



[www.isemar.asso.fr](http://www.isemar.asso.fr)

## Synthèse n° 44 – avril 2002

### trafics portuaires européens classement de 56 ports évolution 1970 / 2000

Cette synthèse est basée sur l'étude de 56 ports européens répondant aux deux critères suivants : présenter un trafic total supérieur à 5 millions de tonnes et un trafic conteneurs supérieur à 20 000 evp.

#### ports étudiés par rangées

<b>Méditerranée Du Nord MN</b>	Le Pirée Salonique Trieste Venise Ravenne Gioia Tauro Naples Palerme Livourne	La Spezia Gênes Marseille Barcelone Tarragone Castellon Algésiras Valence
<b>Europe du Nord EN</b>	Southampton Le Havre Rouen Dunkerque Thamesport Londres Felixstowe	Brugge- Zeebrugge Anvers Amsterdam Rotterdam Brême- Bremerhaven Hambourg
<b>Scandinavie et Baltique SB</b>	Hamina Kotka Rauma Stockholm Oslo Frederikstad	Göteborg Aarhus Helsingborg Malmö Copenhague Lübeck
<b>Régions périphériques Ouest RPO</b>	Hull Grimsby- Immingham Tees & Hartlepool Belfast Clyde- Glasgow Liverpool	Dublin Bristol Cork Nantes-Saint- Nazaire Bordeaux Bilbao Leixoes Lisbonne

Les critères et les données ont été réactualisés et complétés depuis le dernier classement de 1999 : les seuils pris en compte permettent d'exclure les ports trop spécialisés sur une marchandise, à l'instar des ports pétroliers comme Milford Haven, ou sur une

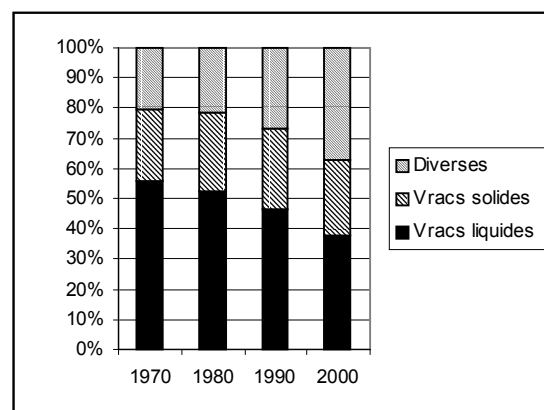
liaison maritime comme Calais et le transmanche. En revanche les terminaux spécialisés sur les conteneurs tel Gioia Tauro, ont été pris en considération de par le caractère hautement concurrentiel des aires d'influence dans ce domaine d'activité. Les rangées sont définies pour prendre en compte les notions d'espace concurrentiel, de transbordement, d'arrière-territoire, mais aussi de problématiques de développement similaire.

L'objectif de cette synthèse n'est pas d'analyser 30 ans de statistiques portuaires, car trop grand est le risque d'explications partielles et partiales sur des évolutions complexes dans les champs des politiques économiques, industrielles et portuaires, et des stratégies nationales et internationales des opérateurs maritimes et portuaires comme industriels. Cette note se propose au contraire de fixer des jalons, indicateurs des grandes tendances en marche dans l'espace portuaire européen depuis les années soixante dix.

#### Le trafic européen par mode de conditionnement : le rééquilibrage vrac / diverses

Les trafics répertoriés par grandes catégories de conditionnement augmentent entre 1970 et 2000, mais dans des proportions différentes, ce qui conduit à un rééquilibrage des parts des marchandises dans le trafic total.

répartition des trafics portuaires en Europe  
par type de conditionnement en pourcentage du trafic total



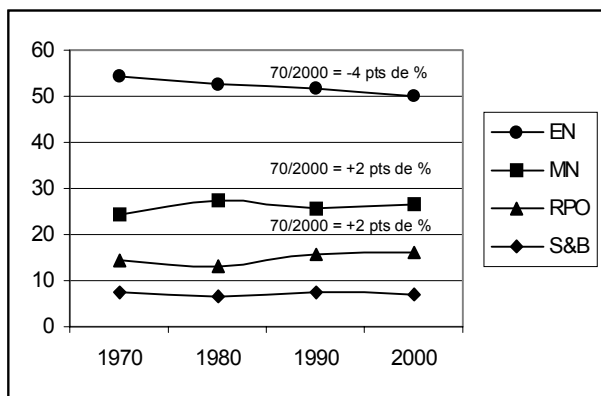
Alors que le trafic de vrac liquides, dominé par les entrées de pétrole brut, voit sa part baisser dans les trafics du fait des crises pétrolières successives et de la rationalisation de la consommation comme des capacités de raffinage, les vrac secs restent stables sur le long terme sous l'emprise du double phénomène de restructuration / modernisation de l'outil industriel en Europe (qui tend à amoindrir le volume de matières premières sèches utilisées) qui a permis de renforcer la position européenne sur le marché mondial (ce qui tend à augmenter les volumes des ventes et donc les entrées de matières premières sèches au premier rang desquelles figurent le minerai de fer et le charbon).

Surtout, on remarque la progression des marchandises diverses tirée par la croissance continue des échanges conteneurisés.

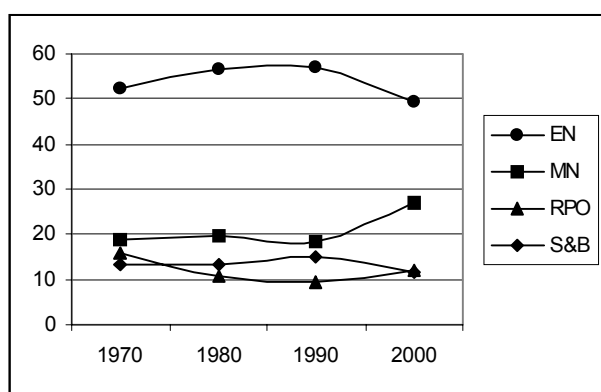
### Les trafics par façade maritime : la lente érosion de la position hégémonique de la rangée Nord Européenne

On assiste à un mouvement sur le très long terme qui voit les ports de la rangée nord perdre légèrement leur suprématie au profit des ports du sud de l'Europe, mais aussi de ceux du vaste ensemble ouest européen, alors que la zone Scandinavie & Baltique demeure très stable. Toutefois, les chiffres restent très évocateurs d'une situation quasi figée dans l'organisation des entrées et sorties maritimes en Europe : La rangée nord passe ainsi de 54 à 50% de parts de marché entre 1970 et 2000, tandis que la rangée Méditerranée progresse doucement de 24.5 à 26.5% comme la rangée Périphérique Ouest.

trafic total : parts de marché par rangées



marchandises diverses : parts de marché par rangées



Cette évolution dans l'équilibre des portes maritimes de l'Europe prend sa source dans deux mouvements différents qui se sont fortement accélérés au cours de la dernière décennie :

**Les ports de la rangée Méditerranée** gagnent en poids dans les échanges de marchandises diverses et de conteneurs grâce, à l'émergence des hubs sud européens comme de Gioia Tauro et Algésiras, et à la montée en puissance des main ports de Gênes,

Barcelone et Valence ; ceci dans une tendance de fonds plus générale soutenue, par la croissance économique des pays du Sud de l'Union et par le développement des infrastructures réseaux qui les relie au centre de l'Europe.

**Les ports de la rangée Périphérie Ouest**, s'ils gagnent en volume sur les échanges de marchandises diverses (avec une timide progression ces dix dernières années), n'arrivent pas avec ces seuls flux à améliorer leur position en Europe. Ils restent tributaires d'arrière-pensées trop restreintes vers l'est : ils sont pris en tenaille entre les rangées nord et sud qui captent toujours l'essentiel des flux logistiques. De fait, leur croissance repose principalement sur les entrées de marchandises en vrac aux aires concurrentielles plus limitées.

**Les pays de la Baltique**, après avoir souffert des incertitudes économiques consécutives à l'effondrement du système d'échanges soviétiques dans les années quatre vingt dix, sont désormais confrontés à une politique agressive des ports orientaux de la rangée nord, de Rotterdam à Hambourg, qui cherchent à compenser la concurrence sud européenne dans la desserte du centre de l'Union, en se tournant vers les marchés émergents de l'Est européen.

### La situation par pays : les marchandises diverses, le marqueur du dynamisme portuaire

taux de croissance annuel des trafics de marchandises diverses

	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99
Allemagne	4,3	8,7	1,1	8,1	12,6
Belgique	1,0	10,2	6,1	3,2	12,7
Danemark	20,0	-18,8	9,6	-17,9	-15,1
Espagne	5,7	12,7	11,4	8,0	15,4
Finlande	12,1	20,3	-4,2	-4,2	6,9
France	-5,6	0,8	4,5	2,9	10,3
Grèce	-5,0	10,3	18,3	14,3	16,0
Irlande	Ns	14,6	7,4	4,7	12,2
Italie	42,3	31,5	9,6	8,9	11,9
Norvège	-23,9	-0,4	-2,0	-6,0	-0,6
Pays-bas	6,8	6,7	2,4	3,7	-0,3
Portugal	-5,7	4,1	11,6	6,1	3,4
Royaume Uni	9,1	7,9	3,4	3,5	3,9
Suède	5,1	3,3	6,7	15,9	-0,7
<b>Total</b>	<b>8,3</b>	<b>10,2</b>	<b>5,3</b>	<b>5,5</b>	<b>8,4</b>

Alors que les marchandises en vrac sont encore considérées comme des trafics captifs par nombre de ports, du fait de l'approvisionnement de complexes industriels ou d'aires agricoles proches, les marchandises diverses font l'objet d'une plus grande mise en concurrence des ports. C'est à ce titre que ce secteur très large des marchandises diverses, qui inclut par ailleurs les conteneurs, constitue un marqueur du dynamisme des places portuaires.

Première constatation, les Pays-Bas étonnent par la faiblesse des taux de croissance annuels, où le poids de Rotterdam ne peut être négligé : la première place portuaire européenne marque le pas en cette fin de décennie quatre vingt dix, concurrencée notamment par Hambourg qui n'est pas étrangère au redressement de la croissance des ports allemands depuis 1998. Autre phénomène d'importance, la vitalité des ports de Méditerranée au premier rang desquels figure la Grèce, l'Italie et l'Espagne, alors que le Portugal comme la France se rattachent plus à une façade Atlantique assez contrastée, très irrégulière dans ses résultats. Enfin, les ports baltes et scandinaves souffrent depuis cinq ans d'une perte de croissance qu'ils ne semblent pas parvenir à enrayer.

### La concentration des trafics conteneurisés à l'échelle européenne

La concentration des opérateurs de manutention ne fait que très faiblement écho à une concentration des trafics. Dans la réalité, l'effet de la hiérarchisation portuaire née du système de transbordement (feeder) à partir de ports principaux (hubs), combiné aux alliances maritimes qui permettent aux armements de maintenir des escales dans un grand nombre de terminaux, permet aux ports d'absorber l'augmentation des trafics conteneurisés sans pour autant modifier de façon fondamentale les équilibres.

#### part ds 10 premiers ports dans les trafics conteneurs en Europe

	% top 10 ports	total 56 ports en tonnes
1980	62,3	10 213 583
1990	66,2	18 862 663
2000	64,9	44 929 408

### Les ports français dans l'Europe des échanges

Sur le long terme, la position des ports français se maintient ou se détériore selon trois grandes phases : la décennie soixante dix est propice à une amélioration des parts de marchés des ports français dans leur rangée respective. Mais dès les années quatre vingt, le rôle des ports au sein de l'Europe décroît pour, au mieux, se stabiliser dans la décennie suivante.

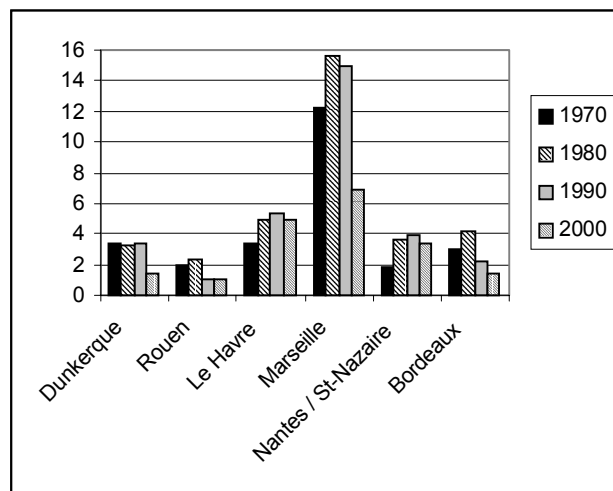
Les ports français dans leur rangée :  
le trafic total  
(% du trafic par rangée)

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	4.1	5.8	4.8	5
Rouen	2.1	3.1	2.9	2
Le Havre	9.5	11	7	7
Marseille	26.8	28	24.2	19
Nantes / St-Nazaire	7	9	11	11
Bordeaux	7	8	4	3

Le trafic total des six ports autonomes français augmente durant ces trente ans de 192 millions de tonnes en 1970 à 271 millions en 2000. Cette

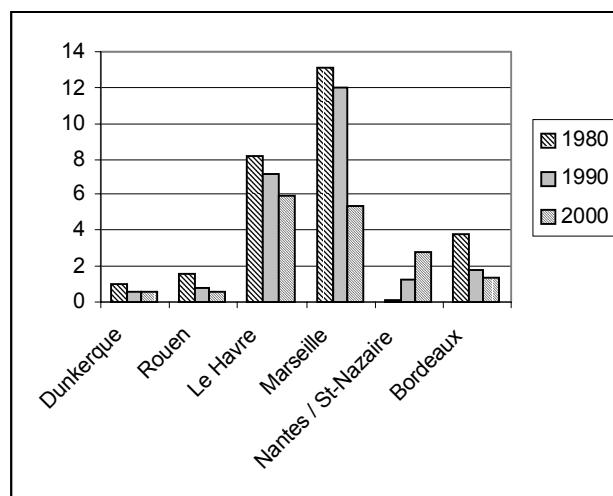
progression n'est cependant pas suffisante face aux pays voisins qui affichent de meilleurs taux d'évolution.

Les ports français dans leur rangée :  
les trafics de marchandises diverses  
(% du trafic par rangée)



Sur **le secteur des marchandises diverses**, les ports français de la rangée nord ont des difficultés à rester dans la sphère de concurrence depuis les années quatre vingt : leur position se dégrade (Rouen), se stabilise (Dunkerque), ou s'améliore très faiblement (Le Havre) entre 1980 et 1990, et durant les dix années qui suivent, cette situation s'accroît. Le phénomène est encore plus marqué pour Marseille qui subit de plein fouet le « décollage » des hubs et des main ports du pourtour européen de la Méditerranée. Sur l'Atlantique Bordeaux chute alors que Nantes / Saint-Nazaire offre un visage similaire au Havre. En conséquence, les grands établissements portuaires français sont peu à peu distancés dans une Europe portuaire où les formes d'organisation, qui rendent les ports plus ou moins efficaces, sont en pleine mutation.

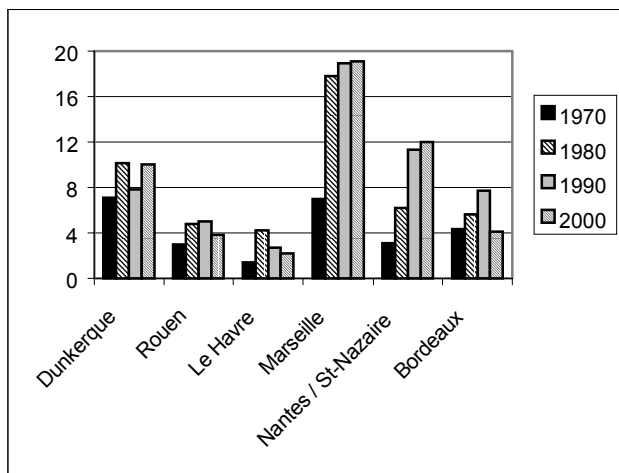
Les ports français dans leur rangée :  
trafics evp  
(% du trafic par rangée)



La situation dans **le sous-secteur conteneurisé** confirme la tendance délicate des marchandises diverses. Les deux grands établissements français, Le Havre et Marseille, ont récemment engagés des actions d'ampleurs dans les domaines des

infrastructures portuaires et logistiques ainsi que sur le volet de l'organisation des terminaux afin de contrecarrer leur évolution négative. Sur l'Atlantique, on retrouve le schéma bipolaire Bordeaux – Nantes / Saint-Nazaire. On remarquera cependant que le port de la Gironde tente de se replacer dans l'offre de services portuaires conteneurisés après sa chute des années quatre vingt, alors que Nantes/Saint-Nazaire continue à renforcer sa position depuis dix ans.

Les ports français dans leur rangée : les trafics de vracs secs (% du trafic par rangée)

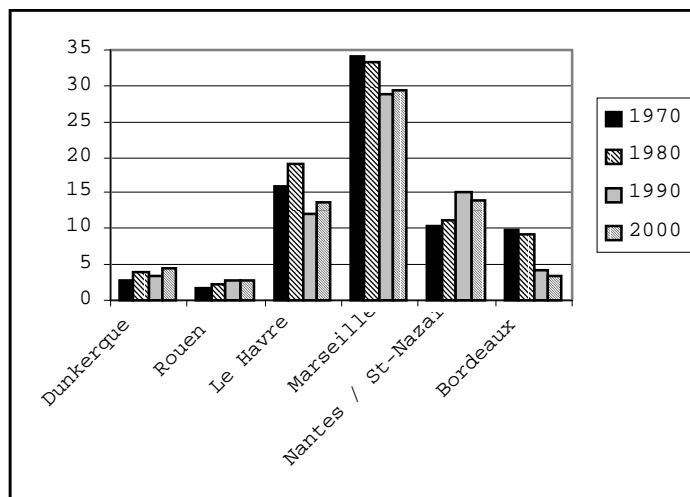


Si les ports français perdent de leur représentativité européenne dans le secteur des marchandises diverses, en revanche l'évolution est plus nuancée dans le secteur des vracs secs, dépendant pour l'essentiel des volumes des industries de l'acier, de l'énergie et de l'agro-alimentaire. Les ports à dominante céréalière de Rouen (blé) et Bordeaux (maïs) conserve pour le premier et améliore pour le second leur place dans un marché très volatile d'une année sur l'autre. Seul Le Havre voit véritablement son rôle de porte d'entrée des matières premières décroître, tandis que Marseille demeure un « poids lourds » en ce domaine sur la Méditerranée. Dunkerque est toujours le « port de l'acier » français sur la rangée nord, et les résultats de Nantes / Saint-Nazaire, issus d'une triple assise charbon-blé-aliments bétail, se tassent dans les années quatre vingt dix tout en restant très honorables.

Enfin, **le domaine des vracs liquides** est fortement conditionné par l'évolution des entrées de pétrole brut et les sorties de produits rétroliers raffinés, donc par la localisation et la capacité des raffineries. On notera à ce sujet :

- La fermeture de trois des quatre raffineries de l'estuaire de la Gironde, la dernière en service raffinant du pétrole de Lacq.
- La réduction de capacité de raffinage à Marseille.
- L'augmentation de capacité et la modernisation de la raffinerie de la Basse-Loire.
- Le bipôle Le Havre/Antifer dans l'entrée de pétrole brut et Rouen dans les sorties de produits raffinés en Basse-Seine.

Les ports français dans leur rangée : les trafics de vracs liquides (en % du trafic par rangées)



### Des analyses et des rangées

La définition des rangées de ports, qui servent à l'analyse comparative, repose sur un certain nombre de critères économiques et géographiques. On compare le plus souvent :

- la place d'un port dans son pays (le rôle du port de Hambourg en Allemagne par exemple).
- la place d'un port dans un ensemble régional (ce que nous avons fait dans cette note).
- la place d'un port pour un produit de référence face à des ports similaires (les trafics de bois à Rouen face à la concurrence par exemple).

Cela donne lieu à des résultats qui varient selon la rangée qui est prise en compte.

part de marché comparée de deux ports dans leur rangée et dans leur pays

		% dans RPO	% dans pays
Nantes / Saint Nazaire	trafic total	11	11,7
	nombre evp	2,9	4,4
Bilbao	trafic total	9,1	16,4
	nombre evp	11	8,7

Le port de Bilbao réalise ainsi une meilleure part de marché globale en Espagne que sur la rangée périphérique ouest. En revanche ce résultat est inversé si l'on prend en compte le trafic conteneurs, car Bilbao est alors confronté aux main ports et hubs de Barcelone, Valence et Algésiras.

### Annexes statistiques : page en encart

Trafics européens par type de conditionnement en pourcentage de l'activité totale.

Parts de marché des rangées : trafic total - marchandises diverses.

Parts de marché des ports français dans leur rangée en pourcentage de l'activité : trafic total, marchandises diverses, evp, vracs secs et liquides.

Tableau de synthèse : évolution de 56 ports européens

**trafics par type de conditionnement  
en pourcentage de l'activité totale**

	1970	1980	1990	2000
vracs liquides	57	52	47	39
vracs solides	23	26	27	25
diverses	20	21	26	36
total	100	100	100	100

**parts de marché par rangée  
en pourcentage du trafic total**

	1970	1980	1990	2000
RPO	12.4	11.4	12.9	16
S&B	6.7	5.8	6.2	7,1
EN	55.7	54.4	54.3	50,1
MN	25.1	28.3	26.6	26,4
total	100	100	100	100

**parts de marché par rangée  
en pourcentage du trafic de marchandises diverses**

	1970	1980	1990	2000
RPO	12.4	11.4	12.9	16
S&B	6.7	5.8	6.2	7,1
EN	55.7	54.4	54.3	50,1
MN	25.1	28.3	26.6	26,4
total	100	100	100	100

**évolution des trafics des ports français  
dans leur rangée : trafic total  
en % du trafic total de marchandises par rangée**

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	4.1	5.8	4.8	4,8
Rouen	2.1	3.1	2.9	2,4
Le Havre	9.5	10.9	7.0	7,2
Marseille	26.8	28	24.2	18,9
Nantes / St-Nazaire	7.8	10.3	13.8	10,6
Bordeaux	8.1	8.9	5.3	3,1

**évolution des trafics des ports français  
dans leur rangée : marchandises diverses  
en % du trafic total de march. diverses par rangée**

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	3.3	3.3	3.3	1,5
Rouen	1.9	2.3	1.0	1,1
Le Havre	3.3	4.8	5.2	5,3
Marseille	12.2	15.6	14.9	6,9
Nantes / St-Nazaire	2.2	4.7	4.2	3,4
Bordeaux	3.6	5.3	2.4	1,4

**évolution des trafics des ports français  
dans leur rangée : nombre d'evp  
en % du trafic total d'evp par rangée**

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	nc	1.0	0.6	0,6
Rouen	nc	1.5	0.8	0,6
Le Havre	nc	8.1	7.1	5,9
Marseille	nc	13.1	12.0	5,4
Nantes / St-Nazaire	nc	0.1	1.4	2,9
Bordeaux	nc	4.4	2.2	1,3

**évolution des trafics des ports français  
dans leur rangée : vracs secs  
en % du trafic total de vracs secs par rangée**

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	7.4	10.1	7.8	10
Rouen	3.2	4.7	5.0	3,8
Le Havre	1.5	4.2	2.6	2,2
Marseille	7.0	17.8	18.9	19,2
Nantes / St-Nazaire	3.5	7.4	11.4	12,1
Bordeaux	4.9	6.7	7.8	4,1

**évolution des trafics des ports français  
dans leur rangée : vracs liquides  
en % du trafic total de vracs liquides par rangée**

	1970	1980	1990	2000
Dunkerque	2.8	3.9	3.4	4,5
Rouen	1.6	2.3	2.7	2,9
Le Havre	15.9	19.1	12.0	13,6
Marseille	34.3	33.4	28.8	29,4
Nantes / St-Nazaire	12.4	12.8	18.1	14
Bordeaux	11.6	10.7	5.1	3,5

Dunkerque, Rouen, Le Havre dans rangée nord (EN)  
Marseille dans rangée Méditerranée (MN)  
Bordeaux, Nantes/Saint-Nazaire dans rangée périphérique ouest (RPO)

CLASSEMENT DE 56 PORTS EUROPEENS – 2000

RANG				PORT	PAYS	REPARTITION DES TRAFICS			RANG SELON MARCHANDISE			
2000	1990	1980	Pondéré Par VA			L	S	D	L	S	D	EVP
1	1	1	1	Rotterdam	Pays-Bas	46%	28%	26%	1	1	1	1
2	2	3	2	Anvers	Belgique	26%	21%	53%	6	3	2	3
3	3	2	10	Marseille	France	69%	17%	14%	2	8	18	16
4	4	5	3	Hambourg	Allemagne	14%	29%	57%	20	5	3	2
5	6	4	12	Le Havre	France	66%	9%	25%	3	20	13	8
6	12	15	6	Amsterdam	Pays-Bas	22%	68%	11%	17	2	30	48
7	8	9	25	Tees and Hartlepool	Royaume-Uni	70%	19%	11%	4	11	35	36
8	7	7	9	Gênes	Italie	36%	21%	43%	12	10	9	10
9	9	14	17	Grimsby & Immingham	Royaume-Uni	52%	27%	21%	8	9	21	38
10	5	6	13	Londres	Royaume-Uni	39%	36%	25%	11	7	19	25
11	11	10	24	Trieste	Italie	75%	7%	19%	5	28	25	32
12	19	18	8	Algésiras (Baie d')	Espagne	38%	6%	56%	13	30	7	7
13	10	8	18	Dunkerque	France	33%	57%	11%	15	4	38	42
14	14	11	4	Brême / Brëmerhaven	Allemagne	4%	20%	76%	40	14	4	6
15	15	13	28	Southampton	Royaume-Uni	69%	4%	24%	7	40	24	13
16	13	25	7	Brugge-Zeebrugge	Belgique	14%	7%	79%	31	32	6	14
17	16	16	22	Göteborg	Suède	58%	1%	41%	10	51	17	17
18	18	24	35	Nantes / Saint-Nazaire	France	63%	28%	9%	9	17	49	40
19	22	36	20	Liverpool	Royaume-Uni	41%	23%	36%	18	18	20	18
20	25	21	16	Barcelone	Espagne	30%	11%	58%	23	27	12	9
21	29	42	5	Felixstowe	Royaume-Uni	0%	0%	100%	53	55	5	4
22	21	12	27	Venise	Italie	44%	32%	24%	19	16	31	31
23	20	20	39	Tarragone	Espagne	62%	33%	5%	14	13	53	49
24	17	19	29	Bilbao	Espagne	54%	16%	30%	16	24	27	22
25	26	33	11	Lubeck	Allemagne	0%	7%	93%	54	36	8	45
26	34	37	15	Valence	Espagne	7%	18%	75%	42	23	11	11
27	27	27	21	Livourne	Italie	38%	5%	57%	22	45	16	20
28	23	17	34	Rouen	France	42%	43%	15%	21	12	44	43
29	28	31	30	Ravenne	Italie	33%	40%	27%	27	15	34	35
30	56	56	14	Gioia Tauro	Italie	0%	1%	95%	55	53	10	5
31	45	49	19	Dublin	Irlande	16%	8%	76%	33	37	14	21
32	39	40	26	Belfast	Royaume-Uni	18%	22%	61%	34	26	22	33
33	32	23	31	La Spezia	Italie	30%	11%	60%	32	35	23	15
34	30	30	41	Salonique	Grèce	52%	17%	32%	24	31	37	30
35	35	32	23	Le Pirée	Grèce	0%	9%	91%	52	42	15	12
36	33	38	45	Leixões	Portugal	57%	14%	29%	25	34	42	28
37	24	22	43	Naples	Italie	40%	37%	24%	29	22	46	26
38	31	26	40	Lisbonne	Portugal	15%	46%	39%	43	21	40	23
39	41	39	33	Helsinki	Finlande	8%	12%	80%	50	43	26	27
40	49	48	38	Hull	Royaume-Uni	26%	14%	60%	35	41	32	29
41	46	51	52	Cork	Irlande	58%	16%	26%	28	38	50	39
42	43	50	37	Aarhus	Danemark	18%	5%	77%	41	50	29	24
43	38	35	36	Helsingborg	Suède	9%	10%	81%	51	46	28	46
44	52	46	49	Bristol	Royaume-Uni	24%	60%	15%	37	19	52	53
45	42	43	56	Castellon	Espagne	78%	16%	6%	26	39	56	54
46	36	28	55	Bordeaux	France	54%	16%	30%	30	29	54	47
47	40	29	48	Clyde	Royaume-Uni	24%	50%	26%	38	25	51	56
48	37	34	47	Copenhague	Danemark	32%	28%	40%	36	33	45	41
49	48	41	44	Stockholm	Suède	14%	16%	71%	47	44	36	51
50	44	45	46	Kotka	Finlande	21%	11%	68%	44	48	39	37
51	55	55	42	Thamesport	Royaume-Uni	0%	0%	100%	56	56	33	19
52	50	47	50	Malmö	Suède	23%	8%	68%	46	49	41	55
53	47	44	53	Oslo	Norvège	33%	17%	50%	39	47	48	34
54	53	52	51	Palerme	Italie	19%	10%	72%	48	52	43	52
55	51	53	54	Hamina	Finlande	31%	1%	68%	45	54	47	44
56	54	54	32	Frédrikstad-Borg Harbour	Norvège	25%	50%	25%	49	6	55	50

L : vracs Liquides, S : vracs Solides, D : marchandises Diverses  
 pondération par Valeur-Ajoutée : trafics de Liquides x 1, Solides x 6, Diverses x 12

sources : données presse, Autorités Portuaires, Isemar