

La manutention des conteneurs en Europe, tour d'horizon

L'actualité portuaire est souvent faite des annonces des prises de positions par les différents acteurs dans les terminaux à conteneurs qu'il s'agisse des nouvelles concessions, des ventes de site ou d'acquisitions de sociétés. L'Europe, par sa densité économique, compte de très nombreux ports et donc des opportunités de développement, tant pour les sociétés de manutention que pour les armateurs qui souhaitent disposer de sites dédiés. S'il n'est pas toujours simple de tirer des analyses stratégiques de cette géographie euro-méditerranéenne de la manutention, il est possible de déterminer quelques grandes tendances, l'internationalisation de la fin des années 90 avec l'arrivée des grands groupes asiatiques, puis la multiplication des participations des grands groupes maritimes la décennie suivante, enfin, plus récemment, les signes de la présence chinoise, avec ou sans, le concept des Nouvelles Routes de la Soie. La nouvelle décennie s'ouvre avec les formidables bénéfices des armateurs liés au boom du conteneur dans l'étrange période de la crise sanitaire, une partie sera réinvestie dans les terminaux à conteneurs qui demanderont de toute façon des investissements de modernisation notamment pour leur automatisation.

Les grands groupes de manutention internationaux

A la fin des années quatre-vingt, une partie de la manutention européenne, s'appuyant sur les structures des entreprises traditionnelles des ports, était à bout de souffle économiquement. Les investissements de modernisation de la décennie demandaient des efforts financiers qui dépassaient les capacités des acteurs locaux. Dans un même temps, en Asie, les ports de Hong Kong et Singapour affirmaient leur rôle de hub majeur dans cette partie du monde à la faveur des vagues de délocalisations vers l'Asie (avant l'émergence chinoise). La société privée de Hong Kong, Hutchison Ports Holding (HPH) et l'entreprise publique Port of Singapore (PSA) pouvaient chacune commencer leur expansion internationale. Le troisième acteur à faire cette démarche fut la société philippine ISTCI mais dans un degré moindre.

Pour HPH, ce fut d'abord une présence britannique avec les rachats du port privé de P&O Ferry de Felixstowe en 1991 puis du terminal de l'Isle of Grain baptisé Thamesport à l'embouchure de la Tamise. C'est de l'autre côté de la mer du Nord que HPH a réussi son plus beau coup. En

1999, HPH a racheté European Container Terminal (ECT) l'opérateur majeur de Rotterdam. Aujourd'hui, HPH contrôle deux terminaux (Euromaxx, ECT Delta) associée à des compagnies maritimes. Au-delà, la dispersion européenne du groupe est très limitée avec trois autres positions. Le nouveau terminal en eau profonde de Barcelone (Hutchinson Port Best) et le terminal de Gdynia en Pologne dans la perspective du développement de la Baltique. La dernière position est en Suède au Sud de Stockholm avec un terminal ouvert en 2020.

L'évolution de PSA est un peu similaire. La plus belle position est à Anvers avec la reprise en 2002 de Hesse Noord Natie qui possédait les plus importants terminaux du port de l'Escaut. L'acquisition comprenait aussi un terminal à Zeebrugge. Quatre ans plutôt, PSA avait mis les pieds en Europe à Gênes sur le grand terminal de Voltri ainsi qu'à Venise. En 2020, un autre terminal du port ligure a été mis sous son contrôle (SECH). Par la suite, PSA a pris deux très belles positions avec le port du Sud du Portugal qu'est Sines en 2004 et le site en eau profonde de Gdansk (DCT) en 2007 avec 40% du capital.

Le troisième acteur asiatique, ICTSI, a une bonne implantation mondiale dans des terminaux modestes ou intermédiaires. En Europe, elle est présente à Rijeka en Croatie, à Gdynia en Pologne et à Batumi en Géorgie.

Dubai Port World s'appuie au départ sur le grand hub de la cité portuaire des Emirats Arabes Unis. Néanmoins, dans sa croissance mondiale, DPW a bénéficié de deux opportunités de croissance. Le rachat de quelques terminaux de l'américain CSX World Terminals en 2005 mais surtout celui de P&O Ports en 2006. Le panier était garni des terminaux de Southampton, Londres Tilbury et du projet du port en eau profonde de l'embouchure nord de la Tamise (London Gateway, 2013). P&O Ports apportait aussi une position à Anvers qui s'est renforcée avec un nouveau terminal (2007) sur la rive gauche de l'Escaut. Enfin, DPW devenait le partenaire dans PortSynergy d'une joint-venture construite par P&O et CMA CGM couvrant les terminaux du Havre et de Fos. Les trois autres positions euro-méditerranéennes de DPW concernent le port roumain de Constantza (2002), le port d'Alger (2003) et le port turc de Izmit / Yarmica (2016).

Le bilan de l'implantation des groupes internationaux en Europe est assez simple. A la faveur des opportunités à la charnière des siècles, ils ont pris des positions à Rotterdam

et Anvers, les deux grands ports européens. Le reste est finalement assez limité même s'il y a dans les parcs des uns et des autres, Sines, Gênes, Barcelone, les ports britanniques et polonais.

Les sociétés allemandes et le reste de l'Europe

Dans le panorama portuaire européen, l'Allemagne occupe une place particulière. La raison est historique avec les deux villes hanséatiques de Brême et Hambourg. La force publique a pris en main l'organisation de la manutention et cela a abouti à deux sociétés, BLG (1877) et HHLA (1885). Originaire de Brême, BLG forme la joint-venture Eurogate avec le groupe privé de Hambourg Eurokai, lui-même apportant son contrôle de la société italienne Contship Italia. Eurogate possède donc des terminaux en propre à Bremerhaven et Hambourg et des terminaux en co-entreprises toujours à Bremerhaven (MSC, Maersk) et à Wilhelmshaven (Hapag Lloyd).

Les positions hors d'Allemagne concernent donc l'Italie (La Spezia, Salerne, Ravenne) mais aussi Ust Luga (région de Saint-Pétersbourg) et Limassol à Chypre. Eurogate a surtout réussi à prendre pied à Tanger Med, d'abord dans la phase 1 avec le partenariat de MSC et CMA CGM, puis dans la phase 2 avec cette fois Hapag Lloyd et l'entreprise marocaine Marsa Maroc. Tout cela fait d'Eurogate le plus grand groupe de manutention européen tout en gardant un statut loin des géants internationaux.

En comparaison, HHLA est plus limitée. La société, qui est encore majoritairement contrôlée par le land, possède trois des quatre terminaux à conteneurs de Hambourg. Si le Burchardkai est totalement à HHLA, les deux autres sont en partenariat l'Altenverder avec Hapag Lloyd et plus récemment le Tollerort avec Cosco. Les positions en dehors de l'Allemagne sont peu nombreuses avec Odessa en Ukraine, Tallin / Muuga en Estonie et un terminal multifonction à Trieste en Italie depuis 2020.

La position des manutentionnaires allemands est spécifique avec une emprise totale sur leurs ports, seuls ou en partenariat. La présence européenne d'Eurogate est conséquente, celle de HHLA est balbutiante. Par ailleurs, la presse évoque régulièrement une union Eurogate / HHLA qui serait un évènement majeur pour la manutention au moins en Allemagne.

La situation britannique laisse une place majeure à HPH et DPW mais il existe des petits opérateurs issus des privatisations : Peels Ports (Liverpool, Glasgow), PD Ports (Teesport, Hull), Forth Ports (Grangemouth, Londres). De même en France, Perrigault vient de vendre ses terminaux havrais à MSC. Reste le groupe familial de manutention de Brest, Kuhn, qui a repris Bolloré logistique France avec la moitié du capital de TGO à Montoir et le terminal de Rouen.

A la périphérie de l'Europe, en Turquie, Yilport Holding a pris de l'ampleur. L'homme d'affaire R. Yildirim possède 24% du capital de CMA CGM. Outre des terminaux en Turquie (Gebze, Gemlink, Rotaport), Yilport est présent en Suède et en Norvège (Oslo, Gävle, Stockholm). Le rachat de la société portugaise Tertir en 2015 permet le contrôle des terminaux à Leixoes, Lisbonne, Setubal et en Espagne à Ferrol et Huelva. En 2021, Yilport est devenu propriétaire du terminal Liscont d'Eurogate à Lisbonne complétant son emprise sur le Portugal. Le groupe turc dit aussi s'intéresser au projet de nouveau grand terminal du port de Sines au Sud du pays.

En Italie, en 2020, Yilport a racheté le terminal de Tarente et entend permettre de relancer sa position de petit hub en Méditerranée centrale. Dans le même esprit, le petit armateur et logisticien italien Gruppo Gendi veut redonner depuis l'an dernier une place au terminal de Cagliari au Sud de la Sardaigne. Le terminal de Livourne est lui dans le giron de l'opérateur indépendant Gruppo Investimenti Portuali.

L'engagement des géants du conteneurs

Au début de la conteneurisation, certaines des compagnies européennes qui étaient très nombreuses s'étaient impliquées dans la manutention avant de s'en retirer avec leur affaiblissement. Celui s'est produit face à la concurrence des groupes asiatiques comme Evergreen mais aussi à la montée en puissance des nouveaux acteurs européens, Maersk, MSC et CMA CGM.

En 1975, l'armement américain Sealand avait choisi pour ses trafics européens le port andalous d'Algésiras face à Gibraltar. En 1986, le danois Maersk en fait à son tour un "connecting point". À la fin des années 1990, la stratégie de hub devient la règle pour les grandes compagnies et avec la fusion de Sealand et Maersk, Algésiras (Espagne) devient l'un des premiers hubs au monde. L'autre opportunité fut le terminal Delta de Rotterdam qui offrait au groupe danois le meilleur pivot dans le Range Nord. Dès lors, le groupe danois a étendu son réseau de terminaux dédiés créant un modèle pour les autres compagnies.

La filiale manutention de Maersk est APM Terminals située aux Pays Bas. Elle dispose aujourd'hui d'un terminal géant à Rotterdam / Maasvlakte 2 ainsi que dans le port allemand de Bremerhaven d'un terminal avec Eurogate. L'ancrage scandinave est à Göteborg en Suède, Kalundborg et Aarhus au Danemark. En 2017, Maersk a pris une participation de 30,75% dans la société russe Global Ports qui est présente à Helsinki et Kotka en Finlande et St Petersburg et Ust Luga en Russie européenne.

La présence en Méditerranée repose donc sur Algésiras à laquelle se sont ajoutés les terminaux de Tanger Med (2007, 2019). En Espagne, Maersk a racheté en 2015 la

société TCB et avec elle les terminaux de Gijón, Barcelone, Castellón et Valence. En France, Maersk est associé à MSC à Fos et à Cosco au nouveau terminal de Vado (2020) en Italie comme en Égypte à Port Saïd (2005). En mer Noire, deux ports sont concernés Constantza en Roumanie et Poti en Géorgie, en mer de Marmara c'est le port turc d'Izmir. Le dernier acquis est la concession du futur terminal de Rijeka en Croatie. Si on excepte les mégas sites de Rotterdam et du détroit de Gibraltar, toutes les dernières prises de position concernent des sites relativement modestes.

Le groupe italo-suisse MSC, qui est devenu numéro un mondial du conteneur en janvier 2022, a aussi développé une solide stratégie portuaire que l'on pourrait considérer plus étalée géographiquement que celle de Maersk avec des ports de marché nationaux et des ports pivot. Le vecteur du développement portuaire du groupe est la société Terminal International Limited (TIL). Elle associe aujourd'hui MSC, Global Investment Corporation (fonds souverain de Singapour) et Global Infrastructure Partners (fonds privé britannique). Localement, la stratégie de TIL est de privilégier des joint-ventures avec des partenaires de toutes sortes.

MSC, au travers de TIL, est donc à Bremerhaven (avec BLG), à Rotterdam (avec HPH), à Marseille (avec Maersk) à Sines (avec PSA), à Tanger Med (avec Eurogate). TIL est seule à Anvers, Valence et Las Palmas. En 2019, elle a racheté à Eurogate la totalité de Gioia Tauro et en 2022 non seulement les parts de Perrigault dans le terminal MSC mais aussi le terminal en propre de l'entreprise française. A ce panorama, il faut ajouter la société de participations maritimes et portuaires italienne Marinvest du groupe Aponte qui est dans le capital de terminaux à Trieste, Venise, La Spezia et dernièrement Gênes.

Les dernières positions concernent le futur port en eau profonde de Liverpool, des terminaux à St Petersburg, Klaïpeda (Lituanie), Ashdod (Israël), Iskenderun et Ambarli / Istanbul (Turquie). Cela démontre que MSC a une politique tous azimuts afin de couvrir des espaces très variés à la hauteur d'un global carrier ramifiant totalement les continents de positions portuaires.

CMA CGM a pris le même pli que ses concurrents avec une stratégie portuaire à l'échelle du monde autour de deux sociétés CMA Terminals et Terminal Link. La première qui a été créée en 2012 est contrôlée à 100% par le groupe. On y trouve des engagements à Rotterdam (RWG de DPW), à Odessa et dans les Bassins Est du port de Marseille, à Tripoli et maintenant à Beyrouth au Liban. La reprise de l'armement finlandais Containerships a offert une place minoritaire à Helsinki et Kotka (partenariat avec la russe Global Ports). En 2021, CMA Terminals a pris 50% dans le TTIA d'Algesiras remplaçant l'armateur coréen

Hyundai et en co-entreprise avec un fonds d'investissement.

Terminal Link (TL) a été fondée en 2001 mais, depuis 2013, 49% du capital ont été vendus au conglomérat China Merchants. Le panier de TL est diversifié. En France, ce sont des terminaux à Dunkerque, Montoir et Fos. Au Bénélux, des petites participations à Anvers, Zeebrugge et Rotterdam. A Tanger Med, TL ne possède que 20% du terminal d'Eurogate ce qui explique l'importance de la prise de contrôle du terminal d'Algesiras. Au centre de la Méditerranée, Marsaxlokk (Malte) est un port pivot remarquable dont le capital est pour moitié partagé avec Yilport.

La compagnie allemande Hapag Lloyd, grâce à la fusion avec UASC en 2016, reste à la cinquième place mondiale de la conteneurisation. La stratégie portuaire était très légère avec seulement un partenariat avec HHLA pour le terminal automatisé de l'Altenverder (CTA) à Hambourg. Hapag Lloyd a pris, en 2021, la place de Maersk au terminal en eau profonde de Wilhelmshaven (JadeWeserPort) avec 30% du capital. L'autre engagement international est avec 10% du TC3 de Tanger Med (Eurogate, Marsa Maroc). Il est probable que Hapag Lloyd, qui a repris l'armateur spécialiste de l'Afrique Nile Dutch en 2021, cherche d'autres positions en Europe ou ailleurs afin de devenir aussi un global carrier.

Positions des armateurs en Europe

	Maersk	MSC	CMA C.	Hapag L.	Cosco
Hambourg				X	X
Bremerh.	X	X			
Willhems.				X	
Rotterdam	X	X	X		X
Anvers		X	X		X
Dunkerque			X		
Le Havre		X	X		
Zeebrugge			X		X
Algesiras	X		X		
Tanger M	X	X	X	X	
Valence	X	X			X
Barcelone	X				
Marseille	X	X	X		
Gênes		X			
La Spezia		X			
Le Pirée					X
Malte			X		
Port Saïd	X	X			
Ambarli		X			X

Les sociétés chinoises

Le premier terminal hors de Chine de Cosco fut un engagement en 2003 à Singapour. Deux ans plus tard, la filiale de manutention du groupe chinois récupéra 40% du terminal Maersk de Port-Saïd en Égypte, soit une plateforme à l'Est de la Méditerranée. En 2007, China Shipping (fusionnée donc avec Cosco) a pris 20% du terminal de Damiette en Égypte. C'est toujours aujourd'hui une petite participation de Cosco.

En 2009, Cosco débute son aventure grecque au Pirée avec une prise de contrôle d'un terminal. En 2015, le terminal Kumport au port soubouliote d'Ambarli en Turquie est contrôlé en commun avec China Merchants. En 2016, Cosco devient coactionnaire du nouveau petit terminal construit par Maersk à Vado – Savone en Italie. En 2017, la prise de 51% du manutentionnaire espagnol Noatum permet de prendre pied à Valence et Bilbao. Dans le Rang Nord, Cosco renforce sa position dans le terminal belge de Zeebrugge en 2018 auquel s'ajoutent des positions minoritaires à Anvers, Rotterdam. En 2021, HHLA accepte de laisser 30% du Tollerort Terminal de Hambourg à l'armement chinois.

Le grand dossier de Cosco est le port grec du Pirée. Jusqu'en 2008, l'autorité portuaire du Pirée opérait directement les deux terminaux à conteneurs. Cosco profita de leur mise en concession pour organiser son premier terminal en totale propriété en Europe. Le port grec est un bon pivot Est méditerranéen pour le transbordement. Après 2011, la situation catastrophique de l'économie grecque et l'intervention européenne se traduisent par une demande impérative de ventes d'actifs publics.

Le port du Pirée (OLP) avait été transformé en 1999 en société anonyme et la part de l'État grec réduite à 74,5% après une introduction du reste à la bourse d'Athènes. En 2016, l'État grec a revendu 51% de ses parts à Cosco pour 280 M €. Le groupe chinois a obtenu du gouvernement grec, en 2021, 16% supplémentaires dépassant ainsi le seuil des deux tiers. La seule réserve est des investissements obligatoires dans l'infrastructure du port. Cela concerne notamment le Terminal 4.

Le groupe China Merchants est l'autre grand conglomérat chinois dont le siège est à Hong Kong. La division conteneur, Sinotrans, n'a pas de dimension océanique vers l'Europe. La division liée aux terminaux a pris une place conséquente mais China Merchants Port Holding (CMPorts) peut être plus considérée comme une société de participation portuaire que comme une société de manutention.

La stratégie est plutôt africaine (Nigéria, Djibouti, Togo) et asiatique (Sri Lanka) mais CMPorts est aussi le coactionnaire depuis 2013 de l'entité de manutention de Terminal Link de CMA CGM présente partout dans le

monde mais ce n'est qu'un détenteur partiel de capital. A l'époque, l'armateur français avait trouvé un moyen de réduire sa surface financière dans sa branche manutention. Le dernier acteur chinois en voie d'internationalisation est Shanghai International Port Group (SIGP) détenu par la province de Shanghai et partiellement par China Merchants. Le manutentionnaire de Shanghai a signé, en 2015, pour moderniser le port israélien d'Haïfa avec un nouveau terminal gagné sur la mer. Depuis septembre 2021, c'est la première grande position internationale de SIGP dans le monde. Le groupe de Shanghai a été cité dans le dossier du nouveau port algérien d'El Hamdania. Situé dans la région de Cherchell à l'Ouest d'Alger, c'est un grand projet en eau profonde avec des financements et des sociétés habituelles de la construction d'infrastructures chinoises.

En Asie et en Afrique, les sociétés de BTP chinoises sont couramment à l'œuvre pour moderniser les ports. La seule trace en Europe est la réponse de la China Road and Bridge Corporation (CRBC) associée à deux sociétés portuaires chinoises (Ningbo Zhoushan Port Company, Tianjin Port Overseas Holding) à l'appel d'offre pour le nouveau terminal de Rijeka. La concession a finalement été attribuée en 2021 à Maersk écartant une présence chinoise dans le Nord de l'Adriatique même si Cosco tisse un réseau ferroviaire dans les Balkans depuis le Pirée.

Depuis 2013, aucune carte de toutes origines sur les Nouvelles routes de la Soie (NSR) cite les positions portuaires chinoises notamment en Europe avec effectivement des engagements de Cosco, autant dans le Range Nord qu'en Méditerranée. Il n'est pas question de traiter ici les NSR. En revanche, Cosco a bien pris toutes les opportunités offertes par la privatisation grecque, les opportunités de rachat de sociétés ou de parts de capital dans des terminaux. Néanmoins, ceci n'est pas différent de ce que pratiquent les autres armateurs en Europe, en Afrique de l'Ouest et au Moyen Orient notamment.

Les gains financiers des armateurs de 2020 et 2021 vont aussi pouvoir être investis dans le volet portuaire des terminaux avec la plupart du temps des stratégies de partenariat propres à cette industrie (autres armateurs, sociétés de manutentions internationales, acteurs locaux). Les terminaux ne sont pas l'objet de concurrence mais des moyens techniques au service de la couverture des marchés et de l'organisation des lignes maritimes.

Paul TOURRET