



© VINCENT GROIZELEAU

TRAFICS PORTUAIRES 2019

RÉSULTATS DES GPM FRANÇAIS ET DE LEURS PRINCIPAUX CONCURRENTS

L'année 2019 ne s'inscrira pas dans les mémoires du monde portuaire ou alors ce sera comme une année noire, voire rouge si nous voulions apporter un peu de cynisme.

Et pourtant, sur le premier semestre les ports français avaient bien démarré l'année. L'économie européenne semblait partie sur sa rampe de lancement. Un pétard mouillé puisque l'économie n'a pas décollé comme attendu. Ce n'est pas uniquement la France qui a subi ce choc économique de fin d'année. Au nord comme au sud les trafics portuaires de la fin de l'année ont été plutôt en régression.

Ralentissement économique et réformes globales n'ont jamais fait bon ménage en France. Il a fallu la volonté du gouvernement de réformer les retraites pour que les ports français connaissent des heures sombres que les moins de 28 ans n'avaient pas connues. Les souvenirs de 1992 ont ressurgi, avec deux mois de mouvements sociaux intenses entre décembre et janvier 2020. Au total, les ports français ont connu 14 journées d'opération « Ports Morts ». Tous les opérateurs de la logistique portuaire ont défilé dans les médias nationaux pour appeler à la rescousse le gouvernement. Chacun y a été de son idée avec même celle d'un service minimum

dans les ports. Et puis, une fois le mois de janvier passé et les premiers bilans tirés, les Grands Ports Maritimes français se sont lancés dans une phase de reconquête de leurs trafics. La sémantique semble parfois un peu exagérée. Avant de reconquérir des trafics, il conviendrait déjà de disposer de parts de marché conséquentes. En réalité, les ports français du nord n'ont jamais décollé. Après la mise en place d'HAROPA en 2014, les promesses de voir plus de 5 millions d'EVP sur l'axe Seine n'est toujours pas d'actualité. Au sud, Marseille-Fos a réussi à limiter les dégâts sur de nombreux courants mais en termes de parts de marché, il ne progresse qu'à partir du moment où Gênes, Barcelone et Valence se tassent.

Le Havre et Marseille ont tous les deux mis en place des accords de place pour aller retrouver, ou plutôt trouver, de nouveaux débouchés pour leurs trafics. Alors que le gouvernement a demandé aux ports d'aller « chasser en meute », lors du Comité interministériel de la mer (Cimer) de 2018, voilà que chacun se lance dans une bataille individuelle. N'est-ce pas le temps de jouer la carte du collectif, tout en gardant une distanciation sociale raisonnable, pour gagner la bataille des ports ? Cette bataille aurait aussi dû s'appuyer sur la

stratégie portuaire nationale. Un document que le gouvernement a promis pour le mois de novembre mais qu'il a repoussé d'abord en février et maintenant en juin, voire à l'automne. Et pourquoi pas au Cimer de décembre 2020 ? Sans être essentielle pour faire gagner des parts de marché aux ports français, cette stratégie nationale sera néanmoins un outil essentiel de la volonté politique de soutenir cette filière.

La crise sanitaire du Covid-19 montre le poids majeur que les ports français jouent dans notre économie et dans l'approvisionnement de la Nation. Si tous les soirs, les Français applaudissent les personnels soignants, ils devraient aussi avoir une pensée pour les ouvriers dockers, les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, les agents maritimes, les commissionnaires, transporteurs routiers et fluviaux et tous les acteurs de la chaîne logistique pour ce qu'ils réalisent chaque jour pour que les magasins continuent d'être approvisionnés. Cette crise sanitaire démontre toute l'importance de cette filière. La (re)conquête est vitale pour notre indépendance énergétique et alimentaire. Espérons que le gouvernement aura pris la mesure de ce poids une fois la crise passée.



© HAPPY DAY - JEAN-LOUIS BURNOD

DUNKERQUE :

UNE HAUSSE DE 22% EN CINQ ANS

Avec 53 Mt traitées sur les quais du port septentrional, Dunkerque a vu son trafic global progresser de 3% en 2019. Un chiffre qui porte la progression du port nordiste à 22% sur les cinq dernières années. Un record parmi les Grands ports maritimes français.

Cette hausse tient principalement aux trafics de vracs liquides. Ils affichent une progression de 71% à 9,4 Mt. Une augmentation liée aux trafics de gaz naturel liquéfié (GNL). Le terminal méthanier continue sa progression pour sa seconde année de plein exercice. Il affiche un trafic en hausse de 320% à 5,1 Mt. En 2019, il a accueilli 72 escales de navires. À prendre tous les trafics de gaz, à savoir GNL + gaz industriels, Dunkerque Port augmente les trafics de cette filière de 232% à 5,6%. Une belle performance sur les gaz, portée par les autres vracs liquides qui augmentent de 4% à 0,5 Mt. Quant aux produits pétroliers, ils nuancent cette augmentation en perdant 2% à 3,3 Mt.

À l'inverse, les vracs solides ont souffert en 2019. Ils ont perdu 9% à 23,5 Mt. « La mauvaise conjoncture que rencontre actuellement l'industrie sidérurgique européenne pèse sur les trafics de minerai et de charbon », indique Dunkerque Port. Les minerais ont perdu 10% en 2019 à 13,3 Mt et le charbon a suivi avec une diminution de 19% à 5,3 Mt. La filière charbonnière pâtit d'une baisse de la demande en charbon vapeur qui s'inscrit dans la transition écologique. Dunkerque, longtemps assimilé à un port charbonnier, voit son visage changer d'année en année. La baisse de ces trafics n'a pas pu être compensée par la bonne tenue des trafics céréaliers. La campagne actuelle, avec

des blés compétitifs sur le marché mondial, permet au port de Dunkerque de réduire la baisse des vracs solides grâce à la hausse de 43% des céréales à 2 Mt. Autre baisse sur les solides, les petits vracs ont perdu 9% en 2019 pour s'établir à 2,9 Mt.

Entre la hausse des vracs liquides et la baisse des vracs solides, les marchandises diverses se font l'arbitre en stabilisant leur trafic. Elles ont totalisé 20,1 Mt en 2019. Une stabilité qui intervient après une année 2018 en repli de 2%. Dans ce courant, les conteneurs et les marchandises conventionnelles sont en forme quand le trafic Transmanche s'essouffle. Avec 450 000 EVP, Dunkerque Port affiche un nouveau record. Le port progresse de 7% par rapport à 2018. Pour la direction, le positionnement de Dunkerque comme hub de transbordement explique la performance de cette filière. Autre élément qui a favorisé la progression du trafic conteneurisé, la mise en service de l'extension du quai des Flandres qui permet de recevoir simultanément deux navires de dernière génération. « Une étape majeure pour le port », indique la direction.

Si les conteneurs augmentent, les flux avec la Grande-Bretagne sont pour leur part en diminution. Avec 15 Mt, le Transmanche perd 3,7% en 2019. Un repli qui se répercute sur les flux de camions qui ont perdu 2% à 583 000 unités. Le Brexit explique cette réduction. La date annoncée du 29 mars a incité les négociants britanniques et continentaux à faire le plein de leurs stocks. Avec le renvoi au 31 octobre, les opérateurs ne les ont pas reconstitués, anticipant un nouveau report, le Brexit étant finalement intervenu le 31 janvier.

Ces trafics en hausse ont bénéficié de la politique d'investissement conduite par le port. En 2019, Dunkerque Port a investi 42 M€. Une somme destinée à l'extension du terminal à conteneurs des Flandres. L'approfondissement et l'extension du quai ont été réalisés sur plusieurs années. Parallèlement à cette extension, Dunkerque Port a développé un service d'alimentation électrique à quai. « Dunkerque est ainsi le premier port français à proposer aux utilisateurs d'un terminal à conteneurs un service d'alimentation électrique à quai ». De plus, une enveloppe de 18 M€ a été consacrée à la finalisation des travaux de séparation du réseau ferré portuaire et national. Une opération qui permet de gérer les installations ferroviaires portuaires sans faire appel à la SNCF. Des travaux d'aménagement de la zone Dunkerque Logistique International Sud et de la zone de Grandes Industries ont été menés.

En 2020, l'enveloppe pour les investissements sera légèrement moins importante puisqu'elle devrait s'élever à 37,7 M€. Les sommes permettront d'achever les travaux sur les zones logistiques et industrielles. Les chantiers du Projet Stratégique 2019-2023 seront engagés avec la construction d'un bâtiment de la Police aux frontières et de la UK Border Force. Cap 2020 disposera aussi de sommes pour les études relatives à la phase d'avant-projet. Cap 2020 doit permettre à Dunkerque Port d'augmenter encore ses capacités de réception de navires porte-conteneurs avec le prolongement du quai des Flandres vers le sud tout en favorisant le report modal vers les transports massifiés.



© VINCENT GROIZELEAU

HAROPA : UNE ANNÉE DIFFICILE

En 2019, les trois ports constituant Haropa, Le Havre, Rouen et Paris, ont enregistré une baisse significative de leur trafic maritime. Globalement, il perd 5% pour s'établir à 90 Mt. Ce sont 4,8 Mt en moins qui sont passées par les quais l'an dernier par rapport à 2018. Pour la direction des ports de l'axe Seine, deux facteurs expliquent cette diminution de trafic. Ces deux facteurs cumulés entrent selon elle pour 98% dans cette baisse.

Le premier est lié aux trafics énergétiques. Les deux principaux courants liés à l'énergie, à savoir le pétrole et le charbon, entrent pour 80% dans la décade. La baisse tient à des arrêts techniques programmés des raffineries de Total à Gonfreville et d'ExxonMobil mais aussi avec un incendie dans les installations de Total début décembre qui devrait mettre en suspens la raffinerie pendant une dizaine de mois. La raffinerie de Grandpuits a été arrêtée pendant six mois en raison d'un incident sur le pipe-line d'approvisionnement en février 2019. Du côté du charbon, la centrale thermique du Havre, dont l'arrêt définitif est programmé en 2021, a commencé sa décélération. Les approvisionnements en charbon se réduisent petit à petit. Outre les incidents techniques, les filières de produits carbonés devraient continuer à s'effiloche au cours des prochaines années. Le plan stratégique d'Haropa sur la période 2020 à 2025 estime la décroissance des trafics

carbonés à 2% par an. La direction du port appelle l'ensemble de la communauté portuaire à dynamiser les filières de relais de croissance.

En plus des facteurs structurels, sont venus s'ajouter les mouvements sociaux de fin d'année avec des journées « Ports Morts ». Ces mouvements liés à la réforme des retraites ont durement touché l'activité conteneurs. L'autorité portuaire a décompté 52 annulations d'escales au cours du mois de décembre. Au global, la perte de trafic est d'environ 50 000 EVP, soit 18% de la baisse du trafic maritime.

Les vrac liquides totalisent 46 Mt en 2019, soit une baisse de 7,5% en raison des arrêts techniques et des incidents survenus dans les différentes raffineries et le pipe-line avec l'île de France. La baisse de pétrole brut a largement contribué à la baisse de cette catégorie. Hors pétrole brut, les vrac liquides progressent de 2% à 25 Mt.

Du côté des vrac solides, la situation a été meilleure. Au global, Haropa gagne 3,8% à 14 Mt. Une performance liée à la bonne santé des flux céréaliers. Les exportations de céréales ont enregistré une hausse de 9,3% à 8,3 Mt grâce à une excellente récolte en 2019. Un trafic qui constitue un record sur les deux dernières décennies. De plus, le trafic de la filière BTP à Paris a progressé de 39%. Toujours dans les

vracs solides, la baisse du charbon, qui devrait se confirmer en 2020 pour disparaître presque totalement en 2021, a été compensée par les biocarburants et la biomasse. Deux flux qui s'inscrivent dans la transition énergétique. « Rouen a traité près de 23,5 Mt (+2,5%). Ce chiffre affiche le dynamisme de notre port et confirme sa croissance continue depuis deux ans. Après une année 2018 marquée par la diversification, 2019 se caractérise par une meilleure compétitivité sur les trafics socles du Port. L'approfondissement du chenal qui nous a permis d'accueillir des navires de très forts tirants d'eau, profite ainsi à différentes filières : les céréales atteignent notamment des records, qui comptent parmi les meilleurs résultats depuis vingt ans, tandis que les exportations de produits pétroliers augmentent de 15% », indique Pascal Gabet, directeur général Haropa – Port de Rouen.

Du côté des marchandises diverses, tant le trafic roulier que les conteneurs affichent un repli. Le roulier a enregistré une baisse de 5,4%. Pour la direction du port, cette baisse tient principalement au manque d'espace sur le terminal. Le taux d'occupation des surfaces de stockage des véhicules a atteint 100%. Les opérateurs utilisent les espaces de stockage pour mener des opérations de finalisation et de customisation des véhicules, allongeant par là même le temps de stockage jusqu'à 10 jours en moyenne. Pour remédier à ce souci et adapter

son terminal, le port a mené une opération de réorganisation des surfaces pour gagner 7000 places supplémentaires. Des travaux d'extension sur une superficie de 20 hectares ont démarré et devraient permettre de gagner 10 000 places de parking supplémentaires.

Quant aux trafics conteneurisés, ils accusent un repli de 3,5% à 2,9 MEVP. Une baisse liée en partie aux mouvements sociaux mais aussi à la baisse des transbordements. Ces derniers flux enregistrent une baisse de 9,5% sur l'année passée. Malgré ces deux éléments négatifs, Haropa note une progression des modes massifiés dans les pré et post acheminements. Le fluvial pèse désormais 9,9% du trafic conteneurisé et le ferroviaire est passé à 4,7%, augmentant de 0,9 point. La hausse du trafic ferroviaire aurait pu être encore plus importante sans les mouvements sociaux de fin d'année.

Les équipes d'Haropa vont devoir reprendre leur bâton de pèlerin pour chercher des parts de marché. Depuis 2015, première année pleine d'activité d'Haropa, l'ensemble portuaire du corridor séquanien a vu ses trafics progresser de 10,5%, et ce malgré la baisse d'activité en 2019. Sa part de marché dans le trafic du range nord Europe, sans intégrer les ports britanniques, est passée de 6,3% en 2015 à 6,1% en 2019 avec au plus haut pendant ces cinq ans, une part de marché de 6,9% (en 2017). Sur la même période les trafics du port d'Anvers ont progressé de 23% à 11,8 MEVP avec une part de marché passant



© FABRIEN MONTREUIL

de 23,7% en 2015 à 25,5% en 2019. La plus forte hausse sur le range nord revient au GPM de Dunkerque qui a vu ses trafics progresser de 42% à 450 000 EVP avec une part de marché passant de 0,8% à 1%. Reprendre des parts de marché après les mouvements sociaux va s'avérer difficile. Les équipes d'Haropa vont devoir faire face à des soucis structurels plus lourds puisque même pendant les périodes de paix sociale, les ports séquaniens n'ont pas réussi à s'imposer face à leurs concurrents dans la bataille du conteneur.

Avec 25 Mt, les trafics franciliens ont enregistré une progression de 13%. Une performance liée

à la bonne dynamique de report modal sur le fluvial. Les conteneurs maritimes progressent de 19%, la logistique urbaine explose avec une hausse de 43% et le transport de déchets par voie fluviale augmente de 12,5%. « En très forte progression, le transport fluvial sur la Seine atteint des niveaux records. Ces résultats très positifs démontrent la capacité de Haropa à catalyser des solutions logistiques multimodales plus propres et efficaces qui trouvent leur point d'atterrissage sur nos terminaux franciliens. Une excellente nouvelle pour la connectivité logistique d'Ile-de-France et le développement durable », a indiqué Sébastien Hennick, directeur général par intérim d'Haropa – Ports de Paris. ■



© SENALIA



© PORT OF ANTWERP

ANVERS :

LE CONTENEUR A SAUVÉ LES TRAFICS

Le port d'Anvers a terminé l'année 2019 avec une croissance de 1,3% à 238 Mt. Tiré par les trafics de conteneurs et les vracs solides, Anvers a vu un certain nombre de ses flux se tasser.

Le ralentissement économique européen a pesé sur les trafics anversoïis. Après plusieurs années de croissance tous azimuts, le port scaldien perd une partie de ses volumes. Certes, le conteneur et les vracs solides conservent une tendance de hausse mais les vracs liquides, le roulier et les trafics conventionnels accusent le coup et sont en repli. Pour l'autorité portuaire d'Anvers, l'approche est plus positive. « Malgré la baisse des échanges internationaux, nous avons terminé l'année sur une croissance », explique-t-on au port d'Anvers.

Le trafic conteneurisé a terminé l'année en hausse. Avec 138,9 Mt, en augmentation de 6,2%, et une hausse de 6,9% à 11,8 MEVP, Anvers confirme sa seconde place en Europe pour cette activité. Au global sur les six dernières années, de 2014 à 2019, Anvers a vu la croissance de son trafic conteneurisé augmenter de 32,2%. Dans le même temps, Rotterdam a progressé de 20%. L'écart entre

les deux premiers ports européens s'est réduit pour passer de 3,3 MEVP en 2014 à 2,9 MEVP en 2019. Une performance qui permet au port scaldien de voir ses parts de marché sur le range nord progresser sensiblement. Selon l'autorité portuaire, le port détient 28,2% du marché nord-européen. Cette progression s'explique en partie par la refonte des services de feeder du groupe MSC sur le nord de l'Europe. Cette réorganisation des services a été favorable au port d'Anvers qui voit plus de services feeders s'arrimer aux quais scaldiens. De plus, Anvers a vu l'arrivée de deux nouveaux services avec l'Amérique latine pour y traiter des trafics sous température dirigée. « Surtout, indique un responsable d'Anvers, si Rotterdam dispose d'une bonne desserte de l'Asie, Anvers présente la particularité d'être pluri destinations, ce qui évite de voir des baisses importantes de trafic dès lors qu'un continent est touché par une crise. »

Autre secteur en progression dans le port d'Anvers, les vracs solides ont progressé de 3,4% à 13,5 Mt. Cette hausse de trafic a été tirée par le charbon. En 2019, les négociants ont anticipé une hausse des prix en stockant à Anvers. Une décision qui a permis de jouer le

rôle de hub pour le port. Le trafic de ferrailles a aussi participé à la progression des vracs secs. Au passif de ces flux, les engrais (courant le plus important des vracs secs), ont affiché une légère baisse en raison d'une contraction de la demande depuis les États-Unis et la Turquie, les principaux acheteurs traditionnels.

Concernant les marchandises diverses, à l'exclusion des conteneurs, elles ont souffert. Au global, elles perdent 18% à 8,35 Mt. Le conventionnel a pâti de la baisse de production et d'exportation d'acier en Europe, ce qui a lourdement pesé sur ces flux. Représentant 80% des trafics conventionnels, ils se sont contractés de 13%. Les exportations d'acier ont souffert d'une baisse du marché américain, en raison des droits d'importation imposés par les États-Unis en 2018. Du côté des imports d'acier, les approvisionnements ont souffert des contre-mesures de l'Union européenne en réponse à la décision américaine. En effet, l'UE a imposé des quotas sur les importations d'acier pour empêcher le monde entier de pratiquer du dumping de l'acier en Europe. Ce qui a pesé sur les flux d'import. Au second semestre, les quotas ont été rapidement atteints entraînant

par la même une baisse. Le roulier s'inscrit dans la même tendance avec une diminution de 3,5% à 5,1 Mt. Trafic essentiellement réalisé sur des véhicules neufs et d'occasion. L'activité des voitures neuves a perdu de sa teneur mais l'exportation de véhicules d'occasion est en hausse. Un trafic qui est destiné, en grande partie, à l'Afrique, continent sur lequel Anvers assoit de plus en plus sa présence.

Toujours dans les trafics de conventionnel, les produits forestiers et les fruits frais s'affichent

également en baisse. S'agissant des fruits, cette diminution tient surtout à un transfert, puisqu'ils sont plus transportés en conteneurs que par des navires conventionnels.

Enfin, les vrac liquides n'ont pas résisté au ralentissement de l'économie européenne. Ils ont perdu 4,4% à 72,5 Mt. Le pétrole brut est entré sur le port scaldien par le pipeline en provenance de Rotterdam plus que par voie maritime. Ainsi, si les flux maritimes de brut baissent, ceux par pipeline, et donc par un mode

massifié, augmentent. La moindre demande en hydrocarbures mais aussi les modifications des trafics pour aller vers une transition écologique changent la structure des trafics. Quant aux produits chimiques, ils ont connu un premier semestre 2019 en forte progression. La seconde partie de l'année a été plus difficile. Le secteur automobile est un important acheteur de produits chimiques, comme des plastiques. Les difficultés de cette filière ont donc eu logiquement des répercussions sur les flux portuaires.

ZEEBRUGGE :

ENCORE UNE CROISSANCE À DEUX CHIFFRES

Le port de Zeebrugge a enregistré une croissance de 14,2% en 2019 à 45,8 Mt. Il s'agit de la seconde année de croissance à deux chiffres pour le port belge qui revient en force.

Au cours de la décennie, après le départ de PSA du port de Zeebrugge et de la refonte des services des grandes alliances maritimes, le trafic conteneurs a sérieusement baissé. Voulant garder sa position dans le range Manche Mer du nord, le port a pris un nouveau départ grâce à l'arrivée de Shanghai International Port Group dans la conteneurisation, à son maintien dans le trafic automobile et l'entrée en service du terminal méthanier. En 2019, le port a vu son trafic croître de 14,2% à 45,8 Mt. Il récolte les fruits de ses investissements et confirme son retour dans le concert européen. Sur les deux dernières années, le port enregistre une croissance de 25% et démarre la nouvelle décennie sous de nouveaux auspices.

Parmi les principaux courants de Zeebrugge, le trafic roulier entre pour 36% du trafic total. En 2019, il a vu son volume augmenter de 3,7% à 16,5 Mt. Une croissance liée aux liaisons intra-européenne. Les trafics avec l'Irlande ont augmenté de 6,3% quand celui avec l'Espagne a plus que doublé affichant une hausse de 153%. Ce dernier s'est développé grâce aux liaisons initiées par Cobelfret sur Santander et Finnlines sur Bilbao, deux villes espagnoles qui sont au cœur de l'industrie automobile ibérique. Le trafic roulier inter continental croît pour sa part de 13,9%. Quant aux relations avec le Royaume-Uni, elles ont subi les effets



© PORT OF ZEEBRUGGE - HENDERYCKX

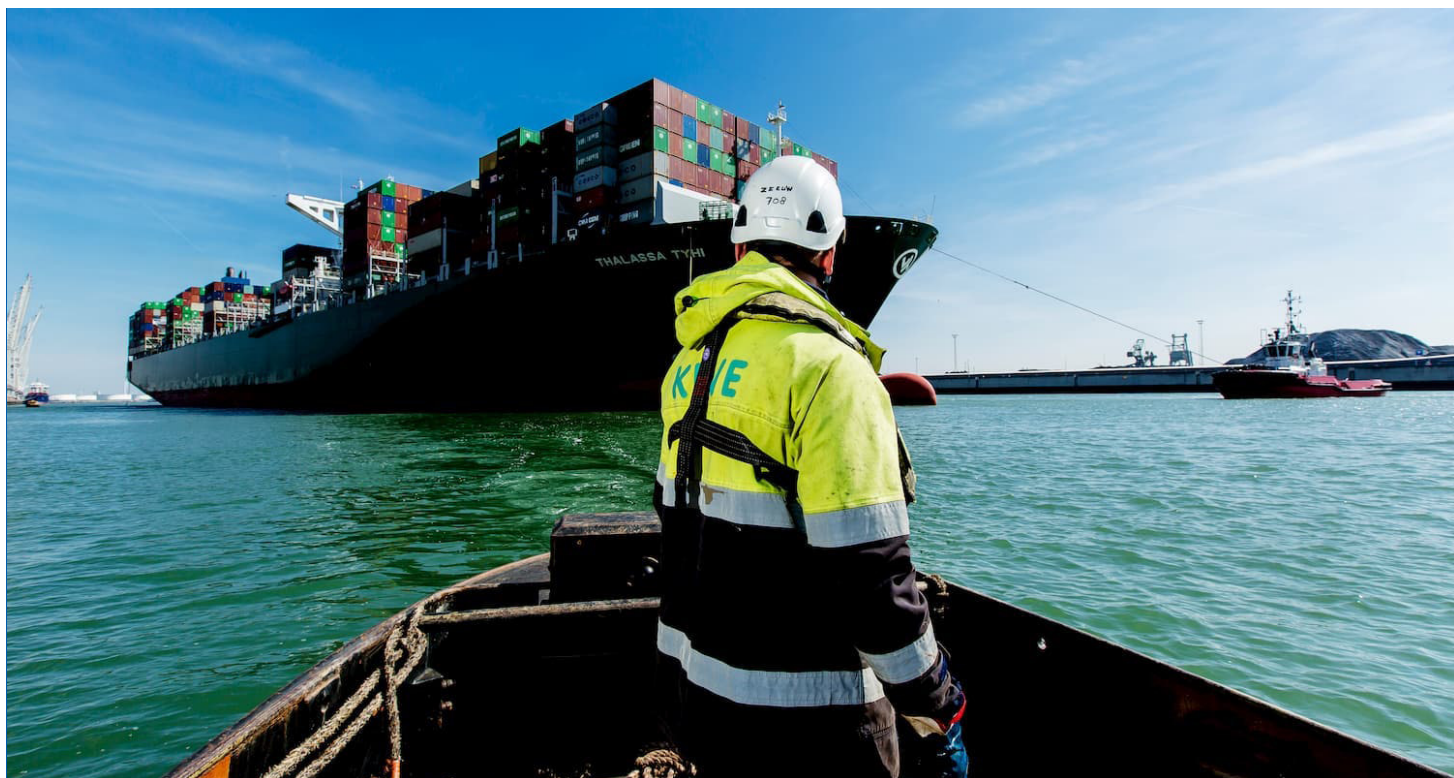
des incertitudes du Brexit. Les volumes avec le Royaume-Uni ont perdu 2,5% en raison du Brexit mais aussi du détournement de trafic sur l'Irlande plutôt que la Grande-Bretagne. Quant aux trafics rouliers avec les pays scandinaves, ils se tassent en raison de la recomposition des services. Le trafic de voitures neuves a globalement progressé de 4,6% à 2,9 millions d'unités.

Second courant majeur dans le port du sud de la Belgique, les conteneurs pèsent 40% du trafic total. En tonnage, le trafic conteneurisé a progressé de 7% à 16,2 Mt. En nombre de conteneurs, Zeebrugge voit sa progression un peu moindre. Elle s'élève de 4,8% à 1,7 MEVP. Une performance que le port attribue à l'ouverture de lignes vers le Pérou et la Nouvelle Zélande au cours de l'année 2019. Le port revient petit à petit dans la course en reprenant

des parts de marché à ses concurrents directs du Havre et d'Anvers. La majorité des flux conteneurisés de Zeebrugge le sont en intra-européen. Il s'est fait une spécialité de la desserte du nord et de l'ouest de l'Europe.

Les trafics de vrac liquides ont pour leur part enregistré une croissance importante de leurs volumes. Avec une hausse de 60,8%, ils atteignent 10,8 Mt. Une progression qui est tirée par le trafic de gaz. En provenance du terminal russe de Yamal, le GNL a plus que doublé en 2019. Les autres trafics de vrac liquides, pétrole, mélasse et jus de fruit congelé se maintiennent.

Quant aux vrac solides, composés surtout de produits agro-alimentaires, ils ont augmenté de 7,6% à 1,3 Mt.



© ERIC BAKKER

ROTTERDAM :

DES TRAFICS STABLES EN 2019

Le port de Rotterdam a enregistré en 2019 un trafic stable avec une progression de 0,1% à 469,4 Mt. Les divers ont compensé les pertes des trafics de vracs.

Le premier port européen, Rotterdam, semble avoir atteint un palier en 2019. La croissance des trafics des années précédentes semble s'être essoufflée l'an passé. La croissance des trafics a été de 0,1% à 469,4 Mt. Pour le président du port néerlandais, Allard Castelein, il faut désormais avoir une approche nouvelle et ne pas s'attarder sur les chiffres. « Le port de Rotterdam a atteint le volume de trafic de 2018. Bien entendu, nous travaillons pour encore conforter notre position et nous investissons pour y parvenir. Cependant, le succès d'un port ne se regarde pas à l'aune uniquement de ses trafics. Nos clients ne veulent pas seulement une augmentation de nos capacités de trafic mais surtout un port meilleur, plus rapide et smart. » Un changement de paradigme pour le port de Rotterdam qui s'est toujours mesuré à ses concurrents sur les tonnages réalisés.

En 2019, les vracs solides et liquides ont enregistré des baisses de volume. La bonne performance des marchandises diverses a

permis de compenser les évolutions des vracs. Les marchandises diverses affichent trafic total de 183,7 Mt, en hausse de 2,3%. Les conteneurs dominent toujours ces flux avec une hausse de 2,5% en tonnage à 152,9 Mt et une croissance de 2,1% en nombre d'EVP à 14,8 MEVP. Sur l'ensemble de l'année, si le premier semestre a été source d'une forte croissance, les six derniers mois de l'année ont quelque peu ralenti la hausse de trafic. Le ralentissement de la croissance dans l'Union européenne et plus particulièrement la baisse de production industrielle en Allemagne ont pesé. De plus, en Chine, la production industrielle s'est manifestée avec pour conséquence des annulations de commandes pour les européens et donc des escales annulées. Enfin, le ralentissement économique européen a aussi pesé sur les flux du transport maritime à courte distance. Des éléments qui placent encore le port de Rotterdam en tête des ports européens et dans le classement des dix premiers ports mondiaux. Les autres courants des marchandises diverses ont bien résisté. Le roulier a vu ses volumes se maintenir avec une hausse de 0,8% à 24,2 Mt. Ce courant a beaucoup souffert, en 2019, des incertitudes liées au Brexit. Au début de l'année, les britanniques ont alimenté rapidement leurs

stocks en prévision d'une rupture avec l'Europe au 31 mars. Celle-ci ayant été reportée au 31 octobre, les flux se sont ensuite tassés pour revenir un peu à la hausse avant le mois de novembre. La levée de ces incertitudes sur la date avec un Brexit effectif depuis le 31 janvier 2020 devraient voir les trafics avec le Royaume-Uni se réaliser de façon plus homogène. Les autres marchandises diverses se sont bien comportées en 2019 avec une hausse de 2,9% à 6,5 Mt. Une performance que le port de Rotterdam attribue à l'arrivée de nouveaux flux de diverses sous différentes formes. Or, l'essoufflement de l'économie allemande au second semestre, et donc une baisse de ses exportations, a ralenti quelque peu la performance du port de Rotterdam.

Du côté obscur des trafics, le port de Rotterdam enregistre en 2019 des résultats plus décevants sur les vracs. Les vracs solides ont perdu 4% à 74,4 Mt. Les grands vracs industriels, qui ont traditionnellement alimenté le port néerlandais, ont fait les frais de la transition écologique et de la récession économique de l'Allemagne. Le charbon a perdu 14,8% à 22,4 Mt. Utilisé dans la production énergétique en Allemagne et aux Pays-Bas, le charbon est de plus en

plus remplacé par les énergies renouvelables comme l'éolien, le solaire et le gaz. Quant au charbon pour la sidérurgie, il perd de son volume en raison de la baisse de production d'acier en Allemagne. En perdant 0,2%, les minerais de fer ont bien résisté selon l'autorité portuaire rotterdamoise. Ils auraient pu plus se réduire en raison de la baisse de production d'acier en Allemagne. Quant aux vracs agroalimentaires, ils se stabilisent à 9,8 Mt. Signes d'une évolution des trafics portuaires, les autres vracs secs ont enregistré une belle performance en progressant de 7,7% à 12,2 Mt. Principal courant à avoir bien tenu le cap, la biomasse qui progresse de 62,8% par des importations de « pellets de bois pour le chauffage.



© ERIC BAKKER

Les vracs liquides ont subi pour leur part une baisse relative. Ils voient leur trafic se contracter de 0,3% à 211,2 Mt. Une diminution qui tient principalement à la baisse des produits pétroliers. La diminution d'importations et d'exportations de fioul et d'autres dérivés d'hydrocarbures s'est confirmée en 2019. La tendance de cette baisse s'est inscrite depuis plusieurs années et s'est intensifiée en 2019 en prévision des nouvelles normes sur les émissions des navires entrées en vigueur le 1er janvier 2020. Si les vracs solides

ont commencé leur mutation vers la transition écologique, les vracs liquides n'y sont pas encore. Le pétrole brut a augmenté de 3,9% à 104,2 Mt. Sur les cinq dernières années, ces flux n'ont eu de cesse de s'accroître grâce aux investissements réalisés dans les raffineries. Autre courant en pleine expansion, le GNL qui voit ses volumes augmenter de 36,6% pour atteindre 31,7 Mt. Une augmentation qui vient de gaz produit en Atlantique qui a été acheminé en Europe plutôt qu'en Asie.

En 2019, Rotterdam a continué sa politique d'investissement avec une enveloppe de 338 M€, une somme en baisse de 17%. Parmi les projets du port, la Container Exchange Route de la Maasvlakte, qui relie les différents terminaux du site, la construction de nouveaux quais sur le terminal de vracs liquides de Hartel et des rénovations sur le réseau ferroviaire notamment sur la ligne de Theemsweg qui ralentit l'accès ferroviaire dans le port.



© APM TERMINALS



HAMBOURG : LE PORT TIRE SON ÉPINGLE DU JEU

En 2019, le premier port allemand, Hambourg a enregistré une hausse de 1,1% de son trafic à 136,6 Mt. Une performance que le port allemand met en perspective avec les baisses des échanges.

Le port des bords de l'Elbe a enregistré en 2019 une progression de 1,1% de son trafic global à 136,6 Mt. « L'an passé à la même époque, j'ai rappelé que le port de Hambourg était sur l'offensive. Les résultats de 2019 prouvent nos efforts. Nous maintenons le port sur cette trajectoire. Nous continuons nos investissements dans les infrastructures et dans la digitalisation pour maintenir notre port dans sa course au succès », a déclaré Ingo Egloff, co-président du port. Un chiffre qui corrige les errements du port en 2018 qui avait enregistré une baisse de 1%. Sur les trois dernières années, le trafic total du port de Hambourg a connu une progression de 0,1%. Au global, si l'année 2019 s'affiche comme une performance pour la direction générale du port, sur le moyen terme, cette année 2019 n'est que le rattrapage de 2018.

La majorité du trafic du port est à mettre au crédit des conteneurs. Avec 93,9 Mt, le port a traité en 2019, 9,3 MEVP. La filière a enregistré une hausse de 6,1% l'an passé. Un trafic qui est porté en grande partie par les conteneurs pleins qui atteignent 8,1 MEVP quand les vides entrent pour 1,2 MEVP. Les importations gardent le haut du pavé avec un trafic de 4,7 MEVP. Le flux import a progressé de 4% en 2019. Quant aux exportations de conteneurs, ils s'élèvent à 4,5 MEVP, en hausse de 8,2%. Les importations

représentent 51,1% du trafic. Un chiffre qui tend à se réduire en faveur des exportations. En 2018, les importations ont représenté 52,1%. Cette tendance à l'équilibre des trafics reste un élément positif pour le port allemand.

En 2019, le principal partenaire économique du port de Hambourg a été la Chine. Ce sont 2,6 MEVP qui ont été négociés avec l'Empire du Milieu. Un partenaire économique qui a vu sa part de marché augmenté de 1,7% en 2019. « Aujourd'hui il est encore difficile de mesurer l'impact du coronavirus sur les échanges avec la Chine. Selon le temps que durera cette crise, il est probable que nous constatons une baisse des échanges. Avec un décalage dans le temps, cette crise peut avoir des effets sur le trafic du port. Nous ne pouvons qu'attendre les résultats trimestriels pour constater notre position », a souligné Axel Mattern, co-président du port. Des chiffres avec la Chine qui pourraient aussi se répercuter sur les trafics ferroviaires avec la Chine. Avec environ 200 services par semaine entre l'Europe et la Chine et les liaisons maritimes, Hambourg s'inscrit en première place des centres logistiques ferroviaires avec la Chine. Une position qui est aussi en ligne de mire dans le cadre des conséquences du coronavirus.

La direction générale du port de Hambourg se cache derrière le trafic conteneurisé. Tant en tonnage qu'en nombre d'EVP, cette filière a gagné des parts de marché en 2019. Une filière qui ne doit pas cacher la situation des autres catégories de trafic. Avec 12,7 Mt, les trafics de vrac liquides ont perdu 5,2%. Une diminution

qui s'inscrit, comme dans les autres ports européens, dans la transition énergétique. Ce courant affiche une baisse régulière depuis 2017. Sur les trois dernières années, les vrac liquides ont perdu 7,3% perdant un million de tonnes.

Du côté des vrac solides, la situation n'est guère plus réjouissante. Le port de l'Elbe a perdu 8,2% à 22,5 Mt en 2019. Un courant qui fluctue au cours de ces trois années. En 2018, le port de Hambourg a enregistré une hausse de 4,3% pour perdre plus de 8% et retrouver des niveaux, en 2019, inférieurs à ceux de 2017. Enfin, les vrac agricoles ont souffert dans des proportions identiques aux précédents. Depuis 2017, ces flux ne cessent de perdre du volume. Avec 6,2 Mt réalisées en 2019, les vrac agricoles ont perdu en 17,3% sur les trois dernières années.

Entre port de transbordement et port intérieur, Hambourg reste principalement un port d'hinterland. Le trafic conteneurisé pour l'hinterland s'est élevé à 5,8 MEVP. Les transbordements entrent pour leur part à hauteur de 3,4 MEVP. Les trafics pour les marchés intérieurs se sont traités principalement par voie ferroviaire. Le rail pèse 46,3% du modal split. Le routier pèse 41,4% et le fluvial 9,2%.

« Avec ce nouveau record de trafic ferroviaire, le port de Hambourg s'inscrit comme le premier port ferroviaire d'Europe. En transférant plus de 50% de son fret conteneurisé par voie fluviale et ferroviaire, nous participons à notre mesure à réduire la pression sur le transport routier », a indiqué Ingo Egloff, co-président du port. ■

NANTES SAINT-NAZAIRE :

SOUS LE SPREADER, LA RELANCE EN 2020



© NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

Pour 2019, le port ligérien ne cache pas sa déception et affiche un trafic global en retrait de 5,5% à 30,7 Mt. « Nous restons au-dessus de la barre des 30 Mt pour la seconde année consécutive », a malgré tout rappelé Olivier Trétout, président du directoire du GPM Nantes Saint-Nazaire. Une diminution du trafic qui s'explique par plusieurs éléments. Les mouvements sociaux contre la réforme des retraites ont fortement impacté le trafic, toutes catégories confondues. Une cause que la direction du port n'a pu que subir, ce mouvement ayant une ampleur nationale. Des mouvements qui ont entraîné quelque 120 annulations d'escales. Plus localement, la baisse du trafic de charbon a pesé sur le bilan global. Avec 300 000 t, contre plus de 1 Mt dans les années de la précédente décennie, les variations des flux de charbon sont l'expression de la transition énergétique avec la fermeture à venir de la centrale thermique de Cordemais. Enfin, l'arrêt technique de la raffinerie de Donges a réduit les importations de pétrole brut mais a aussi eu un effet positif avec une hausse des importations des produits raffinés. Autre courant à avoir souffert en 2019, les trafics liés à l'agro-alimentaire. Les céréales régressent de 28% à 700 000 t. La qualité variable des

céréales en 2018 a retardé les exportations au cours de la première moitié de l'année. De plus, sur le premier semestre 2019, les pays de la mer Noire ont gagné des parts dans les marchés traditionnels français, notamment le Maghreb. À l'inverse, les importations de produits pour l'alimentation animale a été plutôt dynamique. Les céréales françaises de moins bonne qualité ont été dédiées à cette destination avec le besoin d'importer plus de soja pour donner des protéines. Des flux qui ont permis au port de gagner 5% à 2 Mt sur ces flux.

Du côté des voitures, le terminal roulier est resté stable en 2019 à 0,6 Mt, soit un trafic d'environ 107 000 unités. C'est grâce aux flux en provenance de la nouvelle usine de PSA à Kénitra au Maroc et au développement de la ligne Milk Run entre Saint-Nazaire et le port de Mobile aux États-Unis que ce courant garde sa stabilité. Du côté des conteneurs, le trafic global s'établit à 180 000 EVP, en baisse de 3,9%. Si les importations affichent une hausse de 2%, les exportations reculent de 10% notamment avec la réorganisation des lignes sur le sud de l'Europe et du transfert vers Le Havre de flux céréaliers en conteneurs vers l'Asie. Si les différents courants ont connu des sorts divers,

le gaz naturel liquéfié demeure une valeur sûre et de refuge. Pour la première fois de l'histoire du port, le GNL a même conquis en 2019 le titre de premier trafic, dépassant le pétrole brut et les produits raffinés. Avec 8,6 Mt réalisées au cours des douze mois de 2019, Nantes Saint-Nazaire voit son trafic import progresser de 41%. Le GNL en provenance de Yamal en Sibérie mais aussi celui provenant du Nigéria et des États-Unis ont confirmé la place du port ligérien dans le marché européen du GNL.

Parmi les causes des baisses de trafic, la direction du GPM ne se cache pas. Elle attribue aux mouvements sociaux une grande perte de trafics en raison des opérations « Ports Morts ». Olivier Trétout donne l'exemple d'un navire vraquier resté à quai pendant presque un mois. « À 10 000 \$/j, la facture a été élevée ». La nouvelle présidente du conseil de surveillance, Christelle Moranzais, également présidente de la Région Pays de la Loire, s'est montrée plus virulente contre les deux mois passés. « Nous n'avons pas de soucis sur la liberté du droit de grève mais il faut aussi respecter le droit à la libre circulation des personnes et des biens. Des personnels du port et des entreprises ont été traumatisés pendant ces événements par

l'attitude de certains. Nous demandons qu'un accord social soit négocié pour éviter de tels débordements à l'avenir ». Un plan qu'elle imagine sous la forme d'un accord social entre tous pour éviter des blocages complets du port grâce à l'instauration d'un service minimum.

Avant de revenir à une situation plus calme socialement, la direction du port et les collectivités locales ont tenu à écouter les clients. Des réunions qui ont permis de faire le point sur leurs difficultés après les mouvements sociaux. « Nous réfléchissons à un plan de relance qui nous soit propre », a rappelé Olivier Trétout. Parmi les pistes évoquées, des mesures incitatives pour les nouvelles lignes qui ouvriront à Nantes Saint-Nazaire. A ce propos, le port est particulièrement mobilisé pour soutenir le développement de services conteneurisés et/ou ferries avec l'Irlande dans le cadre du Brexit. Une mission commerciale sera d'ailleurs sur place le mois prochain.

Pour ce qui est de la centrale de Cordemais, appelée à fermer en 2022, les réflexions sont toujours en cours pour compenser la perte d'activité et les centaines d'emplois qui vont avec. « Nous avons proposé pour ce site de nouveaux trafics. Nous espérons avoir de nouvelles implantations industrielles qui généreront un potentiel d'emplois supérieur ». Un sujet qui sera évoqué dans le cadre du Plan stratégique actuellement en réflexion. « Il ne s'agit pas de développer les tonnes dans ce Plan mais plutôt de travailler sur la valeur ajoutée que de nouveaux trafics peuvent apporter. Nous avons du potentiel dans certains secteurs comme les conteneurs avec, notamment, des



© NATES SAINT-NAZAIRE PORT

segments comme les boîtes sous température dirigée ». Et bien entendu tout le trafic généré par l'importante activité industrielle de l'estuaire de la Loire.

L'année 2019 a aussi été celle de la réorganisation de l'organigramme du port. Pour s'adapter aux demandes des clients, le port a été réorganisé en « Business Units » réparties par activité et par site : site amont, site de Saint-Nazaire, énergies, terminal à conteneurs, terminal multivrac, terminal roulier et la gestion du domaine. Les institutions du port ont aussi été modifiées. Christelle Morançais a été élue à la tête du conseil de surveillance en novembre. Une situation inédite dans les GPM que de donner la présidence de cet organe à un élu local. Cette évolution « s'assimile davantage aux modèles de certains ports nord européens performants, qui intègrent les collectivités locales dans leur actionnariat et leur gouvernance, comme Rotterdam, Anvers,

Brême ou Hambourg », précise le port. Mais elle donne aussi une nouvelle dimension politique à cette fonction, avec une voix locale forte à même de défendre les intérêts du territoire et mieux coordonner les politiques publiques régionales. Tout en secourant au besoin le « cocotier » avec des prises de positions fortes, comme c'est le cas avec la proposition de « service minimum ».

Le conseil de développement est présidé par Philippe Brillant, directeur de la raffinerie de total de Donges, avec Pascal Vialard, directeur de Montoir Bulk Terminal, comme vice-président. Avec le renouvellement des instances, le GPM se lance dans la réflexion sur son plan stratégique. Des premières réunions se sont tenues avec les élus, les salariés du port et les clients. « Nous voulons construire une vision partagée de l'avenir du port et d'un plan d'action à cinq puis dix ans », explique le président du directoire.



© NATES SAINT-NAZAIRE PORT



LA ROCHELLE :

LE PORT CONFIRME SA PLACE DE SECOND PÔLE CÉRÉALIER FRANÇAIS

Le Grand port maritime de La Rochelle a terminé l'année 2019 sur une note positive. Il a vu ses trafics progresser globalement pour atteindre 9,7 Mt. Les filières traditionnelles du port charentais confirment leur bonne santé.

Alors que, pour beaucoup de ports français l'année 2019 s'est calculée sur 11 mois du fait des mouvements sociaux, le GPM de La Rochelle semble être passé entre les gouttes. Si le trafic global a accusé une baisse sur les deux derniers mois de 2019, le reste de l'année a permis de compenser. En décembre, le trafic s'est réduit de 8,6% et de 4,6% en novembre. Sur l'ensemble de l'année, le trafic global reste positif avec une hausse de 1,6% à 9,7 Mt. L'objectif fixé par la direction du GPM de dépasser les 10 Mt est toujours dans le viseur. Mais il faudra sans doute attendre une année de plus pour le réaliser.

Le détail des trafics par filières confirme la position de La Rochelle sur le marché céréalier en France. Avec 4,1 Mt, les céréales ont enregistré une hausse de 5,2%. Premier courant, le blé tire cette filière avec 3,1 Mt (+9,4%). L'orge s'inscrit dans la même tendance avec une hausse de 20,6% à 860 880 t. Des trafics qui auraient pu révéler une performance si le maïs et les oléagineux n'avaient pas régressé en 2019.

Second courant majeur du port charentais, les produits pétroliers ont progressé de 2,3% à

2,9 Mt. Les dérivés non énergétiques ont largement participé à cette progression avec une hausse de 8,8% à 213 180 t contre une baisse de 1,7% des dérivés énergétiques à 2,6 Mt. Ces deux courants totalisent à eux seuls environ 72% du trafic total du port.

Parmi les principaux postes du trafic rochelais, il y a aussi les produits forestiers. Avec 645 297 t, cette filière a perdu 23,5% de son volume en 2019. Une diminution qui se décline sur tous les produits à l'exception des sciages qui voient leur trafic progresser de 7,9% à 54 873 t. Selon Infoéco, le groupe Thébaud, basé à Niort, s'est dit déçu des conséquences des mouvements sociaux en France et a déclaré vouloir faire transiter ses importations de bois pour faire du contreplaqué par les ports belges et espagnols. D'un autre côté, la pâte à papier, premier flux des produits forestiers, accuse pour sa part un repli de 25,7% à 541 088 t. Une baisse importante d'autant plus que ces produits sont ensuite transportés par voie ferroviaire jusqu'en région Lyonnaise.

Pour continuer par ordre d'importance des trafics, les vrac agricoles, engrais manufacturés et produits pour l'alimentation animale augmentent de 11% à 868 608 t. La baisse des engrais manufacturés tient à la production agricole qui tend vers une agriculture plus raisonnée dans la région. Quant à la hausse des

trafics pour l'alimentation animale, qui a presque doublé en 2019 (+95% à 270 711 t), elle vient en complément des trafics réalisés sur les ports de Lorient et Nantes Saint-Nazaire pour la filière bovine du sud-ouest de la France.

Les produits pour la filière BTP ont connu une année 2019 plutôt terne avec une baisse de 5,6%. Tant le sable que les autres produits du BTP perdent du volume en raison d'un ralentissement de la construction dans la région. Depuis presque une décennie, ce trafic n'a eu de cesse de progresser et atteint aujourd'hui un palier.

Enfin, dans les trafics divers, les conteneurs continuent de progresser. Ils augmentent de 27,9% à 8 415 EVP. Certes, le port de La Rochelle ne joue pas en première division mais enregistre une croissance continue de son trafic conteneurisé au cours des dernières années. En 2019, les mois d'avril, juin et octobre ont totalisé un trafic mensuel de plus de 1000 EVP.

Le Grand port maritime de La Rochelle reste majoritairement un port d'importation. 55% de ses trafics, soit 5,4 Mt sont en entrée quand le solde, soit 45% ou 4,3Mt, est en sortie. Des chiffres qui sont aujourd'hui en évolution vers un plus grand équilibre des flux puisqu'en 2018 la répartition entre les entrées et les sorties se faisait à 57% et 43% respectivement. ■



© CFMB - J-P LAMARQUE

BORDEAUX :

LE PORT GIRONDIN ACCUSE UN NOUVEAU REPLI DE SES TRAFICS

Le trafic du Grand port maritime de Bordeaux a souffert en 2019. Il a perdu 3,5% pour s'établir à 6,8 Mt. Les courants traditionnels du port accusent un repli quand d'autres flux ont compensé une partie des baisses.

L'année 2019 a été difficile pour le port girondin. Le GPM accuse un repli de 3,5% de son trafic global à 6,8 Mt. Un repli dû principalement aux vrac solides et aux marchandises diverses. Les vrac liquides ont pour leur part connu une meilleure année avec une hausse de 1,1% à 4,7 Mt, liée à un nouveau schéma logistique du pétrole brut de la part groupe Vermillon.

La principale baisse de trafic des vrac solides est à mettre au passif de la filière céréalière. Les exportations accusent une baisse de 18,6% à 571 016 t. Pour la seconde année consécutive,

cette filière souffre. La cause vient du « manque de compétitivité de la ressource locale, la piètre qualité de la récolte de maïs et la concurrence internationale », indique la direction générale du GPM de Bordeaux. Les produits en sortie de mer Noire ont supplanté la production locale laissant des stocks importants localement. Second trafic en baisse sur les quais girondins, les ferrailles accusent une diminution de 40,7% à 55 222 t. Les trafics de ferraille, présents sur le port depuis quelques années, se sont tassés. Et parce qu'une mauvaise nouvelle n'arrive jamais seule, la filière des engrais, liée à celle des céréales, a aussi souffert en 2019. Les entrées d'engrais manufacturés ont perdu 14% en 2019 à 211 530 t. De plus, à l'entrée, les importations d'ammoniaque, qui entrent dans la composition des engrais, a suivi le mouvement avec une diminution de 8,1% à 242 669 t.

L'implantation en 2019 à Bassens, d'une usine du groupe Derichebourg permet d'exporter directement les ferrailles vers le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la Turquie pour alimenter les usines sidérurgiques. Inauguré en juin 2019, le centre de traitement monte en puissance progressivement, indique la direction du port qui estime que la courbe de ce courant devrait s'inverser dans les prochains mois. Les oléagineux enregistrent une baisse de 5,9% à 162 718 t surtout en raison de la baisse des exportations d'huiles. Elles perdent 14,2% à 91 384 t. Une diminution qui n'a pu être compensée par la progression des trafics d'exportation de graines (+11,4% 41 384 t) et la stabilité des trafics de tourteaux qui augmentent de 2,1% à 29 950 t.

Parmi les autres baisses, les importations

de produits chimiques n'ont pas réussi à se maintenir. Le butadiène voit ses flux se contracter de 29,3% à 34 745 t. La direction du port impute ce repli de trafic à un arrêt technique de Michelin pendant un mois en juin et une baisse de production dans un marché atone. Autres filières à avoir souffert en 2019, les bois du nord enregistrent une baisse de 39% de son volume à 21 041 t. Du côté des vrac liquides, les produits raffinés reculent de 1,3%. Un mouvement qui s'inscrit dans la baisse structurelle de consommation de ces produits en France. Enfin, le gaz de pétrole a perdu 23,3% à 28 857 t. Une diminution qui aurait pu être pire si au mois de décembre une cargaison importante n'avait pas été déchargée. Enfin, les petits vrac industriels (ciment, clinker et laitiers) ont vu leur trafic divisé par deux pour s'établir à 52 085 t. Quant aux granulats, ils perdent 4,1% à 238 258 t. Des trafics qui sont le reflet de l'état de la filière BTP dans la région.

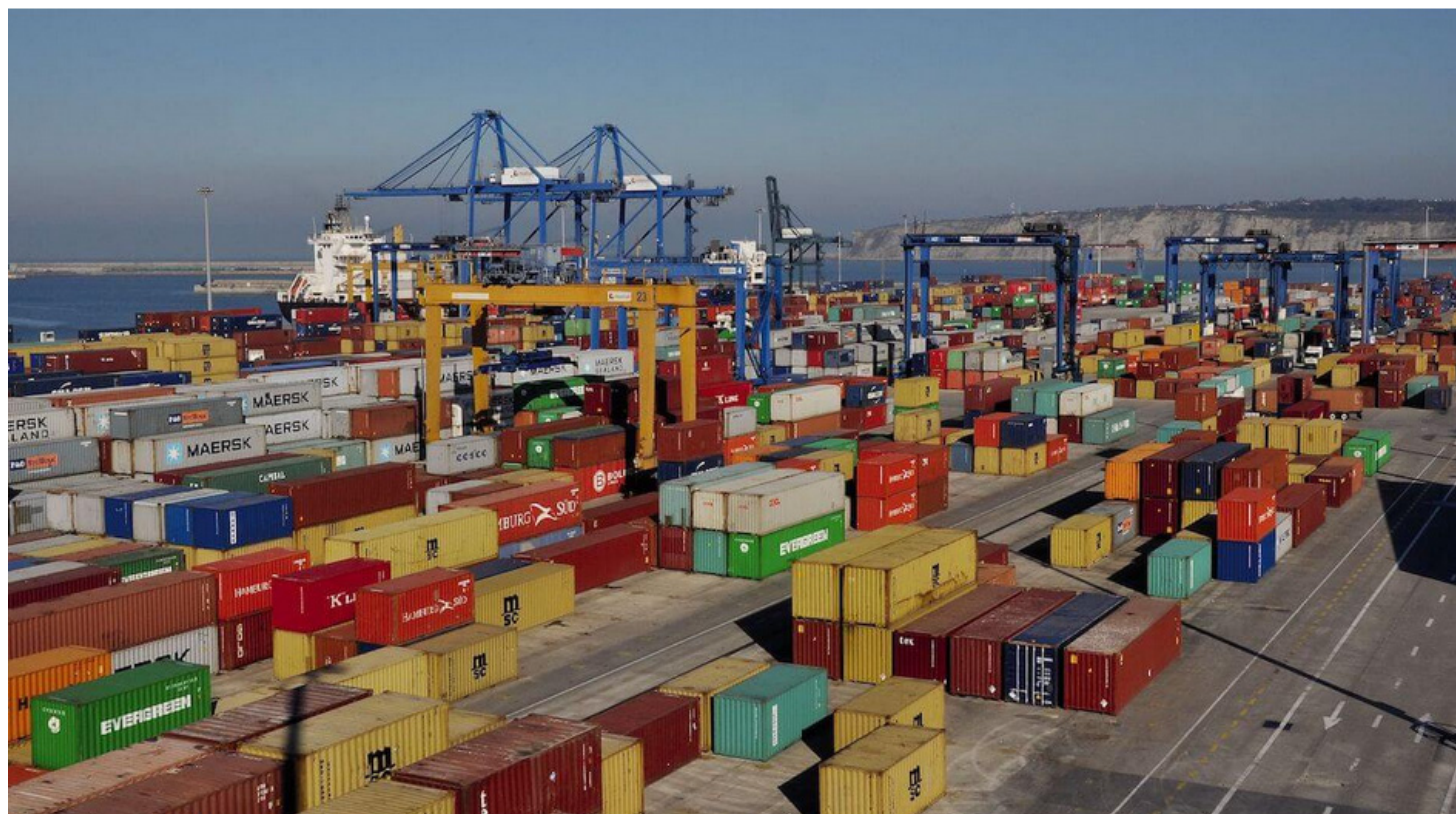
Ces différentes baisses n'ont pu être compensées par la bonne tenue de certains courants du port. Ainsi, les entrées de graines et huiles d'oléagineux ont limité la réduction du

trafic global. Avec 513 659 t, elles affichent une hausse de 41,3%. Les graines progressent de 35,8% à 268 321 t. Après la baisse importante en 2018, l'année 2019 a permis de retrouver un niveau qualifié de normal pour l'activité de l'usine de trituration de la Saipol de Bassens. Les huiles s'inscrivent dans la même tendance avec une progression de 127%. Du côté des importations de produits chimiques, si le butadiène a été impacté en 2019, le méthanol est en hausse de 2,8% à 59 287 t et le sel augmente de 9,9% à 30 022 t. Quant aux hydrocarbures, premier courant de trafic du GPM de Bordeaux, les flux enregistrent une bonne progression. Globalement, le pétrole brut et les produits raffinés en sortie augmentent de 27,2% à 403 853 t. Un report des tonnages de pétrole brut exportés par le port girondin tient à un changement de schéma logistique inhabituel. Des soucis techniques sur le site de Vermillon en région parisienne ont amené le groupe pétrolier à reporté sur Bordeaux une partie de ses flux exports de brut. Ainsi, le brut à Bordeaux progresse de 16,7% à 272 833 t. Par ailleurs les exportations d'esters méthyliques du groupe Diester sont venues renforcer cette

filière avec une hausse de 56,7% à 131 164 t. Du côté des vrac industriels, le talc continue sa progression. Exporté vers les États-Unis, il augmente en 2019 de 34,6% à 10 456 t.

Les marchandises diverses ont aussi largement souffert. L'arrêt de la ligne feeder de MSC depuis l'été 2018 a encore eu des répercussions sur le trafic conteneurisé en 2019. En effet, l'an passé le GPM de Bordeaux n'a accueilli qu'un seul feeder pendant toute l'année contre deux feeders sur les six premiers mois de 2018 et un feeder sur les six derniers mois. Au final, le port enregistre un trafic conteneurisé de 30 643 EVP, en baisse de 24,9% pour un tonnage de 320 053 t, en diminution de 28,4%. Le départ des quais girondins de l'armement italo-suisse a été couplé avec les difficultés liées aux opérations de manutention verticale sur le port. La reprise par Bordeaux Opérations Portuaires en décembre 2018 en lieu et place de Bordeaux Atlantique Terminal, filiale en partie de Sea Invest, a porté un coup au port girondin. Si après plusieurs mois de négociations, une solution a été trouvée, l'activité portuaire s'en est trouvée impactée jusqu'au début de 2019. ■





© PUERTO DE BILBAO

BILBAO :

PETRONOR FAIT FLÉCHIR LE TRAFIC TOTAL

Le trafic du port de Bilbao a fléchi en 2019. Si l'arrêt de la raffinerie de Petronor a pesé, ce sont surtout les marchandises diverses et les vracs solides qui ont entraîné la diminution du trafic du port basque.

Le port basque de Bilbao n'a pas pu continuer sa croissance entamée depuis 2014. L'année 2019 a mis un terme aux années de hausse du trafic. Avec 35,4 Mt, il affiche une baisse de 0,4% de son trafic total. Après le repli de 2016, Bilbao marque de nouveau le pas. Un palier qui lui permet malgré tout d'afficher une croissance de 15% depuis 2014.

La principale cause de cette diminution de trafic revient à la mise en arrêt de deux éléments de la raffinerie de Petronor dans le port. Un arrêt technique qui lui a fait perdre 7 Mt, indique l'autorité portuaire, alors que globalement le port n'a vu son trafic se réduire que de 137 200 t.

Le président du port, Ricardo Barkala, indique que sans cet arrêt de Petronor, le port aurait enregistré une croissance comprise entre 6 et 7%. Le pétrole brut représente 37% des trafics des vracs. En 2019, la baisse de ce courant s'est élevée à 15% pour atteindre 9,5 Mt.

La baisse de trafic de la raffinerie n'a pas, pour autant, affecté les trafics de vracs liquides. Avec une hausse de 1,6% à 20,8 Mt, ce courant reste le seul à augmenter dans le port basque.

La bonne performance du trafic de gaz, qui atteint un record avec 4,2 Mt, et les flux de diesel ont largement compensé la perte des flux de Petronor.

Les vracs solides ont enregistré une diminution de 1,6% à 4,6 Mt. Une baisse qui est liée à la production industrielle en baisse dans la péninsule ibérique. La principale baisse de ce courant est à mettre au passif des ferrailles. Les autres principaux courants de vracs solides (charbon, coke de pétrole et soja) ont gardé le cap, sans pour autant compenser la baisse des ferrailles. Le charbon a vu son trafic augmenter de 1% à 710 594 t et le soja a progressé de 1% à 1,03 Mt.

Le trafic des marchandises diverses est pour sa part en forte diminution avec une baisse de 3,8% à 9,9 Mt. Une baisse que le port attribue avant tout à l'acier, qui a perdu 12% à 2,6 Mt en raison de la baisse de la production industrielle. Les produits forestiers, les véhicules et les

matériaux de construction participent aussi à cette diminution dans des proportions moins importantes.

Le trafic conteneurisé n'a pas échappé à cette tendance. En tonnage, les conteneurs perdent 1,3% à 6,7 Mt. Une baisse qui se répercute aussi sur les volumes en nombre de conteneurs. Bilbao réalise un trafic de 628 425 EVP (- 1,6%).

Quant au roulier, Bilbao se targue d'être le premier port espagnol pour ce trafic avec le Royaume-Uni. Au total, le port a réalisé 3,9 Mt avec ce pays, dont 59% à l'export. Le président du port a souligné que les autoroutes de la mer avec le Royaume-Uni et la Belgique se consolident. Le port a vu son trafic de remorques augmenter de 27,6% à 21 922 unités. Dans sa présentation lors de la conférence de presse sur les résultats annuels, il voit le Brexit « comme une opportunité pour le port peu importe les conditions de sortie de la Grande-Bretagne ». Face au Brexit, Brittany Ferries doit par exemple ouvrir une nouvelle ligne entre l'Irlande et Bilbao pour renforcer les liens avec l'île celtique.



© EMMANUEL BONICI

MARSEILLE-FOS :

APRÈS LES MOUVEMENTS SOCIAUX, UN PACTE POUR RELANCER LE PORT

L'année 2019 s'est terminée, pour le Grand port maritime de Marseille-Fos sur une note décevante avec une baisse de 2% de ses trafics. Les mouvements sociaux de décembre et janvier ont pesé lourd dans la balance. Pour relancer l'activité du port, la directrice du développement du GPM, Christine Rosso, explique les étapes du plan de relance.

L'année 2019 avait plutôt bien démarrée pour le port de Marseille-Fos. En septembre, le port affichait une croissance de 7% dans le domaine des conteneurs. « Nous étions une des meilleures progressions européennes », souligne Christine Rosso, directrice du développement du GPM de Marseille-Fos. Le dernier trimestre a pesé lourd sur les résultats annuels. Globalement, le port phocéen termine l'année avec une baisse de 2% à 79 Mt. Une diminution qui tient principalement aux vrac solides qui s'orientent vers le bas avec une perte de 15% des volumes à 12,7 Mt. Les principaux vecteurs de pertes sont à mettre au passif de la filière sidérurgique qui régresse de 8% à 8,5 Mt. La bauxite a notamment perdu une partie de ses volumes en raison des difficultés d'Alteo. Sans avoir pu compenser les lourdes pertes sur la filière sidérurgique, les céréales, d'une

part, et les vrac agro-alimentaires, d'autre part, affichent une hausse de 36% de leurs flux. Les autres vrac sont dans une situation plus difficile avec une diminution de 32% de leur courant. « Nous sommes passés d'un approche de massification des vrac solides vers une spécificité en développant des filières et des acteurs. Ils ont besoin d'installations pour développer des flux qui sont moins volumineux mais qui offrent au port une diversification de ses trafics », continue la directrice du développement.

Les vrac liquides sont, pour leur part, dans une tendance positive avec une hausse de 1%. Ils s'élèvent à 45,6 Mt. Une filière tenue par les bio-carburants et les vrac alimentaires qui sont en forte hausse. Le GNL maintient sa croissance avec une progression de 5% de ses flux à 5,9 Mt. Quant au pétrole brut, et toute la filière de la pétrochimie, elle se stabilise globalement. Seuls les produits raffinés accusent le coup avec une baisse de 4% à 11,5 Mt.

Enfin, les marchandises diverses affichent une belle performance en 2019. Les quais phocéens ont limité les pertes liées aux mouvements sociaux de décembre et terminent l'année avec

un trafic de 1,4 MEVP, en progression de 4%. Des trafics boostés par les investissements réalisés au cours des dernières années sur le port. Les opérateurs privés n'ont eu de cesse d'investir dans les portiques et cavaliers, leur permettant d'améliorer les performances et le rendement. Quant au GPM, il investit lourdement dans les infrastructures. « Chaque année le GPM se dote d'une enveloppe de 60 M€ en moyenne pour ses investissements », indique Christine Rosso. Les travaux menés sur « la rotule », ce comblement du quai séparant les terminaux d'Eurofos et Seayard à Fos-sur-Mer, se terminent. Le ferroviaire n'est pas en reste avec la liaison entre les terminaux à Fos dont les travaux doivent s'achever en 2021. Les terminaux situés à Marseille ne sont pas oubliés et plusieurs investissements sont prévus.

Dans la même catégorie de flux, les conventionnels ont réalisé un score honorable avec une hausse de 4% à 2,5 Mt. Seule baisse dans ce courant, le roulier accuse un repli de 1% à 4,4 Mt. Le port est principalement orienté vers les exportations sur le pourtour méditerranéen. Après les atermoiements de 2019, la direction du développement du GPM s'oriente vers une extension de son



périmètre. « Nous pouvons aller au-delà des rives méditerranéennes. Nos infrastructures sont dimensionnées pour chercher de nouveaux débouchés plus à l'est et plus au sud », indique la directrice du développement sans citer de destinations précises.

Le GPM de Marseille-Fos a réussi à limiter les effets négatifs des mouvements sociaux de fin d'année. Le mois de janvier avec les jours d'arrêts a impacté les opérateurs marseillais. En février, bon nombre de conteneurs en souffrance ont été rapatriés. Un premier effet de retour de trafic. Le mois de mars et l'impact du Covid19 sont encore difficiles à mesurer. « Nous subissons, comme tous les autres ports, les effets de blank sailing des armateurs. Il est compliqué de faire du prévisionnel dans les conditions actuelles », nous a indiqué Christine Rosso, directrice du développement du GPM, le 13 mars, même si les premiers signes de redémarrage en Chine se font jour. « Nous restons malgré tout dans une dynamique d'avenir ».

La direction du port doit intervenir avec une approche quotidienne. Cela ne l'a pas empêché de se pencher sur les éléments de la relance portuaire dès le début du mois de janvier. Sur les quais marseillais, la majorité des entreprises sont des PME et ETI. Alors, prendre des mesures doit se faire au regard de la capacité de chacune de ces sociétés. Dès le début de l'année, avec encore l'épée de Damoclès des nouveaux mouvements sociaux au-dessus de la tête, la direction du GPM de Marseille-Fos a décidé de jouer le jeu de la cohésion de classe avec un accord collectif pour sortir de la crise.

Signé par tous les partenaires de la place le 20 février, le Pacte d'engagement vise à permettre au port de retrouver son activité « dans la dynamique qui est la nôtre depuis 10 ans ». Au total, et selon les premières prévisions, l'impact des mouvements sociaux de décembre et janvier a coûté plus de 200 M€ au port et aux professionnels. Pour retrouver la confiance des clients, les opérateurs ont prévu ce Pacte d'engagement qui se concentre sur deux axes : un plan de relance régional avec un soutien de la Région pour les entreprises locales, d'une part. Et, d'autre part, une stratégie portuaire commerciale. Les actions se déclinent de manière temporelle. Sur le long terme, les acteurs veulent conserver le côté innovant de la place avec ses six filières d'excellence. De plus, le port veut avoir une action pour proposer du sur-mesure à ses clients. Le modèle économique doit s'appuyer aussi sur des actions avec des spécificités de services. Il en est ainsi pour de petits vrac solides qui doivent s'ancrer sur le port en proposant des dispositions particulières selon leur besoin propre.

Sur le moyen terme, Marseille-Fos a prévu une réduction de 50% des droits de port pour les nouvelles lignes pendant deux ans. Une réduction directement prise sur les finances du port. Ensuite, les différents services du port souhaitent accompagner les projets d'investissement des opérateurs. « Nous voulons accompagner et anticiper les projets de nos clients. Cet accompagnement ne se fera pas uniquement sur l'aspect financier mais aussi d'un point de vue technique ».

Enfin, sur le court terme, les mesures prévues

par la place portuaire portent sur la gratuité des frais de stationnement pendant les 13 jours de grève entre décembre 2019 et janvier 2020. Ce coût sera pris en charge par les manutentionnaires, qui pourront les répercuter sur les opérateurs logistiques. Autre mesure, les armateurs opérant dans les filières roulier (trafics de Ro-Pax et de voitures neuves) et conteneurs bénéficieront d'une ristourne de 30% sur les services maritimes, à savoir pilotage, lamanage et remorquage. Au total ces différentes mesures devraient avoir un coût d'environ 5 M€ qui viendront s'ajouter aux aides prévues par la Région.

Depuis l'annonce de ce Pacte, le GPM a contacté l'ensemble des clients pour les informer. « Avec les mouvements sociaux, les chargeurs se sont posés des questions, et cela est bien naturel. Nous voulons leur apporter notre soutien pour revenir sur nos quais. » Et du côté de la direction du développement, il est fait mention de la fiabilité sociale et de la compétitivité qui ont perduré pendant une décennie au port. « Au cours des dernières années, Marseille-Fos a vu son trafic croître de 60% sur les conteneurs, quand la moyenne européenne a été de 40% ». Et la direction cite des exemples de chaînes logistiques qui utilisent le port phocéen pour desservir des régions lointaines. « Une approche économique et financière de la chaîne logistique montre que Marseille-Fos reste une place de choix pour des opérateurs de vrac et marchandises diverses. Nous avons traité des flux destinés à la Hongrie sur nos quais », rappelle Christine Rosso pour illustrer la compétitivité de la place marseillaise.



BARCELONE :

LE PORT CONSOLIDE SES TRAFICS



© APM TERMINALS

Barcelone a terminé 2019 avec une diminution de ses trafics de 0,1% à 67,7 Mt. Les conteneurs, les vracs solides et le trafic automobile ont participé à cette diminution.

Pour éviter de parler de baisse de trafics, le port de Barcelone a préféré voir en 2019 une année de consolidation. « Après deux années de forte croissance en 2017 et 2018, le port a consolidé ses trafics en 2019 », indique la direction du port. Il est vrai qu'en 2017 le port a réalisé une progression de 26% et de 10% en 2018.

La baisse générale du port catalan tient d'abord à son trafic conteneurisé. Il pèse 50%, en tonnage, du trafic total. Avec 34,1 Mt réalisées en 2019 sur les conteneurs, Barcelone perd 1,7%. En nombre de conteneurs, la baisse est plus forte. Elle s'élève à 3% à 3,3 MEVP. Port domestique, Barcelone joue aussi un rôle de hub pour certaines lignes. Avec 1,4 MEVP de trafic pour l'hinterland, conteneurs pleins et vides confondus, la part du domestique progresse de 1,1%. Les trafics de transbordement de pleins ont baissé de 7,8% à 1,1 MEVP. Le trafic des conteneurs vides, en transbordement et pour

l'hinterland se stabilise à 772 000 EVP. L'Asie demeure le principal continent d'exportation du marché conteneurisé du port catalan. Elle entre pour 42% avec une forte prédominance de la Chine (14%) et du Japon (5%). Le second marché est à mettre au crédit des Amériques qui pèsent 24% du marché barcelonais. Vient ensuite l'Afrique avec 21% et l'Europe avec 12%. Les importations conteneurisées suivent à peu près la même hiérarchie. L'Asie-Océanie pèse 75%, l'Amérique 11%, l'Europe 9% et l'Afrique 5%. Les flux en provenance de Chine ont augmenté de 1% mais les plus fortes hausses sont à mettre au crédit de pays européens comme la Grèce qui augmente de 15% ou encore la Turquie avec une hausse de 14%. L'Algérie devient un partenaire commercial important pour le port catalan avec une progression de la part des importations de 21%.

Les vracs liquides ont connu une année 2019 historique. Avec un trafic de 16,1 Mt, ce courant progresse de 5,3%. Tous les flux des vracs liquides ont enregistré une progression. « Cela nous permet de confirmer notre position comme un hub de produits énergétiques en Méditerranée

et dans le sud de l'Europe », indique l'autorité portuaire.

Les vracs solides n'ont pas connu le même sort. Ils ont souffert de la baisse des trafics de ciment engagée depuis 2018 dans le port. Avec une baisse de 4,3%, Barcelone peine à rester au-dessus de la barre des 4 Mt.

Enfin, le trafic automobile accuse aussi le coup. Avec un trafic de 777 177 unités, Barcelone perd 3,9% de son volume. L'industrie automobile espagnole a subi de nombreux aléas en 2019 qui ont pesé sur les exportations, qui reculent de 3% alors que les importations se stabilisent avec une hausse de 0,1%. Une diminution qui est compensée en partie par le trafic de remorques des lignes avec l'Italie, les Baléares et le nord de l'Afrique. Avec 205 937 remorques manutentionnées sur le port, Barcelone enregistre une progression de 1,3%. Après Algésiras et Valence, Barcelone se place en troisième position des ports rouliers espagnols, hors Baléares



© VINCENT GROIZELEAU

GÊNES, SAVONE, VADO LIGURE : LES TROIS PORTS ACCUSENT LE COUP

En Italie, l'année 2019 a été marquée par une baisse généralisée des trafics des trois ports de Ligurie. Le cluster formé Gênes, Savone et Vado Ligure accuse un repli global de 2,2% de son trafic commercial global, qui atteint 65,2 Mt pour les trois places. Marchandises diverses et vrac solides entraînent ces flux à la baisse. La progression des trafics des vrac liquides divers, constitués par les huiles végétales et les produits chimiques n'ont pas permis de compenser les difficultés rencontrées sur les autres marchés.

Les trafics conteneurisés accusent un repli. En tonnage, ils perdent 2,2% à 25,2 Mt. Une diminution moins forte quand on calcule le trafic en unités. En effet, la baisse n'est que de 0,2% à 2,6 MEVP, soit un manque de 4 487 EVP par rapport à 2018. L'analyse plus détaillée montre que les deux ports de Savone et Vado Ligure ont pesé plus lourdement dans l'évolution du trafic. Avec un trafic de 54 542 EVP, les deux ports enregistrent une diminution de 16,4%, soit 10 724 EVP en moins en 2019 qu'en 2018. Une baisse qui trouve son origine dans la diminution des volumes de fruits et légumes qui se réduisent de 15% et de l'acier qui se replie de 50%. Ces deux trafics sont traités en grande partie en conteneurs. Pour sa part, Gênes a mieux résisté. Avec 2,615 MEVP, il réussit à se stabiliser, voire enregistrer une légère hausse de 0,2% en 2019 par rapport à 2018. Ce gain génois de 6 237 EVP en 2019 ne permet pas de compenser les pertes des deux autres ports liguriens.

En 2019, le port de Gênes a encore souffert des conséquences de l'effondrement du pont Morandi en août 2018. Un ouvrage qui permettait d'accéder au port sans emprunter le centre-ville. Le nouveau terminal de Vado Ligure, concédé au groupe APM Terminals, devrait permettre de récupérer les baisses de 2018. Le trafic conventionnel des trois ports s'affiche dans la même tendance avec une diminution de 0,4% à 15,2 Mt. Une faible baisse qui tient surtout à des effets de destination des chiffres. En effet, les trafics de marchandises diverses dans les deux ports de Savone et Vado Ligure augmentent de 0,8% mais prennent en compte le tonnage du trafic conteneurisé.

Sans le trafic conteneurisé en tonnes, les marchandises diverses des ports de Savone et Vado Ligure affichent un retrait de 2,6% à 5,07 Mt. Le trafic conteneurisé a participé à la bonne marche des diverses avec un tonnage en hausse même si le trafic en unité est à la baisse. La diminution des trafics des marchandises diverses tient principalement à la baisse du trafic d'acier qui a vu ses flux se réduire de 50% à 153 299 t. Parallèlement, les trafics de fruits dans les deux ports ont perdu 15,1% à 399 549 t. Le trafic de fruits se réalise principalement à Vado Ligure qui a investi dans un terminal spécialisé. Après être passé entre les mains de plusieurs sociétés, le terminal est aujourd'hui concédé au groupe APM Terminals. Il reçoit des produits venant d'Afrique de l'ouest et du sud,

d'Amérique centrale et du sud et de Nouvelle-Zélande. Un terminal qui entre en concurrence avec le port de Sète et les capacités de réception à Port La Nouvelle, en France.

La baisse des trafics de fruits, de produits forestiers et d'acier a, pour les ports de Savone et Vado Ligure, pu être compensée le roulier, qui a fortement progressé. Avec des flux proches de 4,3 Mt, le trafic roulier a gagné 2,1%.

Du côté des vrac liquides, la baisse se retrouve dans les trois ports. À Gênes, le pétrole, sous ses différentes formes, accuse un retrait de 3,3% pour se maintenir de justesse au-dessus des 15 Mt. Dans les deux ports de Savone et Vado Ligure, la baisse du pétrole brut s'accompagne d'une diminution des produits raffinés qui perdent 115 551 t en un an. La transition écologique a déjà produit ses effets dans les ports du nord de l'Italie. Cette transition écologique se remarque aussi dans les vrac solides. Si à Gênes, ils se portent bien, à Savone et Vado Ligure, tous les courants des vrac solides accusent des diminutions. Le charbon continue sa baisse, signe de l'application de la transition écologique.

Les céréales du port de Vado Ligure accusent aussi une baisse significative avec une diminution de 8,4% à 489 402 t. La récolte italienne a joué en défaveur des ports liguriens.

Ports et Corridors



Le site de référence sur la logistique portuaire

Abonnez-vous à la Newsletter

Scannez le QR code pour accéder au site

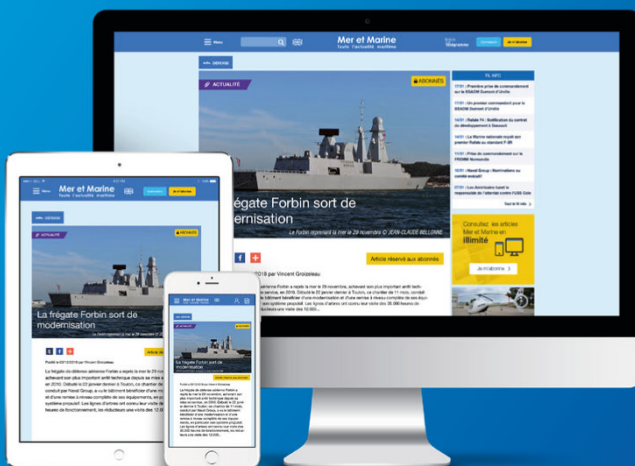
<https://portsetcorridors.com>



Mer et Marine
Toute l'actualité maritime

LA RÉFÉRENCE WEB
DU MONDE MARITIME
PROFESSIONNEL

- ▶ Actus
- ▶ Interviews
- ▶ Reportages
- ▶ Dossiers Spéciaux



www.meretmarine.com

**ABONNEZ-VOUS !
À PARTIR DE 15,⁹⁰ €**