



Les ports européens

les parts de marché des différents ports européens

On distingue en Europe six grandes « zones portuaires » : le Range Nord-Ouest* (Le Havre-Hambourg), Atlantique, Méditerranée, Scandinavie-Baltique, Mer Noire et Balkans, Grande-Bretagne (parfois incluse dans le Range Nord-Ouest). La concurrence entre « ranges* » est faible, d'une part en raison de la prépondérance des ports de la zone Nord-Ouest, d'autre part en raison de la séparation des hinterlands*.

la concentration des trafics du Range Nord-Ouest

Le Range des ports d'Europe du Nord (continentale et Îles Britanniques) se caractérise par une concentration des trafics dans quelques grands ports, avec notamment **la prépondérance de Rotterdam.**

Néanmoins, l'élargissement des hinterlands et l'amélioration des transports terrestres créent de plus en plus de concurrence entre façades. Ainsi, il existe une concurrence Nord-Ouest/Méditerranée pour les chargeurs* d'Italie du Nord, Suisse, Allemagne du Sud, Espagne, Centre de la France...

Rotterdam est le 1^{er} port européen et le 4^e port mondial à conteneurs. Par ailleurs, le Benelux est le centre de gravité des activités de logistique en Europe (plus de la moitié des centres de distribution européens sont aux Pays-Bas).*

le marché méditerranéen et les ports de transbordement

Le développement des ports du Sud de l'Europe se fait selon un modèle différent de celui des ports du Nord.

Des hub-ports* ou ports de transbordement se sont développés récemment en Méditerranée, à Malte (Marsaxlokk), en Italie (Gioia Tauro), en Espagne (Algésiras). Dans ces ports, le transbordement* constitue pratiquement l'activité unique, contrairement aux « ports dits de marché* », fondamentalement tournés vers la desserte d'un hinterland terrestre.

Le secteur portuaire « à maturité » d'Europe du Nord, qui restera le « poumon portuaire » de l'Europe, offre moins de prise aux stratégies de développement des opérateurs portuaires et des armements*. D'où le « décollage » de ces ports spécialisés d'Europe du Sud, répondant souvent aux besoins d'un opérateur ou d'un armateur particulier qui y investit.

la constitution de bipôles Nord-Sud

Le tissu portuaire européen est maillé de nombreuses prises de participation de groupes portuaires internationaux (groupes de manutention, armements investissant dans des terminaux* dédiés).

Certaines alliances* touchent à la fois les ports du Nord et du Sud de l'Europe, sur des services maritimes éventuellement complémentaires, et rationalisent la productivité en réalisant des basculements de marchandises entre des ports du Nord et du Sud de leur réseau européen.

La tendance actuelle est à la création de « ponts terrestres » entre Europe du Nord et Europe du Sud. Ces mouvements améliorent la gestion des conteneurs vides dans le cadre de flux très souvent déséquilibrés.

Exemple : déchargement d'un conteneur plein à Hambourg, livraison en Allemagne, acheminement du conteneur vide à Gênes pour une nouvelle destination.

pour aller plus loin

revues : Lloyd, Marin 1,3, NPI, Subra, Terr/Car
 ouvrages : ESPO
 adresses : ESPO
 internet : PE, SE



les ports européens dans le monde

Trafics des principaux ports du monde en millions de tonnes					
	1995	1996	1997	1998	1999
Rotterdam (Pays-Bas)	293,4	292,1	310,9	314,8	303,4
Singapour (Singapour)	235,2	242,5	252,8	241,1	-
Shanghai (Chine)	165,7	164,0	164,0	163,9	-
Nagoya (Japon)	124,5	118,3	120,1	133,9	133,0
Hong Kong (Chine)	127,5	125,8	134,5	127,5	168,8
Anvers (Belgique)	108,1	106,5	111,9	119,8	115,6
Yokohama (Japon)	106,5	102,4	102,4	117,8	114,5
Pusan (Corée du Sud)	93,4	97,6	106,6	96,4	-
Marseille-Fos (France)	86,6	90,7	94,3	93,4	90,3
Hambourg (Allemagne)	72,1	71,1	76,7	75,8	81,0

Sources diverses

Trafics conteneurs des principaux ports européens en milliers d'EVP*					
	1995	1996	1997	1998	1999
Rotterdam (Pays-Bas)	4 787	4 971	5 495	6 011	6 343
Hambourg (Allemagne)	2 890	3 054	3 337	3 547	3 738
Anvers (Belgique)	2 329	2 654	2 969	3 266	3 614
Felixstowe (Royaume Uni)	1 924	2 065	2 237	2 523	2 697
Gioia Tauro (Italie)	16	572	1 449	2 094	2 203
Algésiras (Espagne)	1 524	1 543	1 703	1 812	1 833
Brême (Allemagne)	1 155	1 307	1 538	1 826	2 181
Le Havre (France)	970	1 020	1 185	1 319	1 378
Gênes (Italie)	615	826	1 180	1 266	1 234
Barcelone (Espagne)	689	765	972	1 095	1 235
Valence (Espagne)	672	710	832	1 005	1 170
Zeebrugge (Belgique)	528	553	648	776	850

Sources diverses

ROTTERDAM

Rotterdam est le premier port du monde toutes marchandises confondues. Rotterdam est depuis 30 ans le premier port européen à conteneurs* et le 4^e port mondial. Un trafic d'environ 11 Mevp est prévu en 2020 par le port.

Rotterdam concentre une grande partie des trafics destinés ou originaires de la « dorsale européenne* ». C'est également un grand « hub* » de redistribution vers d'autres ports européens. Le taux de trafic en transbordement* est de 40 % à Rotterdam.

Par ailleurs, les Pays-Bas se présentent comme le centre de distribution de l'Europe. Le pourcentage de tous les centres de distribution européens situés aux Pays-Bas est passé de 45 % en 1993 à 56 % en 1997.

ANVERS ET LES PORTS BELGES

Anvers est le 3^e port européen pour les trafics conteneurisés. Il doit sa réputation surtout aux activités de négoce et de service, et aux trafics de marchandises diverses non conteneurisées. Dans ce domaine notamment, son attractivité vis-à-vis des trafics français est ancienne, à tel point qu'il est souvent qualifié de « premier port français ». Parmi les autres ports belges peuvent être également cités Zeebrugge et Gand. Zeebrugge qui était un petit port en 1965 (moins de 2 MT) a connu une grande expansion. De grands opérateurs portuaires, notamment belges, s'y sont implantés, parallèlement au programme d'investissement du gouvernement belge. Zeebrugge est le premier port européen pour le trafic ro-ro*, le 2^e port européen pour les voitures.

LES PORTS ESPAGNOLS

Le trafic total des ports espagnols est de 320 MT dont 6,4 Mevp (1,25 Mevp à Barcelone, 1,8 Mevp à Algésiras en 1999). Algésiras est le premier port à conteneurs d'Espagne et se situe au 20^e rang mondial. Il est idéalement situé comme plate-forme de transbordement à la croisée des lignes maritimes Nord-Sud et Est-Ouest via le canal de Suez.

Le développement des activités logistiques est la priorité actuelle du port de Barcelone.

LES PORTS ANGLAIS

Le système portuaire anglais comporte plus de 600 ports dont une centaine ayant un trafic commercial significatif. Le trafic total est de l'ordre de 540 MT.

LES PORTS ITALIENS

Le trafic total des ports italiens est d'environ 200 MT. Gênes totalise près de 45 MT dont environ 10 millions de trafics conteneurisés. A noter également la formidable progression du port de Gioia Tauro.

LES PORTS FRANÇAIS

Le trafic total des ports français, réparti sur trois façades maritimes, est à peu près voisin du trafic de Rotterdam. La France partage avec les pays de l'Europe du Sud la spécificité de l'outre-mer.

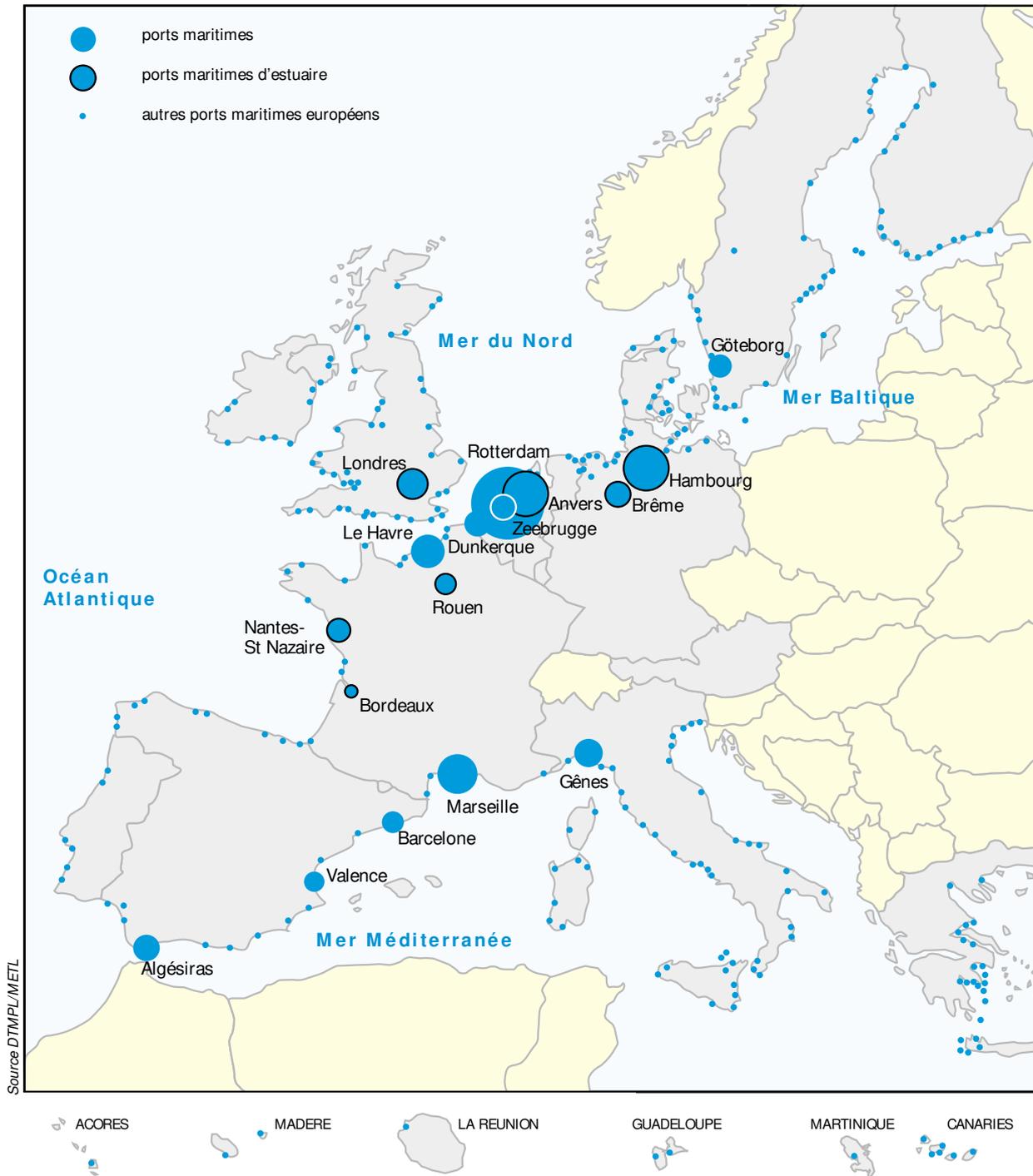
pour aller plus loin

revues : *Lloyd, Marin 1,3, NPI, Subra, Terr/ Car,*

ouvrages : *ESPO, Ports world*

adresses : *ESPO*

internet : *ESPO, IMARE, PE, SE*



trafic total en milliers de tonnes en 2000

Rotterdam : 322 073 • Anvers : 130 530 • Marseille : 94 106 • Hambourg : 85 094 • Le Havre : 67 492 • Amsterdam : 64 052 • Gênes : 50 804 • Londres : 47 892 • Dunkerque : 45 283 • Brême : 44 968 • Algésiras : 44 016 • Zeebrugge : 35 475 • Göteborg : 33 131 • Nantes-St Nazaire : 31 860 • Barcelone : 29 723 • Rouen : 22 805 • Bordeaux : 9 292.

On remarque la densité du système portuaire européen et le lien entre le système portuaire de chaque pays et sa géographie : Rotterdam, principal port des Pays-Bas, totalise le même trafic que l'ensemble des ports français répartis sur 3 façades maritimes.



Source port de Hambourg

Hambourg, vue aérienne, partie Ouest

Interface entre la partie terrestre au premier plan et la partie maritime à l'arrière plan. Au premier plan, un entrepôt en cours d'aménagement.