



Tour d'horizon de la manutention conteneurisée Europe & Méditerranée

Depuis une trentaine d'années, ce qui se passe autour des terminaux de manutention est l'un des grands sujets de la conteneurisation. Dans les années quatre-vingt-dix / deux mille ce fut la montée en puissance des grandes entreprises spécialisées s'étendant de ranges portuaires en continents. PSA, HPH et DPW accumulaient alors des positions dans de très nombreux ports. Puis ce fut le temps des grands groupes maritimes, les global carriers européens et les multiples compagnies asiatiques cherchaient à acquérir des terminaux dédiés ou participaient à des tours de tables d'actionnaires. L'objectif est alors de détenir des hubs dans des zones stratégiques et dans les nouveaux terminaux de toutes régions du monde. Les ambitions chinoises et les fusions acquisitions ont, lors de la dernière décennie, fait évoluer quelques positions. Récemment, les super bénéficiaires de la crise sanitaire ont enfin donné des capacités de développement aux plus grands groupes. Où en est donc la manutention dans les ports européens et méditerranéens en 2025 ?

Grandes manœuvres en Allemagne

On ne peut pas dire que la surface maritime allemande soit importante, mais elle concentre en terme portuaire son énergie sur deux ports. Le vieux port de Hambourg est certes estuarien, mais très bien connecté à l'Europe centrale. Le port de Bremerhaven est de bonne qualité aussi, mais sans perspective de croissance territoriale laissant cela à un nouveau port en eau profonde dans le conteneur, Wilhelmshaven, mais qui n'a pas encore un trafic très important.

L'acteur allemand de la conteneurisation, Hapag Lloyd n'était pas connu pour ses engagements dans la manutention. Il n'a longtemps détenu que 25,1% d'un des terminaux de Hambourg avant de décider de reprendre en 2022 les 30% du Container Terminal Wilhelmshaven abandonné par Maersk. Conscient des limites du port, l'armateur a aussi repris 50% du terminal ferroviaire, car le développement ne passera que par le rail.

Hambourg a été sujet d'une polémique un peu curieuse, mais furieusement politique. En 2022, Cosco a souhaité prendre 24,9% du Container Terminal Tollerot dont il est depuis longtemps le premier client. Pour rappel, les prises de participation grandes ou petites dans les terminaux sont habituelles dans le monde, celles de Cosco en font partie. Tout d'un coup, la classe politique allemande et même la Commission européenne ont instrumentalisé le spectre d'une main mise chinoise alors qu'il y a déjà bien plus important en Europe que le quart des actions d'un petit terminal allemand, au Pirée et à Zeebrugge notamment. Regarder les participations de Cosco dans les ports mondiaux c'est une paille dans l'œil quand le *Made in China* dans l'économie globalisée est littéralement une forêt de poutres.

A Hambourg, une vraie déflagration est arrivée fin 2023 quand MSC s'est proposé pour devenir co-actionnaire avec la ville de Hambourg de HHLA, le numéro un de la manutention au port de l'Elbe. Depuis 2024, le groupe suisse possède donc 49,9% de HHLA sans perdre sa position à Bremerhaven (renouvellement de la concession avec Eurogate¹). En termes de présence portuaire, MSC est devenu le numéro 1 en Allemagne.

Maersk désormais allié avec Hapag dans l'alliance Gemini garde son terminal avec Eurogate à Bremerhaven. A la fin 2024, CMA CGM² n'avait pas encore trouvé d'accord de son côté pour un site dédié sur une extension du terminal Eurogate de Hambourg.

Dans le panorama d'Europe du Nord, on peut ajouter le port d'Aarhus au Danemark. La filiale de MSC, Terminal Investment Ltd (TIL)³ a été retenue par l'autorité portuaire pour le nouveau terminal amenant Maersk à une contestation judiciaire estimant que sa branche APM Terminal déjà présente avait un droit de préemption. MSC est dans un cycle de prise de position dans toute l'Europe avec des ports secondaires comme à Klaïpeda (Lituanie) en 2019 ou à Liverpool en 2021 (accord avec Peel Group).

¹ Eurogate : 50% BLG (public), 50% Eurokai (privé)

² Terminal Link : CMA CGM 49%, CMPorts (China Merchants).

³ TIL : MSC 60%, Global Infrastructure Partners 30%, GIC Private Limited (fonds souverain singapourien) à 10%.

HHLA TCT à Hambourg (Photo ISEMAR)



Présence très diversifiée dans le Delta

Avec l'unification d'Anvers et Zeebrugge, une seule autorité portuaire belge incarne la conteneurisation alors qu'aux Pays-Bas c'est uniquement l'affaire de Rotterdam. Les deux mastodontes européens concentrent à la fois le plus de conteneurs, de lignes maritimes et de services intermodaux. Les ports du Delta sont au service d'un large hinterland terrestre européen, mais aussi via les services feeder, d'un large espace maritime de l'Espagne du Nord à l'Islande et la Scandinavie.

En termes d'expansion spatiale, la Maasvlakte 2 de Rotterdam a donné des capacités pour un certain temps. Ces prochaines années, Maersk comme DPW⁴ vont chacun développer leurs terminaux (1 000 m de quai, 50 ha). Sur la Maasvlakte 1, Hutchinson Port Holding (HPH) a aussi des projets, d'abord pour celui qu'elle a repris à Maersk (Ports Delta II) et pour celui partagé avec MSC (ECT Delta). Pour le troisième (ECT Euromax), le point notable est l'arrivée d'Evergreen⁵.

A Anvers, l'autorité portuaire en est à la construction d'un nouveau bassin (Saeftinghedok) sur la rive gauche de l'Escaut avec 7 M d'evp de capacité. On note aucun mouvement d'actionnaires ces dernières années. Grossièrement, PSA a gardé tout seul deux petits terminaux et a un partenariat majeur avec MSC. DPW opère depuis 2005 le premier terminal de la Rive gauche dans le bassin à marée du Deurgangdock avec un capital là encore ouvert⁶. Quant à la CSP Zeebrugge Terminal, elle est totalement dans le giron de Cosco.

⁴ RWG : DPW 30%, Terminal Link 30%, HMM 20% et ONE 20%.

⁵ ECT Euromax : HPH 45%, Evergreen 20%, Cosco 17,5%, Silk Road Fund (Chine) 17,5%.

⁶ Antwerp Gateway: DPW 60%, Cosco 20%, Terminal Link 10%, Duisport Group 10%.

⁷ En 2022, le fonds d'investissement Icon Infrastructure a racheté les 49% de DPW dans la GMP qui gère les terminaux havrais. Le groupe émirati

Des terminaux français peu partagés

D'ampleur purement nationale sans capter tous les trafics de leur hinterland naturel, les ports français ne peuvent manquer d'envie. Les stratégies d'axe (Nord, Seine, Rhône) témoignent très bien de ce qu'il faut faire pour densifier la maîtrise des marchés intérieurs et pousser dans les terres de conquête que représentent d'abord le Grand Est et l'Europe proche éventuellement.

Dunkerque est une belle position de CMA CGM (via Terminal Link) et le GPM a inscrit dans le long terme le projet d'expansion baptisé "Cap 2020". Tout naturellement CMA CGM via la GMP⁷ est aussi très présente avec le Terminal de France de Port 2000 et les Terminaux Nord (quai des Amériques, quai de l'Europe) du bassin à marée. Lors des concessions de Port 2000, le groupe havrais Perrigault avait obtenu un bon nombre de postes à quai avec un terminal en propre, un avec Maersk (jusqu'en 2014) et un avec MSC. En 2021, ce dernier a racheté Perrigault tout en récupérant la dernière partie de Port 2000. Sous le nom de Terminaux à Conteneurs de France, MSC dispose d'une position privilégiée qu'elle entend renforcer avec un plan de 900 M€ d'investissement.

A Marseille, le GPMM a validé, à l'automne, le lancement du projet dit Fos 3XL pour donner 450 mètres de quai supplémentaires à la darse 1 (50 M€) dans la continuité des deux terminaux existants pour un horizon 2030. La piste d'une extension du terminal Seayard⁸ a été évoquée. À Marseille Bassin Est, le Terminal Med Europe (CMA CGM Terminals) devrait être lui modernisé.

La réalité de la stratégie d'axe en France passe par les ports intérieurs on peut donc être attentifs aux différents engagements dans les terminaux à conteneurs. En 2018, le Port autonome de Strasbourg (PAS) a inauguré un nouveau terminal sur le Rhin à Lauterbourg avec un tour de table original⁹. A la fin 2024, la Compagnie Nationale du Rhône a attribué la sous-concession des deux terminaux du port de Lyon à CMA CGM Terminal associée à des partenaires publics. En 2024, MSC via MEDLOG a ouvert un terminal intérieur trimodal à Bruyères-sur-Oise dans l'Ouest de l'Île-de-France. Toujours dans les ports intérieurs, il faut noter les engagements du groupe allemand Contargo dans les services, mais aussi les ports du Rhin et du Nord.

a conservé l'actionnariat partagé avec Terminal Link dans Eurofos. A Montoir (Saint-Nazaire), Terminal Link est associée dans TGO avec le groupe familial Kuhn qui a racheté Bolloré Ports France en 2023.

⁸ Seayard, : MSC 50%, Maersk 42%, Cosco 8%.

⁹ LRT : Paris Terminal (Haropa) 40%, PAS 30%, Haeger & Schmidt Logistics (Allemagne) 15%, Sogestran (France) 15%.

Maroc et Espagne, l'intérêt des armateurs démultiplié

Par leur position géographique, les ports espagnols de la façade méditerranéenne répondent à des enjeux nationaux et aux positions de hub que demande la conteneurisation. Barcelone et Valence sont des ports mixtes, Algésiras est uniquement un hub. Ce modèle a été copié par la suite par le voisin marocain de Tanger Med et le port portugais de Sines. L'entrée Ouest de la Méditerranée forme un des pivots portuaires du système mondial avec même l'arrivée d'un nouveau port, Nador, sur la côte Nord-Est du Maroc.

Le Déroit de Gibraltar est devenu l'exemple des prises de position des différents acteurs autour des grandes zones de transbordement. Tanger Med 1 en 2007-2008, avait vu l'engagement de Maersk (TC1) et du trio Eurogate, MSC et CMA CGM (TC2). La phase 2 en 2019-2021 a permis à Maersk de disposer d'un nouveau grand terminal (TC4) et à un nouveau trio de s'organiser avec Eurogate, Hapag Lloyd et le groupe national Marsa Maroc (TC3).

CMA CGM qui possède l'un des terminaux de Casablanca depuis son rachat de la Comanav ne s'est donc pas engagée dans la phase 2 de Tanger Med, mais en 2021, la compagnie française a pris 50% des parts dans le TTIA d'Algésiras. Surtout, en 2024, le groupe français a signé pour être co-actionnaire à 49% avec Marsa Maroc du premier terminal dans le nouveau port développé par le Maroc, baptisé Nador West Med. Pour le second terminal, la piste de Cosco a été citée.

MSC est resté en dehors des ports du Déroit. Le groupe est très présent à Sines, où le terminal est opéré depuis 2004 par PSA International, qui à la fin de la décennie devrait avoir doublé de capacité offrant les capacités demandées. En revanche, l'autorité portuaire n'a pas trouvé ces dernières années de preneur pour son second terminal projeté.

La région du Déroit de Gibraltar au sens très large comprend aussi le port de Valence. Dans le port espagnol, MSC dispose d'un terminal depuis 2006 et va être le concessionnaire du nouveau très grand terminal de 5 M d'evp pour 2030 dont il était le seul soumissionnaire. De plus, le géant suisse fort de son trésor de guerre du boom de la conteneurisation récente a pris aussi une belle position en 2024 à Barcelone avec 50% du terminal BEST de HPH. L'autre acteur du port catalan est Maersk¹⁰ qui a racheté l'entreprise locale TCB en 2015.

¹⁰ Maersk a vendu le petit terminal de Castellón à AD Ports, le groupe émirati a racheté aussi Noatum, manutentionnaire généraliste espagnol (sans terminaux à conteneurs).

¹¹ MSC a racheté CP Carga aux chemins de fer portugais en 2016 et en 2023 a signé un accord pour la reprise de 50% de RENFE Mercancías aux chemins de fer espagnols.

L'Espagne a aussi été une terre de conquête pour Cosco. Le groupe chinois a racheté, en 2017, 51% de Noatum et mis la main sur des terminaux (Valence, Bilbao). En 2023, la société maintenant baptisée Cosco Shipping Port Spain a vu l'arrivée de CMA CGM dans le capital des terminaux de Valence (49%) et Bilbao (38%). La stratégie du groupe français en Espagne comprend aussi le rail avec l'achat en 2021 de l'opérateur privé Continental Rail, permettant d'être présent face à Maersk et à MSC¹¹.

Peu de choses en Italie

Il n'est pas faux de dire que l'Italie portuaire ne bouge pas trop. Le petit projet de Savone est achevé et quelques travaux à Gênes, La Spezia ou Trieste ne changent pas beaucoup la physionomie. Le pays a même perdu des positions de hub en Sardaigne et à Tarente. En Adriatique port slovène de Koper peut encore gagner un peu d'espace alors qu'en Croatie, un nouveau terminal est en construction à Rijeka et Trieste veut aussi répondre aux enjeux de connectivité de l'Europe centrale par l'Adriatique. Au début des années 2000, deux manutentionnaires dominaient l'Italie portuaire. D'un côté, l'Allemand Eurogate dans la suite de l'intégration de Contship Italia en 1999. De l'autre, le géant singapourien PSA International avec l'acquisition du VTE et d'un terminal à Venise en 1998. De son côté, à la faveur de plusieurs achats, MSC a tissé sa présence nationale avec plusieurs co-actionnariats : Gênes, La Spezia, Livourne, Civitavecchia, Naples, Ancône, Venise et Trieste. En 2019, le groupe a engagé la reprise totale du terminal de Gioia Tauro à Eurogate. Le port calabrais forme ainsi le grand hub centro-méditerranéen (celui de CMA CGM étant à Malte / Marsaxlokk¹²).

Hapag Lloyd, en 2024, a racheté 49% des parts du groupe italien Spinelli devenant ainsi co-actionnaire d'un petit terminal qu'il utilise à Gênes et d'un autre à Salerne dans la région de Naples. Maersk avait pris position à Savone avec le nouveau terminal de Vado Ligure (2019) qui comprend une participation de Cosco. En 2025, le groupe danois va ouvrir le second terminal de Rijeka en Croatie, une des portes d'entrée de l'Europe centrale. Trieste va construire un nouveau grand terminal à l'échéance de 2029 dont la concession sera sans aucun doute l'objet d'une belle compétition.

¹² Malta Freeport Terminals: Terminal Link 50%, Yilport Holding 50%. Yilport (Turquie) possède pour l'Europe des terminaux en Suède, en Norvège, au Portugal, en Espagne, en Italie et en Turquie. R. Yildirim possède aussi de 24% de la CMA CGM.

Méditerranée orientale, enthousiasme égyptien

La Grèce, on le sait, c'est surtout le port du Pirée, privatisé entièrement avec tous ses terminaux par le gouvernement en faveur de Cosco (61% du capital désormais). Naturellement, en aucun cas, la présence de Cosco n'a changé quoi que soit sur la présence de la Chine en Méditerranée et n'a pas donné un autre sens aux nouvelles routes de la Soie que des points sur la carte.

Au Nord, le port de Thessalonique (ThPA) est contrôlé depuis 2017 par un consortium composé de Deutsche Invest Equity Partners (47%), Terminal Link (33%) et Belterra Investissements (20%). ThPa a, pour sa part, racheté en 2023 un autre port grec, Volos sur la côte égéenne.

La Turquie était marquée par l'arrivée de grands groupes tout en laissant la place à des entreprises locales. DPW a aujourd'hui un terminal dans la région d'Izmit et PSA à Mersin. Maersk a quitté le port turc d'Izmir en 2018,¹³ mais MSC a pris lui des participations dans les ports de mer de Marmara (Istanbul / Ambarli, Tekirdag). Depuis 2015, à Ambarli, sont aussi présents les conglomérats chinois associés de Cosco et China Merchants. A noter, la présence du qatari Q Terminal à Antalya.

On relève dans la région, la présence de Eurogate à Chypre depuis 2017 et celle de CMA CGM en Syrie et au Liban. Le groupe français est à Lattaquié depuis 2009 et a renouvelé sa concession en novembre 2024. En 2021, le groupe français a racheté à Gulfainer le terminal de Tripoli dans le Nord Liban et a gagné, en 2022, la concession du port de Beyrouth.

L'Égypte s'affirme comme l'équivalent oriental de la zone de Gibraltar. Le premier port de transbordement a été implanté en 2004 à la sortie nord du canal à Port-Saïd par Maersk avec une participation de Cosco de 20%. Une nouvelle phase d'expansion aura lieu ces prochaines années pour en faire toujours le plus grand terminal de Méditerranée Orientale.

D'autres acteurs se sont engagés récemment dans les ports égyptiens, car la présence à la sortie du canal est relativement stratégique même si la crise en mer Rouge reporte un peu, pour l'instant, l'intérêt de cette zone. Néanmoins, le chiffre de 10 M d'evp de capacités supplémentaires dans les terminaux est évoqué en Égypte méditerranéenne. L'idée est bien de former à l'Est de la Méditerranée une vaste plate-forme portuaire équivalente de celle du Déroit de Gibraltar.

Le français CMA CGM a profité d'une opportunité pour se placer à Alexandrie en 2021. Parallèlement, HPH qui maîtrise une partie des ports égyptiens s'ouvre à des partenaires. En 2022, HPH a contracté avec le groupe de Hong Kong à El Dekhelia et avec Evergreen dans le nouveau port d'Abu Qir. De son côté Hapag Lloyd est devenu partenaire d'Eurogate dans un nouveau terminal de Damiette. Enfin, au Sud du Canal, DPW dispose depuis 2009 d'un terminal à Sokhna avec maintenant un parc logistique adjacent. Un second terminal sera mis en service en 2026 en associant HPH avec Cosco et CMA CGM.

Un vaste entremêla d'intérêts

L'espace euro-méditerranéen des terminaux à conteneurs ne cesse donc d'évoluer au grès des opportunités avec notamment la force des armements bien décidés à disposer de capacités d'accueil. Désormais consolidés et avec des moyens importants, il semble dominer un jeu où les groupes de manutention n'ont plus vraiment la main.

L'impression générale c'est la puissance de MSC qui fait feu de tout bois dans les ports européens et méditerranéens. Ainsi, sur le Range Nord, le groupe suisse qui était surtout à Anvers et Bremerhaven a étendu sa présence (et en force au Havre et à Hambourg). En Méditerranée, CMA CGM suit la même voie à une échelle moindre, mais tout de même remarquable (Maroc, Égypte) alors que Maersk semble ne plus trop avancer. Hapag Lloyd est désormais dans la course avec la présence dans des tours de table d'actionnariat de terminaux. La vague chinoise avec Cosco semble aujourd'hui stoppée nonobstant la fraction de capital prise à Hambourg. Les groupes asiatiques se limitent à des participations à Rotterdam.

La globalisation de 2016-2017 a donné un nombre réduit de super transporteurs maritimes et les bonnes années de la crise sanitaire leur ont donné un super trésor de guerre. Il peut servir à acheter des nouveaux navires, à se diversifier et à maintenir la stratégie de maîtrise des terminaux en Europe et partout dans le monde. Les acteurs de la manutention restent présents, seuls ou en partenariat et à l'échelle de tous les continents. Naturellement, il est plus important de considérer les actions des armateurs, car ce sont eux qui tissent la structuration globale de la conteneurisation qui est devenue une des réalités physiques de la globalisation économique.

Paul TOURRET

¹³ Le groupe a vendu ses actifs en Russie en raison de la guerre.