



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Anvers, port de commerce européen

Deuxième port européen pour les trafics généraux (178 Mt en 2010), grâce aux conteneurs, mais aussi au raffinage et à la chimie, le port d'Anvers tient très bien la concurrence face à Rotterdam. Pourtant, le port belge est bien plus contraint que son concurrent. Le territoire portuaire est encadré par l'agglomération d'Anvers et la frontière néerlandaise, les accessibilités ferroviaires, routières et fluviales sont toutes problématiques, la concurrence nationale est réelle avec Zeebrugge et Gand, l'économie nationale plus limitée et l'hinterland européen très concurrentiel. Cependant, la force d'Anvers repose sur son caractère de "port de commerce" avec des acteurs quelque soit leur métier (manutentionnaires, transitaires, logisticiens) qui sont au service du marché.

Un environnement particulier

Le port d'Anvers est confronté historiquement à une situation paradoxale. Vis-à-vis de son avant-pays, ni l'Autriche du XIX^e siècle, ni la Belgique indépendante de 1830 ne furent des nations coloniales de grands commerces nonobstant la création d'un espace belge en Afrique équatoriale. Vis-à-vis de son arrière-pays, son hinterland naturel est normalement constitué que de la Belgique, un petit pays de 10 M d'habitants. Néanmoins, le port d'Anvers a d'abord servi l'industrie lourde de Wallonie au XIX^e siècle puis profité de la croissance des industries de biens manufacturés en Flandre au long du XX^e siècle. Ces industries ont émergé grâce à de nombreux investissements internationaux (USA, PB, Allemagne, Suède) qui permettront notamment l'émergence des secteurs chimique et automobile y compris dans l'espace portuaire anversois.

L'hinterland du Nord-Ouest européen est l'objet de grande compétition avec le voisin Rotterdam notamment l'espace rhénan avec un accès moins rapide pour le port belge. Cependant, le port d'Anvers rayonne largement plus sur le territoire français. En outre, la position estuarienne ne favorise pas les activités de transbordement qui y sont les plus faibles du Range Nord et des flux intra européens moins forts qu'à Rotterdam.

La performance portuaire d'Anvers se fait néanmoins dans un contexte particulier que représente un accès estuarien à l'intérieur du territoire néerlandais même si les accords de 1839 permettent le total libre accès. Face à la concurrence de Rotterdam, la Belgique a souhaité disposer d'un nouveau port d'accès maritime libre à Zeebrugge faisant ainsi naître une concurrence nationale dans les années 70-80. Le port côtier a depuis pris sa pleine puissance (50 Mt en 2010) dans le secteur de l'automobile (1^e port européen), des conteneurs (2,5 M d'evp), des produits papetiers... Quant à Gand (48 Mt), c'est son avant-port de Zelzate à la frontière néerlandaise qui a été doté d'une usine sidérurgique bord à quai dans les années cinquante.

Le développement territorial continu

Le premier espace portuaire est constitué par les bords de l'Escaut sur la rive droite. La période française et néerlandaise avant l'indépendance belge voit les premiers aménagements modernes. Après avoir équipé l'espace le plus proche de la ville, le port gagne le Nord tout au long du XX^e siècle avec des premières industries portuaires. Peu détruit durant la Deuxième Guerre mondiale le port continue dans les années 50 son expansion avec une première raffinerie et en 1967 les débuts de la conteneurisation au Churchilldock.

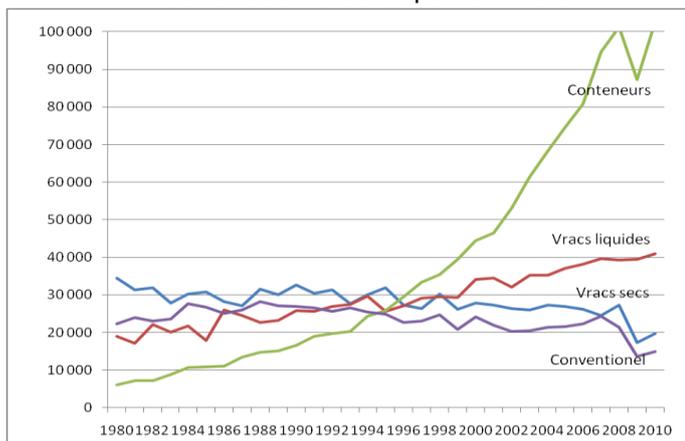
Pour faire face au développement de Rotterdam sur la Maavlakte, le Port d'Anvers¹ s'étend jusqu'à la frontière avec un canal de liaison vers le Rhin de grand gabarit (1975) et occupe désormais aussi la rive gauche (Waasland kanal).

La conteneurisation qui s'affirme comme un des vecteurs de la croissance portuaire est régulièrement dotée de nouveaux sites. Si le terminal Delwaide (1982) est encore dans la partie éclusée du port (écluses géantes de Berendrecht 1989), l'Europa Terminal (1990) et le Noordzee Terminal (1996) donnent à Anvers des terminaux rapides à l'équivalent de ceux du Havre, Zeebrugge et Rotterdam.

Dans cette compétition portuaire du Range Nord faite de capacité, d'accessibilité et d'attractivité, Anvers décide en 1998 de s'équiper d'une darse géante à marée sur la Rive gauche (5.3 km de quais, 14,5 m de tirant d'eau). En 2005, les nouveaux terminaux du Deurganckdok doublent avec 7 M d'evp la capacité de manutention des conteneurs du port d'Anvers (même si en 2010, seuls 20% des trafics étaient localisés sur la rive gauche). Le prochain développement évoqué se situe un peu plus au nord avec le projet du Saeftingedok (1 000 ha) plus vaste encore que le Deurganckdok. Néanmoins, le débat est en cours et devrait continuer quelques années en raison de l'opportunité de construire un équipement peut être surcapacitaire pour Anvers, mais aussi pour le Range Nord.

¹ L'autorité portuaire est une régie municipale de la ville d'Anvers alors que Zeebrugge associe la Flandre et la ville de Bruges.

Evolution des trafics du port d'Anvers



Sources autorités portuaires

La conteneurisation à Anvers

Le port d'Anvers a retrouvé, à la faveur de la difficulté de Hambourg de sortir de la crise, sa place de deuxième port à conteneurs européen. Si les 8,468 M d'evp de 2010 sont légèrement inférieurs à l'année 2008, l'écart en termes d'evp est encore important avec Rotterdam (11.1 M d'evp), mais relatif en termes de tonnage avec 102 Mt pour l'un et 112 Mt pour l'autre, preuve d'un port comportant un nombre très élevé de conteneurs pleins. Les importations en tonnages conteneurisés sont plus élevées à Rotterdam (55 Mt pour 46 Mt) mais les deux ports réalisent chacun 57 Mt à l'exportation.

Historiquement, le port d'Anvers possédait une forte composante d'exportation et des liens privilégiés avec l'Amérique du Nord et l'hémisphère Sud. Si Rotterdam s'est taillé une part conséquente dans les flux d'Extrême-Orient et le transbordement, le port de l'Escaut maintient fermement sa position.

Le port d'Anvers bénéficie aujourd'hui de son statut de port majeur d'un des *global carrier* européens. En effet MSC a fait de son Home Terminal du bassin Delwaide sa plate forme principale du Range Nord (même si MSC est aussi présent au Havre et à Bremerhaven). Aujourd'hui, MSC ne constitue pas moins de 55% de l'activité conteneurisée du port, en progressant même en 2009 à la faveur d'une concentration des trafics vers le hub maison. L'armateur suisse aurait dû s'installer sur la rive gauche avant d'y renoncer, en restant dans les bassins éclusés il restait en contact avec les réseaux ferroviaires². Les 13 000 evp, il est vrai avec un chargement partiel peuvent rejoindre le Home Terminal (par ailleurs presque plein) grâce à l'Escaut approfondi en 2010. Suite à un accord avec les Pays-Bas, l'Escaut a été porté de 11,5 m à 13,1 m de tirant d'eau (indépendant de la marée) apportant une fenêtre d'accessibilité de 3 heures pour les plus grands tirants d'eau et laissant le port flamand dans la compétition.

² Afin de désenclaver la rive gauche, Anvers doit réaliser un tunnel ferroviaire sous l'Escaut (Liefkenshoek) pour un coût de 841 M€.

En termes de manutention, Anvers possédait une structure originale avec depuis longtemps des coopératives de travail portuaire. Connues sous le nom de *natie* (nation) elles se sont parfois spécialisées et développées. Pour la conteneurisation deux *natien* étaient impliquées aux côtés notamment de la SNCB : Hesse Natie (CMB³) à l'Europa Terminal, Noord Natie au Noordzee Terminal. En 2001, les deux manutentionnaires ont fusionné pour passer après la vente des parts de la CMB en 2002-2003 dans le giron de Port of Singapore Authority International devenu l'acteur principal d'Anvers (et de Zeebrugge).

L'internationalisation des manutentionnaires⁴ s'est faite aussi par la reprise successive d'ACT par P&O Ports en 2000 (lui-même racheté par DPW en 2006). Dans l'affaire, DPW récupérait aussi l'Antwerp Gateway sur la Rive gauche faisant face au tout aussi nouveau terminal de PSA. Les deux manutentionnaires ont ouvert leurs terminaux aux armateurs avec l'accord PSA / MSC et les groupes asiatiques sur la rive gauche. Le port d'Anvers est essentiellement l'affaire de PSA avec 80% des flux. Le groupe possède aussi le terminal de Zeebrugge (partagé à 35% avec CMA CGM) et a un projet pour Flessingue (un autre projet engage Sea Invest).

Situation des terminaux à Anvers

Terminaux	Actionnaires	Cap. evp
Churchilldok	PSA	600 000
Europa Terminal	PSA	1 400 000
Noordzee Terminal	PSA	1 600 000
Deurganckdok Term.	PSA - Yang M. - K Line - Hanjin	2 600 000
MSC Home Terminal	PSA - MSC	4 600 000
Delwaidedok	DPW	1 250 000
Churchilldok	DPW	300 000
Hansa & 6 havendok	DPW	200 000
Antwerp Gateway	DPW - Cosco - CMA CGM	1 400 000

Sources autorités portuaires et sociétés de manutention

Les conventionnels

Même si elles ont reculé devant la montée en puissance de la conteneurisation, les marchandises diverses font la force du port d'Anvers. Traitées souvent par des *natien* spécialisées, elles sont autant de marchés de niches avec parfois des places de leader dans le Range Nord. C'est dans ces secteurs d'activité que se réalise historiquement le savoir-faire des acteurs anversoises (consolidation, stockage, pré post acheminement).

Les voitures neuves en Belgique sont plutôt l'affaire de Zeebrugge alors que Gand dispose d'une usine. A Anvers, la production locale a disparu avec la fermeture de l'usine Opel à la fin de l'année dernière. En 2010, l'activité roulière s'établit à 692 000 unités, dont 550 000 voitures avec une part conséquente d'expédition de

³ La Compagnie Maritime Belge est l'armement belge localisé à Anvers. Dans le giron de la famille Saverys elle contrôle aujourd'hui Bocimar (vrac sec) et en partie Euronav (pétrole).

⁴ Deux manutentionnaires locaux sont présents Katoen Natie (Vrasene Dock) avec 60 000 evp et ITM (Hansa Dock) 158 000 evp.

voitures d'occasion, notamment pour le marché africain. Quelques manutentionnaires se partagent l'activité ICO (NYK), Katoen Natie, Euroports, Mexico Natie (allié minoritaire à Grimaldi sur l'Antwerp Euro Terminals).

Le port d'Anvers domine le secteur fruitier du Range Nord (1,3 M en 2010) au travers du Belgian New Fruit Wharf du groupe Sea Invest⁵. Les produits forestiers (1 Mt) notamment Euroports⁶ et les produits métallurgiques (6,5 Mt) de quelques petites *natie* constituent aussi des bases solides de l'activité anversoise. Dans le secteur métallurgique, DPW s'est associé à Conti Lines et Rickmers pour développer un terminal spécialisé moderne.

L'enjeu du conventionnel est important pour Anvers avec des ambitions fortes du côté de Rotterdam ou Flessingue. Si la situation estuarienne est difficilement corrigible, le port a évoqué au printemps 2011 sa volonté de gagner en flexibilité et productivité du travail et en solution intermodale notamment ferroviaire.

Les terminaux à conteneurs du Deurganckdok



La question ferroviaire et fluviale

Comme dans les autres ports européens la route domine largement la desserte terrestre des conteneurs (55%) et comme à Rotterdam le mode fluvial occupe une place importante (34% et 2,3 M d'evp) avec à la fois des échanges avec le voisin néerlandais, une part du marché rhénan, quelques flux domestiques notamment via le Canal Albert et l'Escaut et très partiellement avec le Nord de la France.

Si le système fluvial autour d'Anvers répond bien aux flux de pondéreux, des questions de gabarit se posent pour les conteneurs. Le double empilement des boîtes est impossible pour le Canal Albert vers Liège en raison de plusieurs ponts trop bas; des travaux de surélévation sont donc envisagés. Pour les liens avec le Sud il n'y a pas de grand gabarit et l'ouverture du marché français

⁵ Le groupe qui est présent aussi en France, en Allemagne et aux Pays-Bas appartient au Gantois Philippe Van de Vyvere.

⁶ Présente dans plusieurs pays européens, Euroports est contrôlée par des intérêts australiens (Babcock & Brown) et a repris Westerlund présente à Anvers et Rouen.

via le Canal Seine Nord demandera des travaux importants.

Pour le ferroviaire (11% de la desserte modale), le port d'Anvers ne manque pas de services⁷ avec de nombreuses connexions (200 services hebdomadaires) vers les grandes régions économiques proches. La modernisation de la ligne Athus – Meuse a renforcé l'accessibilité à la Lorraine et au Luxembourg et au-delà à toute la France de l'Est et à la Suisse. L'objectif maintenant de la place anversoise est une liaison de qualité avec l'Allemagne rhénane. Le projet du "Rhin d'acier" vise à moderniser l'axe le plus direct vers la Ruhr, cependant la ligne fret dédié doit traverser le Limbourg néerlandais. Les Belges retrouvent à l'Est le même problème d'accessibilité au travers des Pays-Bas que sur l'Escaut, le bon vouloir des concurrents, une échéance encore lointaine (2020) et un coût important (1,3 Mds € pour l'option de ligne électrifiée).

La force d'Anvers repose pour beaucoup sur ses transitaires et expéditeurs internationaux assurant très souvent les pré / post acheminements pour une clientèle proche (Benelux, Nord France, Rhénanie) avec des solutions surtout routières. Ainsi, un quart de la desserte est réalisée à moins de 25 km et un autre quart de 25 à 100 km.

La force du savoir-faire portuaire

Le port d'Anvers et sa communauté portuaire bénéficient d'une excellente réputation notamment d'efficacité et de fiabilité (y compris en France). Si le fer de lance que représentent les grands terminaux à conteneurs sont aujourd'hui dans des mains internationales, le tissu des *natie* spécialisées disposant de leurs propres terminaux et surfaces de stockage⁸ permet de couvrir bien des niches de marchés et de répondre à la diversité des demandes notamment dans les diverses. Les acteurs anversoises réalisent notamment des activités de consolidations, de groupage et des expéditions à l'export en particulier vers les pays du Sud, ainsi que la réception et la redistribution intérieure des flux d'importation notamment des produits asiatiques pour la grande distribution ("*chinese small commodities*").

Manutentionnaires, logisticiens, transitaires, NVOCC⁹ forment une place portuaire tournée vers le client et qui maîtrise particulièrement ses trafics (2,2 M d'evp). La force d'Anvers provient de sa maîtrise du merchant haulage (70% des flux conteneurisés) tourné vers son port. Une partie même des flux de Zeebrugge et Rotterdam a même souvent une destination finale anversoise.

⁷ Au travers de l'initiative Anvers Solutions intermodal les acteurs anversoises menés par le port développent l'offre ferroviaire.

⁸ Les manutentionnaires et logisticiens d'Anvers disposent d'une énorme capacité de stockage couvert (5 M m²) qui va croître avec le développement du parc logistique du Waasland au Sud-Est (170 ha).

⁹ *Non-vessel operating common carrier* disposent de capacité de transport achetées aux opérateurs maritimes.

Anvers et la France

Du côté français il existe un tissu portuaire que l'État français n'a jamais manqué d'adapter aux exigences maritimes et industrielles. Néanmoins, chacun sait en France que Dunkerque, Le Havre et même Marseille vivent avec la concurrence redoutable du port belge. Les constats du "détournement des trafics" existent déjà à la fin du XIX^e siècle. Depuis, l'intégration européenne (marché unique, euro) mais aussi le savoir-faire de la communauté portuaire ont favorisé ce caractère d'Anvers "port français".

En effet, les éléments qui expliquent la conquête d'une partie du marché français reposent sur des aspects économiques et psychologiques. Une économie d'échelle de l'activité portuaire et de l'acheminement favorisant la concurrence tarifaire. L'image de fiabilité sociale et de réactivité des acteurs portuaires jouent beaucoup pour la captation des flux dans les conteneurs mais aussi les marchandises diverses.

Le port d'Anvers maîtriserait 85% des flux conteneurisés au Nord et à l'Est et 50% de ceux de l'Île de France. Soit sans doute environ 15% du marché français des conteneurs (la même proportion en Allemagne). Ce sont les 500 000 evp (essentiellement routiers) qui avec le 3,5 M d'evp des ports français et les 200 000 evp de Rotterdam et Zeebrugge forment le marché national. Ces conteneurs forment une partie du réservoir de croissance de l'ambition portuaire française.

La puissance du port chimiquier

En 2010, les vracs liquides représentaient 41,8 Mt. La part du pétrole brut est minime avec seulement 4,7 Mt, car l'essentiel de l'import se réalise via Rotterdam et un pipeline dédié (RAPL, 1971) soit 29,6 Mt représentant un quart des entrées de brut dans le port néerlandais. Le pipeline fournit les deux plus grandes raffineries (Total 360 000 bj de capacité, Exxon Mobil 333 000) et les navires les deux petites unités du suisse Petroplus (115 000 bj et 33 000 bj). La capacité de raffinage des unités anversoises (878 000 bj) est un peu inférieure à celle de Rotterdam (1091 000 bj).

Parallèlement, le port abrite plusieurs grands sites de stockage de produits raffinés (15,5 Mt d'entrées ; 9,4 Mt de sorties) avec Rubis, LBC, Vopak, Oiltanking (Odfjell), Sea Tanker (Sea Invest). Le port d'Anvers compterait ainsi près de 1 500 réservoirs de stockage et une capacité de 3,6 M m³. La capacité va encore croître avec les futurs réservoirs du négociant suisse Glencore gérés par Sea Tanker.

Dans les années cinquante dans la mouvance des deux nouvelles raffineries s'est affirmé un important volet pétrochimique localisé dans les espaces portuaires développés vers le Nord sur la rive droite durant les années soixante. C'est par cette filière que s'est constitué l'essentiel du volet industrialo-portuaire d'Anvers et aujourd'hui, l'espace anversoise abrite ainsi une dizaine des grands acteurs de la chimie soit, BASF, Solvay, Monsanto, Dow Chemical, Evonik Degussa, Ineos, Bayer, 3M...

Anvers dispose de quatre vapocraqueurs (trois pour Finis Antwerp Olefins associant Total et Exxon Mobil, un

pour BASF) qui sur la base du naphta produit par les raffineries permettent une production massive d'éthylène, de propylène, butane, benzène... Ces produits chimiques sont utilisés sur place, expédiés par voie maritime, fluviale, ferroviaire et routière ainsi que par pipelines en Belgique, en Allemagne mais aussi aux Pays-Bas dans le Limbourg et à Terneuzen (Rotterdam ne possède pas cette activité).

Aujourd'hui, Anvers revendique la place de seconde plate-forme chimique mondiale derrière Houston aux États-Unis. Un cinquième de la capacité chimique européenne est concentré à Anvers avec de 10 à 12% de la production de propylène et d'éthylène. En termes portuaires, le flux de produits chimiques était en 2010 de 10,8 Mt (7,6 Mt en entrée, 3,2 Mt en sortie).

Le parc chimique entre l'Escaut et le Kanaldok



La niche domestique des vracs secs

Les flux de vracs secs (19,5 Mt) sont limités à Anvers avec une vocation uniquement domestique, là où, Amsterdam et Rotterdam servent aussi le marché allemand. Les entrées de minerai de fer (2,7 Mt) et charbon (5 Mt) sont destinées aux hauts fourneaux de Liège (Arcelor Mittal) et du Hainaut (Deferco) ainsi qu'à quelques centrales thermiques. Un nouveau trafic charbonnier pourrait se développer avec le projet de centrale au nord du port d'E-On en partie destinée au besoin de BASF mais cela est très contesté par les mouvements de protection de l'environnement.

Les flux de céréales (1,7 Mt) sont dominés par les importations alors que les flux d'engrais (5,2 Mt) en relation avec le pôle chimique s'équilibrent. La manutention du charbon et du fer est l'affaire d'Antwerp Bulk Terminal filiale de Sea Invest qui a repris en 1992 l'activité de vrac portuaire de la CMB alors qu'Euroports manipule quelques autres petits vracs.

Paul TOURRET, ISEMAR