

**LES TRAFICS PORTUAIRES EUROPEENS
LE CLASSEMENT DE 56 PORTS EUROPEENS**

Cette Synthèse est basée sur l'étude de 56 ports européens devant répondre aux deux critères suivant : présenter un trafic total supérieur à 5 millions de tonnes, et un trafic de conteneurs supérieur à 20 000 evp¹.

Ports étudiés par rangées

Méditerranée du Nord MN	Le Pirée Salonique Trieste Venise Ravenne	Gioia Tauro Naples Palerme Livourne	La Spezia Gênes Marseille Barcelone	Tarragone Castellon Algésiras Valence
Europe du Nord EN	Southampton Le Havre Rouen Dunkerque	Thamesport Londres Felixstowe	Brugge-Zeebrugge Anvers Amsterdam	Rotterdam Brême-Bremerhaven Hambourg
Scandinavie et Baltique SB	Hamina Kotka Rauma	Stockholm Oslo Frederikstad	Göteborg Aarhus Helsingborg	Malmö Copenhague Lübeck
Régions Périphériques Ouest RPO	Hull Grimsby-Immingham Tees & Hartlepool	Belfast Clyde-Glasgow Liverpool Dublin	Bristol Cork Nantes/Saint-Nazaire	Bordeaux Bilbao Leixoes Lisbonne

Source : ISEMAR

Ces critères ont été retenus pour essayer d'obtenir un échantillon homogène de ports généralistes ou positionnés sur les trafics de marchandises diverses et exclure les ports trop spécialisés, comme Calais sur le transmanche ou Milford Haven sur les produits pétroliers par exemple. Les rangées ont été définies en prenant en compte les notions communes d'espace concurrentiel, de transbordement, d'hinterland, de problématiques de développement similaires...

Cette Synthèse vise à mettre en perspective le développement portuaire en Europe ainsi que celui de la France dans l'Europe, par la mise en exergue d'un certain nombre de constats. L'analyse des résultats n'est pas développée pour éviter tout risque d'explications partielles et partiales sur des évolutions complexes, à la croisée de politiques économiques et portuaires nationales, d'évolutions conjoncturelles nationales et internationales et de stratégies d'opérateurs maritimes et portuaires. De fait, chaque thématique mériterait une analyse détaillée de ses causes et de ses conséquences.

¹ On peut se référer aussi à la Synthèse n°12 de décembre 99. L'échantillon étudié incluait 97 ports.

Vue globale du trafic maritime européen : la croissance des diverses

La part croissante des flux de sortie depuis 1970 soulignait l'importance du maillon portuaire dans les politiques d'exportation des pays européens. On observe une stabilité de la répartition des flux depuis le début des années 90.

Trafics européens en entrées et sorties

% total	1970	1980	1990	1995	1999
Entrées	76	74	71	69	69
Sorties	24	26	29	31	31

Source : ISEMAR

La part croissante du trafic de marchandises diverses dans le trafic total se confirme, traduisant le dynamisme du secteur et des échanges de conteneurs en particulier.

Trafics européens par catégories de marchandises

% total	1970	1980	1990	1995	1999
Vrac liquide	57	52	47	44	40
Vrac solide	23	26	27	25	23
Diverses	20	21	26	31	37

Source : ISEMAR

Evolution du trafic par rangée : la montée en puissance de la Méditerranée dans les diverses

L'observation de l'évolution du trafic total par rangée indique une relative stabilité des parts de marché. En revanche, sur le secteur des marchandises diverses, l'émergence des ports de Méditerranée qui a été observée depuis plusieurs années se confirme, au détriment notamment des ports d'Europe du Nord, tandis que la «périphérisation» des rangées Baltique et Côte Atlantique s'accroît.

Part de marché par rangée trafic total

	1970	1980	1990	1995	1999
RPO	12.4	11.4	12.9	13.3	13
S&B	6.7	5.8	6.2	6.6	7.4
EN	55.7	54.4	54.3	53.3	53.4
MN	25.1	28.3	26.6	26.7	26.2

Source : ISEMAR

Part de marché par rangée marchandises diverses

	1970	1980	1990	1995	1999
RPO	13.6	8.8	9.0	9.2	9.6
S&B	10.8	10.5	10.9	10.6	11.8
EN	56.1	60.1	60.7	59	52.5
MN	19.5	20.5	19.4	21	26.1

Source : ISEMAR

Les ports de la région méditerranéenne sont tirés par la croissance économique des pays du Sud de l'Union Européenne ainsi que par le développement des infrastructures-réseaux qui les relient au Centre de l'Europe, au détriment des ports de la rangée Nord, dont les trafics continuent cependant à augmenter et qui se tournent désormais aussi vers l'Europe Orientale où de nouveaux marchés sont à apprendre.

Si les ports des régions Atlantique et Baltique connaissent des évolutions similaires, à savoir un renouveau de leur rôle dans les échanges de marchandises diverses, leur situation diffère totalement :

- La Baltique est une périphérie forte, polarisée autour d'une mer, lieu de nombreux échanges entre les pays riverains ; c'est un espace maritime en redevenir avec l'évolution économique des pays d'Europe de l'Est. A l'avenir, soit cette zone restera dépendante de la rangée le Havre-Hambourg, Hambourg étant actuellement le hub-conteneur de la Scandinavie et de la Baltique, soit elle se développera en temps qu'espace international indépendant à même de desservir les marchés scandinaves et d'Europe de l'Est avec ses propres hubs (certains sont déjà en construction).
- A l'opposé, l'Arc Atlantique se caractérise comme une périphérie faible, non polarisée, avec peu de relations entre des membres qui éprouvent la même difficulté à développer leur hinterland vers l'Est et à des degrés divers, à renverser les logiques de filières conteneurs en place.

Evolution des trafics par pays

Cet indicateur global intègre à la fois l'impact de la conjoncture économique nationale sur la croissance du trafic portuaire mais aussi les effets de la politique portuaire nationale, plus ou moins propice au développement de l'activité portuaire.

Evolution des trafics par pays marchandises diverses (taux de croissance en %)

	1996/95	1997/96	1998/97-
Allemagne	4	8	1
Belgique	1	10	6
Danemark	20	-19	10
Espagne	6	13	11
Finlande	12	20	-4
France	-6	1	4
Grèce	-5	10	18
Irlande	Ns	15	7
Italie	42	32	17
Norvège	-24	0	-2
Pays-bas	7	7	2
Portugal	-6	4	12
Royaume Uni	10	7	4
Suède	5	3	7
Total	8	10	6

Source : ISEMAR

Le dynamisme des pays méditerranéens est confirmé sur la période 1995-1998², présentant des taux de croissance à deux chiffres. En France la stagnation amorcée au début des années 90 perdure jusqu'en 1997, année à partir de laquelle on assiste à un renouveau global des ports français.

Les trafics par port

Entre 1990 et 1999, quelques hubs ont émergé et un nombre limité de ports se sont redynamisés sur la scène européenne, en partie grâce aux trafics conteneurisés, bouleversant certains équilibres en place : ainsi Gioia Tauro, Algésiras et Valence en Méditerranée, Amsterdam et Felixstowe sur la rangée Nord ou encore Belfast, Dublin et Hull dans la rangée que nous définissons en tant que périphérie Ouest.

A l'inverse, plusieurs places portuaires ont vu leur position s'effriter sur ce même pas de temps : il s'agit notamment de Naples, Salonique et Lisbonne. Sont aussi concernés les ports de Bordeaux, Glasgow-Clyde et Copenhague en périphérie européenne.

Classement des ports européens : les plus fortes pertes / progressions Rang en fonction du trafic total comparé de 56 ports en 1990 et 1999

ports	1990	1999	variation
Gioia Tauro	–	31	++
Algésiras	19	11	+8
Valence	34	27	+7
Lisbonne	31	38	-7
Naples	24	34	-10
Salonique	30	37	-7
Amsterdam	12	6	+6
Felixstowe	29	17	+12
Hull	49	40	+9
Belfast	39	32	+7
Dublin	45	30	+5
Bristol	52	46	+6
Clyde-Glasgow	40	48	-8
Bordeaux	36	43	-7
Bilbao	17	22	-5
Copenhague	37	45	-8
Kotka	44	50	-6

Source : ISEMAR

Déconcentration des trafics de marchandises

La concentration des trafics, souvent évoquée avec la constitution de grands ports de transbordement ou la constitution de grands groupes armatoriaux à travers des alliances n'est pas confirmée. Au vu des chiffres totaux on peut dire qu'à la concentration des opérateurs ne répond pas une concentration des trafics.

L'indice de concentration calculé pour les trafics de conteneurs n'est pas différent des indices calculés pour les marchandises en vrac, liquides ou solides. Le conteneur n'est pas soumis à une loi « particulière » en matière de concentration des flux.

² voir synthèse n°12 pour la période 70/95.

Concentration des trafics européens (coefficient de Gini)

	1990	1995	1998
Trafic total	0,57	0,55	0,53
Vrac liquide	0,64	0,63	0,66
Vrac solide	0,66	0,65	0,66
Diverses	0,58	0,57	0,55
Conteneurs	0,67	0,66	0,66

Source : ISEMAR

On constate ensuite que les indices de concentration stagnent pour le conteneur, voire diminuent pour les marchandises diverses alors que la période a été fertile en matière de concentration du côté des opérateurs maritimes ou portuaires. L'incidence sur la répartition des trafics entre les ports n'est pas visible. En fait, si les opérateurs se concentrent, ils maintiennent leur présence dans plusieurs ports à la fois. Ainsi, les alliances répartissent leurs services dans plusieurs ports d'une même rangée. De même, les manutentionnaires organisent un réseau d'entreprises de manutention, opérant parfois la redistribution de trafics d'un port à l'autre.

Parts de marché des ports français dans leur rangée d'appartenance sur le créneau des conteneurs : consolidation au Nord, fragilité au Sud

Depuis 1995, la part de marché des ports autonomes français par rapport à leur rangée respective d'appartenance s'améliore (Le Havre, Nantes / Saint-Nazaire, Rouen), ou est encore incertaine (Marseille, Dunkerque). La situation de chacun diffère selon sa spécialisation, sa stratégie et ses concurrents.

Part de marché des ports français dans leur rangée - trafic total

	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Dunkerque	4.1	5.8	4.8	4.9	4.3	4.2	4.4	4.1
Rouen	2.1	3.1	2.9	2.5	2.2	2.3	2.4	2.6
Le Havre	9.5	10.9	7.0	6.7	6.8	6.8	7.4	7.1
Marseille	26.8	28	24.2	21.6	21.8	22.2	20.6	19.6
Nantes / St-Nazaire	7.8	10.3	13.8	11.9	11.9	12.0	13.6	12.6
Bordeaux	8.1	8.9	5.3	4.4	4.2	3.8	3.7	3.9

Source : ISEMAR

L'analyse du seul trafic de marchandises diverses offre une image différente. Ainsi, Le Havre maintient sa position dans la rangée, position qui s'améliore même pour le trafic de conteneurs, traduisant un renouveau de développement des infrastructures et/ou des opérateurs dans ce secteur. Le lancement du plan *Le Havre 2000* devrait à l'avenir contribuer à accélérer cette dynamique. La nouvelle structure de gestion du terminal de Dunkerque commence à porter ses fruits, les trafics evp et la part de marché du port augmentant sensiblement.

Marseille voit en revanche sa position se détériorer face à des concurrents italiens ou espagnols profitant de la massification mis en place par des opérateurs uniques dans le cadre de modèle de gestion libéralisée (Gênes, La Spezia, Barcelone...). D'autre part, le rôle des hubs est essentiel dans la compréhension de la concurrence en Méditerranée, et si les trafics de la majorité des ports augmentent, leur part de marché reste négative ou stable, car en réalité totalement annihilé par les volumes des seuls ports de transbordement de Gioia Tauro et Algésiras.

Sur la façade Atlantique, Nantes / Saint-Nazaire poursuit son développement sur le secteur conteneurisé entrepris dans les années 80' et Bordeaux confirme depuis le milieu des années 90' son redressement sur ce même créneau.

Part de marché des ports français dans leur rangée - marchandises diverses

	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Dunkerque	3.3	3.3	3.3	2.6	1.6	1.0	1.0	1.0
Rouen	1.9	2.3	1.0	1.2	1.2	1.0	1.0	1.0
Le Havre	3.3	4.8	5.2	4.9	4.8	4.9	5.0	4.7
Marseille	12.2	15.6	14.9	11.3	9.9	8.4	7.8	7.6
Nantes / St-Nazaire	2.2	4.7	4.2	4.2	3.8	3.8	4	4.3
Bordeaux	3.6	5.3	2.4	1.5	1.1	1.2	1.1	1.2

Source : ISEMAR

Evolution de la part de marché des ports français dans leur rangée – conteneurs

	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Dunkerque	1.0	0.6	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5
Rouen	1.5	0.8	0.7	0.5	0.5	0.5	0.4
Le Havre	8.1	7.1	5.7	5.7	5.9	6.6	6
Marseille	13.1	12.0	7.6	7.0	6.5	5.8	5.6
Nantes / St-Nazaire	0.1	1.4	1.6	2.6	3	3.5	4.4
Bordeaux	4.4	2.2	1.0	1.3	1.6	1.7	2

Source : ISEMAR

Parts de marché des ports français dans leur rangée d'appartenance sur le secteur des vracs : un savoir-faire à accentuer

Les ports français confirment une spécialisation ou un savoir-faire pour les trafics de marchandises en vrac où les parts de marché s'améliorent ou, au pire, se maintiennent, de façon nette pour les vracs secs et, dans une moindre mesure, pour les vracs liquides. Ce point est loin d'être à négliger étant donnée la tendance lourde au développement de la valeur ajoutée sur les marchandises en vrac. L'attrait d'investisseurs étrangers et leur participation croissante dans le secteur des vracs secs dans les ports français trouve ici une partie de son explication. Les autorités portuaires et les opérateurs de manutention britanniques ne s'y sont pas trompés qui investissent aussi lourdement en ce domaine dans leurs ports.

Evolution de la part de marché des ports français dans leur rangée – vrac sec

	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Dunkerque	7.4	10.1	7.8	9.0	7.7	8.5	9.3	9.1
Rouen	3.2	4.7	5.0	3.9	3.2	3.5	3.9	4.8
Le Havre	1.5	4.2	2.6	1.7	2.0	1.5	2.3	2.2
Marseille	7.0	17.8	18.9	17.0	18.5	20.0	20.3	18.1
Nantes / St-Nazaire	3.5	7.4	11.4	10.7	14.4	13.2	15.3	15.4
Bordeaux	4.9	6.7	7.8	6.1	6.5	6.1	6.0	6.7

Source : ISEMAR

Dunkerque est ainsi toujours présent dans le classement des cinq premiers ports vraciers européens pour le charbon et le minerai de fer, tout comme Marseille, tandis que Rouen conserve son rôle de porte de sortie des céréales et que Nantes / Saint-Nazaire est parvenu à se placer parmi les leaders de l'alimentation animale. Il est vrai que ces trafics sont souvent dits captifs car liés à un hinterland plutôt local voire national. Toutefois, l'arrivée d'opérateurs spécialisés en relation avec le transfert de certaines compétences des industriels (gestion des stocks...) devraient renforcer le caractère de volatilité portuaire de ces flux et accélérer la déconnexion des centres de manutention avec les hinterlands traditionnels. D'où de nouvelles opportunités pour les ports vraciers de capter des trafics... ou de perdre des marchés.

Evolution de la part de marché des ports français dans leur rangée – vrac liquide

	1970	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Dunkerque	2.8	3.9	3.4	3.9	4.0	3.8	3.8	3.6
Rouen	1.6	2.3	2.7	2.5	2.5	2.6	2.5	2.5
Le Havre	15.9	19.1	12.0	12.3	12.7	13.1	13.7	12.4
Marseille	34.3	33.4	28.8	27.7	29.1	32.2	29.7	30.0
Nantes / St-Nazaire	12.4	12.8	18.1	15.5	14.9	15.6	17.9	16.0
Bordeaux	11.6	10.7	5.1	4.8	4.6	4.2	4.1	4.1

Source : ISEMAR

Les vracs liquides sont essentiellement représentés par les volumes d'hydrocarbures liés à la localisation des raffineries. En ce domaine, peu d'évolutions à court terme. La tendance générale est à la réorganisation du raffinage qui passe par la fermeture de capacité de production.

Classement des 56 ports de l'échantillon

ISEMAR s'est livré à un classement des 56 ports de l'échantillon, qui, il est vrai, ne constitue pas une liste exhaustive des ports européens. Mais tandis que l'Europe portuaire se construit et que la plupart des ports se représentent dans leur campagne de promotion au cœur de l'Europe, sans plus d'indications sur leurs concurrents, ce classement offre une photographie originale de la situation portuaire européenne.

Plusieurs informations ont été retenues sur la base des données portuaires pour l'année 1999 :

- Le rang du port sur le critère trafic total pondéré en fonction de la valeur ajoutée créée par les marchandises (marchandises diverses : x 12 ; vrac sec : x 6 ; vrac liquide : x 1).
- La composition du trafic des ports.
- Le rang des ports par catégorie de marchandises.
- Le rang du port sur le critère trafic total (y compris en 1990 et 1980).

Romuald Lacoste / Nicolas Terrassier

Avril 2001 - ISSN : 1282-3910 - dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Nicolas TERRASSIER

CLASSEMENT DE 56 PORTS EUROPEENS – 1999

RANG				PORT	PAYS	REPARTITION DES TRAFICS			RANG SELON MARCHANDISE			
99	90	80	Pondéré Par VA			L	S	D	L	S	D	EVP
1	1	1	1	Rotterdam	Pays-Bas	46%	26%	28%	1	1	1	1
2	2	3	2	Anvers	Belgique	25%	23%	52%	6	3	2	3
3	3	2	9	Marseille	France	70%	15%	14%	2	7	15	16
4	4	5	3	Hambourg	Allemagne	20%	26%	54%	15	5	3	2
5	6	4	13	Le Havre	France	66%	9%	25%	3	17	12	8
6	12	15	7	Amsterdam	Pays-Bas	18%	70%	12%	20	2	29	48
7	5	6	12	Londres	Royaume-Uni	43%	34%	23%	9	6	19	25
8	8	14	15	Grimsby & Immingham*	Royaume-Uni	54%	26%	20%	7	8	21	38
9	9	9	21	Tees and Hartlepool	Royaume-Uni	68%	21%	10%	5	10	33	36
10	7	7	8	Gênes	Italie	38%	20%	42%	11	11	9	10
11	19	18	10	Algésiras (Baie d')	Espagne	38%	6%	49%	12	31	8	7
12	11	10	25	Trieste	Italie	77%	8%	15%	4	26	28	32
13	10	8	19	Dunkerque	France	32%	60%	8%	19	4	47	42
14	14	11	5	Brême / Brêmerhaven	Allemagne	5%	20%	75%	43	16	5	6
15	13	25	6	Brugge-Zeebrugge	Belgique	14%	14%	72%	30	21	6	14
16	15	13	33	Southampton	Royaume-Uni	71%	3%	22%	8	46	26	13
17	29	42	4	Felixstowe	Royaume-Uni	0%	0%	99%	52	55	4	4
18	16	16	20	Göteborg	Suède	56%	2%	42%	13	52	16	17
19	22	36	24	Liverpool	Royaume-Uni	56%	11%	33%	14	28	23	18
20	18	24	35	Nantes / Saint-Nazaire	France	63%	28%	9%	10	14	49	40
21	21	12	31	Venise*	Italie	49%	29%	22%	18	15	31	31
22	17	19	28	Bilbao	Espagne	55%	17%	28%	17	24	27	22
23	20	20	38	Tarragone	Espagne	61%	34%	4%	16	12	52	49
24	25	21	16	Barcelone	Espagne	33%	16%	60%	22	25	13	9
25	26	33	11	Lubeck	Allemagne	0%	7%	93%	53	38	7	45
26	23	17	30	Rouen	France	35%	51%	14%	23	9	45	43
27	34	37	14	Valence	Espagne	7%	21%	72%	44	20	10	11
28	27	27	22	Livourne	Italie	41%	4%	55%	21	47	18	20
29	28	31	29	Ravenne	Italie	35%	39%	26%	25	13	32	35
30	45	49	18	Dublin	Irlande	17%	8%	75%	33	39	14	21
31	56	55	17	Gioia Tauro	Italie	0%	0%	100%	55	56	11	5
32	39	40	26	Belfast*	Royaume-Uni	19%	18%	63%	34	29	20	33
33	32	23	27	La Spezia	Italie	25%	12%	63%	32	35	22	15
34	24	22	40	Naples	Italie	45%	27%	28%	27	19	46	26
35	33	38	42	Leixões	Portugal	57%	14%	29%	24	34	42	28
36	35	32	23	Le Pirée	Grèce	0%	13%	87%	54	36	17	12
37	30	30	39	Salonique	Grèce	45%	21%	34%	28	30	38	30
38	31	26	36	Lisbonne	Portugal	19%	45%	36%	38	18	39	23
39	38	35	32	Helsingborg	Suède	9%	8%	84%	51	48	24	46
40	49	48	37	Hull*	Royaume-Uni	26%	14%	60%	35	41	30	29
41	41	39	34	Helsinki	Finlande	10%	12%	78%	48	44	25	27
42	42	43	55	Castellon	Espagne	79%	14%	6%	26	43	55	54
43	36	28	53	Bordeaux	France	53%	39%	8%	31	27	53	47
44	46	51	54	Cork	Irlande	59%	17%	17%	29	40	50	39
45	37	34	43	Copenhague	Danemark	29%	26%	45%	36	33	41	41
46	52	46	50	Bristol*	Royaume-Uni	26%	57%	17%	39	22	51	53
47	43	50	47	Aarhus	Danemark	24%	33%	42%	41	32	45	24
48	40	29	51	Clyde*	Royaume-Uni	33%	59%	8%	37	23	54	56
49	48	41	41	Stockholm	Suède	15%	17%	68%	47	42	34	51
50	44	45	44	Kotka	Finlande	13%	9%	66%	50	50	35	37
51	47	44	49	Oslo	Norvège	30%	18%	52%	40	45	43	34
52	50	47	45	Malmö	Suède	19%	12%	69%	46	49	37	55
53	53	52	48	Palerme	Italie	18%	10%	72%	49	51	40	52
54	51	53	52	Hamina	Finlande	38%	2%	60%	42	54	48	44
55	55	56	46	Thamesport	Royaume-Uni	0%	3%	97%	56	53	36	19
56	54	54	56	Frédrikstad-Borg Harbour	Norvège	39%	46%	15%	45	37	56	50

Sources : Journal de la Marine Marchande, données Autorités Portuaires, ISEMAR

L : vrac liquide ; S : vrac sec ; D : marchandises diverses ; EVP : conteneur 20'

* données 1999 partiellement non disponibles remplacées par données 1998

