



ISEMAR

Depuis son intégration l'Espagne est devenue l'un des piliers de l'économie européenne. Non seulement ses productions agricoles alimentent tout le continent mais le pays fournit aussi de nombreuses marchandises industrielles (céramique, habillement, automobiles, métallurgie). La logistique est donc devenue une nécessité pour l'économie espagnole. En raison de non-connectivité ferroviaire, les échanges nationaux passent essentiellement par les transports routiers et maritimes. Les ports sont donc des interfaces fondamentales avec l'extérieur. Par ailleurs, grâce à son positionnement à l'un des carrefours de système maritime mondial, l'Espagne a pu développer des fonctions de portuaires nouvelles. Néanmoins, si les ports espagnols sont de gabarits internationaux, le petit secteur maritime repose essentiellement sur des marchés domestiques.

Les conteneurs : fer de lance des ports espagnols

Au travers des statistiques de trafics, l'Espagne participe à la très forte croissance des performances portuaires européennes. Sans compter les ports des territoires insulaires des Canaries et des Baléares, en 2007 les grands ports actifs sur les conteneurs (Vigo, Bilbao, Barcelone, Valence, Algeciras, Malaga) ont manipulé 10,4 M d'evp. Cependant, les transbordements atteignent 5,8 M d'evp. Par comparaison, la dizaine de ports italiens a manipulé le même nombre de conteneurs mais avec moins de transbordement (4 M d'evp). Le transbordement est la base d'activité quasi unique à Algeciras comme à Malaga et compte pour plus d'un tiers à Barcelone et à Valence.

Trafics conteneurisés des ports continentaux en 2007

	M evp	Croiss. 06 07	Transbod.
Vigo	0.244	+8%	-
Bilbao	0.554	+6%	-
Barcelone	2,610	+11%	38%
Castellón	0.102	+42%	-
Valence	3,042	+16%	34%
Alicante	0.167	+3.8%	-
Malaga	0,542	+17%	97%
Algeciras	3.414	+5%	95%
Cadix	0.143	-7%	-

Sources Puertos d'Estado

Globalement, seuls les ports de Barcelone et Valence sont d'importance nationale, couvrant à la fois des régions économiquement importantes et alimentant l'espace central de Madrid et des villes de Castille Léon et Castille La Manche. Valence bénéficie d'une proximité kilométrique plus favorable que Barcelone. Au Nord, le port basque de Bilbao est faiblement connecté aux lignes océaniques Est – Ouest et donc se situe dans la mouvance des ports de la Rangée Nord via le feederling. La conteneurisation intra européenne sur la base du 45' (y compris frigo) du port basque se développe à l'initiative des opérateurs spécialisés mais reste encore modeste.

Les trafics conteneurisés sont relativement importants aux Baléares (194 000 evp en 2007) comparés aux autres îles de Méditerranée Occidentale où ces trafics sont uniquement rouliers comme en Corse. Aux Canaries, le trafic de Santa Cruz de Tenerife a été de 0,5 M d'evp en 2007 alors que grâce au transbordement (notamment de MSC) celui de Las Palmas a atteint les 1,4 M d'evp.

Pour répondre à la croissance des trafics conteneurisés, les projets et plans de développement portuaire ne manquent pas. Le plus important est celui du port de Barcelone. Pour lutter contre la congestion (86% en 2006) et se donner des capacités nouvelles, l'autorité portuaire réalise une grande extension (Plan Delta) à l'extrémité sud des installations actuelles. Les travaux menés depuis 2004 consistaient en un détournement du fleuve Llobregat et à la construction d'une nouvelle zone portuaire gagnée sur la mer de 1 300 ha protégée par 6 km de digues (l'effondrement de 600 m en janvier 2007 a provoqué un retard de deux ans des travaux). Les terminaux du Molle Prat s'appuieront sur une importante zone logistique développée depuis plusieurs années à proximité.

Les nouveaux terminaux à conteneurs donneront dans dix ans une large capacité au Port de Barcelone (environ 10 M d'evp / an). Le premier terminal du Molle Prat a été concédé à TerCat, manutentionnaire local contrôlé depuis 2006 par HPH. La seconde concession sera attribuée ces prochaines années alors que l'autre opérateur du port (TCB) verra son terminal agrandi. Le port estime même en 2020 pouvoir manipuler 6 M d'evp avec une capacité de près de 10 M d'evp.

Bientôt, Barcelone ne sera plus le seul port catalan présent sur le secteur de la conteneurisation puisqu'à Tarragone, DP World en association avec l'armement israélien ZIM a repris le petit terminal Contarsa à l'activité jusqu'ici marginale (47 000 evp). L'autorité

portuaire se voit récompensée des efforts de diversification des activités traditionnelles des vracs.

Le port de Valence, qui a passé en 2007 le cap des 3 M d'evp, ambitionne maintenant les 4 M d'evp pour le début de la prochaine décennie. Des gains de capacité ont été réalisés avec la création en 2006 du terminal dédié du premier client du port MSC (50% de l'activité). Devraient suivre un petit agrandissement du terminal principal opéré par Dragados SPL (Marvalsa) et surtout la construction ces prochaines années d'une nouvelle zone pour les conteneurs dans la partie nord du port (1 400 m de quai, 153 ha, 18 m de tirant d'eau).

En Andalousie, le port d'Algéciras quasiment congestionné disposera en 2010 de la nouvelle zone portuaire d'Isla Verde Exterior. Deux terminaux à conteneurs de 47 ha et 40 ha sont prévus. Le premier sera opéré par le Coréen Hanjin dont l'activité devrait être plus en relation avec l'arrière-pays que l'actuelle celle de Maersk. Par ailleurs, le port de Malaga souhaite aussi mener son extension pour répondre à la demande de transbordement dans un contexte local de renforcement en capacités nouvelles (Algéciras, Tanger Méditerranée).

Politique d'expansion des terminaux conteneurs

	Cap act.	Projet en cours	Cap evp
Barcelone	3 M evp	Molle Prat TerCat (2010)	+2,5 M
		Molle Prat 2e consc. (2012)	+2,5 M
		Agrandissement TCB (2010)	+0,8 M
Valence	3,8 M evp	Agrandis. Marvalsa (2009)	+0,3 M
		Digue de l'Est (2015)	+3 M
Algeciras	3,5 M evp	Isla Verde Ext. Hanjin (2010)	+1,8 M
		Isla Verde E. 2e const. (2012)	+1,8 M

Compilation ISEMAR

Sur la côte atlantique, Bilbao a mis en œuvre au début de la décennie le transfert de son activité conteneurs dans sa nouvelle zone en eaux profondes de l'Abra Exterior. Si le trafic a dépassé le demi-million d'evp en 2005, la progression reste modérée. L'absence de lien direct avec l'Asie empêche une croissance plus rapide. Néanmoins, l'autorité portuaire a autorisé l'extension de l'un des deux manutentionnaires ATM.

La Galice est très excentrée et Vigo possède que des trafics de niches (Sud – Nord, feeder). Néanmoins, confiant de sa position proche des grands flux, un autre port galicien, Ferrol San Ciprian, veut devenir un hub majeur pour l'espace atlantique européen. Un port extérieur en eaux profondes est donc construit avec 90 ha de surface et une capacité d'accueil nautique des plus grands portes-conteneurs grâce à un tirant d'eau 18 à 20 m. Le port portugais de Sines avec pour opérateur PSA a tenté de développer un hub atlantique, sans réussite à ce jour.

L'internationalisation des acteurs de la manutention espagnole¹ est relativement récente. Le terminal AP

¹ L'activité de manutention est privée en Espagne. En 2003, la réforme du système portuaire a prévu la dissolution des entreprises publiques

Moller d'Algeciras est l'exception. Il est l'héritier de l'installation dès 1975 de l'Américain Sealand et est largement renforcé dans sa fonction de hub depuis sa reprise par Maersk en 1999. Les acteurs de la manutention de conteneurs sont donc essentiellement espagnols : TCB Grup (Barcelone, Valence, Gijon, Tenerife), Dragados SPL (Valence, Bilbao, Alicante, Malaga, Carthagène), Acciona (Algeciras). Dragados / ASC et Acciona sont des acteurs du BTP alors que TCB longtemps aux mains d'intérêts familiaux catalans est contrôlé maintenant par des fonds financiers britanniques (3I) et néerlandais (Belamy Holding).

Cette faible internationalisation est en train de changer depuis 2006. Déjà client de Dragados à Valence, MSC a choisi de mettre en place son propre home terminal. Ensuite, HPH avec la reprise de TerCat (Barcelone) a réussi son entrée en Méditerranée Occidentale d'autant plus forte qu'il développera le premier terminal du Molle Prat. Plus au sud, DP World va développer son volet espagnol alors que Hanjin réalisera à Algéciras sa première installation européenne.

La logistique est apparue en Espagne comme un complément inévitable au développement portuaire et donc la plupart des ports se sont dotés de zones d'activité logistiques à proximité des terminaux. De plus, nationalement, l'enjeu pour les ports est de couvrir le marché intérieur du centre du pays et de quelques villes proches de certains ports (Victoria, Burgos, Pampelune, Saragosse).

Les plates-formes font l'objet de deux types de stratégies portuaires. La première mutualise les énergies autour de plusieurs acteurs (logisticiens, compagnies ferroviaires, collectivités, ports maritimes) comme c'est le cas pour le port sec de Madrid – Coslada. La seconde repose sur des démarches individuelles avec une zone logistique locale comme Barcelone à Saragosse et Toulouse².

Les plates-formes logistiques sont en relation avec les ports essentiellement par la route puisque le fret ferroviaire est encore balbutiant. Les opérateurs ferroviaires en Espagne comme ailleurs en Europe se positionnent sur un marché ouvert en 2005. On note notamment la présence des entreprises de BTP (Transfesa, ASC) souvent en alliance avec l'opérateur public Renfe. Des lignes depuis Valence, Barcelone et Algeciras rejoignent les ports secs de la capitale ainsi qu'entre les ports andalous et catalans.

Retrouver sur le site isemar.fr le complément cartographique de cette Note de Synthèse ainsi que celui accompagnant les précédentes.

chargées de fournir des personnels aux manutentionnaires. Elle devait être remplacée par des sociétés à capitaux privés. Ce n'est qu'à la fin 2007, qu'un premier port, Barcelone, a lancé le processus.

² Le site français est essentiellement un lieu relais pour favoriser le pré/post acheminement vers le port catalan, mais les développements annoncés à Perpignan, Béziers ou Montpellier et Lyon montrent les ambitions barcelonaises sur le marché français.

Les trafics rouliers

Les flux de véhicules neufs sont l'un des grands segments d'activités des ports espagnols (2,6 M d'unités en 2007). Le pays est devenu le troisième producteur européen à la faveur des délocalisations d'usine démarrées dès les années cinquante. Les ports exportent ces productions destinées aux autres pays européens et réceptionnent les véhicules d'importation. Quatre ports dominent l'activité même si d'autres émergent (Bilbao, Malaga). Comme ailleurs, certains constructeurs développent des hubs d'importation, Mazda à Barcelone ou Toyota à Sagunto (Valence).

Les trafics de véhicules représentent une part importante des flux de cabotage espagnols. En raison des volumes en terme de fréquences et de destinations, ils pourraient représenter une base de développement de cette activité. En fait, si en Méditerranée, l'armement italien Grimaldi (Naples) a développé des trafics rouliers industriels et généralistes, il n'en va pas de même en Atlantique où seule la ligne GEFECO Montoir – Vigo opérée par Acciona prend quelques trafics tiers.

Trafics de véhicules neufs dans les ports espagnols (2007)

Vigo	475 000	Barcelone	806 000
Santander	285 000	Tarragone	92 000
Bilbao	25 000	Valence	534 000
Pasajes	300 000	Malaga	40 000

sources ANFAC

L'activité de transbordement roulier fret et passagers est l'autre volet de l'activité roulière des ports ibériques. Le marché domestique est très important avec les liaisons vers les îles Baléares, les Canaries, les possessions de Ceuta et Melilla en Afrique du Nord. Cela représente 5 M de passagers pour tous les ports du continent. À cela s'ajoutent pour certains d'entre eux les liaisons avec le Maghreb et l'Italie soit 4,6 M de passagers.

Pour les remorques, le marché domestique se ventilait en 2007 entre 600 000 unités échangées avec les Baléares, 60 000 avec Ceuta, 40 000 avec Melilla et 70 000 avec les Canaries. A l'international, l'essentiel des trafics se localise entre Algeciras et Tanger avec 159 000 unités et de 100 à 150 000 unités pour Barcelone Tarragone et Valence avec l'Italie. Le profil très marqué de l'Arc méditerranéen de Valence à Salerne rend pertinente l'utilisation de la trentaine de services hebdomadaires développés par les armements italiens Grimaldi Napoli et Grimaldi Genova (Gran Navi Veloci) ainsi que par l'armement espagnol Suardiaz.

Les liaisons roulières généralistes entre la Côte Nord et le Nord-Ouest européen sont plus difficiles à mettre en place. Les nombreuses congestions de l'itinéraire routier (Paris, Bordeaux, Biriadou, San Sebastien) sont problématiques mais ne semblent pas encore justifier pour les transporteurs un recours à une solution maritime de contournement de ces obstacles. Pourtant, une

grande partie des ambitions de cabotage passe par ce transfert vers la mer de nombreuses remorques.

En France, les différents ports de la façade Atlantique – Manche se sont positionnés pour être l'escale nationale d'une autoroute de la mer avec l'Espagne et en tout premier lieu Nantes Saint-Nazaire et son terminal de Montoir. Le port ligérien est d'ailleurs choisi par deux des réponses à l'appel à projet de la commission intergouvernementale franco-espagnole pour recevoir une aide au démarrage pour un service roulier régulier entre les deux pays. La commission devrait indiquer durant l'été 2008 son choix.

Vu d'Espagne, il n'est pas toujours sûr qu'un service vers un port de l'Atlantique ou de la Manche soit considéré comme le meilleur marché. Des liaisons vers la Mer du Nord semblent avoir plus de potentiel. Depuis 2007, Transfennica répond en partie de cette demande avec son service Zeebrugge et Bilbao. Le besoin en service concerne aussi l'Angleterre même si P&O et Brittany Ferries assurent déjà des services de ferry (en cours de renforcement pour l'armement français).

Ferry de Baleària dans le port de Barcelone



Les grands vracs : énergie et métallurgie

Les approvisionnements énergétiques sont très largement étalés sur les côtes de la péninsule. Trois compagnies pétrolières se partagent l'activité de raffinage correspondant aux entrées de pétrole brut : les Espagnols Repsol-YPF (Carthagène, Tarragone, La Corogne, Bilbao) et Cepsa (Tennerife, Huelva, Algeciras) et la Britannique BP (Castellòn). Deux grands complexes pétrochimiques nationaux sont situés à Tarragone et Huelva.

Pour le gaz, la quasi-totalité des importations se fait par la mer et donc le pays compte de nombreux terminaux gaziers. Enagas est présent à Barcelone, Huelva, Carthagène. Le terminal de Bilbao est opéré par un consortium de BP, Repsol-YPF, Iberdrola et Ente Vasco de la Energia. D'autres partenariats se sont organisés pour le développement des nouveaux terminaux à Sagunto / Valence (Union Fenosa, Iberdrola, Endesa, Oman Oil) et Ferrol (Endesa, Union Fenosa, Tojeiro Group, Sonatrach) en attendant celui de Gijon (Enagas).

L'Espagne compte un important tissu industriel lié à la sidérurgie – métallurgie. Une grande partie de l'activité métallurgique espagnole repose sur des imports de ferraille transitant notamment dans les ports de Bilbao (1,2 Mt), Pasajes (1,9 Mt), Ferrol (0,6 Mt) et Algeciras (1 Mt). Seul un port, Gijon, importe du minerai de fer (6,2 Mt) et du charbon (10,7 Mt) pour la filière sidérurgie asturienne d'Arcelor Mittal. El Ferrol San Ciprian importe lui de la bauxite et de l'alumine pour l'usine d'aluminium Alcoa. Les grands flux d'expédition de produits métallurgiques sont aussi importants comme à Bilbao (4 Mt), Aviles (1 Mt), Pasajes (1,4 Mt), Valence Sagunto (3,3 Mt) et Algéciras (1,4 Mt).

Trafics de pétrole brut (2006)

	Mt		Mt
La Corogne	4.2	Carthagène	11.3
Bilbao	8.9	Algeciras	12
Tarragone	8.4	Huelva	4.9
Castelon	4.3	Tenerife	4.3

Trafics de LNG

	Mt
Barcelone	4.8
Valence	2.8
Carthagène	3.3
Huelva	4.7

Sources Puertos d'Estado

Une autre activité importante de vracs des ports espagnols est liée au BTP. Le boom immobilier national dans les grandes agglomérations et sur les côtes se traduit par une très grande activité du secteur. Les ports des régions de Valence, Murcie et d'Andalousie ont ainsi manipulé en 2006 plus de 10 Mt de clinker et ciment.

Le secteur maritime espagnol

Ce secteur est à l'échelle internationale relativement modeste³. Aujourd'hui, l'essentiel des acteurs maritimes est lié aux marchés domestiques et notamment aux liens insulaires avec les Canaries et les Baléares. Le premier d'entre eux est celui des marchés rouliers vers les îles et au travers du détroit de Gibraltar. En 2002, la compagnie publique Trasmediterranea est passée dans le giron du groupe de BTP Acciona. Depuis plusieurs mois, la presse s'interroge sur un désengagement d'Acciona de son activité maritime (40 navires) dont la rentabilité est réputée faible. La compagnie pourrait être vendue à un fonds d'investissement ou à un autre acteur du secteur (Grimaldi, Baleària).

Acciona a repris en 2005, le contrat de transport de véhicules neufs du groupe PSA (Gefco) entre Vigo et Montoir. L'ancien opérateur était un autre opérateur espagnol, Flotta Suardiaz qui organise plusieurs services rouliers pour le fret roulant et les véhicules neufs.

Le principal concurrent, présent sur les Baléares et sur le Déroit, est Baleària. La compagnie fondée en 1998 arme essentiellement des services rapides. Elle a acquis récemment la filiale espagnole de la compagnie argentine Buquebus (2007). Parallèlement, Acciona a repris Euroferry (2006) marquant une certaine concentration du marché. Il reste encore deux petits

opérateurs utilisant des petites unités relativement anciennes, Iscomar (groupe Trasmar) aux Baléares et Lineas Maritimas Europeas dans le Déroit (où sont présents les NGV de Ferrys Rápidos del Sur du groupe allemand FRS). Les Canaries possèdent deux opérateurs internes, l'Espagnol ARMAS (ferry) et le Norvégien Fred. Olsen (NGV).

Le marché domestique permet aussi de faire vivre une poignée d'armements conteneurisés. Le groupe maritime multi activité Boluda (remorquage, réparation navale, soutage) vient de réunir ses différentes filiales de transport maritime sous le nom unique de Grupo Boluda (68^e compagnie mondiale du secteur). Deux autres petits acteurs sont présents dans la conteneurisation Contenemar (groupe Trasmar) et Grupo JSV Logistic.

Navire de Grupo Boluda dans le Déroit de Gibraltar



Le secteur vrac est dominé par Naviera Elcano actif dans les vracs et liquides dans la péninsule, mais aussi en Argentine et au Brésil (la branche locale est le premier armateur du pays). Elcano est l'ancienne compagnie publique espagnole de transport maritime de marchandise privatisée en 1997 au profit d'un petit opérateur de Vigo (J. Silveira). L'armement, aux côtés de la filiale espagnole de Knutsen OAS Shipping, a décroché un trafic LNG pour Stream (société commune de Gas Natural et Repsol).

Le petit secteur maritime espagnol représente aussi une cible des stratégies d'acquisition des grands opérateurs internationaux de différents marchés. Ainsi Teekay (Canada) a racheté en 2004 le transporteur de gaz Naviera F. Tapias (devenu Teekay Spain). En 2006, c'est le transporteur de pétrole Marpetrol qui est passé sous le contrôle des groupes russes Sovcomflot et Novoship. Dans la croisière, c'est Pullmantur qui a été acquis par Royal Caribbean Cruises (USA). Enfin, Seatrade (PB) a repris cette année la flotte de navires polythermes à la compagnie Maritima del Norte qui souhaitait se désengager de ce marché difficile.

Paul TOURET

³ En décembre 2008, la flotte espagnole comptait 298 navires (soit 4,35 M tjb) dont 54% sous pavillon espagnol en grande partie sous le registre spécial des îles Canaries