



ISEMAR

Le feederling, marché spécifique de la conteneurisation

Le feederling est le processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les nombreux ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes océaniques autour de quelques grands ports desservis par des navires de plus en plus grands. Le feederling permet d'assurer la couverture de nombreuses régions du monde et accentue ainsi la globalisation totale des échanges de biens manufacturés. Opérée par les global carrier ou des armements spécialisés, cette activité est devenue un sous marché important de la conteneurisation mais bien spécifique avec sa logique propre en termes de ports, de navires et d'acteurs.

Hub & spokes

La massification a amené l'emploi de navires de plus en plus gros sur les principales lignes océaniques, réduisant ainsi les capacités d'escale pour des raisons techniques (tirant d'eau, capacité d'outillage) et économiques (volume, rentabilité). D'où le développement d'une nouvelle stratégie de déploiement des lignes maritimes par les armateurs. Les escales sont alors concentrées sur quelques terminaux, les grands ports continentaux aux extrémités et quelques ports de transbordements¹ le long des lignes. La stratégie hub & spokes vise donc à organiser les réseaux autour de ports pivots assurant l'inter communicabilité entre les lignes océaniques mais aussi la couverture des marchés régionaux de proximité de ces pivots.

La concentration des services océaniques en terme d'escale est flagrante dans le Range Nord, ainsi sur le seul lien avec Extrême-Orient (calcul Dynamar), Rotterdam et Hambourg disposent de 22-23 escales hebdomadaires, contre 10-12 pour le Havre et Anvers, 5-7 pour Zeebrugge et Bremerhaven 1-2 pour Dunkerque et Amsterdam. En revanche, le constat est moins flagrant pour la Méditerranée occidentale où hubs et ports majeurs partagent de 5 à 7 escales hebdomadaires sur le même trade asiatique.

Le feederling correspond donc à la couverture des petits marchés situés à la marge des grands flux de conteneurs Est - Ouest. Les navires feeder assurent les va-et-vient avec les ports moyens et petits de ces régions. Le feederling est donc un pré ou post-acheminement maritime des conteneurs océaniques. Néanmoins, dans de nombreuses zones, le feederling est souvent associé aux flux intrarégionaux notamment en Asie.

Le feederling est considéré en Europe comme un type de cabotage pour des raisons géographiques, mais

économiquement il n'est que l'appendice local des flux océaniques. Parallèlement, la conteneurisation intra-européenne qui se développe autour des conteneurs de 45' pallet wide équivalent à une remorque routière.

Pour les chargeurs, le feederling est une solution locale propre à l'opérateur qui en assure les possibles surcoûts. En termes de time transit, les conteneurs qui bénéficient de services océaniques rapides subissent en suite un temps rallongé dans les opérations de transbordement et de feederling.

La couverture des marchés régionaux

Les feeders sont devenus le dernier outil du vaste processus de la globalisation des échanges. Ils permettent aux petits ports de participer aux réseaux mondiaux, soit pour drainer la marchandise exportée vers les ports majeurs, soit pour diffuser ces productions dans toutes les régions du monde.

Le feederling témoigne de la hiérarchie portuaire internationale. Ainsi, les ports du Range Nord rayonnent dans toutes les directions vers la Baltique, les îles britanniques et le Golfe de Gascogne. En Méditerranée, De Port Saïd à Algeciras, selon les besoins des armateurs les hubs sont reliés à tous les ports du Maghreb, d'Adriatique, de Mer Noire et du Proche-Orient.

En Asie, Dubaï est la plaque tournante du Golfe persique même si quelques ports des Emirats et de Oman sont eux aussi actifs. Singapour et les hubs malaisiens voisins se partagent un vaste marché s'étalant de la côte orientale de l'Inde, au Vietnam et l'archipel indonésien. En Extrême-Orient, trois ports étaient fermement installés comme hub majeurs (Hong Kong, Kaoshiung, Busan) mais devront laisser de la place à Shanghai Yangshan.

Le Sud-Est de l'Océan Indien est en partie traité par le port Sud-africain de Durban. L'Amérique centrale et les Caraïbes sont dans la sphère d'influence de quelques ports du Sud des Etats-Unis et de la demi-douzaine de hubs régionaux.

¹ Le transbordement représente 27% de l'activité des ports mondiaux (22% en 1995) soit 109 M, evp en 2005.

Marché du transbordement par région (evp, 2005)

Régions	Principaux hubs	Traffics.
Caraïbes	Colon, Freeport, Kingston, Cartagena	4.44 M
Asie Nord Est	Hong Kong, Busan, Kaoshiung	14.90 M
Asie Sud Est	Singapour, Kelang, Tanjung Pelapas	26.60 M
Golfe Persique	Dubai, Khor Fakkan, Salalah, Jeddah	10.50 M
Méd. Or. Mer N.	Port Saïd, Damiette, Le Pirée, Const.	3.21 M
Méd. Centrale	Malte, Gioia T, Tarente, Cagliari	5.49 M
Méd. Occid.	Algeciras, Malaga, Valence, Barcelone	4,59 M
Nord Europe	Le Havre, Rotterd, Bremerh, Hambourg	8.70 M

Sources Dynamar

En Europe, le marché feeder correspond aux petits espaces régionaux et les services sont généralement très courts (boucles ou liens directs) à l'exception des quelques lignes entre le Range Nord et la Méditerranée. La Scandinavie et la Baltique représentent en volume le premier marché feeder européen et celui en plus forte croissance (7 M evp en 2006, +10% depuis dix ans, 20 M evp attendu en 2020) en additionnant les volumes productifs suédois et finlandais, le dynamisme des économies baltes et polonaise ainsi que les promesses du vaste marché russe (y compris dans le développement du lien transcontinental depuis l'Extrême-Orient).

Dès lors, la concurrence entre ports majeurs est forte pour couvrir ce marché d'Europe du Nord. En 2004, Hambourg dominait avec 1,7 M evp devant Bremerhaven 1 M evp alors que Rotterdam et Anvers manipulaient chacun un peu plus de 400 000 evp. En 2006, le seul marché russe représentait 1,3 M d'evp pour les ports belges, néerlandais et allemands.

Autre marché prometteur, la Mer Noire où le port roumain de Constantza émerge comme hub régional (deux terminaux AP Moller, DP Word) avec comme aire de rayonnements les ports bulgares, ukrainiens et russes. Ces derniers souhaitent néanmoins se développer et à terme récupérer directement des lignes océaniques alors que les ports turcs opérés par les géants de la manutention ambitionnent de capter des flux de transbordement.

Feeder Maersk à Montoir (photo ISEMAR)



L'Afrique du Nord représente typiquement un marché très concurrentiel car elle est dans la sphère de l'ensemble des ports européens de la région. Les Marocains en développant leur propre hub de Tanger Méditerranée vont "rapatrier" en partie cette activité. Une ambition partagée par les Tunisiens (Enfidah) et les Algériens (Djen Djen).

Ailleurs dans le monde, le feeding couvre notamment de vastes régions situées à la marge des grands flux Asie – Europe où s'échelonnent justement les grands hubs mis en place par les armateurs et les géants de la manutention. L'exemple le plus marquant est l'Inde qui si elle bénéficie de lignes régulières est très largement "sous-traitée" par le feeding depuis les hubs situés sur les pourtours de l'Océan Indien. Ainsi, 47% du trafic de conteneurs des ports indiens relève du feeding. Cependant à terme le développement de l'Inde devrait amener la mise en place de plus de lignes directes.

Feeders dédiés ou indépendants

On distingue deux types de services feeders. Les feeders dédiés appartiennent aux grands opérateurs qui les utilisent pour leurs dessertes locales. Ils ne chargent que des conteneurs maisons ou de compagnies partenaires (alliance, slots). Ils sont généralement établis à partir des terminaux dédiés du groupe.

Une autre partie du feeding est assurée par des opérateurs indépendants assurant un service ouvert à tous (common feeding) et obligeant parfois à des collectes dans plusieurs terminaux du même port. Dans nombre de cas, ils vendent aussi leur propre service de transport régional direct. La flotte de feeders indépendants compte environ 600 navires (380 000 evp de capacité) contre 260 pour celle dédiée (266 000 evp)

Les ports sont soucieux de l'accessibilité et du potentiel commercial que représentent les lignes feeders. Il y a quelques années les ports atlantiques de Nantes Saint-Nazaire, Bilbao et Dublin avaient stimulé l'organisation d'un feeder atlantique (opéré quelques années par MacAndrews). Le port de Dunkerque avait initié (avec le Port de Lille sous la forme d'un GIE) sa propre ligne NSC sur Rotterdam afin de répondre à la demande de Toyota pour son usine nordiste (repris et abandonné par Delphis, remplacé par un service fluvial).

Le feeder dédié permet d'assurer un cheminement de bout en bout par un seul armateur (BL unique), cependant certains chargeurs préfèrent l'emploi de feeders indépendants pour préserver la concurrence sur les lignes océaniques. Les ports qui bénéficient de feeders dédiés sont très intégrés aux réseaux mondiaux des global carriers mais en l'absence de feeders indépendants perdent souvent des marchés au profit de la route. La concurrence modale peut s'avérer redoutable notamment face à la route sur certains liens comme la Pologne ou l'Atlantique français.

A l'échelle des global carrier, il existe clairement deux modèles pour le feeding. Le modèle européen des trois géants (Maersk, MSC, CMA CGM) qui se sont positionnés sur tous les marchés : Est – Ouest, Nord – Sud, régional. Cette stratégie implique l'emploi de nombreux feeders pour couvrir tous les marchés. A eux seuls, les trois européens concentrent 65% des navires et 70% de la capacité des feeders dédiés. Mise à part APL et dans une moindre mesure ZIM, les flottes feeders dédiés sont marginales chez les autres opérateurs.

Le second modèle, asiatique, repose sur l'emploi des feeders indépendants des compagnies régionales présentes dans les différents sous régions qui s'échelonnent du Pacifique à la Mer du Nord. En Europe, seuls trois opérateurs asiatiques possèdent des feeders dédiés en Europe, OOCL, Evergreen et maintenant NYK qui développe sa première ligne vers la Baltique

Couverture des marchés par types d'opérateurs

	Feeders ind.	Feeders dédiés
Caraïbes	2	7
Extrême-Orient	35	16
Asie Sud, Moyen Orient	18	8
Méditerranée, Mer Noire	5	10
Nord Europe	20	7

Sources Dynamar

Une flotte de navires particuliers

La flotte feeder (qui représente 13% de la flotte mondiale et 6% de la capacité) repose sur des navires de taille modeste avec des capacités s'étalant de seulement 100 evp pour les plus petits à 800 evp pour les plus moyens et 2 500 evp pour les "feedermax"². Ces navires comportent une grande polyvalence de cellules pour accueillir des boîtes de 20', 30', 40' et 45'. La taille moyenne des feeders dédiés est supérieure à celle des feeders indépendants (1 000 evp pour 600). Les premiers cherchent à disposer de capacité dans l'organisation des sous parties de leur réseau global. Les seconds couvrent le mieux possible des espaces géographiques. Les plus gros opérateurs indépendants disposent d'une flotte de 30 à 50 unités pour assurer une trentaine de service.

Cette flotte spécifique, dont une partie est grée et même adaptée à la glace, est encore essentiellement construite en Europe (Allemagne, Pologne) et en Turquie. Elle a pour propriétaires en très grande majorité des armateurs non opérateurs allemands. Ces derniers n'ont que faiblement investi dans le segment des tous petits PC qui possède le plus faible taux de commande par rapport à la flotte existante (25%), ce qui contenu du vieillissement de la flotte provoquera un renchérissement des navires affrétés. En théorie, la

² La taille moyenne des unités feeders est de 690 evp avec toutefois des gabarits supérieurs en Asie du Sud (920 evp).

demande plus forte oblige à utiliser des navires plus gros, devenus disponibles par un effet de cascade provoqué par la mise en service des maxi porte-conteneurs. Néanmoins, on constate souvent que passé un certain seuil de trafic les ports sont inclus dans les services principaux. Ainsi, les feeders stagnent autour des 600 evp. Seules certaines régions quasiment inaccessibles aux services océaniques verront la taille des feeders progresser comme la Baltique pour laquelle certains armateurs commandent des unités de 2 500 evp.

Le feeding mondial s'appuie aussi sur presque 200 navires multipurposes. Dans le cadre européen, le développement de nouveaux types de feeder est à l'étude alors que la mixité peut être recherchée afin de mélanger comme en Baltique roulier et conteneurs. La compagnie Transfennica dispose de navire conro de type TIMCA pouvant transporter 600 evp. Ils sont, à partir de janvier 2008, utilisés sur le nouveau service Zeebrugge – Bilbao.

Unité d'Unifeeder à Hambourg (photo ISEMAR)



Les opérateurs spécialisés

Les opérateurs de feeders indépendants sont nombreux, cependant seule une quinzaine d'entre eux dans le monde possède une taille conséquente et donc une masse critique pour peser sur le marché. Ces opérateurs sont très segmentés géographiquement puisqu'ils répondent à des besoins régionaux mais comme d'autres secteurs de l'industrie maritime, ils sont (pour l'instant en Europe seulement) en phase de concentration.

Les plus gros opérateurs se trouvent en Asie du Sud-Est avec notamment le leader Regional Container Lines. Immatriculé à Singapour mais côté à Bangkok, 25^e armement mondial partage son activité en deux moitiés égales entre le transport régional et le feeding. Singapour compte encore Sea Consortium³, Advance Container Line (filiale de PIL) et PACC alors que la Malaisie et l'Indonésie disposent de leur propre spécialiste, Hub Line et Samudera.

³ La compagnie asiatique est présente depuis 2003 en Europe sous le nom de X-Press Container Lines (GB).

Le marché interne à l'Extrême-Orient comporte une partie de *feeder* entretenu par l'étalement géographique des productions chinoises. Le *feeder* national chinois encore protégé⁴ permet le développement des acteurs chinois (China United Lines, Hasco, Jing Jang Ship, SYMS) alors que les liaisons avec les hubs périphériques sont l'affaire des Coréens (Heung-A, KTMC, Nam Sung).

Dans le Sous continent indien et le Golfe Persique, on compte notamment l'Indien Orient Express Lines, les Bangladeshi HRC et QC Shipping, les Emirati Simatech et Star Feeders. En revanche l'opérateur Bengal Tiger Line est contrôlé par un groupe allemand (Schöeller). De même qu'en Méditerranée aux côtés du Libanais Metz et du Turc EMES (Arkas), le leader est le Chypriote United Feeder Services qui appartient au manutentionnaire allemand Eurogate.

En Europe, le marché était très éclaté avec une cinquantaine d'opérateurs positionnés sur des marchés plus ou moins petits. La Mer d'Irlande est la spécialité de BG Freight (GB), ESC (Belg.) et ICG (Irl.). La péninsule ibérique est opérée notamment par Delphis (Belg.), Holland Maas (PB), OPDR (All.), MacAndrews (GB), X Press (GB).... Le plus important marché est l'Europe du Nord dont les leaders sont Unifeeder⁵ (Dk) et Time Lines (All.) et où de nombreux petits nombreux opérateurs sont positionnés sur leur marché national⁶.

Cependant, en 2005 et 2006 le marché européen s'est notablement concentré. Le Belge Delphis a racheté à Finnlines Team Lines et à Safmarine (Maersk) le Porlink (PB). De leurs côtés, les deux acteurs islandais ont renforcé leurs positions avec la reprise de Seawheel (GB) et Geest North Sea (PB) par Samskip⁷, Kursiu Linija (Lituanie) et Containerships (Finlande) par Emskip. Le Danois DFDS, spécialiste du roulier, déjà propriétaire Lys Line (Norvège) a racheté à Norfolkline (Maersk) sa branche conteneurs. Enfin, le Chypriote IMCL a acquis le Polonais Baltic Container Lines.

Les opérateurs *feeder* et/ou régionaux sont aussi la cible des politiques de concentration et de maîtrise de tous les marchés des global carriers. Les rachats du Britannique MacAndrews, du Taiwanais Cheng Lie Navigation (Taiwan) et du Marocain Comanav (Maroc) ont permis ainsi à CMA CGM d'accentuer sa couverture régionale en Europe, en Asie et au Maghreb.

⁴ Seul Shenzhen fait exception car il faut transiter par les eaux de Hong Kong. Les autorités chinoises ont décidé de changer les choses après le déplacement du hub régional de MSC de Ningbo à Busan.

⁵ Unifeeder (Dk) vient d'être vendu par ses fondateurs au fond britannique Montaigu pour 400 M\$.

⁶ L'opérateur russe Fesco jusqu'à récemment présent qu'en Extrême-Orient russe, s'est engagé en 2007 en Mer Noire et en Baltique pour pouvoir participer au prometteur marché national.

⁷ Delphis a vendu à Samskip les activités porte-à-porte de Team Lines, le Belge se profilant comme un pur opérateur maritime (y compris à terme en Asie) alors que l'Islandais est lui un transporteur logistique intra européen. Les deux sociétés se sont alliées sur certains marchés.

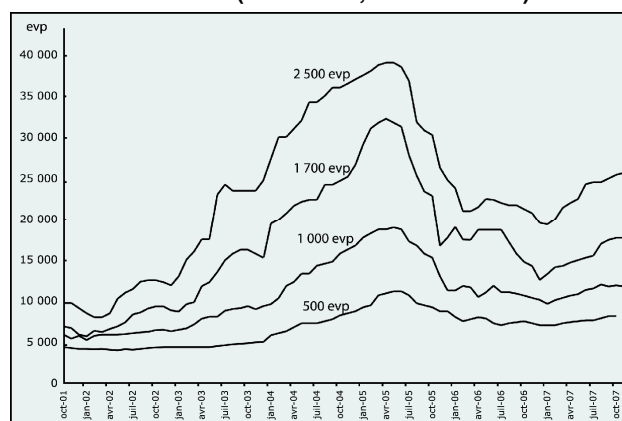
Principaux opérateurs mondiaux de *feeder*

Opérateurs	Zone	Navires	Cap. evp
Regional Container Lines	Asie	39	49 198
Sea Consortium / X Press	Asie / Eu	57	44 286
Unifeeder	Europe	36	26 378
Delphis Team Lines	Europe	32	23 386
Samudera	Asie	29	22 590
Orient Express Lines	Asie	24	21 635
EMES	Medit	23	19 706
Advance Cont. Lines	Asie	24	17 000
United Feeder Serv.	Medit	26	16 153
Simatech	Asie	12	14 768
Samskip	Europe	28	14 278
Bengal Tiger Lines	Asie	12	13 800
Hub Line	Asie	19	9 135
Caribbean Feeder Service	Caraïbes	13	8 731
Irich Continental Group	Europe	16	8 269

Sources AXS Alphaliners, janvier 2008

Les opérateurs de *feeders* indépendants sont placés dans une situation économique particulière. Ils pratiquent des affrètements (deux tiers de la flotte utilisée) à court terme et maîtrisent assez bien la capacité. Les taux des petits *feeder* de 500 evp sont restés stables en raison même de la limite de leur marché d'utilisation, à l'inverse des unités plus grosses et donc plus polyvalentes qui subissent des oscillations plus fortes. Si les taux de fret sont assez contenus, la rentabilité reste-elle limitée. Le marché est encore très concurrentiel, les nouveaux entrants sont souvent tentés de s'acheter des parts de marché (Sea Consortium en Europe) alors que les plus gros se consolident. Le *feeder* reste donc un secteur de la conteneurisation appelé à évoluer à la fois dans son activité et ses opérateurs.

Evolution des taux d'affrètement des petits porte-conteneurs (2001-2007, base 12 mois)



graphique ISEMAR d'après AXS-Alphaliner

Paul Turret