



HAL
open science

Le port du Havre dans le réseau européen de porte-conteneurs

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry

► **To cite this version:**

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry. Le port du Havre dans le réseau européen de porte-conteneurs. [Rapport de recherche] Université Le Havre Normandie. 2020. hal-03684549

HAL Id: hal-03684549

<https://hal.science/hal-03684549v1>

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

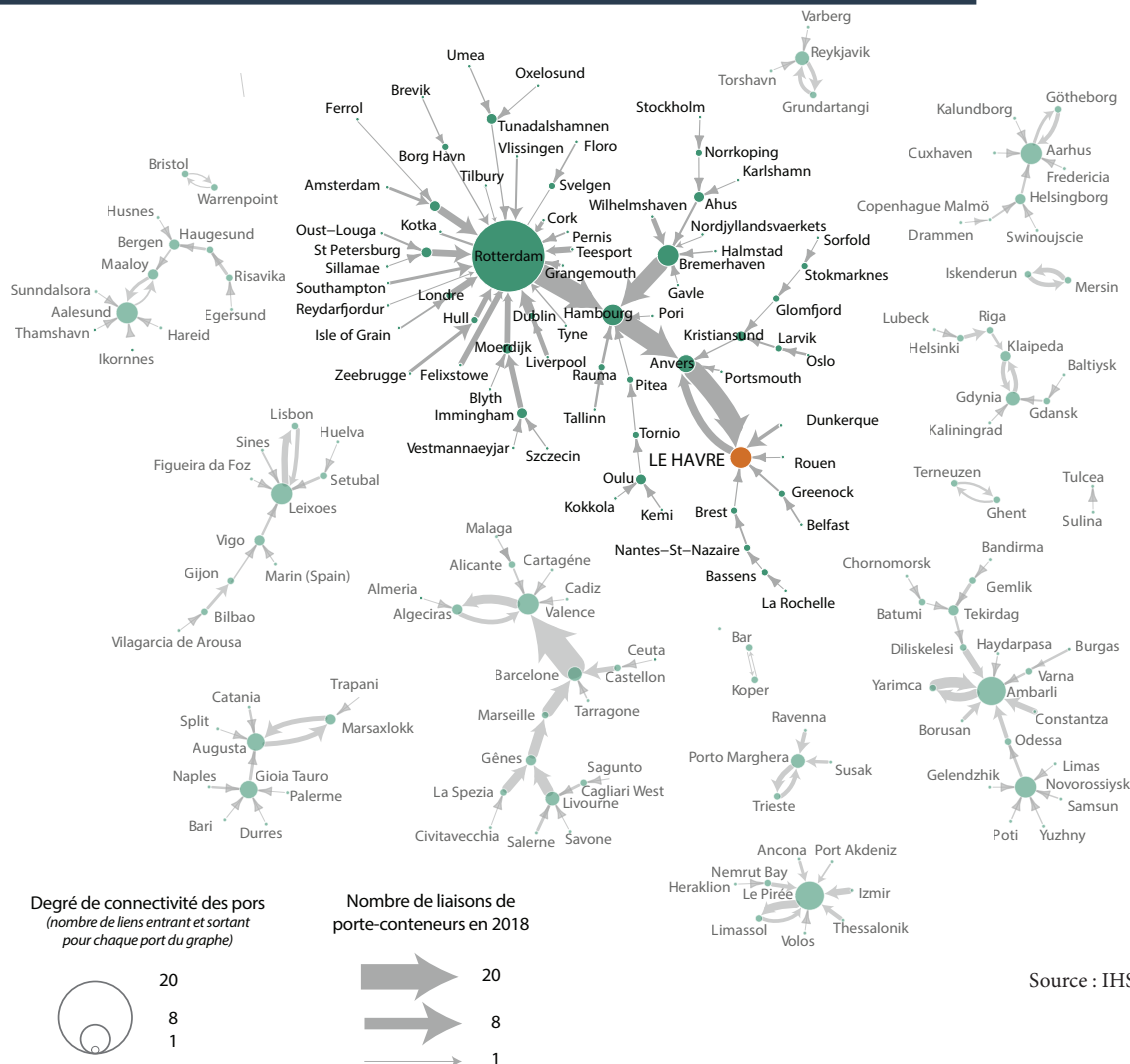
LE PORT DU HAVRE DANS LE RESEAU EUROPEEN DE PORTE-CONTENEURS

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

INTRODUCTION

Le port du Havre est le premier port français pour le trafic conteneurisé et bénéficie d'un positionnement géographique stratégique, de conditions d'accessibilité maritime optimales et d'infrastructures pouvant accueillir l'ensemble des navires de la flotte mondiale. Mais malgré cela, son trafic reste en deçà de celui des principaux autres ports européens et notamment ceux de la Rangée Nord. De ce fait, au cours de cette quatrième fiche, nous analyserons le positionnement du port du Havre dans le réseau maritime européen des porte-conteneurs et étudions en particulier la faiblesse de son transbordement avant d'avancer quelques explications.

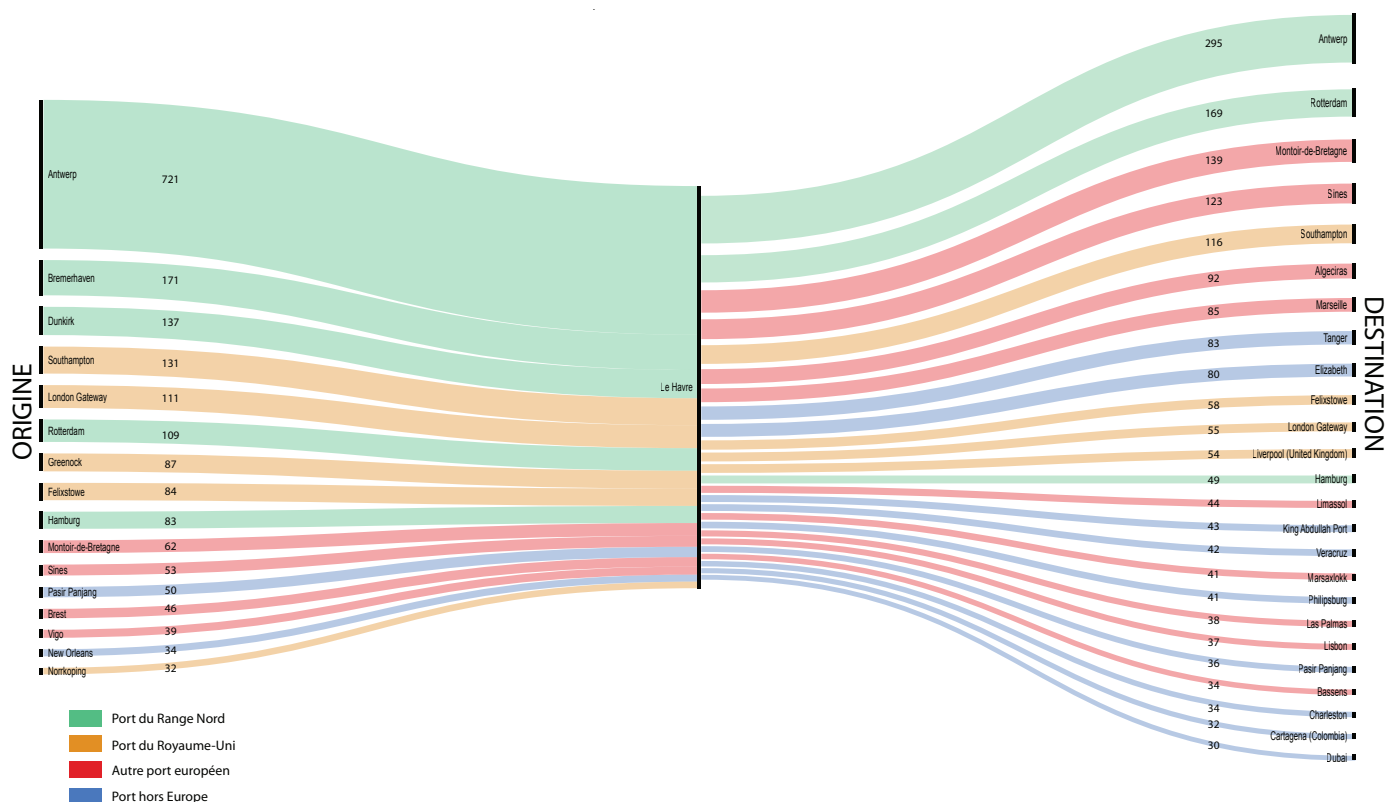
RÉSEAU EUROPÉEN DE PORTE-CONTENEURS EN 2018 : LA QUESTION DU TRANSBORDEMENT



La figure de la page 1 représente le graphe partiel associé au système maritime des porte-conteneurs en Europe en 2018, pour les liens supérieurs à 10 liaisons. La méthode retenue est celle des flux majeurs qui a été proposée en version française par Dumolard en 1975. Le principe est simple, il consiste à ne retenir pour chaque sommet (ici les ports) que le lien le plus important. Cela revient ici à ne conserver que la liaison porte-conteneurs la plus forte d'un port d'origine vers un autre port. Même si certains liens importants ne sont pas conservés, ce graphe permet de faire ressortir la structure de base de l'organisation de la desserte maritime des ports européens par les porte-conteneurs. On voit apparaître plusieurs sous-graphes qui s'apparentent à des organisations régionalisées (Méditerranée occidentale, mer adriatique, mer de norvège, ...). Le port du Havre s'inscrit dans le sous-graphe principal qu'on peut localiser autour de la Manche - Mer du Nord.

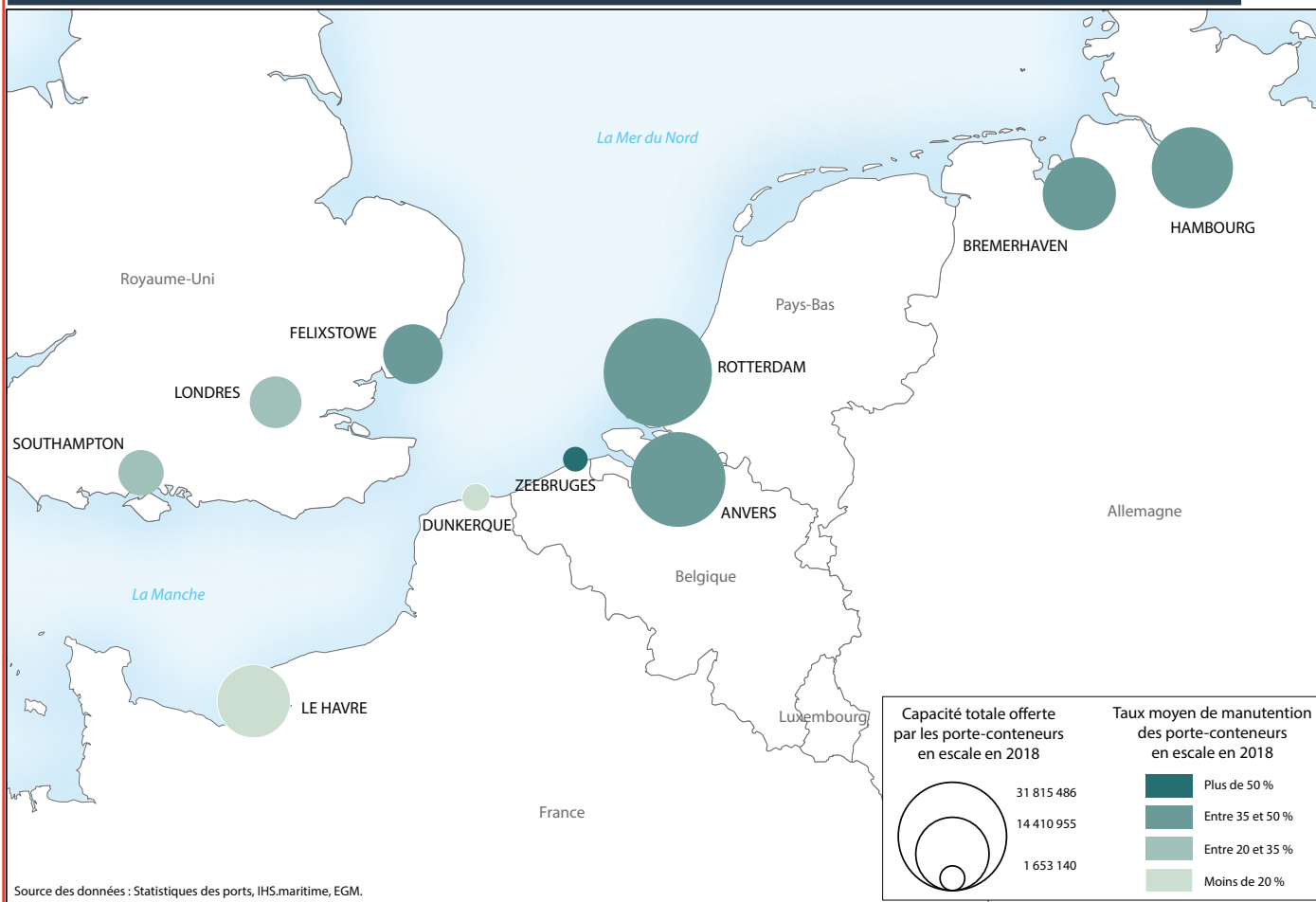
Dans ce sous-graphe, on retrouve les principaux ports à conteneurs d'Europe du Nord avec Rotterdam, Anvers, Hambourg, Bremerhaven et donc Le Havre et ces derniers se positionnent comme des hubs plus ou moins importants. Au contraire de la majorité des autres sous-graphes, celui-ci s'organise autour de ports principaux avec des liaisons très importantes. Le port de Rotterdam est ainsi la destination majeure après 19 ports. Quand au port du Havre, il possède des liaisons dominantes à l'origine et à destination du port d'Anvers et est au coeur d'un réseau composé de ports français et des ports de Belfast et de Greenock. En analysant ce graphe, on constate ainsi que le port du Havre n'est la destination majeure que pour des ports au trafic modeste.

ORIGINES ET DESTINATIONS EUROPÉENNES DES PORTE-CONTENEURS EN ESCALES AU HAVRE EN 2018



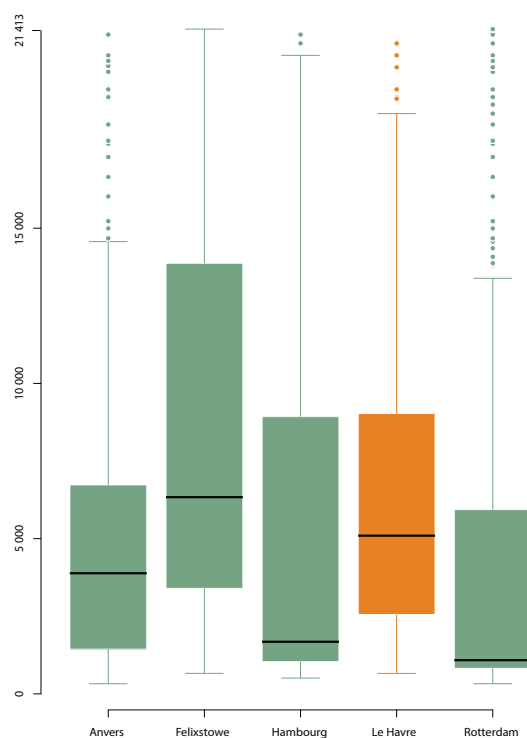
Quand on s'intéresse aux origines et destinations européennes du port du Havre, on observe qu'il entretient des services maritimes majoritaires avec les autres grands ports de la Rangée Nord et du Royaume-Uni. Cela s'apparente à la rotation des grands navires dits mères qui circulent principalement sur les trades Europe - Asie. Le Havre est desservi par ces grands navires mais au départ, c'est à dire quand ils repartent en direction de l'Asie. A l'origine, on retrouve majoritaire des ports d'Europe du Nord. Le premier port hors d'Europe est Pasir Panjang avec 50 liaisons directes au cours de l'année 2018 le plaçant très loin de la liaison depuis Anvers (721 liaisons) et qui représentent un tiers des origines. Par contre, en destination, on retrouve beaucoup plus de ports d'Europe du Sud et hors d'Europe. Le port du Havre serait ainsi le dernier port touché à l'export mais, au contraire, faiblement desservi à l'import. Le renforcement de la position en premier port touché à l'import assurerait au port du Havre d'être une escale primordiale et de capter des trafics en transbordement.

CAPACITÉ OFFERTE EN ESCALE ET TAUX DE MANUTENTION MOYEN EN 2018 DANS LA RANGÉE NORD



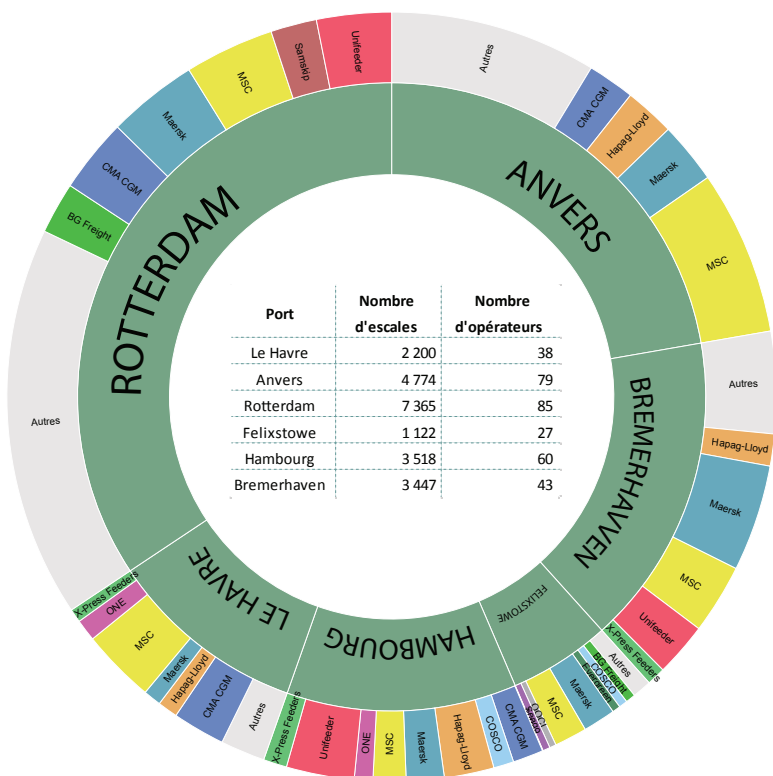
Les ports de la Rangée Nord sont fortement intégrés aux flux maritimes mondiaux de part leur positionnement géographique à proximité des bassins de consommation d'envergure et des grands espaces industriels européens. Ces ports posent ainsi les bases de leurs trafics sur le dynamisme de leur hinterland mais une part non négligeable du trafic de conteneurs peut concerner le transbordement. Même si les statistiques concernant le transbordement sont compliquées à obtenir et à comparer, celui-ci semble être inférieur à 20% au Havre alors qu'il est de plus de 60% à Anvers, Rotterdam et Hambourg. En terme de capacités offertes (somme de la capacité théorique des navires en escales), le port du Havre se situe environ au même niveau que les autres ports de la Rangée Nord mais quand on le rapporte au trafic réalisé, on constate que le nombre de conteneurs chargés / déchargés en moyenne est de 20% contre 45% à Anvers ou Rotterdam. Cela signifie que, par exemple, sur un navire d'une capacité de transport de 10000 EVP, au Havre, on manutentionnera en moyenne 2000 EVP contre 4500 à Anvers. Le développement du trafic portuaire Havrais passera ainsi par la captation des flux de marchandises et notamment via l'approfondissement de son hinterland et le développement du transbordement.

«BOITES À MOUSTACHES» DES TAILLES DE PORTE-CONTENEURS DANS DES PORTS DU RANGE NORD



Le transbordement est assuré par les services maritimes dit «feeder». Le feeding assure l'acheminement des marchandises vers les places portuaires secondaires avec des navires de faibles capacités et qui ne sont généralement pas desservis par les principaux «trades» maritime internationaux. L'analyse de la répartition des tailles des porte-conteneurs est un élément permettant d'analyser l'importance des services maritimes liés au feeding. Pour les ports «hubs», on constate que la taille moyenne des navires en escales est plus faible, avec un nombre important

PRÉSENCE DES ARMATEURS DANS DES PORTS DU RANGE NORD



de porte-conteneurs de petites tailles. Au Havre, cette taille moyenne est plus élevée. Même si il est impossible d'établir une catégorie de taille pour les navires «feeder», les navires d'une capacité inférieure à 2500EVP représentent moins d'un quart des escales au Havre et 35% à Anvers par exemple. Le trafic de «feeder» est relativement faible au Havre et la croissance de son trafic passera par l'affirmation de ce rôle au risque, sinon, de devenir à son tour un port desservi par les autres ports de la Rangée Nord.

Le développement du trafic «feederisé» au Havre, sera possible en attirant des services maritimes d'armateurs spécialisés. Actuellement, plus de 50% des escales sont assurées par MSC et par CMA CGM. Au delà, du risque que représenterait le désengagement d'un de ces armateurs, cela met en lumière la faiblesse de l'offre de service dans le transport maritime de courte distance. Les services maritimes du port de Rotterdam, par exemple, ne sont pas dominés par un armateur en particulier et 50% de ces escales sont assurées par des petits armateurs (représentant moins de 5% des escales chacun).

POUR SYNTHÉTISER

Le port du Havre possède de nombreux atouts géographiques, infrastructurels et un savoir-faire reconnu mais reste en milieu de peloton à cause, entre autres, de la faiblesse de son trafic de transbordement et du manque de services maritimes de courte distance.

Quelques éléments d'explications peuvent être avancés à ce sujet, notamment des questions de fiabilité et de productivité portuaire pour lesquelles Le Havre peine face à ses principaux concurrents. En effet, l'attractivité du feeding repose sur deux piliers:

- la présence des navires-mères qui est une réalité au Havre;
- la performance de la manutention sur les petites et moyennes unités qui est loin d'être optimale dans le port normand alors qu'elle est de qualité sur les «gros».

Cette dégradation des services sur le feeding est de notre point de vue une grave erreur stratégique de la part des acteurs de la place portuaire havraise.

De plus, un feeding de haute qualité exige également de vraies performances (multi)modales terrestres afin de garantir en continu un lien de qualité avec l'hinterland ainsi qu'un approvisionnement sans délai des feeders.



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

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

