

Les trafics de marchandises en vrac demeurent la base de l'activité des ports de commerce. Pourtant, ils sont rarement évoqués, véhiculant une image peu dynamique. Un seul mot semble caractériser l'activité portuaire en ce domaine : la stabilité en tout point de vue (techniques de manutention, volumes de trafics, stratégies des opérateurs...) ; à contrario d'ailleurs de ce qui se passe sur le marché maritime vracier où la volatilité est de mise. Or, à y regarder de plus près, on se rend rapidement compte que les thèmes de la concurrence portuaire, de l'instabilité des trafics et de l'adaptation des stratégies des entreprises sont particulièrement d'actualité. Tour d'horizon pour rappeler que les temps changent.

Les marchandises en vrac : définition

En termes physiques, ce sont des marchandises pondéreuses (densité >1t/m³), qui sont manutentionnées par gravitation ou aspiration (fluidité) et qui ne font pas l'objet d'un conditionnement particulier (c'est tout à tour le navire, le silo ou le camion qui sert de contenant). En termes économiques, elles ont en général une faible valeur unitaire (à la tonne) et sont interchangeables (une tonne de kaolin peut être remplacée par une autre, il n'y a aucune différenciation technique ou qualitative). Enfin, on distingue les vracs secs (charbon, tourbe...) des vracs liquides (pétrole brut, huiles alimentaires...) et la plupart de ces marchandises sont à la base des filières industrielles (par exemple le minerai de fer pour l'acier, les phosphates pour les engrais ou la bauxite pour l'aluminium).

Les principales marchandises pondéreuses échangées dans le monde en 2001 (Mt)

pétrole brut et dérivés	2 128
charbon	560
minerai de fer	445
céréales	220
bauxite / alumine	51
phosphates	29.6
total	3 433.6
part dans le trafic mondial	58.9%

Review of Maritime Transport 2001. UNCTAD.

Mais les trafics de vracs ce sont aussi de l'ammoniac, des boissons (vins, jus de fruits...), du ciment, du sel, du soufre, du gypse, du tapioca... autant de trafics qui n'atteignent parfois que de quelques milliers de tonnes annuels.

Répartition des trafics portuaires : Une concentration diluée

Proximité des industries et dispersion des ports

Les trafics de vracs demeurent dispersés sur de nombreux ports selon le principe de proximité : les coûts de transports terrestres peuvent rapidement faire basculer la rentabilité de l'ensemble des opérations logistiques de par la faible valeur de ces marchandises, ce qui limite l'hinterland des ports.

Ainsi en 2000, date du dernier relevé exhaustif réalisé par l'ISEMAR, on dénombrait pas moins de 127 ports qui manutentionnaient au moins 1 Mt de vracs secs dans l'année. Les plus grands établissements, placés au regard

de bassins industriels et agricoles puissants, cumulent de forts volumes d'importation de charbon et de minerai de fer, couplés à des flux agro-alimentaires majeurs, auxquels s'ajoute un grand nombre de référence-produits. A l'inverse, les ports les plus petits fonctionnent en général sur la base de deux ou trois marchandises destinées ou en provenance d'industries locales d'ampleur limitée.

Le cas des trafics de vracs liquides est quelque peu différent. Les trafics de pétrole brut sont fixés par la localisation et la capacité des centres de raffinage. Une raffinerie aligne couramment 8 à 10 Mt de capacité. En deçà, les trafics portuaires signalent souvent des centres de stockage de produits pétroliers raffinés, disséminés le long des côtes et ravitaillés par caboteurs. Autre composante importante des vracs liquides, les trafics de produits chimiques suivent une tendance lourde à la concentration des pôles de stockage / transformation ; seuls quelques ports comme Anvers arrivent à en faire une spécialité et à se positionner en tant que plaque de transit continental. Enfin, la part croissante du gaz naturel dans le bilan énergétique des pays européens génère une augmentation des entrées maritimes qui sont reçues dans quelques ports dotés des infrastructures très spécifiques pour les recevoir.

Les grands ports vraciers

Pourtant une quinzaine de ports vraciers et pétroliers se démarquent nettement en Europe au point que l'on note un phénomène de concentration des trafics portuaires de marchandises en vrac. En 1998, en prenant en compte 56 ports généralistes, ISEMAR avait démontré en utilisant le coefficient de Gini que le niveau de concentration des trafics dans les ports était identique, que l'on prenne en compte les vracs secs, les vracs liquides ou les conteneurs¹.

Maintenant, si l'on retient les quelques 130 ports qui manutentionnent au moins 1 Mt de vracs secs par an en Europe, les 15 premiers d'entre eux (trafic > 10 Mt /

¹ Plus le coefficient se rapproche de 1 et plus la concentration est élevée. A l'inverse plus il est proche de 0 et moins elle est forte. Le résultat obtenu a été de 0.66 pour les trafics portuaires de vracs secs et liquides comme pour les trafics conteneurisés.

an) réalisent bon an mal an, jusqu'à 50% de l'ensemble de ces trafics. Pour autant, les quelques 115 ports qui suivent et qui manutentionnent entre 1 et 10 Mt de vrac secs par an sont tout aussi indispensables à l'activité économique européenne. En d'autres termes, on ne peut résumer le marché portuaire aux seuls grands établissements. C'est donc une concentration diluée qui caractérise les trafics portuaires des marchandises en vrac.

Les grands ports de vrac liquides

pays	ports	années	Mt
PB	Rotterdam	2002	155.9
Fr	Marseille	2002	64.1
Fr	Le Havre	2002	42
RU	Forth of Fife	2002	38.2
RU	Sullom Voe	2002	29.3
It	Trieste	2001	36.7
All	Wilhelmshaven	2001	37.7
RU	Tees & Hartlepool	2002	35.7
RU	Milford Haven	2002	33.7
It	Augusta	est.	30.4
Let	Ventspil	2001	29.5
RU	Grimsby Immingham	2002	25.4
RU	Southampton	2002	23.3
It	Porto Foxi	est.	24.2

Les grands ports de vrac secs

pays	ports	années	Mt
PB	Rotterdam	2002	83.4
PB	Amsterdam	2002	46.8
Bel	Anvers	2002	26.3
All	Hambourg	2002	26
Fr	Dunkerque	2002	25
It	Tarente	est. 2001	21
Rou	Constantza	2002	18.1
Bel	Gand	2002	17.8
Esp	Gijon	2001	17.1
RU	Londres	2001	16.4
RU	Grimsby Immingham	2001	15.7
Fr	Marseille	2002	13.6
Pol	Szczecin	2001	12.2
Nor	Narvik	2001	12.1

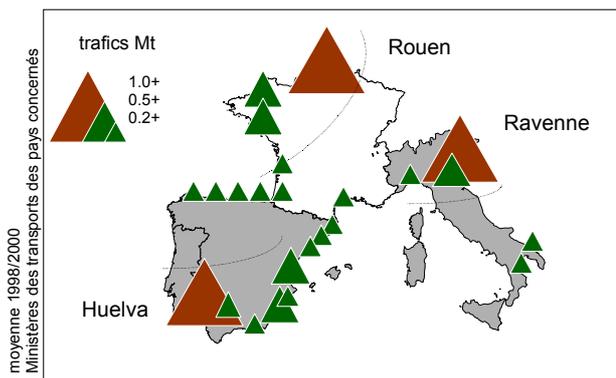
Journal de la Marine Marchande, Shipping Statistic Yearbook, Autorités portuaires

Répartition des trafics de vrac secs (vs) par groupe de ports en 2000

trafic vs / port / an	nombre ports	trafic vs Mt	% trafic vs total
> 10 Mt	16	392	50.8
8 à 10 Mt	9	81	10.1
1 à 8 Mt	102	299	38.7
total	127	772	100

Illustration de ce phénomène de concentration / dispersion avec les trafics d'engrais : Huelva traite plus ou moins 27% des trafics d'engrais en Espagne, Rouen 30% en France, et Ravenne 40% en Italie, sans pour autant éclipser les autres ports qui irriguent les territoires.

répartition des trafics d'engrais : France, Espagne, Italie



Les ports hexagonaux : une présence forte en Europe

Les ports hexagonaux ont une bonne position en Europe, que ce soit dans le secteur pétrolier avec Marseille et Le Havre, comme gazier (Marseille et Nantes / Saint-Nazaire), dans le domaine des grands vrac industriels (Dunkerque et Marseille) ou de l'agro alimentaire : Rouen sur le segment du blé, Bordeaux sur celui du maïs ou Nantes / Saint-Nazaire sur le créneau de l'alimentation animale.

Trafics de vrac 2002 des ports autonomes français en Mt

ports	vracs liquides	vracs solides
Marseille	64 148	13 556
Dunkerque	13 089	24 999
Le Havre	41 990	5 608
Nantes / Saint Nazaire	20 775	8 361
Rouen	8 473	8 121
Bordeaux	4 627	3 216

Le Marin, avril 2003

L'enjeu logistique face à l'instabilité croissante des flux

Les trafics de marchandises en vrac sont largement qualifiés de stables (hormis les évolutions conjoncturelles), de captifs et de rentes de situation en vertu de la proximité qui lie les industries de transformation aux ports de commerce. Mais la logistique n'est pas absente des trafics de vrac et elle tend à devenir de plus en plus importante pour les ports de commerce, comme cela se vérifie sur les marchés agricoles et industriels, en sorte que l'instabilité s'installe progressivement sur ces marchés et que la concurrence entre les ports est depuis longtemps déjà une réalité.



Le terminal minéralier EBHI à Gijon qui alimente le complexe sidérurgique Aceralia. Sur le bord supérieur de la photographie on distingue le terminal d'exportation des aciers.

crédit photographique : autorité portuaire de Gijon

Les stratégies industrielles, impact sur les ports de commerce

Les stratégies des industriels favorisent la rationalisation des capacités de production. En conséquence, certains ports voient leurs positions consolidées et d'autres leurs trafics s'effriter.

Récemment le groupe sidérurgique Arcelor, issu de la fusion entre Usinor, Arbed et Aceralia, a entamé un vaste programme de restructuration et de réorganisation logistique : les ports de Dunkerque, Marseille-Fos, Gand et Aviles seront confortés dans leur rôle de porte d'entrée de matières premières pour les usines littorales, au détriment d'Anvers et Rotterdam par où transitent les approvisionnements des sites intérieurs de Liège, Florange et Eisenhutten qui vont fermer ou dont la production va être réaffectée vers des

produits ne nécessitant pas l'introduction de matières premières pondéreuses en grandes quantités.

Il en va de même au niveau pétrolier où le surdimensionnement récurrent des capacités de raffinage en Europe ainsi que la nécessaire modernisation des raffineries afin de produire des dérivés de plus en plus complexes, amènent les groupes pétroliers à arbitrer en fonction des sites portuaires les mieux placés. Il ne faut pas oublier que Bordeaux a « perdu » trois de ces quatre raffineries, la dernière en activité transformant du brut en provenance des puits aquitains. Depuis 10 ans, Marseille voit ses trafics pétroliers fluctuer au gré des multinationales, entre la Shell qui hier réduisait ses capacités de raffinage et Exxon qui aujourd'hui est intéressé pour développer de nouveaux produits.

Les décisions politiques et les changements de législation constituent un autre facteur qui génère de l'instabilité et de la concurrence et qui contribue à renforcer le poids de la logistique. Exemple sur le marché céréalier.

Le secteur céréalier : PAC, OMC et nouveaux acteurs

Les réformes agricoles, toujours très sensibles, ont des répercussions plus ou moins directes sur l'activité des ports vraciers.



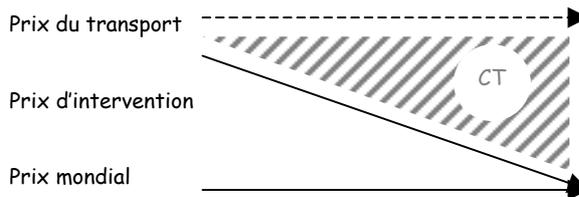
Vraquier en chargement à Rouen. Pour s'adapter au marché, accroître leur position et résister à la concurrence, SPR / UCASPOR et UCACEL les deux plus importants gestionnaires de silos ont fusionné, donnant naissance à SENALIA.

crédit photographique : autorité portuaire de Rouen

La réforme de la PAC de 1992 a eu un impact portuaire certain. Les prix du blé au sein de l'UE ont été abaissés afin de favoriser la consommation intérieure (relance de la préférence communautaire). Dans leur chaîne de fabrication, les producteurs d'aliments pour le bétail ont alors remplacé les Produits de Substitution aux Céréales (PSC comme le manioc) en provenance d'Amérique du sud, par des céréales européennes, devenues moins chères. Les ports qui traitaient ces importations de PSC comme Lorient ont vu alors leur trafic décliner. Autre conséquence, plus de blé à la consommation intérieure signifiant moins de volumes disponibles à l'exportation, les ports comme Rouen ont accusé une baisse d'activité à l'exportation.

Aujourd'hui, c'est la refonte de la PAC dans le cadre de l'Agenda 2000 (élargissement UE) et des négociations de l'OMC qui est source d'inquiétudes. Les barrières douanières et le système de protection par les prix vont progressivement disparaître et les prix des blés européens converger vers les prix mondiaux. D'ores et déjà le prix d'intervention a été revu à la baisse de 15 à 20%. Il s'agit du prix plancher qui garantit un revenu minimum aux producteurs. Il ressort de cette diminution du prix garanti que le prix des transports, surtout

terrestres (stable sur le moyen terme) et du passage portuaire (total = CT) vont représenter une part de plus en plus importante de la valeur du produit.

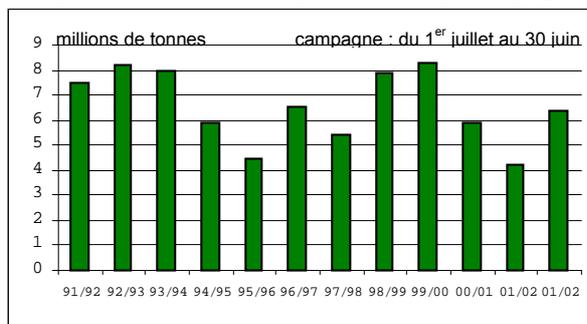


Plus récemment de nouveaux entrants comme l'Ukraine ont déstabilisé le marché céréalier européen. Le niveau de protection de l'UE est basé sur les cours des blés américains qui font référence sur le marché mondial. En 2001/2002, les cours US étant de 20US\$ supérieurs aux prix des blés européens, le marché intérieur de l'Union était alors mécaniquement protégé et les barrières douanières ont été abaissées. Or l'Ukraine est arrivé sur le marché mondial avec une forte production et a exporté ses blés à un prix inférieur de 30 US\$ par rapport aux prix européens !

Les acheteurs européens se sont massivement tournés vers la production ukrainienne (fortes importations de l'Espagne et de l'Italie). L'UE, a aussi subi la concurrence de l'Ukraine sur ses marchés traditionnels d'exportation au Maghreb et au Proche-Orient. Les ports français, premier pays exportateur de l'UE, ont une nouvelle fois dû faire face à une baisse d'activité.

Ces situations soulignent que les flux ne sont pas figés et que les ports céréaliers européens sont entrés dans une période de forte instabilité où les positions de chacun ne sont plus acquises.

Exportations cérésières du port de Rouen par campagne

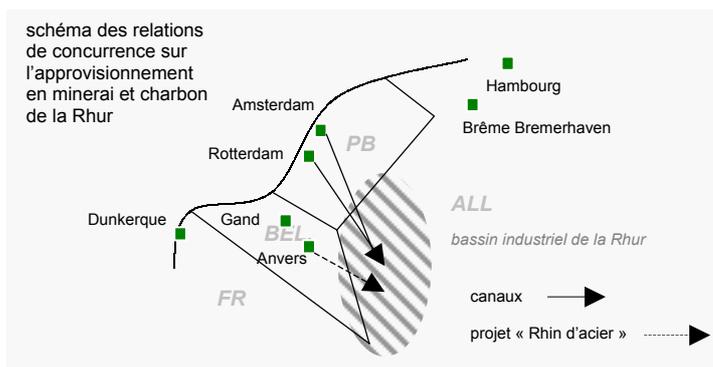


Port de Rouen. Journal de la Marine Marchande

Industrie lourde et énergie : libéralisation, concurrence et logistique

Les ports du Benelux sont en concurrence sur la desserte des usines sidérurgiques du bassin de la Rhur. Pour l'heure, Rotterdam et Amsterdam, bien que plus éloignés des zones de production que les ports de Anvers et Gand, assurent l'essentiel des approvisionnements en minerai de fer grâce au système de voies d'eau qui permet de réaliser des post acheminements en masse et à faible coût. Pour contrebalancer cette situation, Anvers tente de promouvoir une liaison ferroviaire directe (projet Rhin d'acier) qui renverserait l'équilibre concurrentiel en sa faveur. Les trafics d'importations du charbon à coke et

du charbon vapeur sur l'Allemagne sont calqués, dans une moindre mesure sur ce schéma.



Les directives européennes sur la libéralisation du marché de l'électricité planifient l'ouverture à la concurrence de la distribution et de la production électrique. Dans ce contexte, les producteurs d'énergie électrique devraient être de plus en plus soucieux des coûts d'approvisionnements en charbon de leurs centrales thermiques et donc du passage portuaire. Cette situation se greffe sur une prévision à la hausse des importations de charbon pour l'Allemagne afin de compenser l'arrêt du programme de construction de nouvelles centrales nucléaires. En conséquence tous les ports de la rangée nord s'engagent dans de vastes projets d'extension et de modernisation de leur terminaux. Le port d'Amsterdam, qui manque d'espace pour le stockage, a signé une convention avec le port fluvial de Duisbourg qui servira de base arrière au port maritime.

Le secteur gazier est lui aussi en cours de dérégulation et les effets se font sentir par une plus grande volatilité des flux et des zones de passage portuaire. GDF arbitre ainsi ses approvisionnements à l'échelle internationale. Le groupe a déjà revendu sur les Etats-Unis des cargaisons de GNL en provenance du Nigeria et à destination de Nantes/Saint-Nazaire, pour les compenser par des achats moins chers de provenance Mer du Nord qui arrivent par pipe line à Dunkerque. Les méthaniers sont désormais reroutés en cours de traversée sur le même principe que l'on observe pour les pétroliers.

Les entreprises portuaires : consolidation et réseaux, qualité et chaîne de transport

Face à ces évolutions structurelles, les entreprises portuaires s'adaptent par consolidation. Elles rachètent d'autres entreprises au sein de l'enceinte portuaire afin de limiter la concurrence et d'accroître leur portefeuille clients, comme OVET / OBA dans le secteur charbonnier et minéralier à Amsterdam. Elles fusionnent quand leurs clients et leurs intérêts sont similaires, afin d'éviter une concurrence désastreuse comme SPR / UCASPOR et UCACEL (SENALIA) à Rouen sur le secteur céréalier. Dans tous ces cas, elles tentent d'étendre et de massifier leur couverture géographique en jouant sur la promotion de leur place « centrale » face au marché.

D'autres s'engagent dans la constitution de réseaux plus ou moins bien structurés à l'instar de Sea Invest, désormais bien implantée dans une vingtaine de ports belges et français, ou de la Sofrino - Sogena - SHGT, qui

émerge comme un opérateur de réseau d'entreprises portuaires en France. Ces entreprises agissent par opportunité en prenant des participations variables dans des sociétés de manutention et de stockage portuaire. Leur objectif : maximiser leur présence dans les ports afin de ne pas dépendre d'une seule zone géographique. En cas de réorientation des flux elles peuvent avoir la possibilité d'en profiter dans un autre port. De plus, elles profitent de la proximité qui lie les ports aux industries.

Dans un second temps, ces réseaux portuaires peuvent servir de base à une diversification logistique. Associated British Port (ABP) affiche clairement sa volonté de se placer comme un interlocuteur logistique privilégié pour les chargeurs britanniques. ABP gère une vingtaine de ports au Royaume-Uni et a créé une division logistique chargée d'organiser des transports de bout en bout, (y compris le choix des armements) avec pour objectif de faire transiter les marchandises par ses propres installations portuaires. La logique d'action est la même que celle qui préside à l'évolution du groupe de manutention conteneurs Eurogate : concurrencer les armements et les commissionnaires de transport dans l'organisation des chaînes logistiques afin de retourner une situation à son avantage et d'en récolter les bénéfices financiers (faire en sorte de choisir ces prestataires plutôt qu'ils ne vous choisissent vous... ou un port concurrent, cf synthèses 45 et 46).

Parallèlement, cette politique de réseau se développe lentement sur le principe de la maîtrise par l'entreprise de manutention des entrées et sorties d'un « pipe » de transport. Deux exemples pour mieux cerner cette notion. L'entreprise Molenbergnatie, basée à Anvers et spécialiste de l'entreposage de café a ouvert une agence au Vietnam. Elle propose désormais à ces clients un contrôle qualité au deux extrémités de la route maritime, avant et après embarquement, gage d'un suivi et d'une traçabilité de la marchandise. Dans le même esprit, l'entreprise Agro-Maas de Gand manutentionne et stocke des céréales. Elle a ouvert une agence en Ukraine et garantie à ses clients européens une qualité de service « occidentale » pour leurs flux en provenance ou à destination de la Mer Noire. (*Le Lloyd*, 6 février et 25 mars 2003). Dans le premier cas, il s'agit essentiellement de flux conteneurisés et dans le second de flux en vrac, signe de l'homogénéisation des stratégies portuaires. Enfin, dans ces deux exemples, les opérateurs portuaires proposent leurs services d'affrètement, d'agence maritime, de commissionnaires, de manutention et de stockage, s'affichant clairement comme des organisateurs de transport offrant un service de « guichet unique » (*one stop shop*) fondé sur la qualité.

Conclusion : les entreprises et les autorités portuaires sont engagées dans un vaste processus de maîtrise des paramètres concurrentiels et logistiques afin de contrer durablement l'instabilité qui s'installe sur les marchés vraciers. Et dans cette course, les politiques de consolidation, de réseaux et de qualité des services sont appelées à jouer un rôle déterminant.

Romuald Lacoste