


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
 NANTES - SAINT NAZAIRE

Les ports de la mer Adriatique Entre ambitions et contraintes

La mer Adriatique est une partie conséquente de la mer Méditerranée. Située entre la péninsule italienne au Nord et à l'Ouest et la péninsule balkanique à l'Est, elle est ouverte par le canal d'Otrante au Sud. Six Etats la bordent : l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et l'Albanie. Cet espace adriatique connaît des développements maritimes et portuaires intéressants de nombreuses filières, des vracs secs aux vracs liquides en passant par les conteneurs et les lignes de rouliers. Mais les trafics passagers, rouliers et croisières, sous influence du secteur touristique hyper développé et du voisin grec, restent le trait marquant de cette zone. Les acteurs institutionnels et portuaires locaux lui prêtent également de grandes ambitions dans la polarisation du système de transport européen et plus précisément dans la hiérarchisation des points d'entrée portuaires sur le vieux continent.

Le secteur portuaire des vracs

Evolutions autour des vracs liquides. Le secteur des hydrocarbures continue sa restructuration en Europe. Si, en Adriatique, les raffineries portuaires ne sont pas encore touchées par des fermetures, l'activité des terminaux pétroliers portuaires est directement impactée par les fermetures des raffineries intérieures.

Premier port pétrolier de la Méditerranée, le port de Trieste conserve son leadership avec un trafic 2013 à 41,3 Mt de pétrole brut en import (+18% par rapport à 2012). Paradoxalement cet important port pétrolier n'accueille pas de raffinerie bord à quai et ce sont ses connexions à nombre de raffineries (par *pipelines*) qui expliquent son intense activité portuaire. Des connexions historiques vers la Bavière alimentent notamment les raffineries de Ingelstadt, Burghausen et Voburg et, depuis 2012, l'intégralité de la raffinerie de Karlsruhe (14,9 Mt, au détriment de Fos). Le terminal SIOT (*Società Italiana Oleodotto Transalpino Trieste*, filiale du groupe TEL) en est maintenant le fournisseur exclusif via l'oléoduc transalpin. Suivant une autre connexion, les terminaux DCT (*Depositi Costieri Trieste*) et SIOT fournissent les raffineries intérieures de l'Autriche (raffinerie de Schwechat) et, plus récemment de la République tchèque (devenue un des actionnaires du groupe TEL) qui se prémunit ainsi contre une hégémonie des approvisionnements russes.

Les autres principaux ports pétroliers de l'Adriatique sont adossés à une raffinerie bord à quai. Du côté italien, Venise, et Ravenne ont construit leur terminaux portuaires sur de vastes zones industrialo-portuaires destinées d'abord à l'industrie pétrochimique avant de continuer à développer des trafics portuaires pour l'ensemble des marchandises répondant aux besoins des hinterlands proches et confirmant leur vocation de ports très généralistes. Le terminal pétrolier vénitien est celui de la ZIP de Maghera datant de 1926¹. Il approvisionne la raffinerie locale (capacité d'environ 4 Mt/an) exploitée par ENI et qui fournit le Nord-Est de l'Italie et l'Autriche en carburants. Depuis 2013, cette raffinerie a débuté sa conversion aux biocarburants de deuxième génération. Le terminal vénitien alimente l'ancienne raffinerie (fermée) de Mantoue, devenue centre logistique de produits pétroliers.

Plus au Sud, sur le Canal Candiano, la raffinerie de Ravenne est plus modeste, elle a une capacité de 500 000 t/an. Son exploitation est assurée par Alma Petroli, dont le terminal accueille de petits tankers de 40 000 t. Construite en 1950, la raffinerie de Falconara, près d'Ancône, est adossée à plusieurs terminaux pouvant accueillir des navires jusqu'à 400 000 t. Outil récemment modernisé, cette raffinerie est complétée par une unité de cogénération ou centrale IGCC (*Integrated Gazification Combined Cycle*, production de vapeur et d'électricité à partir de la gazéification des résidus de raffinage des hydrocarbures lourds). Sa capacité est de 2 Mds de kW/h/an, soit 30% des besoins énergétiques de la région des Marches.

En Slovénie, Koper, unique porte d'entrée et de sortie maritime du pays reçoit des produits raffinés redistribués aux grands centres du pays par pipeline. En Croatie, la raffinerie de Rijeka est exploitée par INA, filiale du groupe hongrois MOL depuis 2009. Sa capacité de production annuelle s'élève à 4,5 Mt. C'est un outil performant depuis ses récentes révisions et qui propose, aujourd'hui (depuis 2011) du GTL (Gas To Liquid). La raffinerie est située en marge de Rijeka et est reliée au terminal pétrolier Omisalj situé sur l'île proche de Krk. De l'autre côté, la raffinerie est connectée au pipeline Janaf, dérivé du "pipeline de l'Amitié" (*Droujba*) pour approvisionner en brut russe. L'autre raffinerie

¹ Un terminal pétrolier offshore est en projet.

croate, celle de Siska (INA également) n'est pas reliée à un terminal pétrolier portuaire, de même que la raffinerie de Bosanski Brod (Bosnie-Herzégovine), exploitée par Zarubezhneft, compagnie d'Etat russe. Enfin, le port croate de Ploce réceptionne des produits raffinés pour environ 300 à 400 000 t/an.

En Albanie, les deux raffineries, Ballsh et Fier, ont des capacités de production respectives de 1 Mt/an et de 500 000 t/an et sont opérées par Armo, consortium américano-suisse. Ces outils industriels traitent essentiellement des bitumeux et sont approvisionnés par un terminal à Vlorë (exploité par PIA, la filiale albanaise du groupe italien PIR), au Sud du pays.

Trafics portuaires des hydrocarbures (en Mt)

Ports	Pays	Brut	Raffinés	GNL
Trieste	Italie	41,3		
Venise	Italie	3,6	5	
Ravenna	Italie	0,9	1,9	0,5
Ancône	Italie	1,5	1,8	
Porto Levante Rovigo	Italie			6
Rijeka	Croatie	Estimés à 4		
Ploce	Croatie		0,35*	
Vlorë	Albanie	nd	nd	

Source : autorités portuaires, trafics 2013 ou * à défaut 2012.

Le GNL fait pour le moment encore l'objet de peu d'échanges en Adriatique. Son unique point d'entrée en fonctionnement est le terminal offshore proche de l'île de Porto Levante près de Rovigo. Projeté depuis 1998 comme "programme d'intérêt national" en Italie et en service depuis 2009, le *Terminale GNL Adriatico*, est une plateforme gravitaire conçue pour recevoir jusqu'à 6 Mt/an de GNL. Sa finalité est de répondre au besoin croissant de GNL de la péninsule italienne pour les prochaines décennies, en complément des deux terminaux toscans. Le site adriatique de regazéification couvre environ 10% des besoins italiens en GNL. Exploité par la société Adriatic LNG, le terminal est la propriété à 22% de Qatar Petroleum, 71% d'Exxon Mobil et 7% d'Edison. 80% des approvisionnements sont dédiés à Edison pour 25 ans, les 20% restants sont libres pour des utilisateurs tiers conformément à la libéralisation du secteur de l'énergie en Europe.

Des projets de terminaux gaziers. Dans la perspective de potentielles normes relatives à la réduction des émissions de gaz par les navires marchands et par conséquence du recours au GNL comme carburant marin alternatif, l'Adriatique commence dès maintenant à se positionner sur le créneau du soutage de GNL. Plusieurs projets de terminaux sont dans les cartons à plus ou moins brève échéance : Brindisi et Porto Recanati (sans échéances connues), Falconara Marittima (échéance 2018) pour l'Italie, Adria LNG (échéance 2017) et KrK Island (échéance 2016) pour la Croatie et un terminal à Vlôre (échéance 2016) pour l'Albanie. Le gaz connaît au final des développements plus importants que le traditionnel secteur pétrolier, notamment en Italie où la politique énergétique nationale a depuis longtemps largement opté pour une production électrique à base de gaz : 55% de l'électricité proviennent du gaz, 12% du charbon et 0% du nucléaire.

Les vracs secs. Créés et développés pour répondre parfaitement aux besoins de leurs hinterland, sans vocation initiale internationale ni de transbordement, les ports de l'Adriatique sont très généralistes. Les vracs secs y sont donc bien représentés mais dans des proportions très variables. Le charbon, matière première énergétique indispensable aux bassins sidérurgiques et industriels du Nord de la péninsule mais aussi à la production électrique d'origine thermique, ainsi que les autres minerais, arrivent par les terminaux de Ravenne (0,2 Mt de charbon et 4,4 Mt d'autres minerais et ciment en 2013), d'Ancône (0,2 Mt de charbon et 0,2 Mt d'autres minerais), de Trieste (0,6 Mt de charbon pour la centrale thermique de Montfalcone exploitée par A2A), de Brindisi (5,5 Mt de charbon pour les centrales de Brindisi Nord exploitée par Edipower et de Brindisi Sud exploitée par Enel) et de Venise (2 Mt de charbon pour les industries sidérurgiques et pour les centrales de Maghera et Fusina – Enel - et 0,4 Mt de minerais).

L'héritage yougoslave pèse lourd sur les fragiles économies slovène, croate, albanaise du Monténégro et de la Bosnie. Même si leurs économies liées aux secteurs de l'industrie et du BTP ne sont pas florissantes, les principaux ports de la zone voient transiter (imports majoritairement) minerais, ciment et bois dans des tonnages modestes (à hauteur de 100 000 t au maximum par terminal).

L'agroalimentaire occupe l'autre place importante du secteur des vracs secs avec les céréales, les denrées agroalimentaires et les fertilisants. Si l'Italie est le troisième pays agricole de l'UE, il n'en reste pas moins déficitaire sur le plan agroalimentaire. Son agriculture intensive requiert des engrais et l'industrie des pâtes et de la meunerie importe des blés durs et tendres. Au Nord-Est du pays l'élevage est intensif, nécessitant des flux d'alimentation animale. C'est l'ensemble de ce contexte qui permet de mieux comprendre les trafics portuaires suivants. Ravenne est le plus gros pôle importateur de produits agroalimentaires. Les chiffres 2013 s'établissent à 1,4 Mt de céréales, 2,2 Mt de denrées alimentaires et à 1,1 Mt de fertilisants. Le second port en tonnage est Bari qui voit transiter à l'import environ 1,2 Mt de céréales et frôle les 100 000 t pour les imports d'engrais. Ancône réalise des trafics céréaliers mineurs, de même que Venise. Mais ce dernier se démarque dans l'import de nourriture pour animaux et oléagineux (1,5 Mt en 2013, à destination des élevages proches).

Du côté du littoral balkanique, la Croatie, le Monténégro et l'Albanie ont des secteurs agricoles appauvris et peu performants. Aussi ces Etats sont-ils fortement importateurs de produits agroalimentaires. Les ports de Koper, Rijeka, Ploce, Bar et Durres disposent de terminaux céréaliers pour l'import de blé et maïs mais aussi d'alimentation animale. Les terminaux conteneurs et marchandises diverses se chargent des imports de denrées alimentaires.

Le secteur roulier

En fréteurs rouliers purs ou couplés aux trafics passagers (ferries), les échanges d'unité de fret roulant (UF) restent dynamiques en Adriatique, même s'ils accusent les effets négatifs de la crise touchant durement les économies riveraines. Les trafics 2013 sont entre autre de 1,23 MUF à Venise², 1,15 MUF à Ravenne, 0,1 MUF à Ancône, 2,5 MUF à Bari, 0,98 MUF à Brindisi et 0,62 MUF à Durres. Trieste compte l'autoroute de la mer turque UN Roro (271 000 UF) parmi ses trafics. Ce service maritime se complète efficacement par des liaisons ferroviaires denses vers l'hinterland autrichien et slovène.

Autoroute de la mer à Trieste

Crédit : ISEMAR

La conteneurisation, fer de lance de l'ambition Adriatique**Des trafics conteneurs ancrés sur leurs hinterlands.**

La position de l'Adriatique en matière de conteneurs évolue et peut sans conteste être qualifiée d'ambitieuse. Les terminaux à conteneurs de l'Adriatique sont aujourd'hui modestes et répondent exclusivement aux besoins des hinterlands, sans fonction de transbordement (laissée aux grands hubs centre-méditerranéens voisins de Tarente, Gioia Tauro, Marsaxlokk) et à quelques ports plus importants. Trois ports se démarquent avec des trafics de 500 000 à 600 000 evp : Trieste, Venise³ et Koper, pour irriguer des hinterlands industrialisés et démographiquement plus importants.

Trafics portuaires conteneurs (en evp)

Trieste	459 000	Koper	600 000
Venise	447 000	Rijeka	130 000
Ravenne	227 000	Ploce	20 000
Ancône	152 000	Bar	Nd
Bari	31 000	Durres	83 000

Source : autorités portuaires, trafics 2013

La desserte des hinterlands voit le développement des axes ferroviaires à destination de ports intérieurs et de plateformes logistiques. Les terminaux de Venise et Ravenne sont connectés aux ports intérieurs de Padoue et de Melzo Milano grâce notamment aux services d'Oceangate, jeune entreprise ferroviaire (2011) et filiale à 50/50 de Sogemar Spa (elle-même filiale du

² A Venise, un nouveau hub roulier à Maghera a été concédé pour 40 ans au consortium Venise Ro Port MoS.

³ Un projet de terminal conteneur offshore est en cours à Venise pour des raisons environnementales de préservation de la lagune et de développement portuaire pour l'accueil de plus gros navires.

gestionnaire de terminaux à conteneurs Contship Italia / Eurogate) et de TPER (opérateur ferroviaire de la région Emilie-Romagne).

Venise est également connectée à son hinterland par le réseau fluvial Venise-Mantoue (barges) et il existe un projet autour du système fluvial de la plaine du Pô (130 km de voies) qui voit un transit annuel de 1 Mt de fret alors qu'il dispose d'une capacité de 16 Mt. Sur ce sujet, reste l'épineux et récurrent problème des financements pour la mise à niveau et la modernisation du réseau.

En Slovénie, les deux terminaux conteneurs (un troisième est en projet) de Koper sont, depuis 2012, équipés de deux lignes ferroviaires en direction de l'hinterland d'Europe centrale.

L'armement italien au conteneur pèse peu dans la balance tant le secteur est mondialement dominé par les grandes compagnies. L'Adriatique n'y fait pas exception. Le service conjoint CMA CGM – Maersk Asie-Méditerranée "Phoenician Express" escale notamment à Trieste, Koper et Rijeka en provenance de l'Asie. Et l'armateur français a mis en place un service feeder "FAS Adriatic 1 Feeder". MSC dispose également d'un service "Adriatic" en lien avec ses services escalant à Gioia Tauro. A Koper, Hanjin, Yan Ming, United Arab Shipping Company et Hundaï sont présents.

Le secteur de la manutention des boîtes est diversifié et compte, notamment en Italie, des acteurs nationaux, en plus des acteurs internationaux. A Venise, l'opérateur Vecon est une filiale de PSA. A Trieste, c'est un opérateur logisticien italien TO Delta Group qui exploite le terminal conteneurs : Trieste Marine Terminal. Contship Italia / Eurogate est présent à Ravenne.

En Croatie, le terminal conteneur de Rijeka comme celui de Koper sont opérés par des filiales du port. A Durres, en Albanie, le terminal conteneurs est opéré par l'Albanian Stevedoring Compay, une filiale de EMS-Fehn Group, largement implantée dans les Balkans et en Baltique.

Inscrire l'Adriatique comme l'alternative à la Rangée Nord et viser les 6 M evp.

L'hinterland naturel des ports de l'Italie du Nord, de la Slovénie, de la Croatie, de la Bosnie, du Monténégro et de l'Albanie sont leurs économies nationales. Sur le segment des conteneurs ces hinterlands sont très disputés par les ports notoires de la Rangée Nord. Cela a pour conséquence des contextes de développement compliqués pour les ports du Nord de l'Adriatique. Régulièrement, des études démontrent l'ampleur de ces détournements de trafics. Ainsi les ports de la Rangée Nord parviennent à rayonner jusqu'en Lombardie, Suisse et Autriche, concurrençant les ports du Sud. L'OCDE a récemment ré-évalué les perspectives de trafics : les échanges UE-Asie sont évalués à 16 Mevp et ont des perspectives de croissance tandis que les échanges UE-Amérique du Nord sont stables à 5,8 Mevp. Sur l'ensemble de ces flux, les ports de la Rangée Nord en captent 72%, les

ports méditerranéens, 28%. D'autres études démontrent les gains kilométriques à faire passer un conteneur par les ports du sud pour rejoindre un hinterland en Europe centrale (sans toutefois parler de la question de l'efficacité des liaisons logistiques terrestres). Ainsi, de la Chine à Munich, un conteneur économiserait 280 km terrestres et près de 5 km de mer en prenant l'option du Sud.

Ainsi, la question de la desserte des ports adriatiques apparaît comme un facteur déterminant pour la pertinence du service. La question de la visibilité des ports à l'international est l'autre facteur déterminant.

Ce sont en partie ces constats qui ont motivé le regroupement de cinq ports du Nord de l'Adriatique. Ravenne, Venise, Trieste, Koper et Rijeka se sont associés autour de la *North Adriatic Ports Association* ou NAPA. Ses objectifs sont de faire gagner ces ports en visibilité à l'international via des actions de promotion et de lobbying, et de contribuer aux développements portuaires via les accès nautiques (dragage à Koper pour passer de 11 à 14 m), les nouveaux terminaux (terminal offshore de Venise) et les dessertes terrestres (inscription dans les corridors RTE-T et déblocage de financements). Par exemple, l'UE contribue à hauteur de 50% au cofinancement du projet NAPA Etudes (montant total de 5,3 M euros) qui doit déterminer et évaluer les besoins de développement pour renforcer les connections entre les ports de NAPA et les réseaux ferroviaires et fluviaux.

Partant du constat de l'insertion de ses ports dans quatre corridors RTE-T (Baltic Adriatic corridor, Mediterranean corridor, Pan européen corridors V et X), NAPA ambitionne de regagner des parts de marché sur le segment des conteneurs et ainsi passer à un transit de 6 Mevp en 2030 contre 2,15 en 2013.

Les trafics passagers : atouts et déboires de la mer Adriatique

Le secteur des ferries. Les intégrations progressives de la Grèce puis de la Croatie à l'UE ont intensifié les échanges entre la rive italienne et la rive des Balkans. L'apaisement de la situation politique compliquée dans les états balkans a également joué un rôle important (sinon encore plus important que l'intégration européenne). De fait, les échanges de biens et de personnes, notamment au travers des liens maritimes rouliers n'ont cessé de croître dans les années 2000, excepté le ralentissement lié à la crise financière, économique et sociale. Les ports italiens d'Ancône (1 Mpax vers Grèce et Croatie et 121 000 voitures), de Bari (1,1 Mpax vers Grèce et Albanie essentiellement, 200 000 voitures et 6 000 autobus) et Brindisi (950 000 pax vers Grèce et Albanie) occupent des positions fortes sur les trafics passagers et voitures à l'international.

Les ports balkans sont sur deux segments : l'international (moindre) et le domestique très développé en raison des îles proches. A Dubrovnik, les trafics s'élèvent à 421 000 pax en domestique (et 8 400

véhicules), et à l'international vers Bari à 88 500 pax (et 12 200 voitures). A Split, les trafics domestiques sont de 4 Mpax et les internationaux de 0,4 Mpax. Si les trafics domestiques ont semblé résister un peu à la crise, les trafics internationaux ont durement chuté. A Zadar (Croatie), les trafics domestiques 2013 sont identiques à ceux de 2008-2009 (2,3 M pax) alors que les trafics internationaux sont passés de +/- 80 000 passagers en 2008/2009 à moins de 40 000 en 2013.

Face à cette crise des ferries en Méditerranée, c'est moins le panorama des lignes que celui des acteurs qui a évolué. En effet, ces derniers se sont fortement restructurés. Le groupe Grimaldi, déjà fort sur le secteur, a acquis l'armement grec Minoan en 2008, renforçant sa position sur les lignes Brindisi/Bari vers Corfou ou Ingoumenista. Ses concurrents, Anek et Attika, sont en difficulté et tentent de rester compétitifs en réduisant leurs coûts d'exploitation (mutualisation des navires, réduction de la vitesse, baisse de la masse salariale) et leurs coûts financiers (refinancement des navires, révision des contrats d'affrètement).

La croisière. La valeur sûre de l'Adriatique est incontestablement le secteur de la croisière. En effet, et malgré les aléas économiques de ces dernières années, ce secteur reste l'emblème de cet espace maritime, faisant le bonheur des ports et des armements (deux armements italiens sont actifs sur ce marché: Costa, filiale de l'américain Carnival Group, et MSC Croisières). Si pour les échanges de marchandises, on constate des déséquilibres en faveur de l'Italie, le littoral balkanique est très présent sur le secteur de la croisière en Adriatique et fait le bonheur de ses ports. Koper, Rijeka (15 000), Ploce, Split, Sibenik (540 000), Zadar (33 700), Dubrovnik (943 000) connaissent des trafics de croisiéristes importants. Au final, à part Koper, Rijeka, Ploce et Durres, les autres ports des balkans ont peu à peu abandonné les trafics de fret pour se concentrer sur le développement et l'accueil des escales croisières, profitant de l'attrait de leur littoral et du boom du secteur du tourisme dans cette zone.

Pour autant, l'Italie (toutes côtes confondues) reste la première destination européenne et les italiens le troisième marché de clientèle. Venise est le premier port avec 1 841 500 croisiéristes. Viennent ensuite Bari (605 000), Trieste (140 000), Ancône (110 000), Ravenne (97 000) et Brindisi (13 500). Utilisant les mêmes arguments que ceux qui ont motivé le projet de terminaux pétrolier et conteneur offshore au large de Venise, les politiques de la région de la Vénétie ont décidé d'interdire les grands paquebots dans la lagune du 1^{er} port de croisières. Pour cela, des routes alternatives seraient construites d'ici 2016.

Anne GALLAIS BOUCHET, ISEMAR