



**HAL**  
open science

## Le trafic portuaire des ports européens

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry. Le trafic portuaire des ports européens. [Rapport de recherche] Université Le Havre Normandie. 2020. hal-03684542

**HAL Id: hal-03684542**

**<https://hal.science/hal-03684542v1>**

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.



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

LE TRAFIC PORTUAIRE DES PORTS EUROPEENS

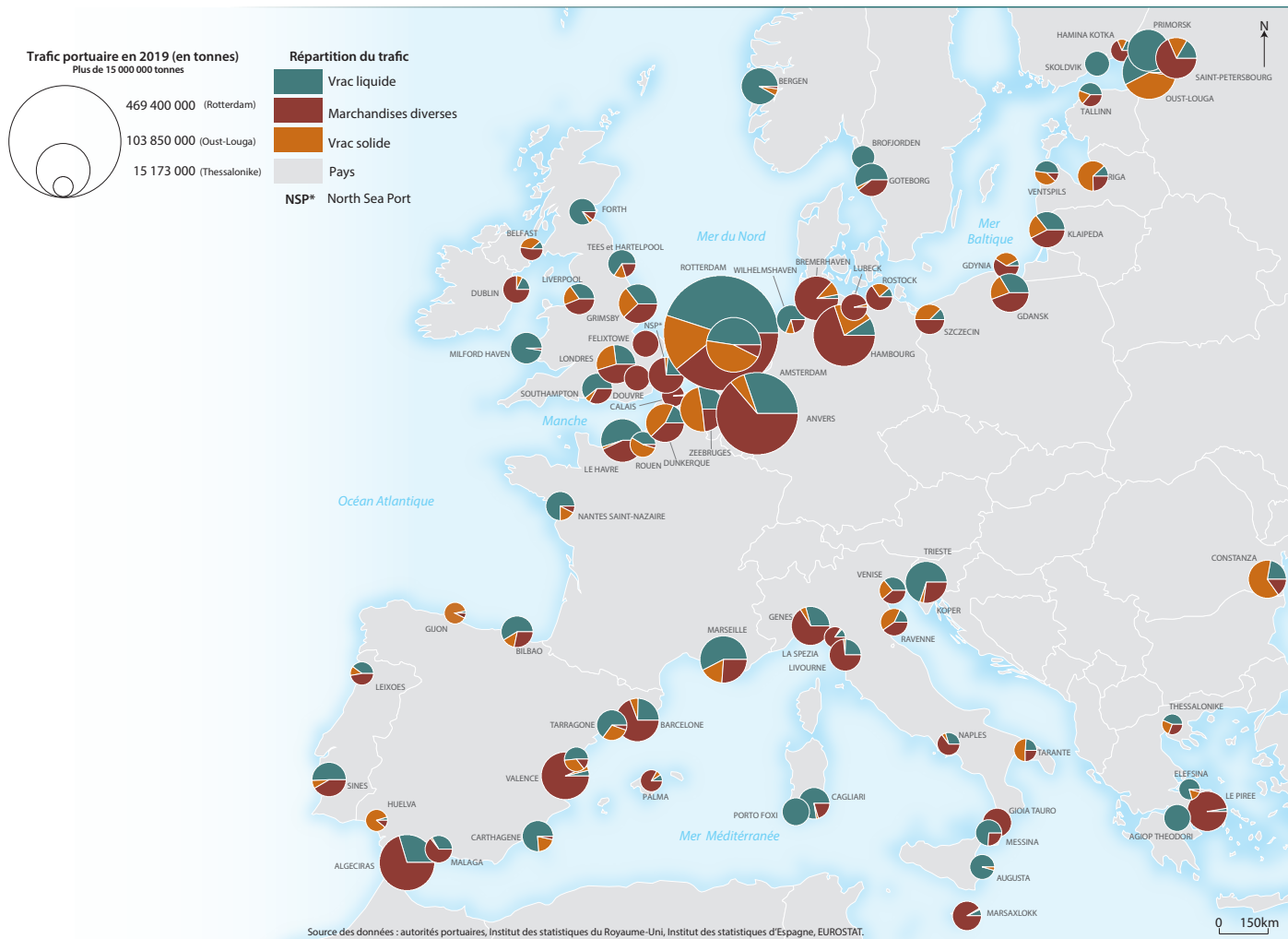
Réalisation :  
 Université Le Havre Normandie  
 R. Kerbiriou - A. Serry

INTRODUCTION

En Europe, l'activité portuaire se caractérise par une concentration des trafics dans quelques grands ports pivots, avec notamment la prépondérance de Rotterdam et d'Anvers au sein de la « Northern Range », dans laquelle les ports sont à la fois des hubs de transbordement et des ports d'arrière-pays : Rotterdam (469 millions de tonnes), Anvers (238 millions de tonnes), Hambourg (137 millions de tonnes), Bremerhaven (69 millions de tonnes) ou encore Le Havre (66 millions de tonnes). Chiffres 2019.

Les principaux ports européens sont dans leur grande majorité des ports multifonctions même si quelques situations spécifiques existent comme les ports rouliers notamment dans les détroits (Calais, Dublin ou Rostock), ou les ports pétroliers tels Milford-Haven ou Skoldvik.

RÉPARTITION DU TRAFIC PORTUAIRE DES PRINCIPAUX PORTS EUROPEENS EN 2019



Si le trafic conteneurisé est omniprésent dans la Northern Range, il ne faut cependant pas y négliger la part du vrac : liquide dans les ports néerlandais et au Havre, et solide à Dunkerque et à Rouen. Cette situation est moins présente à Anvers Hambourg et Bremerhaven où le trafic conteneurisé représente plus de la moitié du total. Par ailleurs, le vrac semble plus présent en Europe centrale et orientale.

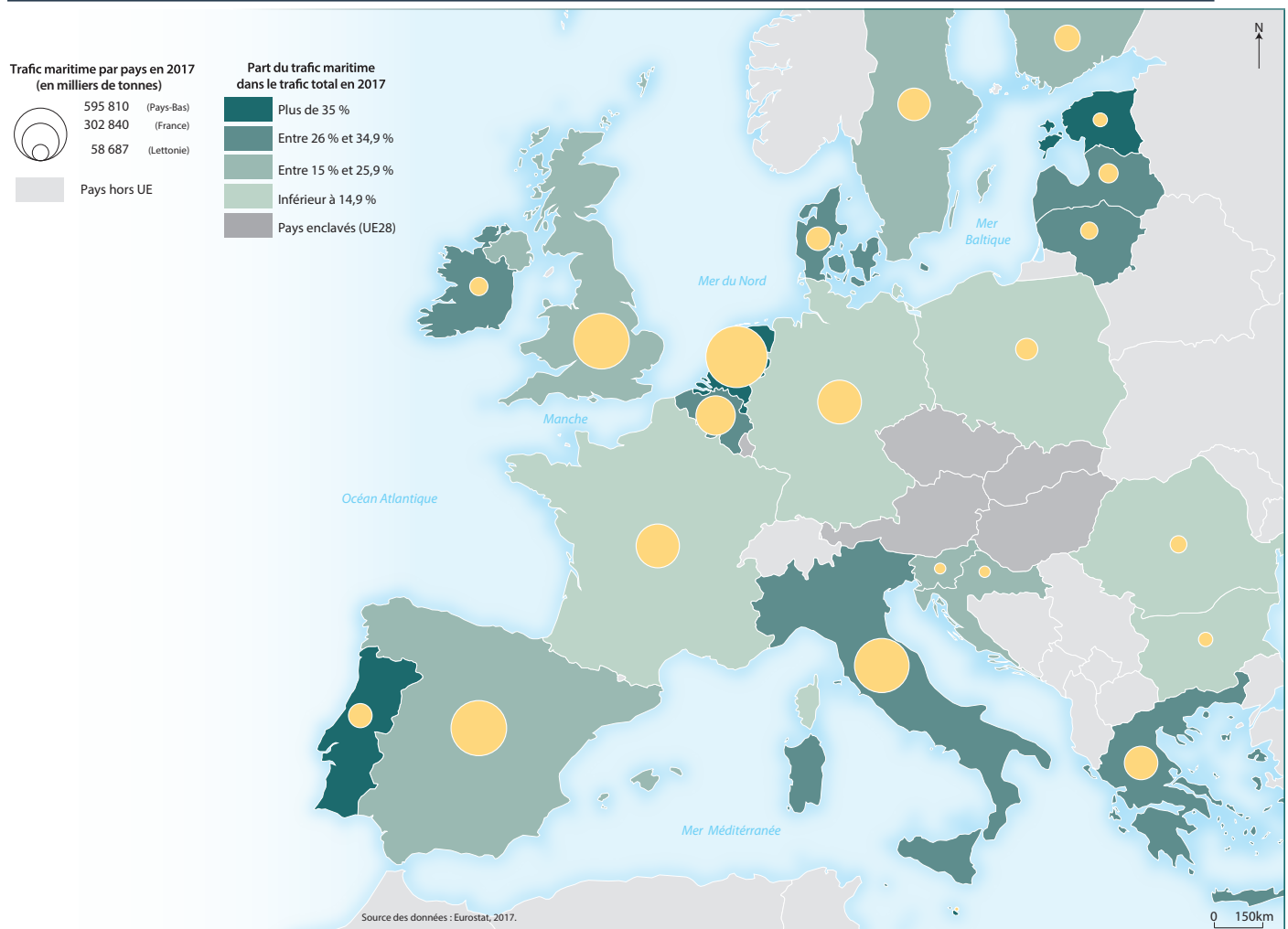
En méditerranée, les grands ports à conteneurs, renforcent leur rôle dans le transbordement des conteneurs ce qui permet de relier les ports périphériques à cette grande artère. Sur les autres façades maritimes européennes, nous retrouvons des ports dits de second niveau ayant un double rôle : traiter à la fois les trafics issus ou destinés à leur hinterland, proche ou plus lointain, et bénéficier de volumes de transbordements que leur confient les grands armateurs (Londres, Southampton, Trieste, Valence, Barcelone, ou encore Constanza). Les « ports de troisième rang » ne traitent presque pas de trafic en transbordement mais se concentrent sur le fret destiné à leur hinterland immédiat (Gijón, Gand et les français de Nantes Saint-Nazaire et de Rouen). Malgré quelques vicissitudes et/ou aléas conjoncturels, le shipping joue un rôle central dans le commerce extérieur européen : en 2018, plus de 4 milliards de tonnes de marchandises ont ainsi été traitées par les ports européens (source : Eurostat).

En Europe, le recours au transport maritime est inégal et répond à plusieurs logiques géographiques :

- la desserte des espaces insulaires (Baléares, Iles grecques, Corse, Irlande, Sardaigne, Sicile... ) ;
- le franchissement des détroits (Öresund, Pas de Calais, Gibraltar) ;
- les relations entre régions des mers intérieures européennes (Baltique, Méditerranée occidentale, Adriatique, voire mer du Nord).

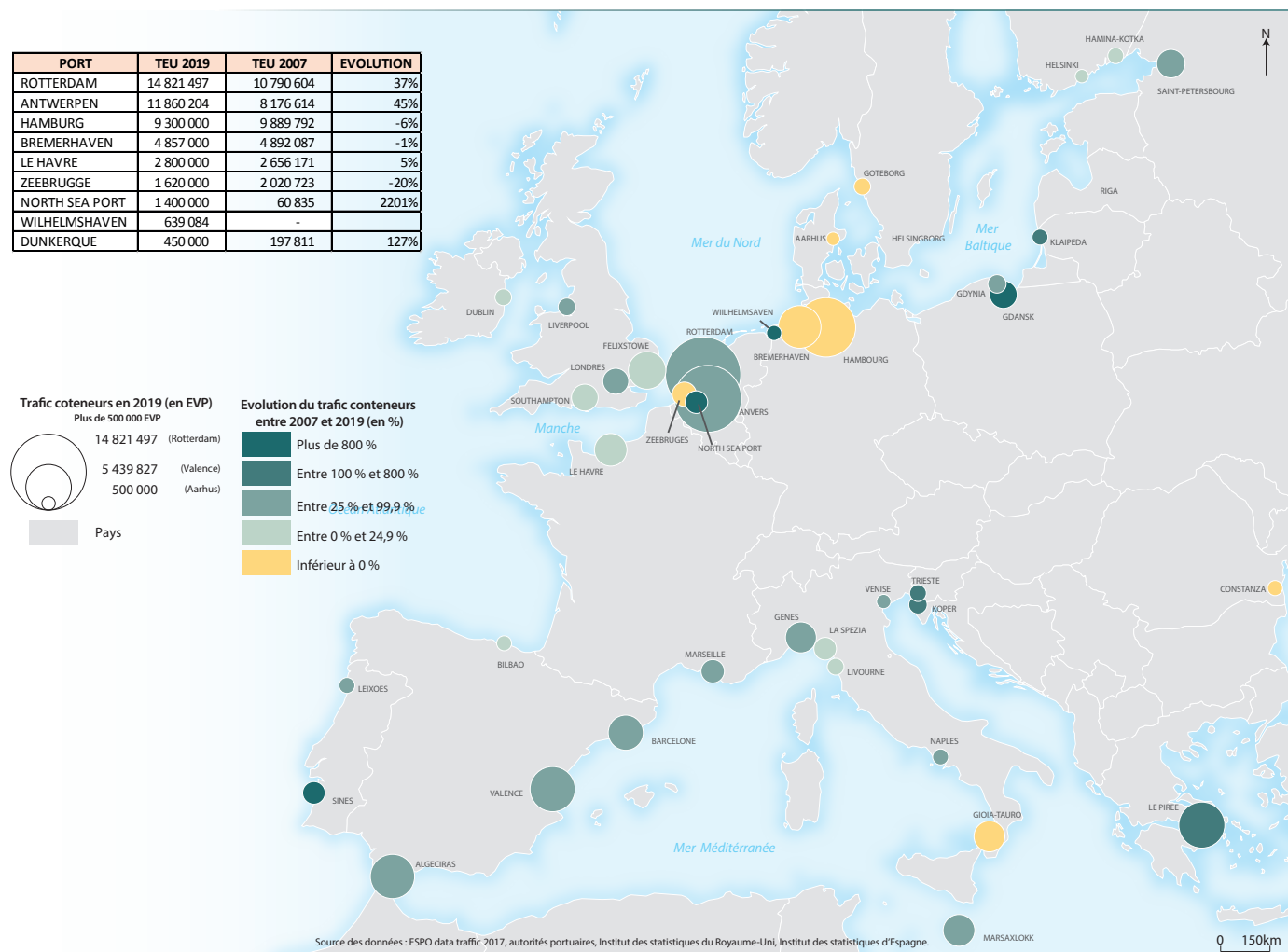
De plus, à l'échelle européenne, les transports intérieurs de marchandises sont largement dominés par le transport routier. Toutefois, le transport maritime y est fortement utilisé comptant pour environ 40 % des échanges intra-européens (en tkm), sans compter son poids évident dans les échanges intercontinentaux. Il convient d'ailleurs de noter l'intérêt croissant, aux niveaux nationaux et communautaire, pour le transport maritime, et notamment pour ses usages intra-européens.

## TRAFIC MARITIME PAR PAYS ET PART DANS LE TRANSPORT TOTAL DE MARCHANDISES EN 2019



## TRAFIC CONTENEUR EN 2019 DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS ET ÉVOLUTION DEPUIS 2009

PORT	TEU 2019	TEU 2007	ÉVOLUTION
ROTTERDAM	14 821 497	10 790 604	37%
ANTWERPEN	11 860 204	8 176 614	45%
HAMBURG	9 300 000	9 889 792	-6%
BREMERHAVEN	4 857 000	4 892 087	-1%
LE HAVRE	2 800 000	2 656 171	5%
ZEEBRUGGE	1 620 000	2 020 723	-20%
NORTH SEA PORT	1 400 000	60 835	2201%
WILHELMSHAVEN	639 084	-	-
DUNKERQUE	450 000	197 811	127%



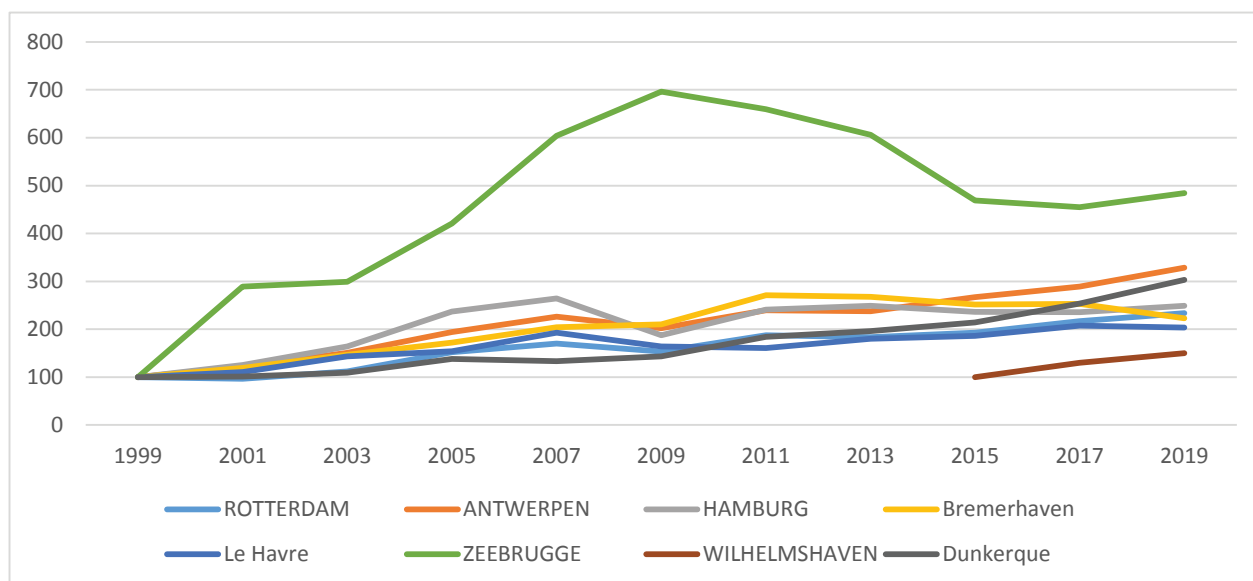
L'évolution contemporaine du shipping a des impacts sur la géographie portuaire avec une hiérarchisation des ports et une forte polarisation des trafics à laquelle l'Europe n'échappe pas. Celle-ci se matérialise par la diffusion du principe de « hub and spoke » emprunté au transport aérien. Le réseau en « hub and spoke » privilégie un trafic en étoile autour d'un nœud. Par rapport au réseau totalement maillé, ce système a l'avantage de permettre des économies d'échelle dans un contexte de massification des flux.

En Europe, les nœuds de ce réseau conteneurisé sont d'abord les ports de la Northern Range (Rotterdam, Anvers et Hambourg pour les trois principaux). En réalité, le trafic conteneurisé est largement dominé par ces ports du nord de l'Europe même si le trafic des ports du sud s'est développé au cours des vingt dernières années. La position stratégique, à proximité de grands marchés émergents, est un atout majeur pour ces ports.

En effet, on estime qu'en Méditerranée circulent près de la moitié des boîtes convoyées. De ce fait, des terminaux, dont l'activité est portée par les activités de transbordements ont vu le jour et se sont rapidement développés : Algeciras, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Valence, ou plus récemment Le Pirée et Tanger-Med (Maroc). Certains ports sont des ports de transbordement tout en étant reliés à leur arrière-pays (hinterland), c'est notamment le cas dans les régions de forte production ou consommation.

Avec le transbordement les navires feeder, porte-conteneurs de plus petite taille, prennent le relais pour des liaisons secondaires ou du cabotage à destination des façades maritimes secondaires (Baltique, Mer Noire...) ou des ports les plus éloignés des grandes routes maritimes (Liverpool, Bilbao...).

## ÉVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURISÉ EN BASE 100 DEPUIS 1999 POUR LES PRINCIPAUX PORTS DU RANGE NORD



Source des données : Statistiques de trafic des ports, Eurostat, ESPO.

Les ports du Range-Nord concentrent une part prépondérante du trafic maritime conteneurisé européen et sont des points de passage essentiels. Leurs trafics connaissent une croissance régulière mais n'ont pas tous évolué à la même vitesse. Ainsi, entre 2007 et 2019, le trafic conteneurisé (en EVP) du port du Havre a progressé de 5% alors que sur la même période, Rotterdam et Anvers ont connu une croissance respectivement de +37% et de +45%. Pour développer son trafic maritime et rester un port majeur, Le Havre devra gagner des parts de marché en renforçant son hinterland et cela passera de manière essentielle par le développement du trafic multimodal dans l'axe Seine et plus largement.

Aussi, le graphique ci-dessus met en lumière le contexte potentiellement instable comme l'illustre la trajectoire de Zeebrugge, qui après des années 2000 assez fastes, a connu pendant quelques années, des difficultés avec ses opérateurs conteneurs. Au final, une partie du trafic zeebruggeois s'est reporté à Anvers. Depuis 2017, Zeebrugge regagne des parts de marché sur le range et revient dans le jeu mais reste dans le bas de classement.

### POUR SYNTHÉTISER

Si le transport maritime a connu lors des dernières années un glissement certain vers l'Asie, les ports européens restent des nœuds cruciaux dans le système portuaire que ce soit en tant que portes d'entrée/sortie du marché européen ou comme lieux de transbordement.

Pour synthétiser, la conteneurisation et les bouleversements politiques et économiques renforcent la position de certains ports tout en permettant à d'autres entités d'émerger (Gdansk, Marsaxlokk, Sines...).

D'un point de vue général, le trafic conteneurisé en Europe se caractérise depuis une vingtaine d'année par une croissance régulière et continue malgré quelques accrocs conjoncturels comme la crise de 2008. De fait, la conteneurisation reste un élément important des ports du range Le Havre – Hambourg. Dans ce cadre global certains ports se détachent alors que d'autres, comme Le Havre, ont tendance à perdre des parts de marché.



### CONTACT

UMR IDEES CNRS

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

Tél. : 02 77 67 42 26 / E-mail : [ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr](mailto:ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr)

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

