



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Interrogations sur l'économie portuaire européenne

L'économie portuaire est toujours placée sous une double contrainte. La première concerne une industrie maritime en mutation permanente qui oblige à s'adapter à un rythme rapide d'évolution pour suivre les changements technologiques, d'organisation et de vie des entreprises. Sans compter la pression environnementale, devenue un paramètre à part entière de la vie portuaire. La seconde contrainte concerne l'économie elle-même. Le tissu industriel et commercial en relation avec le port, qu'il soit proche ou éloigné, évolue au rythme de l'économie générale dans un cycle alterné de croissance et de crise. La certitude d'une évolution portuaire portée vers le développement paraît fondée si on envisage le port comme l'interface entre le monde global et l'économie territoriale, mais pas dans le contexte européen actuel qui comporte beaucoup d'interrogations. Cette Note de Synthèse fait écho à l'intervention de l'ISEMAR lors du colloque de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes à Gênes le 13 juin 2013.

Les fondements des industries portuaires

Le mercantilisme industrialisant de la première partie du XIXe siècle avait initié la transformation des produits d'outre-mer dans les ports. Quelques décennies plus tard, les premières activités de la chimie et du raffinage initièrent les premières formes de structurations importantes d'activité industrielle dans les ports. L'apport du pétrole de destinations lointaines par voie maritime structura la première vague d'industrie lourde dans les ports. C'est l'histoire commune dans les années trente de Rotterdam, Anvers, Londres, Le Havre, Marseille, Venise ou Gênes. Pour bien des ports, il s'agit de l'instauration du socle pétrolier, souvent qualifié de rente, se substituant parfois à la première base énergétique du charbon.

Les années cinquante vont voir l'explosion de l'industrialisation portuaire qui devient dans la décennie suivante un modèle commun à tous les pays développés. Les zones portuaires sont le lieu d'accueil d'aciéries, d'alumineries, d'usines automobiles, de nouvelle vague de raffineries et complexes chimiques (pétrochimie, engrais). La sidérurgie sur l'eau se généralisa dans toute l'Europe de l'Ouest. Dans le Range Nord, les ports municipaux s'engagèrent dans une course industrielle d'où sortirent des pôles géants : pétrolier à Rotterdam, chimique à Anvers, sidérurgique à Gand et Amsterdam (Ijmuiden). Pour les pays latins, cette industrialisation portuaire fut aussi un moyen de développement de l'économie méridionale pour la France gaulliste comme pour l'Italie démocrate-chrétienne ou l'Espagne franquiste.

Les ports ont été des objets de l'aménagement du territoire à grande échelle avec la conquête des plaines alluviales ou des gains sur la mer dédiés à l'industrialisation portuaire et aux terminaux spécialisés.

Le format des ports doit alors tenir compte d'une course au gigantisme qui affecte pétroliers et minéraliers. Chenaux, écluses, postes à quai suivent un rythme rapide de croissance des gabarits jusqu'à l'excès de navires hypertrophiés comme c'est le cas pour le port pétrolier d'Antifer au Havre et du terminal minéralier de Rotterdam.

L'industrie portuaire est pour les ports un socle d'activité pérenne et gage d'avenir. Elle remplace des structures intérieures plus anciennes souvent durement restructurées. Les apports massifs de matières premières océaniques et la logistique de distribution constituent les bases de leur efficacité économique. La crise des années 70 et 80 a réduit l'ambition des gouvernants, mais sans nul doute l'industrie portuaire est l'une des solutions pour le maintien de certaines activités en Europe. Pour les ports et leurs tutelles, les investissements ont été colossaux en termes de construction d'infrastructures et d'aménagement des voies maritimes.

Encore récemment, les ports ont démontré qu'ils restaient des opportunités pour l'implantation des industries comme dans le cas des biocarburants ou du broyage de clinkers pour le ciment. Tout naturellement, la nouvelle industrie mécanique liée aux énergies marines (éoliennes, hydroliennes) trouve sa place dans les ports. Pour l'énergie, le tissu de sites d'importation de méthane sous la forme de GNL (regazéification, stockage) s'est élargi au fil des décennies. Il n'est pas dit que le développement de charbon plus propre ne fasse pas naître dans plusieurs années de nouvelles unités thermiques portuaires.

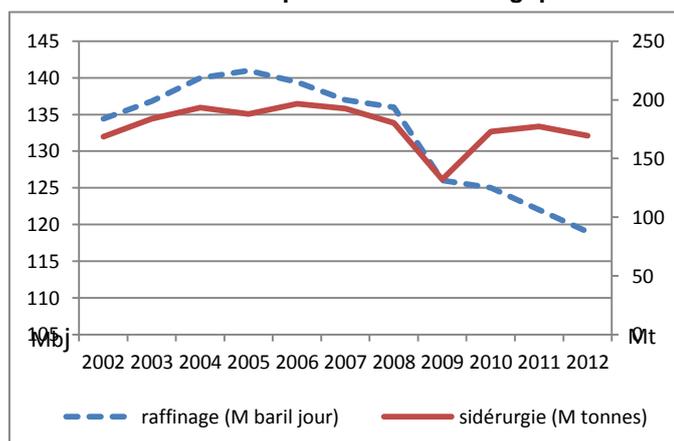
Les ports ont été ainsi un des lieux de l'histoire économique européenne, symboles méconnus des trente glorieuses, mais aussi de la résilience de la crise

des années 80. Les statistiques portuaires se sont nourries des performances des pondéreux alimentant les complexes pétroliers ou sidérurgiques. Certes, d'un point de vue spatial, le bilan est souvent en demi-mesure avec de vastes espaces vides en 1980 dans les ports français, mais aussi à Rotterdam dont l'aciérie n'a pas vu le jour comme à Gioia Tauro en Calabre.

Un changement d'époque

Les industries européennes les plus importantes (sidérurgie, raffinerie, chimie, automobile) sont aujourd'hui confrontées à un double problème. Le premier est conjoncturel dans une continuité de la crise entamée en 2008 et prolongée depuis 2011 sous la double forme de l'austérité et de la destruction d'emplois. Il en ressort une baisse de la consommation dans un contexte anxiogène. A l'évidence, les industries européennes tournent moins vite et cela se constate bien dans les entrées portuaires d'énergies (pétrole, gaz, charbon) alors que les minerais sont atones. Le second problème plus structurel réside dans un ralentissement de la consommation en Occident. Le plus visible est celle des produits liés à l'automobile (moins de vente de véhicules, moins d'achats de carburant). L'association professionnelle européenne Eurofer prévoit en 2013 un recul de -2% de la construction (35% de la consommation métallurgique) et de l'automobile (18%) alors que la filière mécanique (14%) sera stable.

Évolution de l'activité pétrolière et sidérurgique de l'UE



Sources BP & WSA

Quel est dès lors l'avenir des ports et de leurs territoires? Certaines unités industrielles sont déjà fermées dans l'intérieur du continent, mais le tissu portuaire est aussi affecté. Anvers a perdu une usine automobile (GM) comme la petite ville côtière sicilienne de Tirmini Imerese (Fiat), Barcelone a failli en perdre une. Une demi-douzaine de raffineries portuaires est fermée (définitivement ou non) en Europe. Entre 2005 et 2012, la production a reculé de 30% dans l'UE. Les

unités pétrochimiques, mais aussi chimiques devraient suivre ce mouvement.

Le marché de l'acier est difficile en Europe et les premières fermetures touchent les bassins historiques. Le tissu portuaire est plutôt épargné à part l'usine de Gênes fermée en 2005. La fermeture de l'unité de Teeside (GB) a été temporaire et la reprise a été faite par une entreprise thaïlandaise. A Tarente, c'est une contestation environnementale qui menace l'un des plus grands sites du continent alors que les syndicats sont inquiets en France comme en Espagne. Le secteur de l'aluminium est fortement consommateur d'énergie ce qui est très pénalisant dans l'UE vis-à-vis de pays mieux disposés (Norvège, Russie, Golfe persique) ainsi que la Chine. L'usine galloise de Anglesey a fermé en 2009, celle de Portovesme en 2012 alors que l'avenir de Loon / Dunkerque dépend de la négociation du contrat énergétique en 2016.

Fondamentalement, le raffinage du pétrole, le vapocraquage du naphta, la torréfaction du soja, la fonte du fer en zone portuaire sont logistiquement et économiquement viables grâce à l'efficacité du transport maritime. Cependant, ces productions affrontent la concurrence des autres pays industriels (anciens ou nouveaux) comme celle des pays producteurs de matières premières. Ces derniers veulent réaliser eux-mêmes les transformations industrielles. Le Brésil, deuxième producteur mondial de fer, a des ambitions sidérurgiques, les pays du Golfe font progresser leur capacité de raffinage. La Chine est devenue le premier producteur mondial d'aluminium.

Tout cela se produit dans un climat où, en Europe, les règles environnementales pèsent sur les industries polluantes (chimie), dangereuses (engrais) ou productrices de gaz à effet de serre (ciment). Les productions continuent donc à se déplacer vers les zones disposant des ressources ou et vers les pays aux règles plus souples. L'automobile est une industrie particulièrement mobile à la recherche de coûts de production réduits. Les industries de première et de seconde transformations s'installeront de plus en plus dans les pays les plus favorables. Cela ne change pas la fonction des ports qui conservent toujours leur rôle commercial, autour des fonctions logistiques (stockage, distribution).

Déjà aujourd'hui, le succès de certains ports repose sur la maîtrise de trafics de spécialité (métallurgie, bois, papier, fruits) dans un contexte de resserrement du nombre d'entrées continentales. Les stratégies de hub peuvent s'accroître avec le cas de l'automobile (Zeebrugge, Bremerhaven) pour le Nord-Ouest européen. Pour les produits raffinés, Rotterdam a déjà cette position. Les ambitions de Nador au Maroc (projet

Nador West Med) et d'Algésiras (*tanking* de Vopak) sont bien dans le stockage de raffinés au carrefour stratégique du détroit de Gibraltar.

Le soutage des navires implique des capacités de stockage qui occupent notamment les ports énergétiques. Avec l'élévation des critères restrictifs pour les émissions des navires (Zones à Emissions Contrôlées en Mer du Nord et en Manche), le GNL va devenir un carburant maritime de plus en plus employé obligeant les ports petits et grands à disposer de capacité de soutage.

Le port industriel fixait les marchandises autour de leur transformation (avec l'emploi et la valeur ajoutée attendus), mais l'avenir des entreprises est sans doute limité. La vocation industrielle des espaces portuaires est opportuniste, elle doit maintenant justifier le "bord à quai". Il faut commencer à admettre la réversibilité des implantations portuaires. Le rôle commercial du port est plus pérenne, avec lui il s'agit des emplois (nombreux) de la logistique et de la desserte terrestre pour les flux d'importation et les (quelques) exportations des spécialités industrielles conservées. Il faut aussi convenir que la destruction d'emplois et de valeur ajoutée industriels ne sera pas rattrapée par la création de nouvelles fonctions portuaires.

Il est difficile de dire comment les ports peuvent désormais engager des grands investissements pour les industries portuaires. L'implantation de sites industriels n'est pas exclue à la faveur de nouvelles niches. La course au gabarit et aux espaces viabilisés est une des exigences de l'industrie maritime, mais les certitudes d'un emploi réel ne sont plus garanties au regard des incertitudes économiques. Cependant, historiquement les espaces sont toujours adaptables. Face au déclin des activités structurantes, le port doit être un acteur d'opportunité tout en admettant la mobilité de toutes activités. La mesure du juste investissement est l'un des enjeux de la gouvernance portuaire moderne.

Les conteneurs, ferveur et questionnement

La recherche permanente de la compétitivité du transport maritime participe à l'efficacité des échanges internationaux de biens manufacturés dont la mobilité à l'échelle de la planète est l'un des grands phénomènes économiques de ces dernières décennies. Dans les années soixante-dix, les premières lignes conteneurisées océaniques incluant le Japon et Hong Kong étaient déjà l'outil performant de facilitation des exportations de biens manufacturés sur les marchés occidentaux. Il en sera de même ensuite pour Taiwan, la Corée, l'Asie du Sud-Est, de la Chine et de quelques autres dans les décennies suivantes. Les consommateurs américains et européens de produits de

consommations courantes (textile, bazar), d'équipement ou de technologie bénéficient des coûts avantageux des produits exportés. Ces flux sont réalisés par la conteneurisation dont la compétitivité est notamment liée à la course au gigantisme.

Le bien manufacturé, le conteneur, le porte-conteneurs et le port sont reliés par un lien de cause à effet. La croissance de la consommation mondiale a développé l'industrie de la conteneurisation dont la conséquence portuaire est l'élargissement des zones dédiées. Pour les autorités portuaires dans toute la planète, c'est un effort permanent d'adaptation des voies d'accès et de quais, la construction de terminaux et des zones afférentes (voies terrestres, espaces logistiques). La demande du marché, la concurrence des acteurs, les formats de navires sont autant d'éléments qui ont développé les ports à des gabarits souvent bien supérieurs à ceux précédents de l'industrialisation portuaire.

En Europe, les projections de croissance qui ont justifié tous ces aménagements ne sont pas forcément fausses lorsqu'on les pose sur un temps long basé sur la croissance économique du continent. Néanmoins, la première limite réside dans la qualification du *trend* de croissance. Celle des années quatre-vingt-dix était mesurée, celle des années 2000 a été forte.

Pour la conteneurisation, la politique d'expansion a été une suite de constructions portuaires : adaptations d'anciens sites (70'), nouveaux terminaux dédiés (80'), terminaux rapides (90'), super terminaux (2000'). Cette évolution est commune à tout le Range Nord, avec les terminaux de dernières générations qui maintiennent chacun des ports dans la compétition : Altenverder de Hambourg, CT4 de Bremerhaven, Euromax de Rotterdam, Deurganckdok d'Anvers, Port 2000 du Havre. Cette course à l'adaptation au format naval et à la capacité de stockage a demandé beaucoup d'investissements publics et privés.

La manutention a aussi évolué rapidement (à l'exception de la France et de sa privatisation tardive). Les petites entreprises portuaires locales ont d'abord pris en main la manutention avec le relai d'acteurs supérieurs lorsque les investissements sont devenus plus forts dans les années quatre-vingt (Fiat à Gênes, la SNCB à Anvers, Acciona en Espagne) ainsi que par la concentration d'entreprises (ECT, HNN, Eurogate, TCB). L'époque suivante est marquée par les engagements des grands groupes internationaux, HPH et PSA dans un premier temps puis DPW par la suite alors que les armateurs ont fait leur retour dans cette activité. La stratégie de Maersk a été suivie par MSC et CMA CGM même si cela a montré ses limites économiques avec des

cessions récentes d'une partie des actifs à des alliés financiers (CMIH pour l'un, GIP pour l'autre).

Aujourd'hui, le bilan portuaire pour les conteneurs des grands ports européens est la surcapacité, esquissée avant la crise, flagrante avec la récession. Cependant, les ports suivent les pronostics du marché et de fait, le début du siècle a été surperformant pour l'industrie du conteneur et le modèle portuaire n'a fait que suivre les promesses de croissance. Les commandes de navires ont confirmé cet enthousiasme économique.

Après coup, il est facile de voir toute la base virtuelle de la croissance de l'époque. Le crédit facile, l'envolée des prix de l'immobilier, l'optimisme boursier, la bonne tenue de l'emploi aux États-Unis, en Europe de l'Ouest et de l'Est ont alimenté une consommation accélérée de biens manufacturés. Dans un même temps, l'intégration de la Chine dans l'OMC en 2002 a ouvert les vannes à toutes sortes de production liées d'abord aux délocalisations des entreprises occidentales et japonaises puis à l'initiative du tissu industriel chinois lui-même. La conteneurisation devient ainsi le vecteur des approvisionnements massifs en produits chinois et d'autres pays émergents vers les lieux de distribution européens via les ports¹ et leurs parcs logistiques.

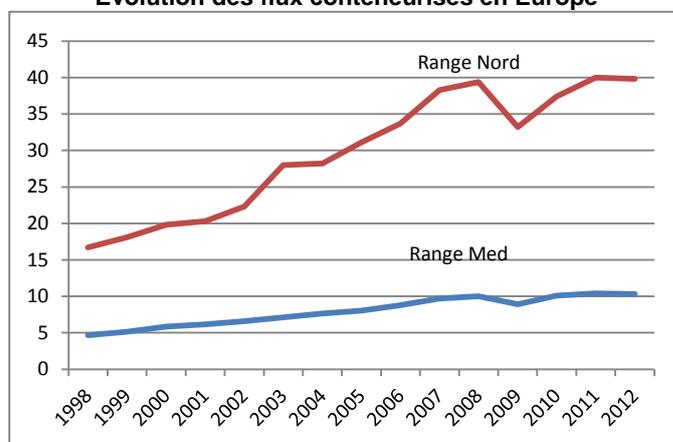
Les questions sont nombreuses pour l'industrie du conteneur. Comme dans tous les secteurs, la surcapacité de la flotte est manifeste entraînant des taux de fret et d'affrètement au plus bas. Pour les vrac secs et les hydrocarbures, le marché reste très polarisé par la demande des anciennes et nouvelles nations industrielles d'Asie, mais pour les conteneurs, l'essentiel du marché reste dans les pays occidentaux qui sont à l'évidence pour un temps encore indéterminé avec aucune perspective satisfaisante pour l'industrie.

Pour les ports, le modèle économique n'est pas en cause. Les autorités portuaires sont là pour développer des infrastructures que les opérateurs privés concessionnaires doivent gérer selon la demande du marché. La surcapacité portuaire est le produit (momentané?) d'un développement (trop) rapide mais qui est dans le sens de l'histoire. La consommation européenne et l'évolution des formats de navires ont donné une orientation d'équipement forcément massif. Les derniers projets décidés ces dernières années sont mis en service (Wilhelmshaven, Barcelone, Londres, Rotterdam). Au-delà, rien de précis. Les projets d'Anvers (Saeftinghedok) et de Hambourg (Steinwerder) sont éloignés. Marseille se fixe l'objectif du Fos 4XL pour la

fin de la décennie alors que Valence agrandit son espace portuaire au Nord.

La crise de la conteneurisation est sans doute un (dur) moment à passer. La reprise du moral des ménages est attendue en 2013-2014, pour l'instant l'inquiétude alimente l'épargne. La confiance des ménages n'est pas aussi déprimée que durant la crise de 2009, mais peine à retrouver son médian historique. Le PIB de la zone euro devrait encore être négatif en 2013 et entre 1 et 2% en 2014. L'évaluation Global Port Tracker (Hackett Associates - ISL) envisage pour 2013 seulement +1% pour les ports du Range Nord. Un chiffre négatif est attendu pour la Méditerranée occidentale européenne au regard des économies italiennes et espagnoles.

Évolution des flux conteneurisés en Europe



Range Nord Le Havre, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Hambourg
Range Sud Valence, Barcelone, Marseille, Gênes, La Spezia
Sources autorités portuaires

Si l'évolution industrielle semble s'inscrire dans un temps long de l'histoire économique du continent, la conteneurisation est dans un cycle plus court et plus rapide du coup d'arrêt régulier de la consommation. Comme dans les années 80, la crainte est que l'évolution structurelle du continent soit trop profonde pour ne pas bouleverser l'économie continentale et par résonance les ports. Il est alors normal que les pistes de développement soient difficiles à engager par les autorités portuaires et les entreprises.

Dans un contexte de mutation des trafics, les ports pourraient être affaiblis conjoncturellement et mis en difficulté structurellement. Les autorités et les entreprises portuaires sont conjointement responsables du développement mais le cadre pourrait être bouleversé par les changements économiques dans un contexte de restriction financière.

PAUL TOURRET, ISEMAR

¹ Les ports sont aussi le lieu de transit des exportations européennes vers les marchés émergents qui sont des débouchés importants pour nos productions (biens d'équipement, chimie, alimentaire, luxe).