

Panorama des ports à conteneurs en Europe

La présentation des trafics conteneurs 2002 en Europe est l'occasion de faire quelques constats après des années de mutations des industries maritimes. Structurellement, les grandes manœuvres en matière de fusion - acquisition tant dans le secteur de l'armement que de la manutention sont (provisoirement) terminées. Désormais les uns et les autres sont en voie de structuration de leurs activités notamment pour optimiser leur contrôle partiel ou total sur la chaîne logistique. Conjoncturellement, l'année 2002 marque une reprise générale de l'activité dont il n'est pas inintéressant d'identifier les causes et les conséquences.

Entre stabilisation générale des trafics et pôles de croissance portuaire

A l'issue de l'année 2002, l'Europe portuaire, en terme de trafic, semble stable. Depuis l'apparition des grands *hubs*, la conteneurisation à deux vitesses est la règle et l'organisation de grands réseaux multimodaux ne fait que les renforcer.

Les ports qui servent de centre de transbordement entre lignes, bénéficient d'un dédoublement d'activité (le *feeder* dédouble le comptage statistique). Les plus grands ports sont ceux alliant un fort rayonnement maritime (notamment les régions périphériques) et un large potentiel d'hinterland.

C'est à l'évidence le statut de Hambourg et de Rotterdam en Europe du Nord. En Méditerranée, il y a par contre un découplage entre les *hubs* (Gioia Tauro, Algésiras, Marsaxlokk...) et les ports de négoce nationaux (Marseille¹, Gênes, Barcelone...).

Part du feeder dans la Rangée Nord (2002)²

Hambourg	30%
Rotterdam	20%
Anvers	16%
Le Havre	38%

La croissance 2002 est très bonne à Hambourg, Anvers et au Havre dans le Nord, et à Gioia Tauro et Valence dans le Sud. On remarque à l'inverse des stagnants comme Brême et les ports nord italiens.

La croissance 2001-2002 (% et evp)

Hambourg	14,6	+685 000	Marseille	9,0	+67 000
Brême	2,9	+83 000	Algésiras	3,6	+77 000
Anvers	13,3	+559 000	Barcelone	3,5	+50 000
Zeebrugge	8,7	+83 000	Valence	20,8	+315 000
Rotterdam	6,1	+388 000	Gioia Tauro	20,4	+466 000
Le Havre	12,9	+178 000	Gênes	0,3	+4 000
Felixstowe	-1,8	-50 000	La Spézia	0,0	+300

Ports européens de plus de 100 000 evp (2002)

	Ports	Trafic en evp
1	Rotterdam	6 515 449
2	Hambourg	5 373 999
3	Anvers	4 777 151
4	Brême	2 998 598
5	Gioia Tauro	2 954 571
6	Felixstowe	2 750 000
7	Algésiras	2 229 141
8	Valence	1 821 000
9	Le Havre	1 720 000
10	Gênes	1 531 254
11	Barcelone	1 500 000
12	Le Pirée	1 398 346
13	Southampton	1 275 000
14	Marsaxlokk	1 230 000
15	La Spezia	975 005
16	Zeebrugge	958 942
17	Marseille	809 000
18	Göteborg	756 000
19	St Petersburg	580 639
20	Livourne	547 000
21	Liverpool	535 000
22	Londres	528 406
23	Thamesport	505 000
24	Lisbonne	487 529
25	Tarente	471 570
26	Helsinki	457 000
27	Bilbao	455 020
28	Naples	446 000
29	Dublin	435 000
30	Aarhus	400 000
31	Salerne	310 000
32	Leixoes	304 259
33	Venise	262 667
34	Gdynia	247 907
35	Kotka	242 697
36	Thessalonique	240 439
37	Trieste	185 301
38	Dunkerque	160 816
39	Oslo	145 770
40	Rouen	144 383
41	Ravenne	140 000
42	Riga	127 459
43	Belfast	115 000
44	Nantes St Nazaire	110 208
46	Koper	110 000
45	Noworosijsk	100 200

¹ A Marseille, le taux de transbordement maritime n'est que de 4%

² L'ensemble des sources statistiques provient des autorités portuaires.

La Chine, moteur de la croissance

Dans une large mesure, la conteneurisation internationale est dopée par le marché chinois. Avec une croissance du PIB de + 8% et des exportations de + 22%, la Chine, devenue la 4^{ème} puissance industrielle mondiale³ et membre de l'OMC depuis 2001, nourrit le commerce mondial.

La croissance des cinq plus importants ports chinois a été en 2002 de + 27,13% et naturellement leurs trafics se reportent sur les ports de destination, en Amérique du Nord (+17,8% Los Angeles, +27,2% Vancouver) comme en Europe.

Les trafics chinois en Europe (2002)

Hambourg (entrées + sorties)	+ 31%
Anvers (entrées + sorties)	+23,5%
Le Havre (entrées)	+35%
Rotterdam (entrées)	+40%
Marseille (entrées)	+16,7%
Gênes (entrées)	-9,5%

La tendance pour 2003 devrait être similaire avec des importations chinoises stimulantes alors même que l'économie européenne stagne et perd de sa capacité exportatrice (préjudice de l'euro fort).

Pour le premier semestre 2003, les grands ports annoncent des chiffres de croissance excellents (Hambourg +14,9%, Bremerhaven +12%, Rotterdam +11,4%, Anvers +14%, Le Havre 14,5%). D'une manière générale, la croissance du trafic mondial de conteneurs pour 2003 devrait se situer vers 11% et selon les analystes elle serait de 9% en 2004.

La Chine entraîne avec elle l'ensemble des industries maritimes. Les armements connaissent aussi une croissance à deux chiffres pour peu qu'ils soient performants sur ce marché. Ainsi CMA-CGM réalise +13,6% de trafic au premier trimestre 2003 et OOCL +15,%, mais seulement +7,32% pour P&O Nedlloyd.

Les armements, en grande partie pour répondre aux demandes sur les trafics avec l'Asie, commandent de nombreux navires. Ainsi on ne compte pas moins de 100 navires de plus de 7 500 evp en commande actuellement (84% en Corée du Sud).

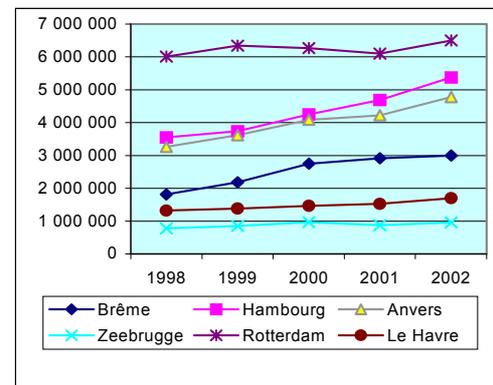
La Rangée Nord

Le premier constat sur les cinq dernières années est la relative stagnation de Rotterdam en terme de trafic et de recul en part de marché régionale (35,9% en 1998, 29,2% en 2002). On peut ajouter au portrait les difficultés du manutentionnaire local ECT repris en 1999 par le géant Hutchison. Néanmoins, Rotterdam pèse toujours deux fois plus que Brême et quatre fois plus que Le Havre. Le voisin Anvers est lui en croissance constante alors que la fonction de *hub* est

³ La Chine produit une vaste gamme de produits du bas de gamme au high tech (50% des caméscopes, 30% des télévisions, 30% des climatiseurs, 25% des machines à laver, 20% des réfrigérateurs...).

plus limitée et que là aussi la manutention est passée sous contrôle extérieur (HNN/PSA). Le port de l'Escaut rappellera toujours sa productivité et ses coûts pour justifier son succès.

Trafics des ports de la Rangée Nord 1998-2002 (evp)



La croissance économique des pays de l'Est est le facteur clé de la réussite du port de Hambourg. La ville hanséatique est aujourd'hui le noyau des échanges pour le nord-est du continent (Baltique, Europe orientale). Grâce au *feeder*, Hambourg rayonne sur les pays scandinaves, la Russie et les Pays Baltes et grâce aux services ferroviaires draine la Pologne, la République Tchèque et maintenant au-delà. Brême a aussi bénéficié de l'ouverture de l'Est mais à la différence de son voisin, les trafics asiatiques sont traditionnellement moins forts.



Service ferroviaire Pologne - Hambourg

Le port du Havre reste un cas un peu particulier qui s'appuie sur un marché essentiellement national (nonobstant les îles britanniques) où la concurrence des ports du Benelux reste importante.

La Méditerranée

La force des *hubs* de l'axe central de la Méditerranée reste entière. A la croisée des routes américano-méditerranéennes, euro-asiatiques et euro-africaines, les *hubs* de l'ouest de la Méditerranée continuent de croître. Sous la houlette de Evergreen, Tarente apparaît alors que Cagliari passé dans le groupe Eurogate – Contship Italia permet de gérer les engorgements de Gioia Tauro.

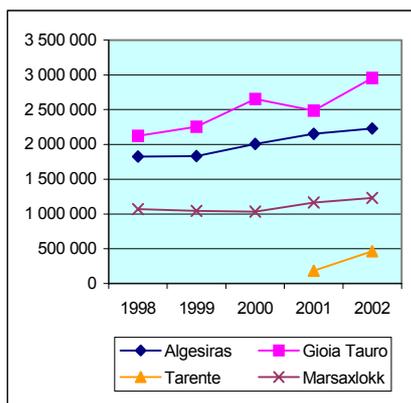
⁴ Active dans le ferroviaire à l'Est (Mestran, Polzug), l'entreprise portuaire HHLA vient de s'engager à Saint Petersburg.



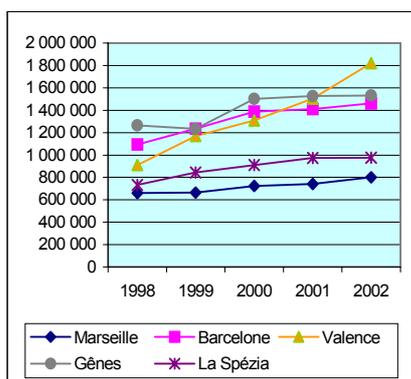
Gioia Tauro

Les ports des Etats du nord de la Méditerranée ne peuvent afficher une même satisfaction. Valence est le port le plus dynamique, sans doute meilleure porte d'entrée du marché espagnol que Algésiras. Néanmoins, l'intérêt de certains groupes, pour les ports du nord (Maersk à Marseille et Gênes) serait le signe d'un retour vers des ports plus proches du centre Europe. Marseille avec +9% de croissance est dans un bon rythme et peut espérer une meilleure place dans l'avenir avec Fos 2XL.

Trafics des ports sud méditerranéens (evp, 1998-2002)



Trafics des ports nord méditerranéens (evp, 1998-2002)



La délicate question des conteneurs vides

La gestion des vides risque de devenir l'une des difficultés majeures de la conteneurisation. Le déséquilibre des trafics est inhérent aux mutations de l'économie mondiale (phénomène de délocalisation et du rapatriement de marchandises). Les armements gèrent des volumes de vides de plus en plus importants provoqués par le repositionnement des conteneurs sans marchandise de retour vers l'Asie.

Les armements ne peuvent que surtaxer à l'aller pour couvrir les retours. Ce phénomène se constate dans les ports, plus fortement aux Etats-Unis (Los Angeles 60% d'evp vides en sortie) qu'en Europe.

Part des vides dans les trafics

	Entrée	Sortie
Rotterdam	20,5	12,5
Anvers	31,0	7,3
Le Havre	22,2	10,7
Marseille	37,4	6,1
Gênes	40,8	10,3
La Spézia	41,8	3,0

La marginalisation des ports secondaires

En Europe du Nord comme en Méditerranée, les ports secondaires profitent peu ou pas de la conteneurisation. Ces ports à dominante vrac n'ont généralement qu'une part réduite d'activité conteneurs. Le développement des réseaux mis en place par les grands armements, a concentré l'activité et a délaissé donc une partie de l'Europe portuaire. Les ports secondaires n'ont souvent conservé que quelques lignes spécifiques d'armements *outsider* et de services *feeders*.

Panel de ports secondaires 2000-2002 (evp)

	2000	2002	croissance
Lübeck	82 330	56 500	-45,7%
Wilhemshaven	29 165	41 000	28,9%
Amsterdam	52 829	44 966	-17,5%
Dunkerque	148 531	160 816	7,6%
Rouen	145 590	144 383	-0,8%
Trieste	206 134	185 301	-11,2%
Venise	218 023	262 667	17,0%

Certains ports souhaitent développer la conteneurisation mais la volonté de l'autorité portuaire ou des manutentionnaires ne suffit pas. Le nouveau et moderne terminal Ceres Paragon d'Amsterdam n'a pas de client. En revanche, de nouveaux acteurs peuvent devenir des ports partenaires de délestage (Wilhemshaven / Brême, Flessingue / Rotterdam). L'Atlantique est quasiment dans son ensemble, dans une zone secondaire en matière de conteneurisation. Les ports sont faiblement inclus dans de grands services Est-Ouest et surtout ne possèdent comme hinterland que leurs Etats ou leurs seules grandes régions comme Vigo ou Nantes / Saint-Nazaire. On constate la faiblesse de la croissance de ces ports à quelques exceptions, sans parler de l'absence de client au terminal conteneurs de Sines (PSA Corp.). Le combat de ces ports pour maintenir leurs trafics peut aller de paire avec les intérêts collectifs des européens à maintenir sur la mer une part conséquente de leurs échanges (cabotage). L'expérience du service Bilbao, Dublin, Montoir et maintenant Bristol est dans ce cadre a relevé.

Les ports de l'Atlantique en 2002

	evp	croissance
Nantes Saint-Nazaire	110 208	0%
Bilbao	455 020	0,1%
Vigo	159 325	11,5%
Leixoes	304 355	2,6%
Lisbonne	487 529	10,1%
Liverpool	535 000	2%
Dublin	430 000	1,6%

La manutention

Dans une très grande mesure, la manutention des conteneurs se concentre dans les mains de quelques géants. En Europe, le très net leader devant les géants mondiaux est l'allemand Eurogate qui bénéficie de sa double implantation germano-italienne. L'autre entreprise allemande, HHLA, n'est (encore) qu'opérateur à Hambourg.

Appuyé sur ses implantations britanniques et néerlandaises, Hutchison (Hong Kong) se situe nettement devant son concurrent asiatique PSA Corp. (Singapour) acteur à Anvers, Gênes et Venise. P&O Ports est dans une position encore incertaine, dynamique à Anvers (1/2 des concessions de la Rive Gauche), en retrait en Méditerranée (vente de Cagliari) et désormais présent en France (entrée avec CMA-CGM dans le capital d'Egis Ports donc dans la manutention à Marseille et au Havre).

Les principaux manutentionnaires en Europe

	Europe	Monde	Euro./Monde
Eurogate	9,5 M evp	9,5 M evp	100%
Hutchison	6,7 M evp	35,8 M evp	18,7%
PSA Corp.	5,4 M evp	25,6 M evp	21,2%
AP Moller*	4,0 M evp	15,0 M evp	26,0%
HHLA	3,5 M evp	3,5 M evp	100%
P&O Ports	2,5 M evp	8,9 M evp	28,1%

* Inclus Rotterdam et Algésiras, Brême calculé avec Eurogate.

Les manutentionnaires et leur terminaux européens

opérateurs	port	% activités
Hutchison	Rotterdam (ECT)	65%
	Felixstowe	100%
	Thamesport	100%
PSA Corp.	Anvers (HNN)	85%
	Gênes (VTE)	54%
	Venise	100%
P&O Port	Anvers	15%
	Southampton	100%
	Tilbury	100%
Eurogate	Bremerhaven (BLG)	100%
	Hambourg (Eurokai)	34%
	Gioia Tauro (MedCenter)	100%
	Lisbonne (Liscont)	50%
	La Spezia (LSTC)	86%
	Livourne	100%
Salerno	100%	
HHLA	Hambourg	65%
AP Moller	Algésiras	95%
	Rotterdam (Delta T.)	30%

Grâce à ses hubs de Rotterdam et d'Algésiras, le groupe Maersk coordonne ses stratégies de

manutentionnaire et d'armement. Sa candidature pour les nouveaux terminaux du Havre Port 2000 et de Marseille Fos 2XL est un signe positif pour les ports français.

Les grands projets portuaires

Les promesses de croissance de la conteneurisation suscitent une grande vague de construction de nouveaux terminaux. Tous les grands ports ont leurs projets et quelques autres participent au mouvement. Ces nouveaux terminaux reposent sur deux exigences souvent concomitantes : répondre à la croissance des trafics et disposer d'infrastructures pour les très grands porte-conteneurs.

Les nouveaux terminaux (2002-2010)

	Mise en service	Capacité
Amsterdam Ceres Paragon	2002	0,9 M evp
Hambourg Alterveden	2003-2004	1,9 M evp
Rotterdam EuroMax	2004	2,4 M evp
Anvers Rive Gauche	2004-2006	5,5 M evp
Hambourg Eurogate	2004	0,5 M evp
Le Havre Port 2000	2004-2006	1,5 M evp
Flessingue Westerschelde	2006	2,5 M evp
Bremerhaven CT4	2007	2,2 M evp
Rotterdam Maasvlakte 2	2008-2010	8,5 M evp
Wilhelmshaven Jade Weser	2010	2,3 M evp

On se pose légitimement la question de la surcapacité portuaire sur la Rangée Nord. Actuellement, le trafic représente environ 22 M d'evp. Une croissance de 10% pendant une dizaine d'années, amènerait un doublement du trafic au début de la prochaine décennie. Les capacités annoncées des futurs terminaux (avec l'incertitude pour la capacité de la future Maasvlakte 2) répondent pratiquement à la demande à terme. Le phénomène de surcapacité ne serait donc que momentané (2006-2007).

Conclusion

La croissance du commerce mondial (effet chinois) nourrit la conteneurisation. Les exigences d'économie d'échelle amènent les industries maritimes à se doter de navires et terminaux de plus en plus gros. Enfin, l'organisation des réseaux logiques limite encore plus les points de passage portuaire. Ainsi les ports qui profitent de la croissance sont restreints. La marginalisation des ports secondaires et des espaces périphériques est notable. L'ampleur des investissements est aujourd'hui justifiée mais non sans risque au regard des incertitudes de tout pronostic de croissance à moyen terme.

Paul TOURET

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne
(fonds européens de développement régional)

novembre 2003 - ISSN: 1282-3910 – Dépôt légal mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul TOURET