * (1+TC_{PIB})^{(AH-AR)}$$

Où TPT_{AH} est le trafic portuaire total pour l'année horizon (AH) et TPT_{AR} le trafic portuaire total pour l'année de référence (AR).

Répartition du trafic portuaire total entre le groupe des ports du Nord et celui des ports du Sud, par année horizon :

Les ports du territoire portugais ont été divisés en deux groupes, Nord et Sud, le groupe des ports du Nord comprenant les ports commerciaux de Viana do Castelo, Douro-Leixões, Aveiro et Figueira da Foz, et celui du Sud les ports commerciaux de Lisbonne, Setúbal, Sines, Portimão et Faro.

Cette répartition est basée sur l'existence d'arrière-pays (hinterland) qui s'interpénètrent et possèdent des frontières extérieures similaires, sur la population de ces régions et sur le poids relatif de ces deux groupes de ports dans le flux de marchandises, combustibles minéraux exclus.

Pour la période 1992-1998, la quote-part attribuable à chaque groupe de ports a enregistré les fluctuations suivantes :

Groupe de ports	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Nord	39,61%	40,80%	40,62%	39,38%	40,29%	40,99%	42,87%
Sud	60,39%	59,20%	59,38%	60,62%	59,71%	59,01%	57,13%

Ces chiffres démontrent une tendance à l'augmentation en ce qui concerne la quote-part attribuable aux ports du Nord, tendance susceptible de mener vers un équilibre entre les deux arrière-pays. Il a néanmoins été considéré que la répartition observée en 1998 pouvait constituer une référence.

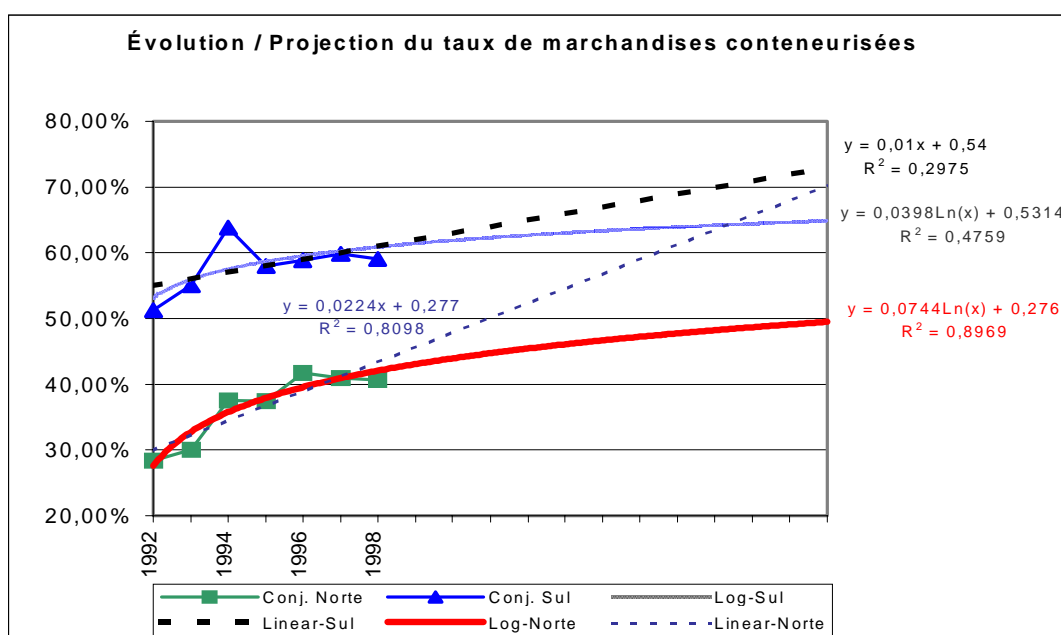
Répartition du trafic portuaire total à l'intérieur de chaque groupe de ports (Nord et Sud), par catégorie de marchandises :

La répartition du trafic portuaire total à l'intérieur de chaque groupe de ports suit la même philosophie que la répartition du trafic portuaire total entre les deux groupes. Les catégories de marchandises prises en compte lors de cette macro-analyse ont été les suivantes :

- Marchandises diverses conventionnelles.
- Marchandises conteneurisées.
- Roll On – Roll Off (Ro-Ro).
- Produits en vrac solides (combustibles minéraux exclus).
- Produits en vrac liquides (combustibles minéraux exclus).

Une méthodologie particulière a été adoptée pour les marchandises conteneurisées. Les consultants ont effectué une analyse de régression et appliqué la méthode des moindres carrés au taux de marchandises conteneurisées (marchandises conteneurisées / (marchandises diverses conventionnelles + marchandises conteneurisées + Ro-Ro)) observé pendant la période 1992-1998 dans chaque groupe de ports :

Année	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Groupe de ports du Nord	28,35%	30,06%	37,49%	37,47%	41,75%	40,90%	40,60%
Groupe de ports du Sud	51,29%	55,02%	63,87%	58,00%	58,85%	59,86%	59,04%
Système portuaire continental	39,51%	42,08%	50,40%	47,71%	50,93%	50,98%	50,00%



Deux hypothèses de tendances ont été testées au cours de l'analyse de régression : une hypothèse de croissance linéaire et une hypothèse de croissance logarithmique. Le modèle logarithmique montrant une meilleure corrélation, il a été adopté pour évaluer le taux de marchandises conteneurisées pour les deux groupes de ports. Les taux adoptés pour les projections ont été les suivants :

Groupe de ports / Année	2000	2005	2010
Groupe de ports du Nord	43,00%	47,00%	49,00%
Groupe de ports du Sud	61,00%	63,00%	65,00%
Système portuaire continental	52,17%	55,15%	57,15%

Le nombre de conteneurs a été évalué à partir du rapport qui existait en 1998 entre le total des marchandises conteneurisées et le nombre de conteneurs pour chaque port.

Évaluation du trafic prévu dans les différents ports des groupes qui font l'objet de cette analyse, par catégorie de marchandises :

Les consultants ont basé la répartition des marchandises par catégorie dans les différents ports des groupes qui font l'objet de cette analyse sur la quote-part observée en 1998 et ont assumé que la vocation de chaque port n'observerait pas de changement significatif.

II.1.2. Combustibles minéraux.

En ce qui concerne les combustibles minéraux, sous forme de produits en vrac solides ou liquides, les projections ont été basées sur le Plan national pour l'énergie (1995-2015) qui détaille les prévisions en matière d'importations de charbon et de pétrole pour les horizons considérés.

Pour le charbon et les différents combustibles minéraux se présentant sous la forme de produits en vrac liquides (pétrole, produits raffinés et GPL), le flux total enregistré par le système portuaire continental portugais a été évalué sur la base du rapport existant entre les

importations et le flux portuaire total de charbon, et entre les importations de pétrole et le flux portuaire total des différents combustibles minéraux se présentant sous la forme de produits en vrac liquides.

La répartition entre les groupes de ports et chaque port suit la même méthodologie que dans le cas des combustibles non minéraux.

II.2. *Hypothèse de scénario pro-actif.*

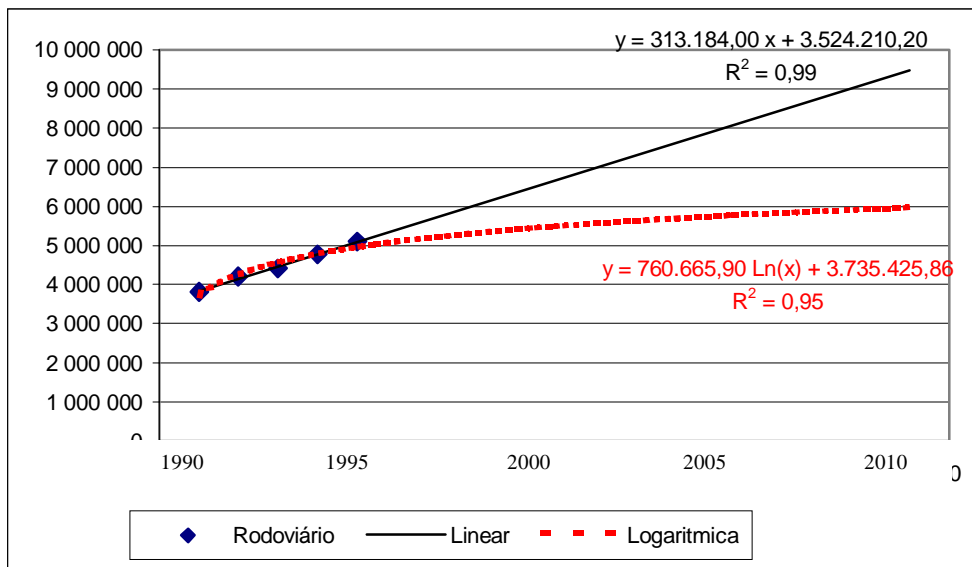
Comme nous l'avons mentionné précédemment, en sus de l'augmentation de trafic liée à la croissance économique, le système portuaire portugais pourrait capter une partie du trafic routier en provenance ou à destination de pays situés au-delà de la péninsule ibérique, ainsi qu'un faible pourcentage de la croissance du trafic portuaire espagnol de conteneurs.

II.2.1. Prévisions de trafic liées à la captation d'une partie du trafic routier en provenance ou à destination de pays situés au-delà de la péninsule ibérique.

Il a été assumé que, grâce aux mesures de promotion et d'amélioration de la qualité des services portuaires et maritimes (notamment dans le secteur du cabotage) adoptées conformément aux orientations de l'Union européenne, le système portuaire continental portugais pourrait capter une partie du trafic routier de marchandises existant entre le Portugal et d'autres pays européens. Le système portuaire pourrait plus particulièrement bénéficier de la croissance du trafic routier en provenance ou à destination des pays situés au-delà de la péninsule ibérique.

Les consultants ont appliqué la méthode des moindres carrés pour effectuer une projection des statistiques publiques relatives au trafic routier entre le Portugal et les pays européens situés au-delà de la péninsule ibérique pour la période 1991-1997 vers les horizons 2000, 2005 et 2010. Deux hypothèses de croissance, linéaire et logarithmique, ont été testées. Comme le montre la figure suivante, le modèle linéaire a montré une meilleure corrélation.

Trafic routier entre le Portugal et les pays européens situés au-delà de la péninsule ibérique (Unité : tonnes)



Il a été observé que la projection linéaire du trafic routier entre le Portugal et les pays européens situés au-delà de la péninsule ibérique aurait pour résultat une croissance de 15% en 2000, de 30% en 2005 et de 40% en 2010. Traduits en volume de marchandises portuaires conteneurisées, ces chiffres représenteraient environ 700.000 tonnes en 2000, 2,3 millions de tonnes en 2005 et 3,8 millions de tonnes en 2010.

Ce raisonnement équivaut à considérer que le trafic routier entre le Portugal et les pays européens situés au-delà de la péninsule ibérique se maintiendra au niveau actuel et que la croissance du trafic routier concernera uniquement l'intérieur de la péninsule ibérique, une zone géographique présentant des caractéristiques adéquates pour l'expansion de ce trafic.

La répartition du trafic de conteneurs entre les deux groupes de ports a été basée sur la répartition prévue pour ce type de trafic et les horizons envisagés.

II.2.2. Prévisions de trafic liées à la captation d'un faible pourcentage de la croissance du trafic portuaire espagnol de conteneurs.

Il a également été assumé que, grâce à l'amélioration des services portuaires portugais et des accès routiers vers l'Espagne et étant donné la capacité du système portuaire portugais à mieux répondre aux exigences de certains trafics (notamment à ceux générés dans certaines régions espagnoles proches de la frontière portugaise et à ceux en provenance ou à destination de l'Atlantique), le système portuaire portugais pouvait capter une petite partie de la croissance du trafic portuaire continental espagnol.

Selon les prévisions publiées en 1998 par "Puertos del Estado" pour les années 1997, 1999 et 2003, et relatives au trafic de conteneurs (hormis les transbordements) dans les ports continentaux espagnols, et l'étude intitulée "Évaluation de la capacité requise pour les terminaux de conteneurs portugais", réalisée par BCEOM et également datée de 1998, il peut être admis que les conteneurs devraient représenter environ 3 millions d'E.V.P. (équivalent vingt pieds) en 2000, 3,9 millions d'E.V.P. en 2005 et 4,9 millions d'E.V.P. en 2010.

Il a été admis que les ports continentaux portugais pourraient bénéficier d'environ 5% de ce total dès qu'ils disposeront des équipements appropriés pour répondre aux trafics faisant l'objet de cette analyse. Cette quote-part pourrait représenter environ 193.000 E.V.P. en 2005 et 247.000 E.V.P. en 2010 pour le système portuaire portugais.

Une grande partie de ce trafic devrait être manipulée dans des terminaux de conteneurs de haute mer. En tenant compte des infrastructures portuaires existantes et prévues pour ce type de trafic dans le système portuaire portugais, il a été assumé que le trafic serait réparti de la manière suivante entre les deux groupes de ports : 25% pour le groupe des ports du Nord et 75% pour celui des ports du Sud.

Les prévisions de trafic dans le cadre des hypothèses de départ et de scénario pro-actif sont résumées dans le chapitre III.

III. Prévisions de trafic pour le système portuaire continental portugais et principaux investissements à moyen terme.

III.1. Prévisions de trafic.

Ce chapitre présente une synthèse des prévisions de trafic pour le système portuaire continental portugais. Ces prévisions ont été obtenues en appliquant la méthodologie expliquée dans le chapitre II.

III.1.1. Hypothèse de départ.

Les valeurs ci-après correspondent au volume total de combustible non minéral manipulé dans le système portuaire continental portugais. Ces valeurs ont été obtenues à partir des divers scénarios de croissance économique considérés dans l'hypothèse de départ :

Année 1998 (valeur réelle)	Taux moyen de croissance du PIB 1998/2000	Année 2000 (estimation)	Taux moyen de croissance du PIB 2000/2005	Année 2005 (estimation)	(tonnes)	
					Taux moyen de croissance du PIB 2005/2010	Année 2010 (estimation)
23.971.007	2,30%	26.089.808	1,80%	28.523.957	1,80%	31.185.209
					2,50%	33.203.169
					3,20%	35.315.682
			2,50%	30.369.710	1,80%	32.272.239
					2,50%	34.360.539
					3,20%	36.546.689
	3,20%	32.301.948	1,80%	33.389.373		
			2,50%	35.549.961		
			3,20%	37.811.787		
	3,00%	27.211.000	1,80%	28.915.650	1,80%	31.613.446
					2,50%	33.659.117
					3,20%	35.800.640
			2,50%	30.786.749	1,80%	32.715.403
					2,50%	34.832.380
					3,20%	37.048.551
	3,20%	32.745.520	1,80%	33.847.877		
			2,50%	36.038.136		
			3,20%	38.331.020		
3,70%	28.355.445	1,80%	29.310.013	1,80%	32.044.604	
				2,50%	34.118.174	
				3,20%	36.288.904	
		2,50%	31.206.631	1,80%	33.161.590	
				2,50%	35.307.439	
				3,20%	37.553.834	
3,20%	33.192.117	1,80%	34.309.509			
		2,50%	36.529.639			
		3,20%	38.853.795			

Les valeurs obtenues illustrent les variations susceptibles de se produire dans le trafic portuaire de combustibles non minéraux pour les divers horizons considérés et constituent une base de données utile pour une future étude de coût-efficacité. Néanmoins, étant donné que ces valeurs sont liées à la croissance du PIB, dont la probabilité d'occurrence pourrait suivre la répartition normale, les valeurs moyennes ont été prises en compte pour les calculs ultérieurs.

En ce qui concerne les combustibles minéraux, les résultats obtenus pour le trafic portuaire total ont été les suivants :

<i>(tonnes)</i>			
Combustibles minéraux	Estimation année 2000	Estimation année 2005	Estimation année 2010
Charbon (produits en vrac solides)	6.170.699	6.170.699	6.170.699
Pétrole, produits raffinés et GPL (produits en vrac liquides)	27.598.887	31.207.972	33.967.861

La répartition du trafic total par catégorie de marchandises (combustibles minéraux exclus) et par groupe de ports a permis d'obtenir les prévisions de trafic suivantes dans le cadre de l'hypothèse de départ :

Groupe de ports du Nord

<i>(tonnes)</i>			
Types de marchandises	2000	2005	2010
Marchandises diverses	6.593.727	7.460.197	8.440.528
- Conventionnelles	3.728.791	3.920.377	4.266.736
- Conteneurisées	2.835.303	3.506.293	4.135.859
- Ro-Ro	29.633	33.528	37.933
Produits en vrac solides	4.205.429	4.754.475	5.375.670
- Combustibles	27.257	27.257	27.257
- Autres	4.178.172	4.727.218	5.348.413
Produits en vrac liquides	8.813.839	9.966.988	10.891.816
- Combustibles	7.921.335	8.957.202	9.749.336
- Autres	892.504	1.009.786	1.142.480
Total	19.612.995	22.181.660	24.708.014

Groupe de ports du Sud

<i>(tonnes)</i>			
Types de marchandises	2000	2005	2010
Marchandises diverses	6.848.262	7.748.180	8.766.354
- Conventionnelles	2.092.030	2.211.976	2.327.321
- Conteneurisées	4.177.440	4.881.353	5.698.130
- Ro-Ro	578.792	654.850	740.903
Produits en vrac solides	14.132.584	15.182.423	16.370.219
- Combustibles	6.143.442	6.143.442	6.143.442
- Autres	7.989.142	9.038.981	10.226.777
Produits en vrac liquides	20.386.745	23.053.157	25.126.352
- Combustibles	19.677.552	22.250.770	24.218.525
- Autres	709.193	802.387	907.827
Total	41.367.591	45.983.760	50.262.926

Système portuaire continental portugais

<i>(tonnes)</i>			
Types de marchandises	2000	2005	2010
Marchandises diverses	13.441.989	15.208.377	17.206.883
- Conventionnelles	5.820.821	6.132.353	6.594.057
- Conteneurisées	7.012.743	8.387.646	9.833.989
- Ro-Ro	608.426	688.378	778.836
Produits en vrac solides	18.338.013	19.936.898	21.745.889
- Combustibles	6.170.699	6.170.699	6.170.699
- Autres	12.167.314	13.766.199	15.575.190
Produits en vrac liquides	29.200.584	33.020.145	36.018.168
- Combustibles	27.598.887	31.207.972	33.967.861
- Autres	1.601.697	1.812.173	2.050.307
Total	60.980.586	68.165.420	74.970.940

En nombre de conteneurs, les valeurs obtenues ont été les suivantes :

Nombre de conteneurs (E.V.P.)	Année 2000	Année 2005	Année 2010
Groupe des ports du Nord	292.597	361.842	426.812
Groupe des ports du Sud	404.422	472.568	551.641
Système portuaire continental portugais	697.019	834.410	978.453

III.1.2. Hypothèse de scénario pro-actif.

En ce qui concerne l'éventuelle captation d'une partie du trafic routier en provenance ou à destination des pays situés au-delà de la péninsule ibérique, les résultats obtenus ont été les suivants :

Groupes de Ports	Année 2000		Année 2005		Année 2010	
	Marchandises conteneurisées (tonnes)	E.V.P.	Marchandises conteneurisées (tonnes)	E.V.P.	Marchandises conteneurisées (tonnes)	E.V.P.
Groupe de ports du Nord	280.297	28.926	944.413	97.461	1.608.721	166.016
Groupe de ports du Sud	412.980	39.981	1.314.783	127.285	2.216.396	214.571
Prévisions concernant le trafic routier pouvant être capté au-delà de la péninsule ibérique	693.276	68.907	2.259.196	224.747	3.825.116	380.588

En ce qui concerne l'éventuelle captation d'une partie du trafic portuaire de conteneurs espagnol, les résultats obtenus ont été les suivants :

	Année 2005		Année 2010	
	Quote-part	E.V.P.	Quote-part	E.V.P.
Prévisions de trafic portuaire espagnol de conteneurs, Transbordement et îles exclus.		3.865.000		4.933.000
Pourcentage susceptible d'être capté par le système portuaire portugais		5,0%		5,0%
Volume susceptible d'être capté par le système portuaire portugais (estimation)		193.250		246.650
Groupe de ports du Nord	25%	48.313	25%	61.663
Groupe de ports du Sud	75%	144.938	75%	184.988

En résumé, dans une hypothèse de scénario pro-actif (hypothèse de départ + captation de trafic routier + captation d'une partie du trafic portuaire espagnol de conteneurs), les prévisions globales, par type de marchandise et par port commercial sont les indiquées dans la page suivante.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, ces prévisions ne tiennent compte ni du trafic de GNL, ni des transbordements. Cette analyse ayant été effectuée dans une optique globale pour le système portuaire national, les trafics susceptibles d'être générés par des projets spécifiques d'ordre local en sont également exclus. Ces prévisions globales n'ont pas encore été comparées à celles des autorités portuaires ; c'est la prochaine étape prévue par l'IMP.

En ce qui concerne le nombre de conteneurs, les estimations sont les suivantes :

Groupes de ports		Année 2000	Année 2005	Année 2010
		E.V.P.	E.V.P.	E.V.P.
Groupe de ports du Nord	Hypothèse de départ	292.597	361.842	426.812
	Captation de trafic routier	28.926	97.461	166.016
	Captation de trafic portuaire espagnol	0	48.313	61.663
	Total – Ports du Nord	321.523	507.616	654.491
Groupe de ports du Sud	Hypothèse de départ	404.422	472.568	551.641
	Captation de trafic routier	39.981	127.285	214.571
	Captation de trafic portuaire espagnol	0	144.938	184.988
	Total – Ports du Sud	444.403	744.791	951.200
Système portuaire continental portugais	Hypothèse de départ	697.019	834.410	978.453
	Captation de trafic routier	68.907	224.747	380.588
	Captation de trafic portuaire espagnol	0	193.250	246.650
	Total (système portuaire)	765.926	1.252.407	1.605.690

(tonnes)

Groupe de ports	Port	Année	Marchandises diverses conventionnelles	Marchandises diverses conteneurisées	Ro-Ro	Produits en vrac solides		Produits en vrac liquides		
						Combustibles	Non Combustibles	Combustibles	Non Combustibles	
Nord	Viana do Castelo	2000	415.505		0	0	406.819	0	30.006	
		2005	436.854		0	0	460.278	0	33.949	
		2010	475.449		0	0	520.762	0	38.410	
	Leixões	2000	1.409.828		29.633	7.356	2.311.123	7.918.921	340.351	
		2005	1.482.265		33.528	7.356	2.614.823	8.954.472	385.076	
		2010	1.613.221		37.933	7.356	2.958.432	9.746.364	435.679	
	Aveiro	2000	1.249.457		0	8.427	1.370.171	2.415	522.147	
		2005	1.313.654		0	8.427	1.550.223	2.730	590.761	
		2010	1.429.713		0	8.427	1.753.935	2.972	668.392	
	Figueira da Foz	2000	654.001		0	11.474	90.059	0	0	
		2005	687.604		0	11.474	101.894	0	0	
		2010	748.353		0	11.474	115.284	0	0	
	Total – Ports du Nord	2000	3.728.791		3.115.599	29.633	27.257	4.178.172	7.921.335	892.504
		2005	3.920.377		4.918.860	33.528	27.257	4.727.218	8.957.202	1.009.786
		2010	4.266.736		6.342.097	37.933	27.257	5.348.413	9.749.336	1.142.480
Sud	Lisbonne	2000	538.596		46.940	953.462	4.851.488	1.632.748	508.418	
		2005	569.476		53.108	953.462	5.489.013	1.846.261	575.228	
		2010	599.172		60.087	953.462	6.210.315	2.009.536	650.818	
	Setúbal	2000	1.537.613		531.825	353.059	2.906.094	1.503.731	200.775	
		2005	1.625.772		601.711	353.059	3.287.979	1.700.373	227.159	
		2010	1.710.549		680.781	353.059	3.720.047	1.850.746	257.009	
	Sines	2000	1.370		27	4.836.921	24.909	16.262.759	0	
		2005	1.448		31	4.836.921	28.182	18.389.428	0	
		2010	1.524		35	4.836.921	31.885	20.015.704	0	
	Portimão	2000	8.689		0	0	0	0	0	
		2005	9.187		0	0	0	0	0	
		2010	9.667		0	0	0	0	0	
	Faro	2000	5.762		0	0	206.651	278.314	0	
		2005	6.092		0	0	233.806	314.709	0	
		2010	6.410		0	0	264.530	342.540	0	
	Total – Ports du Sud	2000	2.092.030		4.590.419	578.792	6.143.442	7.989.142	19.677.552	709.193
		2005	2.211.976		7.693.256	654.850	6.143.442	9.038.981	22.250.770	802.387
		2010	2.327.321		9.825.339	740.903	6.143.442	10.226.777	24.218.525	907.827
Système portuaire continental portugais	2000	5.820.821		7.706.019	608.426	6.170.699	12.167.314	27.598.887	1.601.697	
	2005	6.132.353		12.612.116	688.378	6.170.699	13.766.199	31.207.972	1.812.173	
	2010	6.594.057		16.167.435	778.836	6.170.699	15.575.190	33.967.861	2.050.307	

III.2. Infrastructures portuaires prévues.

Les infrastructures portuaires prévues à moyen terme dans les zones portuaires sont essentiellement liées aux points suivants :

- Amélioration ou, le cas échéant, construction d'accès terrestres adéquats (liaisons routières et ferroviaires).
- Amélioration de l'accès maritime (dragage, signalisation maritime et rénovation des brise-lames).
- Mise en œuvre d'un système côtier de gestion et d'information du trafic des navires (VTMIS) et d'un système de trafic maritime (VTS) local installé dans le port.
- Amélioration des terminaux portuaires existants.
- Amélioration des systèmes d'information.
- Plate-formes multimodales et logistiques.

- Environnement et sécurité portuaire.
- Augmentation de la capacité portuaire.

En ce qui concerne l'augmentation de la capacité portuaire, il a été jugé opportun de construire de nouveaux terminaux ou d'agrandir les terminaux de marchandises diverses existants dans le port de Figueira da Foz, les terminaux de conteneurs du port de Leixões, les terminaux de produits en vrac liquides des ports d'Aveiro et de Setúbal, et les terminaux de produits en vrac liquides des ports d'Aveiro et de Faro. Il est également prévu d'augmenter la capacité du port de Viana do Castelo pour les marchandises diverses et les produits en vrac. La construction d'un terminal polyvalent est également en cours à Setúbal.

Bien que non directement lié aux trafics portuaires, il convient de souligner la décision du gouvernement portugais de construire, à moyen terme, un terminal portuaire national pour GNL et un terminal pour conteneurs à vocation de transbordement.

Le terminal de conteneurs de Sines (Terminal XXI) sera construit et exploité par l'opérateur international PSA Corporation (Singapour) en modalité BOT (*Build, Operate, Transfer*). Le contrat de concession correspondant, d'une durée de 30 ans, a d'ores et déjà été signé.

Ce terminal sera construit en deux phases principales, elles-mêmes divisées en deux phases secondaires. Sa construction devrait être entièrement terminée en 2015. Lorsqu'il sera achevé, ce terminal devrait posséder une capacité de 1.320.000 E.V.P./an, une longueur de quai de 950 m avec un tirant d'eau de 16,0 m, une surface d'exploitation de 36,4 hectares gagnée sur la mer et un brise-lames d'une longueur de 1.350 m. Au début de sa période d'exploitation, prévue en 2003, ce terminal disposera d'un quai de 320 m, d'une surface de 13,5 hectares gagnée sur la mer et d'une capacité de 250.000 E.V.P./an.