



ISEMAR

Les ports britanniques, évolutions économiques et territoriales

Au moment où la France s'engage dans un processus de transfert vers le privé de ses terminaux portuaires, le système britannique mérite l'attention, car il a engagé depuis longtemps un processus assez poussé de privatisation du tissu portuaire. La plupart des ports britanniques évoluent désormais dans un contexte privé favorisant la mobilité du contrôle des sociétés avec à la clé des phénomènes de concentration et d'internationalisation. Ce mouvement s'engage alors que de nombreux ports sont confrontés à des problèmes de congestion entravant leur développement dans les trafics unifiés (conteneurs, remorques, véhicules neufs...). Les chantiers portuaires sont nombreux mais la nécessité impérieuse n'empêche pas comme sur le continent un encadrement strict vis-à-vis du respect de l'environnement et du voisinage.

L'économie britannique

L'économie britannique a connu ces dernières années une forte croissance de son PIB alimentée par une forte tertiarisation de l'activité et notamment les services financiers internationaux. La désindustrialisation qui en découle dans un contexte de plus grande intégration européenne s'est traduite par une croissance de la demande de produits importés d'autant plus que la forte bulle immobilière a (temporairement) renchéri les Britanniques. L'ensemble de ces phénomènes (valables aussi pour l'Irlande) a nourri la bonne croissance des trafics de fret roulant européens et de conteneurs internationaux.

La crise financière et immobilière actuelle touche fortement le pays. La croissance a fini par disparaître pour plonger l'économie dans la récession. Les trafics portuaires vont naturellement être affectés par cette nouvelle phase économique. En 2007, ils avaient déjà reculé (566,6 Mt pour 568,7 Mt en 2006) car entraînés par une baisse du LNG. Le roulier s'étaient montré stable (105 Mt, +0,3%) alors que les conteneurs avaient beaucoup progressé (60 Mt, +11,4%). Les indications de la Far Eastern Freight Conference attestent d'une amorce de chute des importations de conteneurs asiatiques en GB au cours de la première partie de l'année 2008.

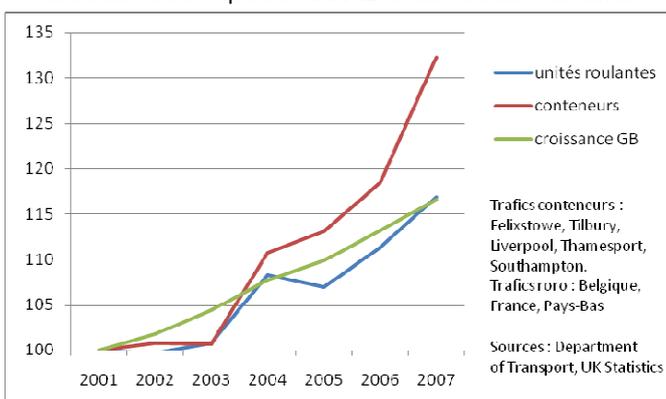
Le tissu portuaire

L'insularité britannique a toujours rendu les ports essentiels à l'économie d'autant plus que durant quelques siècles celle-ci a vécu à l'échelle de sa domination planétaire. La crise industrielle a particulièrement touché les ports tombés à 340 Mt en 1975, cependant l'arrivée de nouveaux trafics (énergie, conteneurs, roulier, ferry) a depuis largement effacé la crise mais au prix d'un transfert de l'activité de l'Atlantique vers les ports regardant le continent et dans la mouvance du Range Nord. Cependant, l'ensemble des côtes britanniques conserve des activités portuaires relativement importantes avec des infrastructures souvent situées aux différents estuaires des fleuves.

La côte Sud comporte un seul port généraliste d'importance, Southampton (25 Mt), car tous les autres sont liés au trafic transmanche (Plymouth, Poole, Portsmouth, Newhaven). Au Sud-Est, le port de Londres (52,7 Mt) maintenant déplacé vers l'aval de l'estuaire de la Tamise autour des terminaux spécialisés de Dagenham, Purfleet, Dartford, Tilbury, Corython et Canvey Island. L'avant-port de l'embouchure est occupé par le port de Medway (15,4 Mt) avec les sites d'Isle of Grain (Thamesport) et de Sheerness. L'extrémité du Kent accueille les ports rouliers du Déroit de Ramsgate (2 Mt) et Douvres (25 Mt) alors qu'au nord de la Tamise dans le Suffolk on trouve les ports à conteneurs de Felixstowe (25,7 Mt), roulier de Harwich (3,7 Mt) et marchandises diverses d'Ipswich (2,8 Mt).

Le complexe portuaire de la rivière Humber (Grimsby & Immingham 66,3 Mt et Hull 12,5 Mt) est le débouché maritime des régions de York, Leeds et Sheffield. Plus au nord, Teesport (49,8 Mt) est le nom commercial du port de Middlesbrough sur la Tees et du port côtier de Hartlepool. L'embouchure de la Tyne (4,6 Mt) abrite le petit port de Newcastle alors qu'en Ecosse le fjord de la Forth possède le complexe portuaire de Forth Ports (36,7 Mt) avec Leith, Grangemouth, Methil, Burntisland and Rosyth.

Croissances comparées du PIB et des trafics maritimes



Sur la côte atlantique, un seul port généraliste a gardé une importance nationale, Liverpool (32,2 Mt) connecté à Manchester (8 Mt) par un canal maritime. Les autres ports régionaux s'articulent autour de quelques trafics de spécialités : Clydeport / Glasgow (12 Mt) en Ecosse, Port Talbot (9 Mt) au Pays de Galle, Bristol (11,2 Mt) au Sud-Ouest. Par ailleurs, un chapelet de petits ports vit des trafics rouliers de Mer d'Irlande (Troon, Cainryan, Stranraer, Heysham, Holyhead, Fishguard, Pembroke). La marginalisation des ports orientaux comporte une exception avec le port gallois de Milford Haven autour du pétrole et maintenant du gaz naturel.

Les trafics

Comme partout les plus grands ports sont ceux dominés par les trafics vraquiers. Du point de vue énergétique, les vracs liquides sont marqués par une production nationale de pétrole et de gaz. Un certain nombre de ports reçoit par pipe le pétrole et le gaz de Mer du Nord¹. Pour le pétrole, trois types de ports sont actifs, Flotta Island aux Orcades et Sullom Voe aux Shetlands, expédient le pétrole vers des lieux de raffinages nationaux ou internationaux. Forthport en Ecosse et Teesport au Yorkshire redistribuent et raffinent. Les autres ports traitent des entrées de pétrole pour le raffinage : Liverpool, Milford Haven, Southampton, Londres et Grimsby.

Les champs gaziers situés essentiellement dans le Sud de la Mer du Nord sont directement connectés au réseau terrestre sur la côte du Norfolk et en Ecosse. En 2007, l'ouverture d'un nouveau gazoduc sous-marin depuis le champ norvégien de Langeled South (1 200 km) au Yorkshire en entraîné une chute des trafics maritimes de LNG commencés l'année précédente. Néanmoins, face à l'augmentation de la consommation, le LNG va croître à l'avenir pour représenter un quart des besoins en 2015.

Quatre terminaux LNG sont en fonction². Le plus ancien, Grain / Medway date de 2005. Propriété de National Grid et alimenté par BP et Sonatrach (Algérie), le terminal va voir sa capacité portée de 2,1 Mt, 9,8 Mt puis 14,8 Mt. A l'Ouest, Milford Haven possède deux terminaux. Le Dragon Terminal (2007) est la propriété de 4Gas (PB), British Gaz / Centricia (GB) et Petronas (Malaisie). Le South Hook LNG (2008) associe Qatar Petroleum, Exxon Mobil et Total. L'embouchure de la Tamise comportera à l'avenir un autre terminal à Canvey (Port de Londres) pour British Gas, Calor Gas

(GB/PB) et Japan Gas autour de la transformation pour 2010 d'un terminal LPG.

Les trafics charbonniers restent importants avec 43 Mt en 2007, une grande partie de ces trafics alimentent les centrales thermiques. Seuls trois ports possèdent des trafics de charbon (et de minerais) pour les usines de Corus Tata Steel : Port Talbot, Teesport et Grimsby & Immingham. En matière de vrac agricole, les volumes sont relativement réduits avec seulement 2,7 Mt pour le leader Liverpool et 1,9 pour son suivant Londres. Les trafics de spécialités sont repartis dans les différents ports avec notamment pour les véhicules neufs Bristol, Grimsby, Liverpool, Londres, Southampton et Tyne; pour les produits frais Douvres, Sheerness, Bristol et Liverpool; pour les produits forestiers Londres, Medway, Hull et Grimsby.

Les ports rouliers sont très nombreux sur les côtes britanniques pour assurer d'une part les connexions avec le continent (de la pointe bretonne à la Norvège) et d'autre part celle avec l'Irlande et l'Ulster. À cela s'ajoutent les liens avec les différentes îles du pourtour (Man, Anglo-Normandes, Shetlands, Orcades). Ces trafics de faibles tonnages sont essentiellement l'affaire de petits ports locaux. Douvres représente l'essentiel du trafic avec le continent (2 M d'unités roulantes en 2007) même si les trafics de Harwich, Londres et Grimsby représentent ensemble 1,2 M d'unités. Dans l'Ouest, la Mer d'Irlande voit transiter 1,6 M d'unités.

En terme de conteneurs, les trafics océaniques se concentrent sur Southampton (1,86 M d'evp) et surtout Felixstowe (3,34 M) même si les ports de la Tamise, Tilbury (840 000) et Thamesports (520 000) sont aussi actifs. Les autres ports comme Liverpool (675 000), Grimsby (144 000) ou Teesport (154 000) sont dans la mouvance des ports continentaux via le feeder mais aussi les services rouliers.

Les projets portuaires

La croissance de la conteneurisation britannique a semble-t-il trop importante par rapport à la capacité portuaire et à la lenteur des processus d'extension. Cette lenteur s'explique notamment par les processus légaux³ pour autoriser les travaux et les recours portés par les résidents ou les défenseurs de l'environnement. Un seul projet majeur n'a pas réussi à franchir cet obstacle, l'extension du port de Southampton (Dibden Bay) a été rejetée en 2004 à cause de la contestation environnementale pour préserver le milieu naturel.

L'Angleterre portuaire va être ces prochaines années en travaux. Le ralentissement économique et la chute des

¹ Les champs gaziers britanniques datent des années 60 et ont fourni leur pic de production en 2000, les champs pétroliers qui produisent depuis les années 70 l'ont atteint en 1990. La production de gaz représente 80% de la consommation. Pour le pétrole, le pays utilise 35% de sa production et importe 66% de ses besoins en raffinage.

² Le terminal Gasport de Teesport (Excelerate Energy, USA) reçoit du LNG regazifié par les navires d'Exmar et directement injecté dans le réseau.

³ Le *Planning Inspectorate* est une agence du ministère des collectivités territoriales dont le travail est le traitement des appels contre des programmes de développement territorial. Par ailleurs, le *Maritime Bill* est une nouvelle loi en discussion en 2008, qui permettra de donner une cohérence de la protection du milieu marin vis-à-vis de l'ensemble des activités liées à la mer.

trafics n'empêchent pas l'urgence des développements au vue des taux de congestion (90% à Felixstowe) qui alimentent des surcharges tarifaires répercutées aux chargeurs. L'enjeu est aussi de mieux étaler les trafics conteneurisés afin de désengorger le tissu routier⁴ très congestionné autour des grandes métropoles, en premier lieu Londres.

Le projet le plus important concerne l'estuaire de la Tamise avec le London Gateway que DP World a hérité de P&O Ports. Le projet accepté par les autorités en mai 2008 vise la création d'un nouveau terminal à conteneurs sur l'ancien Shellhaven complété par un parc logistique adjacent. Le terminal aura une capacité de 3,5 M d'evp en commençant en 2013 par 0,7 M d'evp. De leur côté, les deux autres ports de l'estuaire, Tilbury et Thamesport devraient rester dans des capacités actuelles chacun autour de 0,5 à 0,7 M d'evp.

London Gateway (illustration DP World)



L'autre extension pour le Sud-Est anglais concerne les ports de Hutchison Ports Holding (HPH), Felixstowe et Harwich. Dans le contexte des ports privés, HPH devra financer les infrastructures et les équipements de ces nouveaux terminaux. Il est impératif pour le manutentionnaire asiatique de réduire la congestion de son grand port insulaire qui lui a déjà coûté des baisses de trafics. Au petit agrandissement de "Trinity III" (+0,4 M d'evp) va succéder celui plus massif (+1,5 M) de "Felixstowe South Reconfiguration" sur la base de l'ancien terminal roulier Landsgard et du Dock bassin (première phase prévue pour 2014).

HPH va aussi développer un terminal à conteneur sur l'autre rive où se situe le port roulier de Harwich en aménagement d'un nouveau terminal de 1,4 km de quai dans la Bathside Bay (2016). Actuellement, HPH dispose que de 3,7 M d'evp de capacité à Felixstowe dans une dizaine d'années elle sera de 5,2 M d'evp à Felixstowe et de 1,7 M d'evp à Harwich.

⁴ Le développement des ports passe aussi par l'amélioration des dessertes ferroviaires d'autant plus que le gouvernement a refusé cette année d'introduire les doubles ensembles routiers. Les différents ports réclament d'urgence des investissements publics notamment pour disposer d'axes permettant le transport de *high cubes*.

La plupart des ports britanniques possèdent aujourd'hui le projet de développement autour de la conteneurisation. Ainsi, Liverpool va développer un port en eaux profondes de deux postes à quai. Très excentré, le port de Bristol, n'a que quelques trafics feeder. La Bristol Port Co. entend pourtant développer un port en eau profonde de bonne capacité sur un ancien dépôt de produit pétrolier.

L'Est de l'Angleterre est dépourvu de grandes agglomérations mais se situe à proximité de l'Europe continentale. Le port de Great Yarmouth a perdu ses trafics rouliers depuis dix ans et les autorités locales ont décidé de relancer son développement. Le projet du East Terminal vise à construire un terminal extérieur pour les trafics short sea de petite capacité pour les conteneurs et le roulier. Le développement associe le géant de la manutention PSA HNN (60%) et le propriétaire du port International Ports Holding (40%).

Au Nord-Est, le principal projet pour les conteneurs est le Northern Gateway Container Terminal de Teesport qui vise à contourner l'essentiel des congestions routières pour accéder aux marchés du Nord de l'Angleterre. Il devrait devenir avec 2 M d'evp de capacité le pendant nécessaire aux ports du Sud.

Projets portuaires conteneurs

Port	Nouveaux terminaux	Cap.	M€
Londres / Shellhaven	London Gateway	+3.5	1 900
Felixstowe	Felixstowe South	+1.5	107
Harwich	Bathside Bay	+1.7	380
Liverpool	Deep sea Container T.	+0.5	126
Bristol	Deep sea Container T.	+1.5	380
Great Yarmouth	East Terminal	+0.45	630
Teesport	Northern Gateway	+2	380

Sources autorités et sociétés portuaires

Pour les trafics rouliers, le terminal d'Immingham a été étendu pour l'opérateur danois DFDS en 2006 alors qu'un terminal pour car carrier deep sea est projeté pour 2011 à Grimsby afin d'accueillir des navires de plus gros gabarits. Le site voisin de Killingholm, Humber Sea Terminal de Simon Group / Cobelfret, est lui en cours d'extension. Au Sud, le London Gateway du Shellhaven devrait comprendre deux postes rouliers alors qu'un nouveau port roulier est envisagé sur la rive sud de la Tamise face à Tilbury.

Le plus grand port roulier du pays, Douvres, doit aussi répondre à la croissance du fret roulant qui devrait atteindre 3.2 M d'unités roulantes en 2015. Le port souhaite transformer au début de la prochaine décennie les Western Docks pour construire quatre postes roro et une vaste zone de stockage. Le projet est estimé à 380 M€, le port doit trouver un investisseur extérieur pour au moins un quart de la somme, le reste provenant des fonds propres et d'emprunt.

Retrouver sur notre site le complément cartographique de cette Note de Synthèse.

Les opérateurs portuaires

Le processus britannique de transfert des ports vers le secteur privé est loin d'être un mouvement simple et uniforme. La situation juridique des ports britanniques est diverse avec des ports privés issus de plusieurs processus de privatisation, mais il reste aussi des ports publics, quelques ports municipaux (Ramsgate, Portsmouth, Sullom Voe) et surtout les "trust ports" (Londres, Tyne, Poole, Milford Haven, Douvres, Belfast). Quelques soient leurs statuts, les ports sont propriétaires de l'ensemble du foncier et ont le choix d'être exploitants ou concédants de terminaux. Les *trust ports* de Londres et Milford Haven sont de simples autorités portuaires (entretien, sécurité)⁵ sans activité de manutention à l'inverse de Tyne et Douvres.

Les *trust ports* fonctionnent comme des entreprises dont les bénéficiaires sont réinvestis. Les conseils d'administration sont formés de personnalités qualifiées désignées par l'Etat mais ils sont autonomes pour leur stratégie et leur financement. Les ports trust sont classés fiscalement comme des sociétés anonymes contrôlées par l'Etat mais celui-ci n'est pas adepte du "laissez faire" ne participe à aucun financement. Les collectivités locales sont elles attentives au rôle de régénérateur économique que représentent les ports dans un contexte de plus grande décentralisation.

Le premier port privatisé est celui de Liverpool dans les années soixante-dix alors en plein déclin (décolonisation, mutation industrielle). La Mersey Docks & Harbour Company (MDHC) qui contrôle le port de Liverpool est alors introduite en bourse. Avec le gouvernement libéral de Margaret Thatcher, la privatisation devient un principe général pour les grandes entreprises publiques.

Le Transport Act de 1981 permet la privatisation de la filiale maritime de British Rail (Sealink) et de quelques ports ferry en faveur de Sea Container ou de Townsend Thoresen. Ces ports sont aujourd'hui pour certains dans le giron de Stena (Fishguard, Holyhead, Stranraer), de P&O (Cairnryan), de Transmanche Ferries (Newhaven). Parallèlement en 1982, les ports du British Transport Docks Board (créé en 1962 pour les ports nationaux privatisés en 1947) forment une nouvelle entité privée et cotée en bourse : Associated British Ports Holdings Plc. (ABP). L'ABP est le propriétaire de nombreux ports anglais de diverses natures (Southampton, Swansea, Port Talbot, Hull, Grimsby & Immingham...)

En 1991, le Port Act lance un deuxième mouvement de privatisation, celui des *trust ports* sur la base du volontariat. Six ports engagent le mouvement en 1992,

⁵ Les ports privés sont généralement autorité portuaire et manutentionnaire. La stratégie d'ABP est de s'associer avec des acteurs directs des filières armateurs, manutentionnaires ou industriels. Parallèlement, des entités spécifiques pour la sécurité et le pilotage ont été créées par ABP pour ses ports de la Humber, du Pays de Galle et de Southampton.

Tees & Hartlepool, Forth, Clyde, Medway et Tilbury ainsi que Dundee en 1995. Parallèlement, le port municipal de Bristol en phase de déclin choisit la privatisation. Aujourd'hui, les *trust ports* restent privatisables et selon la presse leur valeur serait de 5 à 7,5 Mds euros.

Les nouveaux acteurs internationaux

Au fil des années, plusieurs acteurs privés se sont dégagés. PD Ports possède Tees & Hartlepool et exploite le Hull Container Terminal. Peels Ports déjà propriétaire de Clydeport a acquis en 2005 MDHC (Liverpool, Sheerness, Heysham). Forth Ports outre les sites de l'Est écossais contrôle le port de Tilbury (1995). HPH est l'opérateur dominant du conteneur avec Felixstowe (1991), Thamesport (1998) et prochainement Harwich (1997). Pour sa part, DP World dans la succession de P&O Ports a hérité de deux terminaux à conteneurs Southampton (associé à ABP) et Tilbury (associé à ABP et Forth Ports).

La privatisation s'est faite autour d'intérêts par des introductions en bourse ou la prise en mains par des intérêts étrangers ou britanniques. Ces dernières années s'est engagé un mouvement d'arrivée massive des fonds d'investissements financiers. Ces fonds sont au-delà engagés à l'échelle de la planète dans l'ensemble des activités d'infrastructures (aéroports, autoroutes, tunnels).

En 2005, PD Ports a été acquis par la compagnie financière australienne Babcock & Brown pour 500 M€. Déjà propriétaire de 20% des actions, B&B pourrait prendre de l'ampleur dans le capital de Forth Ports. En 2006, c'est le fond spécialisé dans les infrastructures de la Deutsche Bank (RREEF) qui a pris 49,9% de Peels Holdings (MDHC, Clydeport, Canal de Manchester) pour 1,14 Mds€. Le port de Great Yarmouth en voie de redéveloppement appartient lui à International Ports Holding contrôlée par le fond américain GIP (Crédit Suisse, General Electric).

En 2006, la banque australienne Macquarie a échoué à prendre le contrôle d'ABP devant un groupement d'intérêts financiers regroupant un fond de pension canadien (Borealis), le fond souverain de Singapour (GIC), l'assureur britannique Prudential et la banque américaine Goldman Sachs. La prise de contrôle de 25% de l'activité portuaire britannique a coûté 4.1 Mds€ à l'alliance financière.

Au début 2007, un rapport du parlement britannique s'inquiétait de ces prises en main souvent étrangères, sans expériences portuaires et aux stratégies essentiellement financières. Au-delà, l'assemblée demandait au gouvernement une politique portuaire intégrée, globale, polycentrique et intermodale.

Paul TOURET