



www.isemar.asso.fr

Note de synthèse n° 46 – juin 2002 Les opérateurs commerciaux dans l'organisation des ports et terminaux conteneurs du Royaume Uni

Les ports britanniques réalisent 15% des trafics conteneurisés (en evp) en Europe. A titre de comparaison, les ports français traitent 7% des trafics conteneurs européens¹. Le Royaume Uni compte plus de 650 ports (activités halieutiques comprises) pour un trafic total (cabotage et international) qui a atteint 566 millions de tonnes en 1999. Toutefois, seuls une trentaine de ports concentrant les 3/4 des trafics sont véritablement actifs. Ils sont pour la plupart gérés par des opérateurs commerciaux qui jouent donc un rôle particulièrement important dans l'organisation portuaire.

Organisation portuaire : entre privé et public, « private », « trust » et « local ports »

La classification des ports britanniques repose sur le contrôle des fonctions portuaires comme la manutention, le pilotage ou la gestion du domaine foncier. Dans certains cas toutes les fonctions demeurent sous la responsabilité publique. Dans d'autres tout est dirigé par le secteur privé. Entre ces deux extrêmes, coexiste des formes variables d'associations entre partenaires publics et privés. Selon le Département de l'environnement, des transports et des régions qui recense les statistiques maritimes et portuaires, le Royaume Uni compte ainsi 176 *company and private ports*, 104 *trust ports*, 323 *local authority ports*, et 75 ports sous contrôle d'une collectivité publique indéterminée.

▣ Les local ports authority

Les *local ports authority* sont rattachés directement aux municipalités. Mais attention, la taille du port n'a rien à voir avec son régime juridique. Sullom Voe, premier port pétrolier du Royaume-Uni est ainsi un *municipal port*.

¹ source isemar calculée sur trafics 2000 des ports > 100 000 evp/an. Europe : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, France, Royaume Uni, Irlande, Espagne, Portugal, Italie.

▣ Les trust ports

Les *trust ports* sont une particularité britannique. Hormis quelques uns dont Douvres (transmanche), Milford Haven (raffinage pétrolier), ou encore le plus célèbre d'entre eux, Londres (London Port Authority), la plupart ne participent que peu à la puissance portuaire du Royaume Uni.

Ces ports n'ont pas de but lucratif : tous les bénéfices sont réinvestis dans la modernisation ou le développement des infrastructures et des services². Certains contrôlent l'ensemble de la gestion et des opérations portuaires, d'autres comme Londres ou Harwich sont en charge du domaine foncier et du pilotage mais pas de la gestion des terminaux qui est concédée à des opérateurs privés.

Le fonctionnement de ces ports repose sur des conseils autonomes (*boards of Commissioners, Trustees*) dont les membres sont nommés parmi les responsables économiques et politiques locaux. Le Département de l'environnement, des transports et des régions s'inquiète à leurs propos de la dérive vers des « baroneries³ » locales et du manque de dynamisme commercial qui semble les affecter, et les a sommé d'investir dans le cadre de plans dont il contrôlera la mise en place effective. D'où une vague de modernisation et de re-développement de ces ports, notamment dans le domaine des vracs secs qui constituent souvent le socle de leur activité.

régime juridique des 15 premiers ports britanniques par le tonnage total en 1999

type	port	Mt	C ^{es} privées
T	Londres	52.2	
P	Grimsby Immingham	49.8	APB
P	Tees & Hartlepool	49.3	APB
P	Forth	45.4	Fort Ports Plc
M	Sullom voe	37.7	
P	Southampton	33.3	APB
T	Milford Haven	32.2	
P	Felixstowe	31.5	HPH
P	Liverpool	28.9	MDHC
T	Douvres	19.4	
M	Orkneys	17.0	
P	Medway	14.0	MDHC
T	Belfast	12.9	
P	Port Talbot	11.8	ABP
P	Hull	10.1	ABP

T : trust ports - P : private ports - M : municipal ports
Transport statistics. Focus on port 2000.
Dept of the environment, transport & the regions.

▣ Les private ports

Les *company-owned ports* ou *private ports* sont les ports privés par excellence. Les plus nombreux, ce sont aussi les plus importants en terme de tonnage. Leur gestion dépend de sociétés commerciales.

C'est en trois phases, sous l'impulsion du gouvernement d'orientation libérale du premier ministre M. Thatcher dans les années 80', que la privatisation portuaire a véritablement été engagée. Les ports fonctionnant sous le régime du British Transport Dock

² Journal de la Marine Marchande, 18 fév 2000.

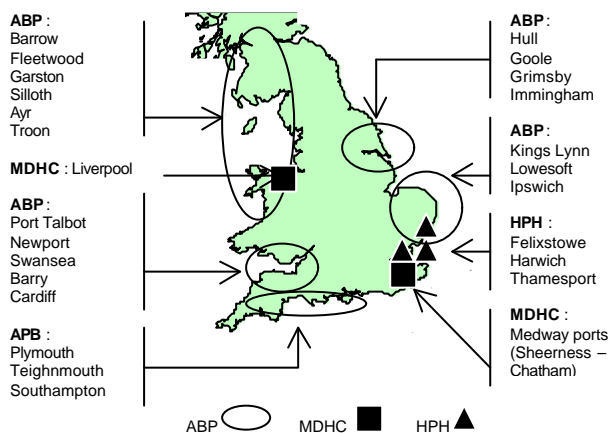
³ International Bulk Journal, avril 2000.

Board sont alors passés sous la tutelle du groupe Associated British Ports (ABP). Par la suite, un second groupe de ports avec une forte activité roulière a été repris par des armements ferries (Stena, Sea Container, Wightlink). Enfin, après le vote du *Port Act* de 1991, un certain nombre de *trust ports* ont fait l'objet de privatisation entre 1992 et 1997 (Clyde, Forth, Tees & Hartlepool, Tilbury...⁴).

Les plus connues de ces compagnies privées s'appellent ABP, MDHC (Mersey Docks & Harbours Company), ou encore HPH (Hutchison Port Holding) qui a profité de la dernière vague de privatisation pour s'implanter au Royaume-Uni. Mais ces groupes côtoient un nombre plus important de holdings de moindre taille possédant et administrant trois ou quatre ports, comme la Forth Ports Plc.

les ports des groupes privés ABP – MDHC – HPH

source, réalisation, conception : isemar 2002.



Enfin, autant les partages de responsabilité public/privé existent dans les *trust ports*, autant les associations entre partenaires commerciaux sont aussi de mise dans les ports privés : P&O Ports (RU) par exemple gère les terminaux de Southampton en association avec APB, ceux de Larne (Irlande du Nord), en partenariat avec P&O (armement), et le terminal conteneurs de Tilbury avec ABP et Forth Ports Group Plc (propriétaire du port).

La répartition des trafics conteneurs : les ports - clés des échanges du Royaume-Uni

L'accroissement du trafic total des ports britanniques entre 1990 et 2000 a été largement porté par les marchandises unitisées (conteneurs et fret roulier). Les trafics conteneurisés sont largement concentrés sur la région sud-est du pays (Hampshire, Kent, Londres, Suffolk) et dans une moindre mesure sur quatre points de transit constitués par les estuaires de la Tees et de la Humber au centre-est et sur Liverpool et Belfast en Mer d'Irlande.

évolution des trafics portuaires du Royaume-Uni par type de conditionnement (millions de tonnes et pourcentage)

	1991	1999	évolution (%)
vracs liquides	260,5	288,2	+ 10,6
vracs solides	117,2	112,5	- 4
conteneurs & roulier	88,2	136,8	+ 55
autres diverses	24	23,9	- 0,5
off-shore non pétrolier	4,8	4,2	- 12,5
total	494,6	565,6	+ 14,3

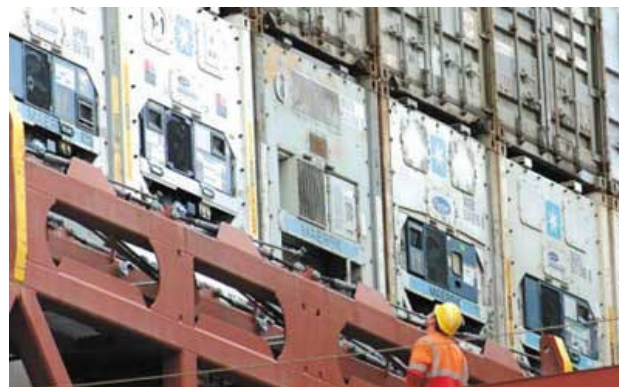
Source : Transport statistics, focus on port 2000 edition
Department of the environment, transport & the regions.
Royaume-Uni.

Les ports du sud est

Deux ports privés se distinguent : Felixstowe (HPH - 2.8 Mevp) et Southampton (ABP / P&O Ports – 1 Mevp) qui réalisent 59.2% des trafics conteneurisés en 2000 contre 43% 10 ans plus tôt. En cumulant plusieurs terminaux, le port de Londres atteint 1.5 Mevp. Mais la croissance de la vaste zone couvrant les estuaires Tamise/Medway (+ 7 points de parts de marché en 10 ans) est imputable aux sites de la Medway, alors que la position des terminaux de la Tamise s'effrite (- 2 points de part de marché sur cette même période)⁵.

La concentration des trafics conteneurs, si elle s'est renforcée, demeure toutefois largement inférieure à la situation française où les deux premiers ports, Le Havre et Marseille, culminent à 74 % de part de marché nationale.

saisissage conteneurs – Trinity terminal



source : port of Felixstowe

Felixstowe / Southampton, concurrence et pression armatoriale

Felixstowe représente tout à la fois le 4^{ème} port à conteneurs en Europe⁶, et le grand centre de transbordement du Royaume-Uni avec un taux de réembarquement des conteneurs de 31%, comme les plus grands *main ports* (Hambourg 37.4%) et plus que la moyenne des autres ports européens qui oscille autour des 15% (Anvers, Barcelone, Gênes), sans pour autant que l'on puisse le qualifier de *hub* à proprement parlé, ces derniers atteignant des taux de *transshipment* supérieurs à 80% (Gioia Tauro)⁷.

⁵ source Dept of the environment, transport and the regions. 2000.

⁶ Rotterdam 6.2 Mevp, Hambourg 4.2 Mevp, Anvers 4 Mevp.
source : Containerisation International Yearbook 2002 : world container port traffic league.

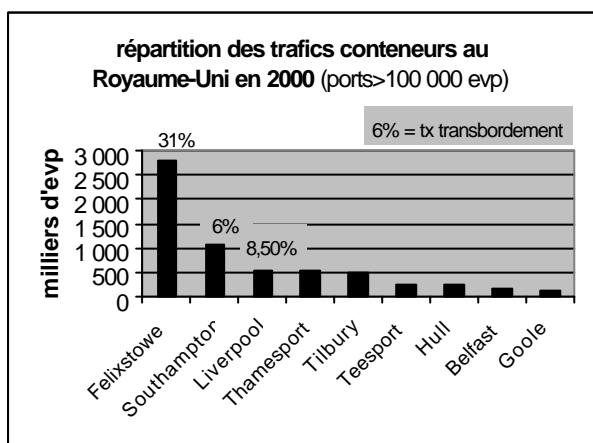
⁷ Ports & Harbors. Octobre 2000.

⁴ Transport Statistics. focus on ports, 2000 edition. Department of the environment, transport & the regions. Royaume-Uni.

La concurrence entre terminaux est très forte et les situations acquises sont précaires sous la pression des armements.

En 2000, dans le cadre de la réorganisation des alliances mondiales, Maersk Sea Land (MSL) a décidé de renforcer ses capacités à Felixstowe et d'ouvrir le terminal à la New World Alliance, alors que la Grand Alliance qui utilisait Felixstowe transférait ses escales sur Southampton. Début 2002, MSC, MSL et P&O Nedlloyd choisissaient Felixstowe au détriment de Tilbury comme port d'escale britannique sur la ligne Montréal / Europe du Nord.

Mais la concurrence portuaire dépasse largement, comme partout en Europe, le cadre des frontières, et certaines compagnies, en particulier Maersk Sea Land (MSL), émettent même l'idée "de "feederiser" la Grande-Bretagne"⁸, se plaignant de la saturation des terminaux et des problèmes de desserte terrestre des principaux sites du Royaume-Uni.



Les points d'entrée secondaire: mer du Nord, mer d'Irlande

Liverpool apparaît comme le port Atlantique du Royaume-Uni : il maîtrise 20% des échanges entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis en s'appuyant sur deux lignes régulières puissantes. Appartenant au groupe MDHC, Liverpool reste aussi "la porte de l'Irlande" et profite, comme Belfast et Dublin des échanges commerciaux entre les deux rives de la mer d'Irlande, ce qui explique son taux de transbordement assez élevé pour un port de cette échelle⁹. Liverpool, est utilisé comme porte du fret irlandais vers et en provenance du continent, utilisant la Grande-Bretagne comme pont terrestre. C'est en toute logique que MDHC aligne ses caboteurs (filiales maritimes de MDHC : Coastal Container Line, BG freight line et Concorde Container Line) entre Liverpool et Dublin et possède des intérêts dans plusieurs entreprises en Irlande¹⁰.

Enfin, **Teesport et Hull** sont situés respectivement dans les estuaires de la Tees et de la Humber qui regroupent deux ensembles portuaires très puissants et diversifiés : les ports de la Tees (North East ports – port

dominant : Tees & Hartlepool) cumulent un trafic total de 54.1 Mt et ceux de la Humber (port dominant Grimsby Immingham) totalisent 73.8 Mt en 1999.

Les extensions de capacités

Selon les taux de croissance des trafics, et la productivité des terminaux, la saturation des ports britanniques pourrait être atteinte aux alentours de 2005, avec, selon les estimations, des besoins supplémentaires s'échelonnant de 2 à 4 Mevp. Les projets en cours devraient renforcer la hiérarchisation des ports et la prépondérance des terminaux du sud-est du pays. Toutefois, il est bien difficile de prédire si une nouvelle répartition des trafics en résultera.

projets d'extension de capacité et de création de terminaux conteneurs au Royaume-Uni

opérateurs	ports	terminaux	evp
HPH	Felixstowe	Trinity Terminal	500 000
P&O Ports - ABP	Southampton	SCT	200 000
P&O Ports - ABP - Forth Ports	Tilbury	TCT	250 000
P&O Ports	Londres	Shell Haven	3 500 000
APB	Southampton	Didben Bay	+ 2 000 000
MDHC	Liverpool		200 000
Consortium international	Scapa Flow		1 à 4 Mevp

source : Containerisation International, août 2000.
Port Development International, juillet / août 2001

HPH se propose d'augmenter la surface du Trinity terminal de Felixstowe pour conserver sa suprématie. Le groupe dispose aussi d'une impressionnante réserve de surface portuaire à Thamesport qu'il ne compte pas utiliser dans le moyen terme.

P&O Ports est engagé dans un projet de très grande envergure pour la construction d'un terminal sur le site de l'ancienne raffinerie « Shell Haven », avec à terme une capacité de 3.5 Mevp/an. Cette installation, plus l'agrandissement possible de celle qu'il contrôle à Southampton avec ABP permettrait au groupe de continuer à recevoir les post panamax, alors que le terminal de Tilbury, géré en partenariat avec ABP et Forth Ports Group, a fait l'objet d'une extension en 2001.

ABP se propose de créer un terminal a Didben Bay, (Southampton) ce qui lui donnerait la possibilité de demeurer parmi les opérateurs conteneurs dominants au Royaume-Uni.

Enfin, Mersey Docks & Harbours se place en « challenger » : les responsables du port de Liverpool se veulent offrir une alternative à l'engorgement des ports et terminaux du sud-est. Cette politique fait partie de la stratégie globale de MDHC qui tente de combiner les activités de ses trois ports pour faire, en outre, de Liverpool une tête de pont de la région londonienne et des sites de la Medway.

Enfin, les estuaires de la Tees et de la Humber apparaissent marginalisés, tandis qu'un autre projet très audacieux, basé sur un consortium international, étudie la possibilité de construire un terminal de transbordement au nord de l'Ecosse dans les îles Orkney.

⁸ Journal de la Marine Marchande, 1^{er} mars 2002.

⁹ Liverpool, avec un trafic total 29 Mt en 1999, est en volume, de niveau égal à Nantes/st-Nazaire et Bilbao.

¹⁰ Containerisation International, mai 2000.

la couverture géographique potentielle de MDHC



source MDHC

Services logistiques & internationalisation : les choix stratégiques

APB, HPH et MDHC permettent de survoler trois stratégies bien différentes de développement : HPH se focalise sur le « tout conteneurs » et l'international alors que MDHC privilégie l'international, mais sans se porter spécifiquement sur le créneau « conteneurs » jugé trop concurrentiel, et ce, même au Royaume-Uni où le port est aussi très présent dans les marchandises diverses (fruits, véhicules neufs...). Enfin, ABP se positionne comme opérateur polyvalent et investit massivement sur une base nationale, en se focalisant sur les services logistiques.

□ ABP Connect : les services logistiques intégrés

ABP est avant tout un opérateur national, issu d'une structure étatique. Ancien British Transport Dock Board, privatisé en 1983, 40% de son capital est aujourd'hui détenus par six grandes institutions financières. Le groupe dirige pas moins d'une vingtaine de ports de toute taille, soit 22% (127 Mt) des trafics du Royaume-Uni en 2000. Sa stratégie vise à développer son activité sur la logistique au Royaume-Uni. C'est un opérateur « polyvalent » présent aussi bien sur les marchés du conteneur et des diverses que des vrac. Déjà incontournable, le groupe veut accroître sa présence. Ses acquisitions concernent surtout des ports et des entreprises de transport et d'entreposage.

En 2001, le groupe ABP Holding Plc a lancé *ABP Connect*, société chargée de dégager de la valeur ajoutée dans les chaînes de transport au travers de ses services de stockage et de distribution sur tout le territoire britannique : il s'agit d'améliorer la logistique offerte aux clients ABP en leur proposant des solutions internes au travers d'une optique de guichet unique (un seul interlocuteur pour toutes les opérations de transport) et de manutentionnaire-organisateur de transport. L'objectif est de construire une offre complète de services, pour accroître ses revenus et les trafics de ses propres installations, tout en fidélisant ses clients par une simplification de leurs approvisionnements et leurs expéditions. Cette démarche s'appuie notamment sur le développement des services ferroviaires. A cet

effet, ABP a racheté en 2002 le terminal ferroviaire de fret de Hams Hall (Birmingham)¹¹.

□ HPH, ports pivots et massification ferroviaire

Spécialisé sur les conteneurs, HPH est un groupe étranger majeur sur la scène portuaire internationale, et son implantation au Royaume-Uni fait partie de sa stratégie d'investissement dans des régions potentiellement attractives. En Europe, l'autre grand pôle du groupe est ECT, premier manutentionnaire conteneurs de Rotterdam.

Le terminal de Felixstowe sert de hub britannique aux armements mondiaux, mais sa croissance repose en grande partie sur ses liaisons avec Londres. En conséquence 26 trains de fret relient quotidiennement le port à son hinterland. La situation est encore plus cruciale pour Southampton (22 trains/jour) qui, faute d'activité de transbordement suffisante, doit essentiellement s'appuyer sur l'efficacité de ses dessertes terrestres pour attirer des armements et massifier ses trafics.

train-bloc – port de Felixstowe



source : port of Felixstowe

Les transports de conteneurs par fer se développent entre ports maritimes et ports secs, et en 2000, 600 000 boîtes ont transité sur le territoire via quelques 70 services journaliers, dominés par les départs de Felixstowe et Southampton.

□ MDHC, une ouverture internationale

MDHC, est un opérateur influent, mais pas dominant au Royaume-Uni, et qui ne semble pas vouloir accroître ses positions nationales, en dehors de la politique commerciale des ports qu'il gère déjà. En revanche on le retrouve dans de nombreux appels d'offres internationaux, notamment dans les pays émergents, où sa politique est axée sur les diverses et les vrac plus que sur les conteneurs.

Cette synthèse est largement inspiré du bilan annuel 2000 des ports du Royaume-Uni disponible en téléchargement sur le site www.isemar.asso.fr ou sur le site internet du Department of the Environment, Transport & the Regions. (www.transtat.dtlr.gov.uk/tables/2000/fports.htm)

Romuald Lacoste

Jun 2002 – ISSN : 1282 – 3910 – dépôt légal : mois en cours.
Directeur de la rédaction : Nicolas Terrassier.

¹¹ Journal de la Marine Marchande, 24 mai 2002.