



**HAL**  
open science

# Les stratégies d’escalas des alliances maritimes en Europe

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry. Les stratégies d’escalas des alliances maritimes en Europe. [Rapport de recherche] Université Le Havre Normandie. 2021. hal-03684522

**HAL Id: hal-03684522**

**<https://hal.science/hal-03684522>**

Submitted on 1 Jun 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# DEVPORT

RECHERCHE EN GEOGRAPHIE, AMENAGEMENT ET  
ECONOMIE MARITIME, PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

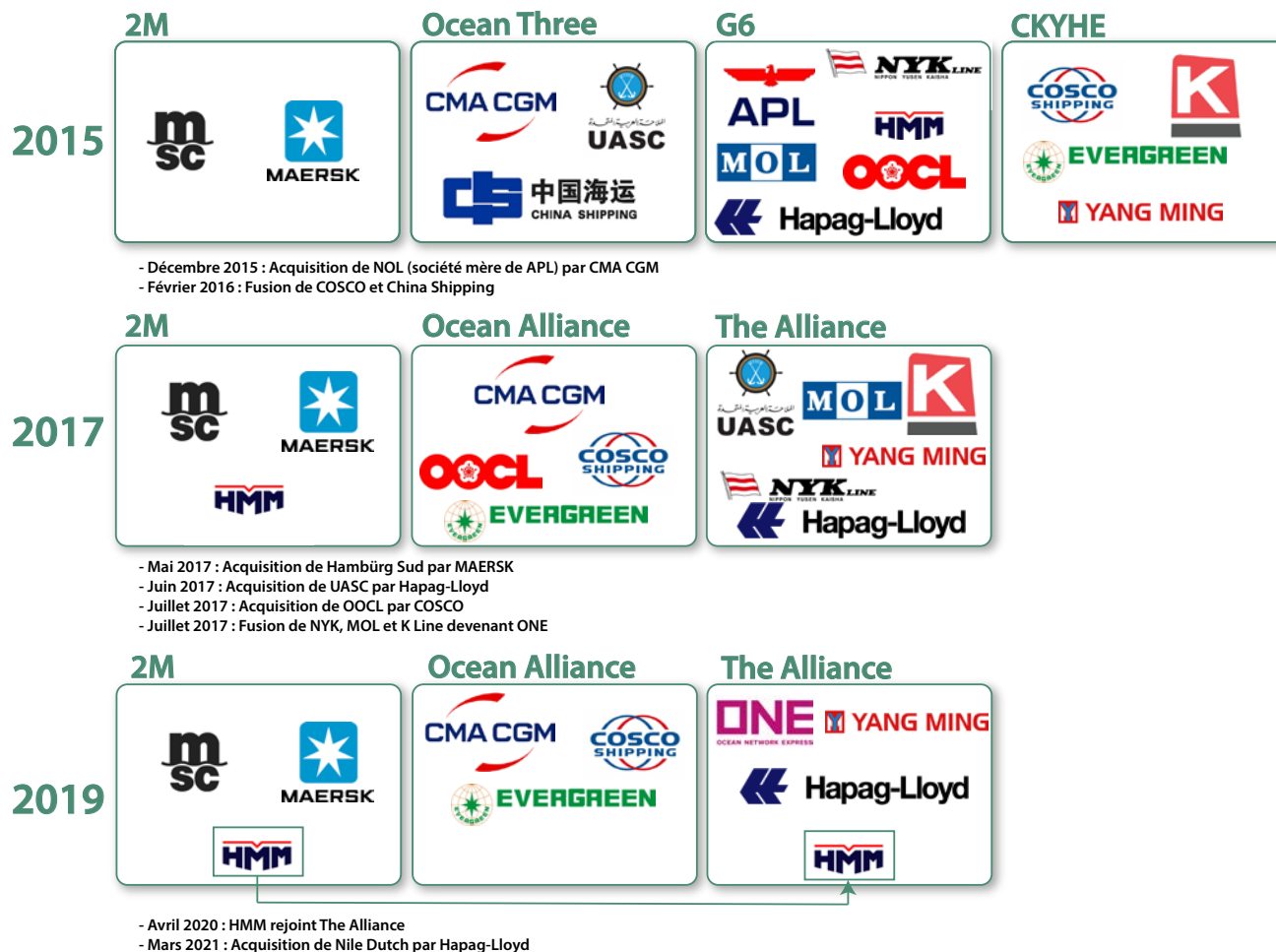
## LES STRATÉGIES D'ESCALES DES ALLIANCES MARITIMES EN EUROPE

Réalisation :  
Université Le Havre Normandie  
R. Kerbiriou - A. Serry

### INTRODUCTION

Depuis 2014, les capacités de transport des porte-conteneurs ont doublé passant de 12 500 EVP en 2014 à 24 000 EVP pour les derniers navires mis en service appartenant à la génération des Megamax 24. Les opérateurs maritimes se sont retrouvés en sur-capacité de transport notamment sur les trades Est-Ouest entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique accentuant la concurrence et la guerre des prix pour gagner des parts de marché. Pour faire face à ce nouvel environnement, les compagnies maritimes se sont regroupées au sein d'alliances à partir de 2015 dans un objectif d'échange d'espaces à bord. Avec le resserrement des compagnies maritimes après différents rachats ou fusions, les alliances se sont stabilisées au nombre de trois : 2M, Ocean Alliance et The Alliance. Elles représentent 95% des capacités de transport maritime sur les trades Est-Ouest. Aujourd'hui les principaux ports mondiaux sont fortement dépendants des offres de service de ces opérateurs. Dans cette fiche, nous analyserons la situation européenne.

### LES ALLIANCES MARITIMES



3 alliances, regroupant 9 opérateurs maritimes, représentent ainsi plus de 20 millions d'EVP de capacité de transport soit 80% de la capacité totale de la flotte maritime mondiale de porte-conteneurs. Le transport maritime est donc fortement dépendant de ces alliances surtout sur les trades est-ouest comme déjà spécifié. Le poids de ces alliances inquiète les chargeurs se jugeant parfois victimes d'ententes tarifaires pour leur fret. L'augmentation de la demande et la diminution du parc de conteneurs disponibles depuis le dernier trimestre 2020 ont ainsi fait exploser les taux de fret maritime. Sans les alliances maritimes, cette augmentation aurait elle été similaire ?

En tout cas, les services commerciaux des ports se montrent très actifs pour tenter d'influencer les choix d'escales des alliances en mettant en avant leurs avantages concurrentiels (accessibilité, infrastructures, connexions terrestres, ...). En effet, une offre de service élevée proposée par les alliances est synonyme d'une forte connexion maritime aux principaux marchés de productions et de consommations mondiaux et permet par conséquent d'attirer des chargeurs. L'offre de service maritime est ainsi particulièrement suivie par les autorités portuaires. Mais il ne faut pas négliger les services maritimes des opérateurs indépendants généralement régionaux qui permettent d'avoir une connexion maritime intra-européenne. Sur la carte ci-dessous, on constate que certains ports majeurs européens sont fortement dépendant des escales des alliances (par exemple Le Havre où 84% des escales sont réalisés par les opérateurs des alliances) voire d'une seule alliance comme par exemple le port de Gioia-Tauro (92% des escales réalisées par 2M).

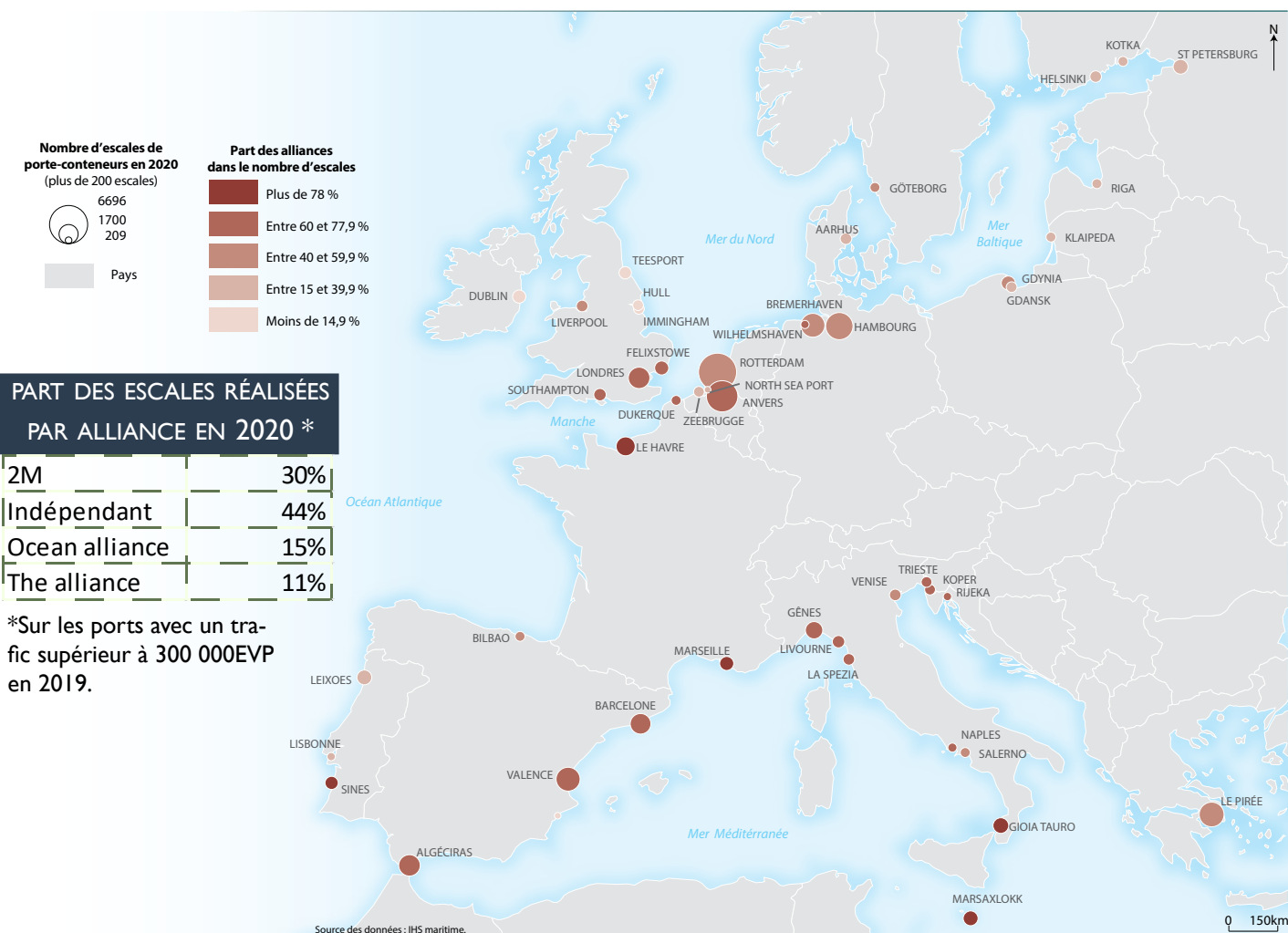
### CAPACITÉ DE TRANSPORT EN EVP ET NOMBRE DE NAVIRES PAR ALLIANCE AU 31/12/2020

Alliances	Capacité en TEU	Nombre de porte-conteneurs
2M	7 442 108	1 104
Ocean Alliance	7 838 155	1 126
The Alliance	5 025 972	700

Sur la carte ci-dessous, on constate que certains ports majeurs européens sont fortement dépendant des escales des alliances (par exemple Le Havre où 84% des escales sont réalisés par les opérateurs des alliances) voire d'une seule alliance comme par exemple le port de Gioia-Tauro (92% des escales réalisées par 2M).

Source : IHS maritime.

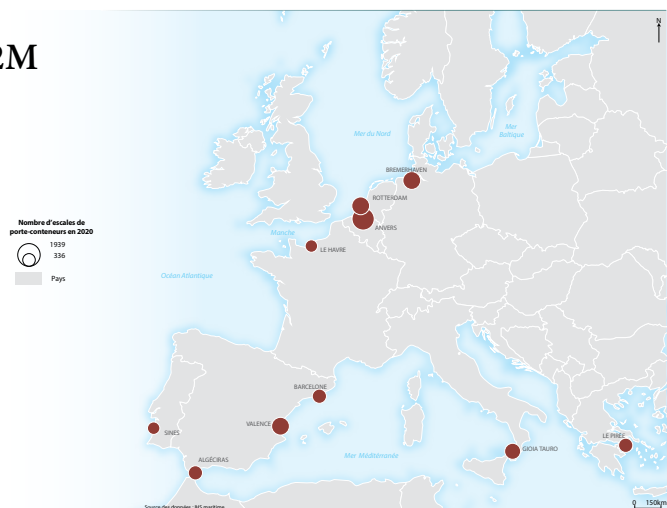
### NOMBRE D'ESCALES ET PART DES ALLIANCES EN 2020



## PRINCIPAUX PORTS D'ESCALES DES ALLIANCES EN 2020

Dans leurs choix de ports d'escales en Europe, les opérateurs maritimes n'ont pas les mêmes stratégies. Chaque alliance met en place des services maritimes connectant certains ports plus que d'autres. Ces choix dépendent de plusieurs critères : accessibilité aux marchés, services maritimes de courte distance, présence et demande des chargeurs, services terrestre de transport ou encore prise de participation dans des terminaux maritimes. Les alliances maritimes vont ainsi concentrer leurs escales dans quelques port pivots. Selon nos analyses basées sur l'exploitation des signaux AIS, sur le nombre d'escales par alliance, 4 ports ressortent comme étant particulièrement important pour chaque alliance : Rotterdam, Anvers, Le Havre et Le Pirée.

### 2M



L'alliance 2M qui regroupe les deux premiers opérateurs mondiaux, MSC et Maersk, est l'alliance la plus présente en Europe en termes d'escales (près de 22 000 escales en 2020 sur les ports ayant reçu au moins 200 escales). Elle est fortement implantée en méditerranée et en Mer du Nord notamment en raison de prises de participations dans des terminaux maritimes via APM terminal pour Maersk comme à Bremerhaven ou Terminal MSC.

Ocean Alliance a une implantation très diversifiée et touche de manière importante un nombre élevé de ports, notamment en méditerranée avec un nombre d'escales relativement équilibré entre les différents ports. Notons que nous retrouvons les trois principaux ports français sous l'impulsion de CMA CGM.

### OCEAN ALLIANCE



### THE ALLIANCE



The Alliance est plus présente en Manche-Mer du Nord et presque absente du bassin méditerranéen. Cette alliance possède moins de prise de participation dans des terminaux maritimes en Europe mise à part Hapag Lloyd à Hambourg au terminal CTA.

## CATÉGORISATION DES PORTS EN FONCTION DES OFFRES D'ESCALES DES ALLIANCES ET DES OPÉRATEURS INDÉPENDANTS EN 2020

### Explication de la typologie :

**Catégorie 1 : Port pivot :** Cette catégorie regroupe des ports majeurs recevant des escales de l'ensemble des alliances ainsi que des opérateurs indépendants.

**Catégorie 2 : Port majeur :** Les escales de porte-conteneurs de cette catégorie sont principalement effectuées par des alliances. Les opérateurs indépendants sont très peu présents.

**Catégorie 3 : Port principal :** Ces ports reçoivent des porte-conteneurs d'une ou de deux alliances. Ils ont une offre de transport très peu diversifiée en terme d'opérateurs.

**Catégorie 4 : Port moyen :** L'offre en escales est dominée par les opérateurs indépendants. Les alliances ne sont que peu présentes dans ces ports.

**Catégorie 5 : Port secondaire :** L'offre de transport en terme d'escales est diversifiée (présence de toutes les alliances et d'indépendants) mais avec peu d'escales.



En s'appuyant sur les données d'escales, nous avons analysé le nombre d'escales total et la répartition des escales par alliance et indépendants pour chaque port ainsi que la typologie des porte-conteneurs en escale. Cette analyse nous a permis de réaliser une typologie portuaire et de les catégoriser en fonction des offres de service maritime. Cette catégorisation sera affinée et développée dans des travaux futurs mais elle permet déjà de mettre en exergue des groupes de ports ayant des similitudes dans les offres de services. Nous avons regroupé les ports en 5 catégories (voir explication des groupes ci-dessus). On peut ainsi observer que les ports de la catégorie 1 sont géographiquement répartis en Europe allant de la mer Méditerranée à la mer Baltique. Des ports comme Le Havre ou Anvers sont très bien desservis par les opérateurs appartenant à des alliances mais très faiblement par des petits opérateurs. Cela s'explique par leur faiblesse sur le transport maritime de courte distance. Au Royaume-Uni et en mer Baltique, on retrouve beaucoup de ports que nous avons nommés secondaires et qui sont majoritairement desservis par des opérateurs indépendants. Ces ports sont ainsi desservis par des services maritimes intraeuropéens en connexion avec des ports importants comme Rotterdam ou Hambourg. La dernière catégorie regroupe des ports recevant des escales peu nombreuses de toutes les alliances et d'opérateurs indépendants.



### CONTACT

UMR IDEES CNRS

Université Le Havre Normandie / 25, rue Philippe Lebon / Le Havre

Tél. : 02 61 68 12 42/ E-mail : [ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr](mailto:ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr)

<http://www.projet-devport.fr/>

