



Range Nord, leadership européen et diversité fonctionnelle

Épicentre du fonctionnement portuaire européen, le Range Nord est une notion géographique s'étalant du Havre à Rotterdam. Cela couvre des territoires majeurs de l'économie du continent : l'isolat du bassin parisien, la banane européenne des Alpes au Delta (Rhin, Meuse, Escaut) et les nouvelles zones d'Europe orientale. On sait que l'emprise du Range Nord va bien au-delà de l'hinterland "naturel" aux dépens des ports méditerranéens ce qui agite le spectre d'un épouvantail portuaire par sa taille et son efficacité. Dans la pratique tout est en XL : les parcs de raffineries, les terminaux de vracs secs comme de véhicules et surtout l'échelle de la conteneurisation. Il reste l'idée quand même d'une maturité de l'économie portuaire de cet espace, les projets portuaires sont de moins en moins nombreux même si comme ailleurs l'innovation est maintenant à l'œuvre. Le développement des bio énergies est le challenge principal. Enfin, il faut garder à l'esprit que le Range Nord n'est pas un bloc uniforme, chaque pays et même chaque port a sa propre histoire avec son propre biotope construisant les rapports avec les territoires et les entreprises privées.

Des mégaports à l'européenne

De l'estuaire de la Seine à l'Elbe, chaque port a son histoire qu'il soit né au Moyen-Âge (Hambourg, Brême, Anvers, Rouen), à l'époque moderne (Le Havre, Amsterdam, Flessingue) ou au XIX^e siècle (Rotterdam). À cette diversité historique, ce sont naturellement ajoutés les caractères propres à leur espace. Politiquement, il s'agit de la construction de l'État national et de l'autonomie des territoires (communes, régions). Économiquement, c'est l'organisation des territoires en lien avec les échanges maritimes qu'il s'agisse de la partie Nord de la France, du Benelux, de la Rhénanie ou de l'Allemagne du Nord. Avec la construction européenne, l'évidence transeuropéenne a créé un espace unique très concurrentiel et l'ouverture à l'Est d'un hinterland quasi continental.

Dans les ports, après le temps des quais coloniaux puis des liners transatlantiques, l'émergence du pétrole dans les années trente et la croissance des Trente glorieuses permettent le développement des zones industrielles dont sortira un tissu de raffineries et d'aciéries bord à quai¹. Du

coup, pétrole², charbon et minerais de fer remplissent les cuves et les terre-pleins de la plupart des ports. Naturellement, en retour, les produits transformés (carburants, produits sidérurgiques) nourrissent aussi l'activité des ports.

Les ports ont connu d'autres développements. Si l'agrobusiness d'exportation est surtout une affaire française avec le port céréalier de Rouen, les autres ports sont des sites d'importations de grains et nourritures pour animaux. Dans les années soixante, les ferries prennent position entre Le Havre et Ijmuiden (Amsterdam) et dans les années quatre-vingt, les grands terminaux pour les car carriers traduisent l'internationalisation de l'industrie automobile avec aujourd'hui le leadership de Bremerhaven et Zeebrugge. Ces dernières années, c'est le GNL qui suscite des développements, forcément relatifs à la proximité des champs de mer du Nord. Ainsi, au vieux site de Zeebrugge, se sont ajoutés les terminaux de Rotterdam et Dunkerque en attendant les sites allemands de Stade (Basse-Saxe) et/ou Brunsbüttel (Schleswig-Holstein). Néanmoins, ce qui marque le Range Nord et lui donne même son nom c'est la conteneurisation. Au cœur de la façade, le duo du Delta, Rotterdam et Anvers, domine largement. Il faut dire que pour booster leur performance, les deux ports bénéficient de plusieurs avantages. Localement, par l'implantation de grandes plates-formes logistiques transeuropéennes et sur divers degrés d'échelle avec un large rayonnement. Par la mer, comme ports de transbordement de l'Espagne à l'Islande. Sur terre, avec l'axe rhénan pour Rotterdam et la pénétration historique dans l'hinterland français d'Anvers.

Sur le flanc Nord, les ports allemands de Bremerhaven et Hambourg ont profité de la chute du Mur et de l'intégration est européenne pour rayonner sur la Baltique et l'Europe centrale. Sur le flanc Sud, les ports français sont dans une perpétuelle reconquête. Le Havre doit autant reprendre des parts de marché en Île-de-France que percer dans le Grand Est et même au-delà. Dunkerque (comme Zeebrugge au Nord) essaye de se faire une place avec comme première ambition d'être un port de proximité pour les Hauts de France.

¹ Les ports fournissent aussi des sites industriels intérieurs encore puissants dans cette partie du continent.

² Il n'y a que trois ports aujourd'hui pour le pétrole brut, Le Havre, Rotterdam et Wilhelmshaven avec des pipelines pour desservir les raffineries des autres ports.

Trafics 2019 et 2020 tonnes et evp

	Tn 2019	Tn 2020	Evp 2019	Evp 2020
Hambourg	136.6	126.3	9.3	8.5
Bremerhaven	69.4	66.5	4.8	4.8
Wilhelmshaven	29.2	28.1	0.64	0.42
Amsterdam	105	91	-	-
Rotterdam	469.4	436.8	14.8	14.3
North Sea	71.4	63.5	0.33	0.27
Anvers	238.2	230.8	11.8	12
Zeebrugge	45.8	47	1.7	1.8
Dunkerque	53	45.2	0.45	0.48
Le Hav. / Rou.	98.7	74.8	3.1	2.4

Source : Autorités portuaires

Il faut être clair, l'étendue même du Range Nord et encore plus de l'arrière-pays continental relativise totalement la notion de part de marché portuaire. Souvent analysée en France avec la perspective du Havre, cette part de marché est forcément défavorable au port normand. L'embouchure de la Seine est très excentrée par rapport au grand marché du Nord européen et de son prolongement en Europe orientale. Il n'en reste pas moins que Le Havre doit gagner des conteneurs sur son marché domestique. Le combat portuaire est d'abord français. Il se joue au travers de l'intermodalité fluviale sur l'axe Seine et ferroviaire plus à l'Est. S'il est bien un fait commun aux ports du Range Nord, c'est le rôle du ferroviaire dans la pénétration en profondeur du cœur du continent.

Quelques grands travaux

Depuis l'arrivée du premier porte-conteneurs en 1966 à Rotterdam et Bremerhaven, le Range Nord est en chantier. Il a fallu construire et encore construire des capacités. Le terre-plein de la Maasvlakte (dédié à une aciérie qui n'a pas vu le jour) a donné à Rotterdam (terminal Delta) une belle avance. Suivront les terminaux rapides (à marée) d'Anvers et du Havre. Au tournant des siècles avec des navires de plus en plus gros et la forte croissance des trafics, les Néerlandais, Belges et Français ont fait le pari des grands sites en eau profonde. Ce sera respectivement la Maasvlakte 2 à Rotterdam, Deurganckdok à Anvers et Port 2000 au Havre. Du côté allemand, Bremerhaven acheva sa capacité d'extension, Hambourg construisit l'Altenwerder et la région de Basse-Saxe développa un nouveau terminal à Wilhelmshaven (Jade Weser Port)³. La Maasvlakte 2 a été le plus grand projet portuaire européen avec un quasi-doublement de la capacité du port

³ Le land de Brême est engagé mais souhaite en sortir face aux manques de perspectives et aux coûts d'entretien d'un terminal qui ne traite qu'autour de 0,5 M d'evp par jour.

⁴ La région compte deux chantiers un peu différents mais à presque un milliard d'euros chacun à finir en 2023, les nouvelles écluses géantes de Terneuzen vers Gand et de Zeebrugge vers le port intérieur.

néerlandais. À l'achèvement des travaux en 2015, le vaste espace gagné sur la mer a été doté de deux terminaux (2,7 M d'evp de capacité) et la prochaine étape sera de 4 M d'evp de capacité supplémentaire livrable en 2024. Dans la compétition capacitaire, l'avance néerlandaise sera alors très large.

Les Anversois doivent depuis le début combler leur retard. Aujourd'hui, une nouvelle grande darse est projetée sur la rive gauche de l'Escaut. Dans sa dernière mouture, le Saefthinghedok partira de la base Deurganckdok. Le calendrier est encore imprécis et en attendant ce sont des petites extensions ici et là qui feront gagner quelques capacités. L'objectif serait de gagner 7 M d'evp durant la décennie. Par ailleurs, le port d'Anvers doit toujours faire avec ses voisins néerlandais, qu'il s'agisse du gabarit de l'Escaut pour les méga-porte-conteneurs ou des ambitions, certes peu tenues, d'un terminal à Flessingue⁴.

Du côté allemand, il n'y a plus trop de choses à faire. Bremerhaven est achevé et il faut juste accentuer le tirant d'eau des quais. Le nouveau terminal de Wilhelmshaven est sorti de terre en 2012, mais peine à trouver son marché en raison de sa périphéricité. Hambourg n'a pas concrétisé son projet de nouveau terminal, mais en 2019, l'augmentation de la profondeur du chenal de l'Elbe accentue l'accessibilité aux très grands navires avec des chargements de conteneurs supérieurs. L'automatisation systématique des terminaux représente l'autre manière de gagner de la capacité avec une meilleure productivité spatiale.

En France, Port 2000 va connaître son achèvement en termes d'aménagement⁵ et d'accessibilité fluviale ("chatière"). La capacité au port normand est, pour un certain temps, ajustée au marché français. Là aussi l'automatisation sera en temps voulu une manière de gagner de la capacité sans travaux supplémentaires. Le choix est inverse à Dunkerque qui porte un projet à moyen terme d'une grande capacité afin de pouvoir rivaliser avec ses voisins belges dans l'arrière-pays de proximité et vers le Grand Est. Pour l'instant, Cap 2020 est encore dans les phases initiales et la réalité concrète est encore loin.

Terminaux, qui fait quoi ?

On le sait la maîtrise des terminaux est l'un des grands sujets de l'industrie du conteneur avec la nécessité des armateurs à disposer de ports dédiés et des grandes entreprises de manutention à internationaliser leurs

⁵ Les deux derniers postes à quai ont été attribués en 2019 à la GMP dans la mouvance de CMA CGM et DPW pour une ouverture opérationnelle en 2022.

positions. Du point de vue de ces derniers, les choses sont simples. Dans les années quatre-vingt-dix, l'essoufflement des manutentionnaires locaux a permis à PSA (Singapour) de prendre position à Anvers et à HPH (Hong Kong) à Rotterdam. La présence de DPW a elle plusieurs origines, la reprise de P&O Ports à Anvers, l'actionnariat de Ports Synergy au Havre et l'engagement dans un des terminaux de la Maasvlakte 2 à Rotterdam. Du côté allemand, Eurogate (BLG + Eurokai) maîtrise Bremerhaven, Wilhelmshaven et une partie de Hambourg alors que HHLA tient le reste du port de l'Elbe. À ce panorama, on ajoute la société Perrigault au Havre, seule et avec MSC.

Du côté des armateurs, Maersk a initié le mouvement à Rotterdam en 1984 avec maintenant le seul site géant de la Maasvlakte 2. Le géant danois est à Bremerhaven pour le marché allemand et scandinave. C'est aussi l'une des trois positions de MSC avec Anvers et le Havre. CMA CGM est naturellement au Havre comme à Dunkerque et ajoute des positions minoritaires à Anvers et Rotterdam. Hapag Lloyd qui détient une position à l'Altenwerder de Hambourg a repris 30% de Maersk à Wilhelmshaven. Enfin, Cosco a racheté le terminal de Zeebrugge tout en étant minoritaire dans des terminaux Anvers (avec DPW), Rotterdam (avec HPH) et depuis cette année à Hambourg (avec HHLA).

Un fonctionnement sans uniformité

Les ports belges, néerlandais et allemands sont marqués par des tutelles locales. En Allemagne par le fédéralisme des länder, en Belgique et aux Pays-Bas par leur caractère très ancien de ports communaux. La France est différente avec une tradition de ports d'État⁶ que l'on retrouve en Italie et en Espagne. Ce qui a permis l'élan des ZIP et les développements nécessaires à la conteneurisation, mais a été vu comme un défaut, car une approche trop étatique manque de réactivité commerciale comparée aux ports du Delta.

En Allemagne, les länder de Brême et Hambourg sont restés « hanséatiques », le port et le maritime sont des piliers de l'économie depuis le Moyen-Âge. Les länder portent leur port depuis le milieu du XIX^e siècle jusqu'à être toujours impliqués dans les sociétés de manutention. Dans les faits il existe une nuance. La Hambourg Port Authority est sous le statut allemand d'institution de droit public depuis 2005 ce qui la laisse toujours dans la mouvance directe de l'État régional alors que Bremenports, comme société à responsabilité limitée depuis 2002, a plus d'autonomie. Le land de Basse-Saxe a choisi la même chose pour sa structure Niedersachsen Hafen avec sept ports dont Stade, Wilhelmshaven, Emden et Cuxhaven.

Le port d'Anvers



En revanche, Zeebrugge a une autre histoire, puisque décidé par l'État dans les années soixante-dix, il a été régionalisé en 1986. Cependant, tout vient de changer entre 2018 et 2021, car Gand a décidé de se regrouper avec le port néerlandais de Zeeland Ports (Flessingue – Terneuzen) alors qu'Anvers et Zeebrugge vont former un port unique.

Il y a d'un côté la cohérence géographique des deux rives de l'embouchure de l'Escaut regroupant des ports intermédiaires sur des niches de marchés et de l'autre côté, la création d'un maxi port à la fois océanique et estuarien capable de lutter contre les voisins néerlandais. Ces regroupements de ports se font au travers de nouvelles sociétés portuaires dont les actions sont attribuées aux différents territoires. Pour North Sea Ports, la société anonyme a pour actionnaires, la Zélande et la Flandre Orientale ainsi que les différentes communes liées à l'espace portuaire dont Gand en premier lieu. Le futur "Antwerp Brugge Port", inscrit comme compagnie à responsabilité limitée, aura un capital qui sera partagé entre les deux communes de Bruges (19,8%) et Anvers (80,2%). Le quatrième port belge Ostende est toujours propriété communale avec un statut de société anonyme de droit public pour une activité aujourd'hui très liée aux énergies marines renouvelables.

Aux Pays-Bas, les deux grands ports de Rotterdam et Amsterdam sont d'essence municipale. En 2004 et 2013, ils ont été transformés en "société anonyme" mais avec comme propriétaire la seule municipalité pour Amsterdam, et avec une participation de l'État (29,2%) à Rotterdam, prix de l'engagement financier de La Haye dans la construction de la Maasvlakte 2. La fusion des deux ports a été évoquée en 2010, mais sans suite jusqu'à aujourd'hui. La création du méga port néerlandais reviendra régulièrement dans le futur.

⁶ Totalement dédié au trafic ferry, Calais n'est pas à proprement parlé un port du Range Nord.

La France a décidé, dans les années soixante, de n'avoir qu'une poignée de ports pilotés par l'État, les réformes de 2004 et 2008 ont donc laissé un statut de Grand Port Maritime pour les uns et de ports territoriaux pour les autres (ex Calais et Boulogne). La nouveauté de 2021 est la fusion de Haropa, c'est-à-dire des GPM de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris. Le regroupement des ports de Seine-Maritime n'est pas contradictoire avec leurs positions géographiques respectives et la complémentarité des trafics. On sait que les places portuaires ont des rivalités anciennes, mais il n'est pas question de subordination, mais de complémentarité.

La gouvernance

Il traîne une idée en France qui connaît des ports d'État, que la gouvernance dans le Range Nord serait plus ouverte, par essence plus territoriale, mais aussi faisant plus de place au privé dans les organes de décision. Il est donc nécessaire de préciser tout cela. On peut définir quatre groupes, les représentants de la tutelle et des territoires (T & T), les représentants de la communauté économique locale (CE), des personnalités qualifiées issues du monde des affaires et parfois de l'université (PQ) ainsi que des représentants du personnel (RP).

Composition des conseils de surveillance

	T&T	PQ	RP	CE
Brême	4		6	2
Hambourg	3	2	3	
Amsterdam		4		
Rotterdam		5		
North Sea Ports	4	4		
Anvers & Bruges	9	4		

Ce qui est frappant c'est la non-représentation du tissu portuaire dans les conseils de gouvernance. La gouvernance de Brême accorde deux sièges à la communauté économique avec un représentant de la CCI et le président du conseil consultatif du port qui est formé d'une quinzaine de professionnels de la place portuaire. Les ports du Range Nord ne sont donc pas gouvernés par une osmose entre le privé et le public. La tutelle politique des territoires est forte à l'exception notable d'Amsterdam et Rotterdam qui fonctionnent avec des conseils restreints composés de personnalités désignées issues du monde économique sans rapport avec les affaires portuaires.

Il n'existe donc pas de modèle du Range Nord applicable comme une panacée à la bonne gouvernance. Par rapport à la France, les ports sont historiquement liés à leur ville par l'autonomie municipale au Benelux et dans les länder hanséatiques en Allemagne. Les entreprises portuaires et

même leur représentation professionnelle sont partout exclues de la gouvernance afin d'empêcher les conflits d'intérêts. En fait, les intérêts du privé passent implicitement dans le contexte local par les organisations patronales vers les partis politiques libéraux et conservateurs tout comme les partis progressistes sont proches historiquement des syndicats. Le contexte social du port et le contexte politique de la cité ont un lien diffus qui n'est possible que par le statut municipal du port laissant les uns et les autres appliquer l'art du compromis propre à l'Europe du Nord.

Le modèle français est forcément différent. Il est hérité des ports autonomes, dès 1925 au Havre, avec une séparation nette des ports de l'Etat avec le tissu politique et économique. Les GPM sont des ports d'État et la gouvernance n'offre qu'un "droit de regard" aux territoires, mais en aucun cas une co-gouvernance. Ce sera peut-être le sujet de la prochaine réforme portuaire d'autant plus qu'on inscrit les ports français dans des perspectives territoriales plus larges avec les stratégies d'axe.

La présence du privé peut être tranchée par la démonstration européenne que les entreprises portuaires sont partout exclues de la gouvernance. Cependant, en France, il paraît intelligent d'inclure les présidents des unions maritimes dans les conseils de surveillance. Cela existait dans les conseils d'administration des Ports autonomes et, à titre de comparaison, c'est le cas dans les ports espagnols. Avec la présence du président de la CCI, le tissu portuaire local trouverait une juste place avec deux membres. Quant à la place des salariés, c'est une chose inconnue au Benelux, mais forte en Allemagne et garantie en France.

Le Range Nord est un espace géographique qui a sa cohérence par son rôle économique pour une grande partie de l'hinterland européen. Trouver un modèle commun est impossible car il y a clairement trois fonctionnements. Au Nord, le modèle hanséatique allemand avec une place déterminante des deux länder portuaires jusqu'à l'actionnariat des sociétés de manutention. Le modèle du Delta est plus difficile à définir tant il existe de différences entre les quatre ports majeurs post fusion. Enfin, le modèle français qui sous le sceau de la frustration tente depuis longtemps de trouver la formule gagnante sans doute en oubliant que c'est la géographie qui commande une grande partie de la performance portuaire et que c'est par la maîtrise de l'espace (entrepôts, ports fluviaux, services ferroviaires) que se trouvent les clés.

Paul TOURRET