



TRANSPORT/ EUROPE #12

Le port du Havre, France

LES PORTS MARITIMES EN EUROPE : DIVERSITÉ, CONCURRENCE ET COOPÉRATION

Après que la crise du covid a révélé la fragilité de nombreuses chaînes logistiques internationales, les préoccupations européennes sont marquées par les tensions géopolitiques mondiales, et mettent en avant l'objectif de souveraineté économique, le souci de conjuguer décarbonation et compétitivité (rapport Draghi), les problèmes de sécurité et de défense. Ces questions renouvellent l'intérêt pour le transport maritime et notamment les points de transfert entre la mer et la terre ferme : les ports maritimes.

LES PORTS MARITIMES À L'ORDRE DU JOUR

POLITIQUE DE L'UNION EUROPÉENNE

Les ports maritimes ne font l'objet d'une législation européenne spécifique que depuis une période assez récente. Cette réglementation touche à la fourniture des services portuaires (sont-ils soumis aux règles générales d'ouverture à la concurrence ?) et à l'inscription des ports dans le plan directeur des infrastructures que constitue le RTE-T (réseau transeuro-péen de transport).

Les changements actuels affectant les équilibres géopolitiques amènent à reconsidérer le rôle des ports maritimes et le Parlement européen a décidé de demander à la Commission européenne l'élaboration d'une stratégie portuaire européenne globale. Celle-ci devrait être présentée en 2025.

- **Règles communes relatives à la fourniture des services portuaires et à la transparence financière des ports (2017)**

Après deux tentatives infructueuses de libéralisation des services portuaires (2001 et 2004), la Commission européenne a présenté un nouveau projet de règlement, adopté en 2017¹, qui ne soumet pas à l'ouverture à la concurrence la manutention des marchandises ou les services passagers, mais se concentre sur l'établissement de règles communes relatives à la transparence financière, à la fourniture de services portuaires et aux redevances d'infrastructure. Il s'agit du premier acte législatif de l'UE spécifiquement applicable aux ports.

1. - [Règlement \(UE\) 2017/352 du 15 février 2017](#) établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports

Transport hauturier et cabotage

Il est d'usage de distinguer le transport maritime hauturier (en haute mer, *deep sea*), sur les longues distances intercontinentales, et le cabotage (*short sea*), transport côtier entre ports relativement proches, le long d'une façade maritime par exemple. Ces deux types de transport peuvent être complémentaires : les conteneurs maritimes du commerce mondial sont acheminés en transport hauturier vers quelques ports majeurs, à partir desquels ils peuvent être redistribués par cabotage vers des ports secondaires. Le même schéma vaut, dans l'autre sens, pour les expéditions.

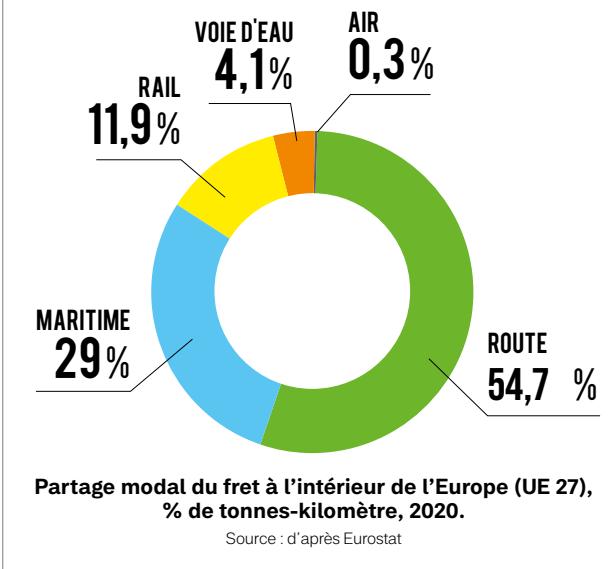
Dans la définition européenne toutefois, le cabotage désigne un transport côtier reliant des ports des rivages de l'Europe et des pays adjacents (soit, notamment, l'ensemble du bassin méditerranéen : un transport de Göteborg à Istanbul relève ainsi du cabotage).

NB : le cabotage européen n'est pas la somme des cabotages nationaux des pays européens.

Le transport maritime joue un rôle primordial dans l'économie mondiale, puisque 80 % du tonnage du commerce international mondial de marchandises passent par la mer. Le cabotage entre ports européens est également très important, et offre sur certains itinéraires majeurs une alternative au transport terrestre.

• Les ports dans la politique européenne en matière d'infrastructures de transport

Le règlement du 13 juin 2024 portant sur les nouvelles orientations de l'UE pour le développement du RTE-T² définit ainsi le rôle des ports (considérant 54) : « *en tant que points d'entrée et de sortie pour les infrastructures terrestres du RTE-T, les ports maritimes assument un rôle géostratégique crucial en tant que nœuds multimodaux transfrontières, qui ne servent pas uniquement de plateformes de transport, mais peuvent également faire office de points d'entrée pour le commerce, les groupements industriels, la mobilité militaire et les pôles énergétiques. [...] Il est nécessaire de diversifier l'approvisionnement énergétique et d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables. Les ports maritimes peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif par le déploiement de parcs éoliens en mer, la production d'hydrogène d'origine renouvelable ainsi que le transport et le stockage de gaz naturel liquéfié. Afin de renforcer les synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie dans le cadre des efforts de décarbonation de l'économie de l'Union, les ports maritimes pourraient également jouer un rôle dans le transport de dioxyde de carbone par canalisations ou d'autres modes de transport* ».



De même que les aéroports, les terminaux rail-route et les terminaux le long des voies navigables intérieures, les ports (maritimes et intérieurs) sont considérés comme des nœuds de transport au titre du règlement relatif au RTE-T.

• Vers une stratégie portuaire européenne globale

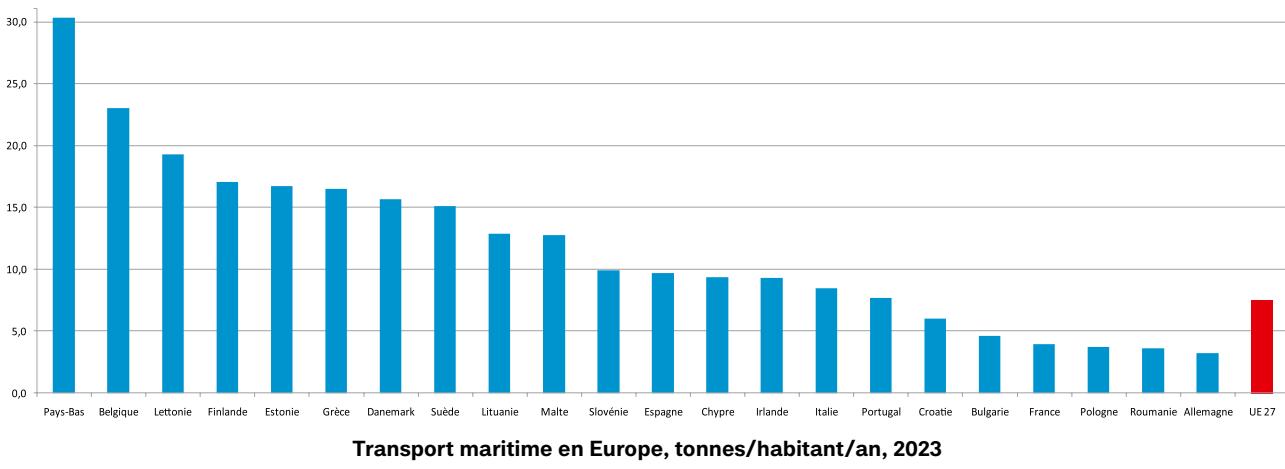
Pour prendre en compte un contexte géopolitique en profonde recomposition (et avant même l'arrivée au pouvoir du nouveau président des États-Unis), le Parlement européen s'est saisi des questions maritimes et portuaires en 2023. Sur la base du rapport d'initiative de M. Tom Berendsen (européen néerlandais, membre du PPE), le Parlement européen a adopté à une très large majorité, le 17 janvier 2024, une résolution sur la construction d'une stratégie portuaire européenne globale³.

Quatre questions sont particulièrement mises en avant dans ce rapport :

- **L'influence étrangère** qui peut avoir « *des conséquences négatives sur la position concurrentielle* » des ports concernés,
- **La sécurité**, pour prévenir les risques d'espionnage et de sabotage, les risques sur la propriété intellectuelle, le trafic des drogues et des armes,
- **La transition énergétique**, pour les investissements dans les ports, les terminaux et les infrastructures, l'économie circulaire, le transfert modal, la connectivité avec l'arrière-pays. Est également mentionné le dialogue social en matière de formation et d'apprentissage tout au long de la vie.
- **La compétitivité des ports et des entreprises de l'UE**. La législation européenne ne devrait pas nuire à la compétitivité des ports de l'Union ou provoquer des

2. - [Règlement \(UE\) 2024/1679 du 13 juin 2024](#) sur les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport

3. - Voir [Rapport sur la construction d'une stratégie portuaire européenne globale \(2023/2059\(INI\)\)](#), Commission des transports et du tourisme, rapporteur Tom Berendsen, 15 décembre 2023 et [la fiche de procédure](#)



fuites commerciales vers des ports situés en dehors de l'Union. Pour une concurrence loyale, il convient en outre d'éliminer les pratiques telles que la sous-tarification, se doter d'un code des douanes commun.

- **La présidente de la Commission** a inscrit dans la lettre de mission du nouveau commissaire européen en charge des transports, le Grec Apóstolos Tzitzikóstas⁴, l'objectif d'élaborer une stratégie portuaire européenne globale pour une « Alliance des ports européens »⁵.

Tout récemment, les diverses initiatives du président des États-Unis relatives aux droits de douanes et au commerce international dans son ensemble n'ont fait qu'accroître l'opportunité d'une réflexion stratégique de l'Union européenne sur sa souveraineté économique et son insertion dans un système international en recomposition.

L'importance inégale du transport maritime d'un pays à l'autre

Dans cette perspective, l'OPSTE a établi un état de la situation des ports maritimes de divers pays européens, pour comparer leurs options face aux changements en cours et à la stratégie européenne annoncée. Pour comparer les activités portuaires en Europe, on constate d'emblée les écarts considérables d'un pays à l'autre quant à l'importance du transport maritime, mesuré selon le tonnage total par habitant et par an.

Pour une moyenne au sein de l'Union européenne de **7,5 tonnes par an et par habitant**, les Pays-Bas ont un trafic de 30,4 tonnes, la Belgique de 23,1 tonnes, contre 4 tonnes en France, 3,7 tonnes en Pologne, 3,6 tonnes en Roumanie et 3,2 tonnes en Allemagne.

Pour ce dernier pays en particulier, cela ne signifie pas que le transport maritime et l'activité portuaire soient sans importance.

D'une part, ce ratio par habitant s'applique à 83 millions d'habitants (Hambourg est en effet le troisième port d'Europe), et d'autre part les ports majeurs de Belgique et des Pays-Bas sont tout proches et directement reliés au territoire allemand.

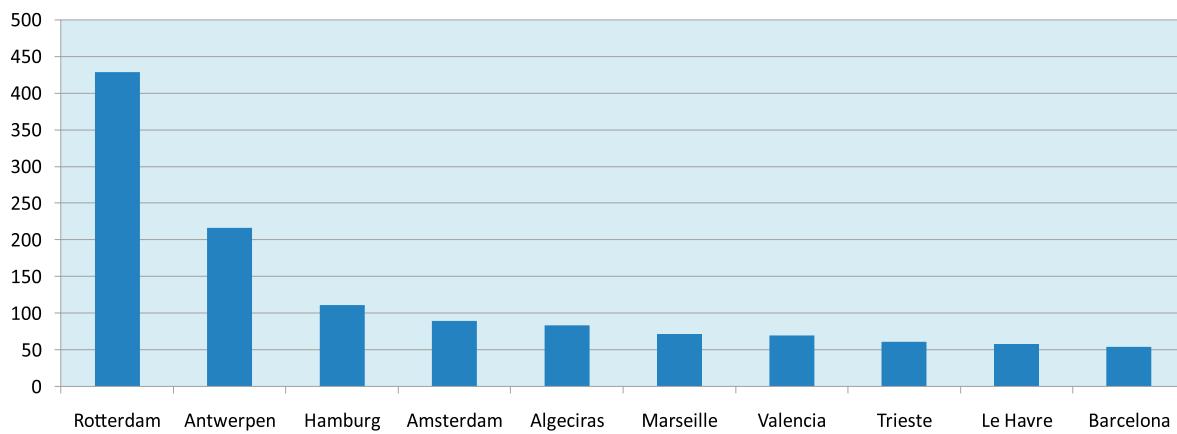
Une typologie se dessine ainsi, distinguant les pays logistiques (les Pays-Bas et la Belgique étant les premiers *gateways* – portails d'accès – de l'Europe avec le reste du monde), les pays de transit (en particulier les pays nordiques et les pays baltes en relation avec la Russie et les pays enclavés de l'Europe centrale), les pays insulaires (la Grèce, Malte), etc. et enfin les pays continentaux ou partiellement desservis via des ports d'un autre pays (la France, la Pologne, l'Allemagne). Cette disparité pose la question de l'objet et de la portée d'une politique commune européenne en la matière.

Hiérarchie des ports maritimes

Sous l'angle géographique, les ports maritimes européens appartiennent à deux ensembles distincts, la façade ouest et nord (Atlantique, Manche, mer du Nord, Baltique) et la façade sud (Méditerranée occidentale et orientale). Chacune des façades est le lieu d'échanges régionaux massifs : c'est le cabotage (*short sea*) au sens européen, incluant les ports de l'Union européenne et des pays proches. Pour le transport hauturier (*deepsea*) les ports des façades nord et sud peuvent être en concurrence, notamment pour traiter des échanges entre l'Europe et l'Asie.

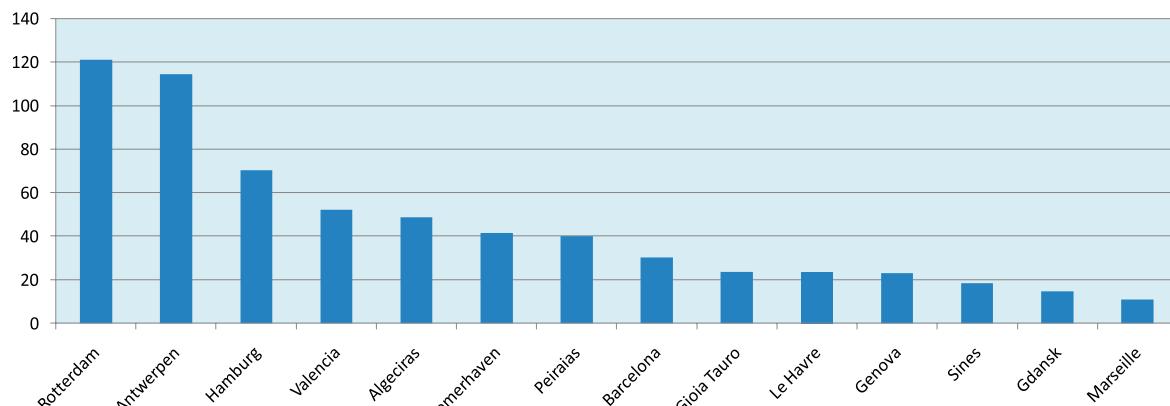
4. - Voir sa [biographie](#) publiée par la Commission.

5. - Sa [lettre de mission](#) signée d'U. von der Leyen précise p. 6 : « You will also propose a new industrial maritime strategy to enhance the competitiveness, sustainability and resilience of Europe's maritime manufacturing sector. (...) You should develop a comprehensive EU Port Strategy working with other relevant Commissioners and looking at all major issues facing ports. It should notably focus on security and competitiveness, building on the work of the European Ports Alliance. »



Principaux ports d'Europe : trafic tous produits, millions de tonnes, 2021

Source : d'après Eurostat



Principaux ports d'Europe : trafic de conteneurs, millions de tonnes, 2021

Source : d'après Eurostat

Dans chaque pays, une hiérarchie fonctionnelle des ports est souvent traduite en divisions institutionnelles. Elle distingue les ports de premier rang (les « **grands ports maritimes** » dans le vocabulaire administratif français), en concurrence pour attirer les trafics intercontinentaux et desservant un hinterland de vaste étendue à l'intérieur des terres. L'économie des ports montre en effet des économies d'échelle (le traitement de grandes quantités de fret est, toutes choses égales par ailleurs, moins coûteux par unité traitée que le traitement fragmenté de quantités plus petites), des économies d'envergure (la proximité et donc la possibilité d'associer des activités diverses : transport maritime de longue et de courte distance, activités commerciales, logistiques et industrielles liées au port, etc.) et enfin un effet de club⁶.

Par son plus grand nombre et la plus grande diversité des destinations desservies, un port est plus intéressant qu'un autre pour un client du transport maritime, un chargeur. Comme disent les professionnels, « *le trafic attire le trafic* », sans aller toutefois jusqu'au « *winner takes all* » observé dans le monde numé-

rique où une seule entreprise peut établir son offre de service comme solution dominante. Sur le rang nord de l'Europe notamment, plusieurs grands ports proches les uns des autres luttent pour exercer la fonction de hub des lignes régulières, de nœud central dans le réseau du transport de conteneurs, par leurs caractéristiques nautiques, la diversité de leurs dessertes, leurs prix et performances (notamment en termes de délai de passage), l'efficacité de leur douane et des services sanitaires, leur système d'information, la desserte terrestre de leur hinterland, etc.

L'évolution récente montre toutefois une tendance à la polarisation du trafic autour des deux plus importants d'entre eux (voir le schéma « *Évolution du tonnage total des cinq premiers ports européens, 2005-2023* », page 13).

La concurrence entre les ports est particulièrement vive sur **le trafic de conteneurs**. D'une part, c'est le trafic qui reçoit la plus forte valeur ajoutée à la tonne traitée (et qui rapporte donc les recettes portuaires les plus élevées), par comparaison avec les vracs.

6. - On parle **d'effet de club** quand l'usage d'un réseau (téléphone, internet, etc.) suscite une satisfaction croissante avec le nombre d'usagers. En matière maritime, la présence sur un même port d'armateurs et de chargeurs en relation avec un grand nombre de destinations différentes augmente la connexion du port et, par un mécanisme de boule de neige, attire encore davantage de chargeurs et de transporteurs.

D'autre part, la valeur à la tonne d'un conteneur chargé étant très supérieure à celle des autres marchandises, et justifie donc des transports terrestres plus longs dans une logique d'optimisation des coûts totaux de transport. L'hinterland du transport de conteneurs et généralement plus vaste que celui des autres produits, ce que se traduit par un recouvrement partiel des hinterlands de plusieurs ports, recouvrement sur lequel joue pleinement la concurrence.

Aux grands ports à vocation nationale et internationale s'ajoutent **des ports à vocation régionale**, au service d'un hinterland relativement limité et parfois reliés aux grands ports internationaux par des liaisons locales (les feeders pour le transport de conteneurs). On compte enfin partout de nombreux ports locaux avec des activités de pêche et de plaisance mais un trafic commercial de marchandises et de passagers limité voire nul.

Statuts institutionnels et modes de gestion

Les ports européens peuvent se classer selon deux critères différents : d'une part la prédominance de l'État central ou au contraire d'entités locales dans leurs instances dirigeantes, d'autre part le modèle de gestion, port outil (*tool port*) ou port propriétaire (*landlord port*). De manière générale, le modèle des **ports propriétés de l'État** (du moins les ports les plus importants) se retrouve dans les pays du sud de l'Europe : Espagne, France, Italie, Grèce, Roumanie mais aussi la Pologne sur la Baltique. La responsabilité d'autorités centrales vaut en particulier pour l'attribution des fonds d'investissement en infrastructures.

À l'inverse les ports du Nord sont la **propriété d'entités locales**, souvent municipales (Anvers, Rotterdam, Hambourg et Brême notamment) ou régionales. Dans la gestion opérationnelle toutefois, les ports dépendant d'autorités nationales disposent d'une large autonomie et associent les collectivités territoriales et les acteurs économiques à leur gestion.

Quant au **modèle d'exploitation**, il évolue partout, mais à des rythmes différents, du modèle du port outil, instrument technique aux mains d'une entité publique qui en assure l'essentiel de la gestion opérationnelle, au modèle du port propriétaire où l'entité publique (qu'elle soit centrale ou décentralisée) est propriétaire du terrain et des infrastructures lourdes mais confie à des entreprises, généralement au terme d'appels d'offres, les investissements en équipements et la gestion des opérations portuaires.

Ports, négoce, logistique, industrie

Les grands ports concentrent le passage de grandes quantités de produits minéraux, industriels, agricoles et énergétiques variés. Ils disposent en général de vastes emprises foncières, de main d'œuvre, d'un tis-

su proche de fournisseurs et de clients et de services aux entreprises. Ils se prêtent donc au traitement industriel ou commercial des produits lors de la rupture de charge obligée qu'est leur passage d'un mode de transport terrestre au mode maritime, ou vice versa, et leur stockage éventuel. Aussi bien plusieurs grands ports ont-ils délibérément favorisé l'implantation d'installations logistiques et d'industries traitant leurs produits au sein de zones industrialo-portuaires, ce qui du reste fidélise les chargeurs correspondants dans leurs choix entre ports concurrents. Une stratégie de développement consiste, à partir d'une transformation amont (par exemple le raffinage du pétrole), à développer des filières aval d'utilisation de cette ressource. Par leur proximité spatiale, les industries en zone portuaire se prêtent à une économie circulaire, où les produits fatals ou les déchets des uns sont les ressources des autres. Rotterdam et Anvers, sur le rang nord, sont les exemples les plus remarquables de cette dynamique (voir la carte « Activités sur le site du port de Rotterdam, conteneurs et marchandises générales, vrac sec, chimie, vrac liquide, distribution, autres, » page 24).

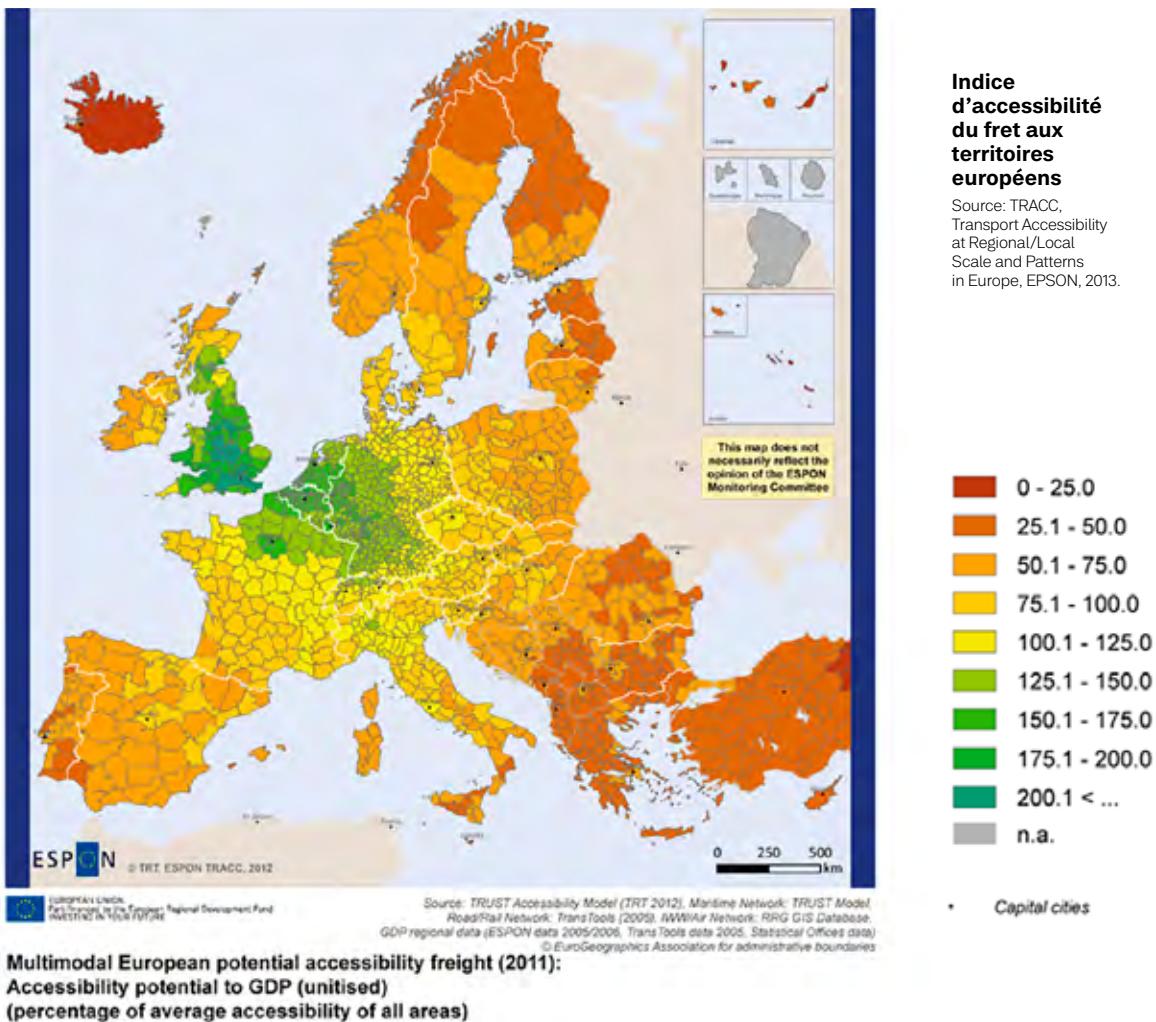
Aux emplois directs sur la zone industrielle, dont l'activité fidélise et alimente l'activité du port, on peut associer un nombre équivalent d'emplois induits (c'est-à-dire les emplois créés par la demande en consommation des salariés comptés dans les emplois directs et indirects) dans l'économie environnante et au-delà. Dans le cas d'Anvers, on compte quelque 41 000 emplois maritimes, 79 000 emplois non maritimes dans la zone industrielle et 134 000 emplois induits dans l'économie régionale.

Étendue et desserte des hinterlands

La puissance d'un port se mesure, outre son volume de trafic, par l'étendue du territoire terrestre qu'il dessert, pour les expéditions comme pour les réceptions : son hinterland.

Une exception à cette règle est le cas des hubs du transport de conteneurs : si certains d'entre eux jouent à la fois un rôle de transbordement de boîtes d'un navire à l'autre et de desserte de l'hinterland proche, d'autres sont essentiellement des lieux de transfert et n'ont d'autre rapport avec l'économie régionale proche que la gestion des équipements et la mobilisation de main d'œuvre. Marsaxlokk à Malte, Le Pirée en Grèce, Gioia Tauro en Italie et Algeciras en Espagne entrent dans cette catégorie, même si les autorités poussent à une meilleure implication de ces ports dans l'économie locale et nationale.

Le rôle prééminent de certains ports (Rotterdam, Anvers et Hambourg en premier lieu) nécessite et permet la desserte d'un vaste hinterland, dépassant les



frontières nationales et allant jusqu'au cœur de l'Europe. Ils sont de fait en concurrence les uns avec les autres ainsi qu'avec les ports nationaux de moindre importance.

En 2011, l'**indice d'accessibilité du fret aux territoires européens** opposait le noyau dense de l'Europe du Nord-Ouest (où sont les plus grands ports maritimes) et des périphéries plus ou moins lointaines. La zone verte de meilleure accessibilité est bien l'hinterland des grands ports du range nord actuel...

Entrent dans la concurrence entre les ports pour le découpage des hinterlands les performances portuaires proprement dites, déjà évoquées, mais aussi l'efficacité de la desserte terrestre de l'hinterland.

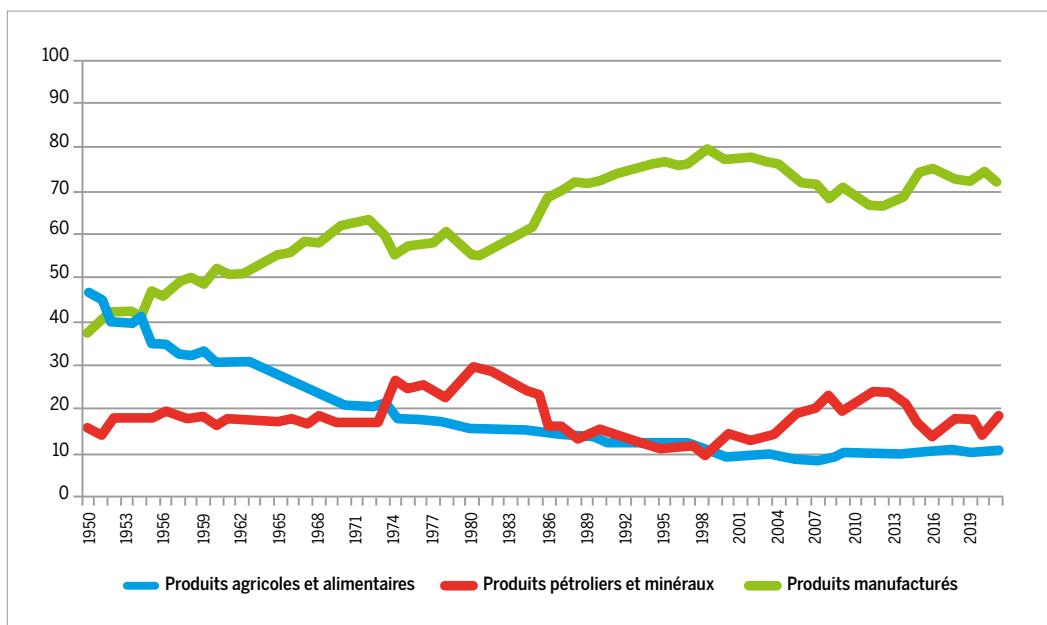
Sous cet angle, la **répartition modale du trafic terrestre** lié aux ports européens montre des écarts notables. Alors que les ports du range nord montrent un usage intense de modes alternatifs à la route (voie d'eau ou chemin de fer), les ports du Sud s'appuient principalement sur le mode routier, hormis le transport des vracs liquides et gazeux par conduite, oléoduc ou gazoduc (voir le schéma « Répartition modale du trafic terrestre des ports espagnols, 2023 », page 16).

Par exemple, les conteneurs du port de Brême sont acheminés par le fer pour 51 % d'entre eux, par la route pour 45 % et 3 % pour la voie fluviale (voir la carte « Services de transport rail-route de DB Cargo », page 11).

Par le volume le trafic qu'ils massifient nécessairement, les ports maritimes sont ainsi des acteurs majeurs des politiques de transport terrestre nationales et européenne.

La question des ports maritimes se pose bien sûr différemment pour les pays enclavés, sans façade maritime. Leur problème est l'accès à la mer, à travers d'autres pays.

Cet accès peut leur être fourni par les agents économiques (armateurs, manutentionnaires, transporteurs terrestres, agents, commissionnaires etc.) impliqués, avec une chaîne de transport terrestre connectée aux ports proches, la disponibilité d'une infrastructure et d'un transport massifié étant un avantage notable (à l'image de la liaison Rhin-Main-Danube, voir la carte « Liaison fluviale Rhin-Main-Danube », page 27).



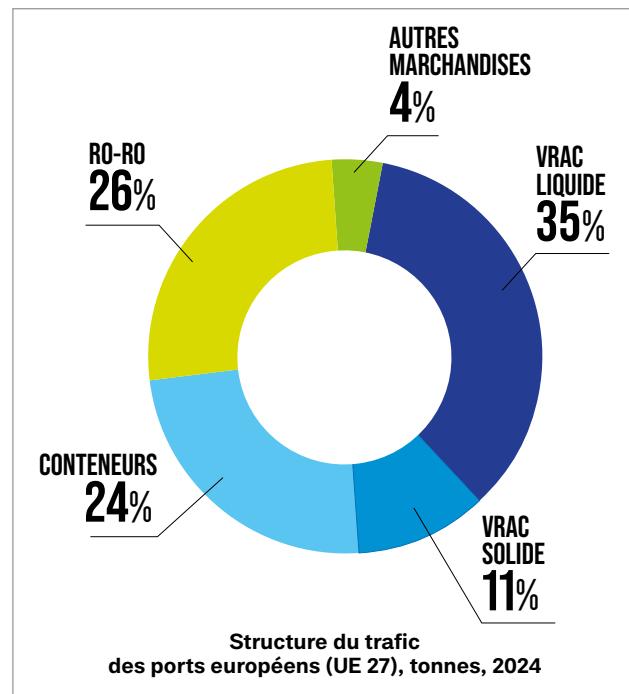
Commerce international mondial (exportations)
par groupes de produits 1950-2021, milliards de dollars, pourcentages

Source : d'après OMC

La question a également une **dimension politique**, pour que les flux émis ou reçus par le pays enclavé traversent sans entrave d'autres territoires. Pour la Suisse, par exemple, l'accès au charbon de la Ruhr était indispensable à son essor industriel. Cela fut possible par la navigation sur le Rhin, avec Bâle comme port fluvial de débarquement. En l'occurrence, le Rhin a depuis le début du XIX^e siècle le statut de voie de navigation internationale, sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), fondée en 1815, qui réunit aujourd'hui l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse et a pour mission de garantir la liberté de navigation sur le fleuve et d'y promouvoir la navigation fluviale. Les règles du marché unique et des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne, facilitent les échanges et les transports sur le territoire de l'Union ainsi que les pays proches (en particulier l'Ukraine, selon des dispositions spécifiques).

Évolution du volume et de la structure des trafics

Au fil des décennies, la structure du commerce international mondial – et donc européen – s'est profondément modifiée. Le transport maritime s'est également transformé. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le commerce de produits agricoles représentait presque la moitié de la valeur du commerce total. Cette proportion est de l'ordre de 10 % aujourd'hui. Le commerce de produits pétroliers et minéraux, un temps augmenté jusqu'à 30 % du total, en représente moins de 20 %. Quant aux échanges de produits manufacturés, ils n'ont cessé d'augmenter leur part, et en représentent en 2021 plus de 70 %.



C'est ainsi qu'à côté des navires transporteurs de vracs solides (céréaliers, minéraliers, etc.), de vracs liquides et gazeux (pétroliers, gaziers) et de « marchandises générales » (cargos), les navires transportant les produits manufacturés ont changé radicalement avec l'usage du **conteneur** et de navires spécialisés, les porte-conteneurs. Pour les ports, la valeur ajoutée par tonne de marchandise est plus élevée pour les conteneurs et le Ro-Ro (Roll-on/Roll-off, où les marchandises sont chargées et déchargées sur les navires par roulement, par exemple avec des remorques ou des ensembles routiers) que pour les vracs.

Aujourd’hui encore, les vracs liquides représentent 39 % des tonnages passant par les ports de l’Union européenne, contre 22 % pour les vracs secs, 25 % pour les conteneurs et 14 % pour le Ro-Ro pour **un total de 3 327 millions de tonnes en 2024⁷**.

L’évolution de la structure du trafic des ports européens se lit clairement dans l’exemple espagnol (voir le graphique « *Évolution du trafic des ports espagnols par type de produits, 1970-2021* », page 14).

La décarbonation de l’économie européenne, un des objectifs majeurs des instances européennes et nationales, amène dès à présent les ports à réviser profondément leur organisation et leur modèle économique, encore très dépendant des produits pétroliers.

Décarbonation de l’ensemble des activités maritimes et portuaires

Outre l’obligation de s’adapter à la diminution des produits pétroliers dans leur trafic (mais à l’augmentation, dans certains ports, de l’importation de gaz par voie maritime pour pallier la diminution de l’importation de gaz russe par voie terrestre), les ports sont incités à engager eux-mêmes la décarbonation de leurs activités propres. Toutes les opérations portuaires sont concernées, à chacune de trouver les innovations techniques et organisationnelles permettant de réduire les émissions (à titre transitoire) et à terme les alimenter avec des énergies non-carbonées. Un effort ciblé de recherche et développement est ici opportun.

Une amélioration sensible de la situation est déjà identifiée et progressivement mise en œuvre : le branchement des navires à quai au réseau électrique, qui passe par des équipements adéquats et une disponibilité suffisante d’énergie électrique.

Les ports et leurs zones industriello-portuaires sont en outre engagés dans la décarbonation des industries qui y sont implantées (la zone de Fos sur Mer, sur l’emprise du port de Marseille, représente à elle seule le quart des émissions de l’industrie en France). La production d’hydrogène non-carboné est un des axes de leur réindustrialisation.

Enfin, la desserte de l’hinterland des ports peut être améliorée en utilisant davantage les modes massifiés (voie d’eau et fer) moins émetteurs de gaz à effet de serre que le transport routier.

La nécessaire décarbonation prônée tant par l’Union européenne que par l’Organisation maritime mondiale (OMI) de l’ONU est toutefois bridée par les incer-

titudes technologiques et économiques, le manque de compétences et surtout le coût élevé des investissements supplémentaires nécessaires, sous contrainte de maintenir une compétitivité suffisante.

Nouvelles questions politiques

La politique européenne en matière de ports maritimes s’inscrit tout d’abord dans la continuité de la politique commune des transports pour l’ensemble des modes, avec ses deux piliers traditionnels : la mise en place d’une concurrence régulée et la recherche d’une mobilité soutenable⁸.

Les thèmes mis en avant par la récente décision du Parlement européen d’élaborer une stratégie européenne pour les ports maritimes reprennent ces orientations mais traduisent aussi des préoccupations nouvelles, dictées par les changements notoires du contexte mondial : guerre en Ukraine et ailleurs, abandon du libre-échange pour le commerce international, tensions géopolitiques entre les États-Unis et la Chine et émergence d’un « *Sud global* », accentuation du changement de climat et remise en cause des accords internationaux afférents, etc.

Ces changements mettent l’Europe en demeure de choisir ses propres options : autonomie stratégique, réindustrialisation, maintien au niveau mondial en matière de recherche et d’innovation, compatibilité entre décarbonation et compétitivité (rapport Draghi), sécurité et défense.

Continuité et changement partagent en effet les quatre thèmes préfigurant la stratégie européenne en cours d’élaboration.

Sous le signe de la continuité se rangent les thèmes de la transition énergétique et de la compétitivité des ports. La transition énergétique touche les investissements dans les ports, les terminaux et les infrastructures, l’économie circulaire, le transfert modal, la connectivité avec l’arrière-pays. La diminution du trafic et du traitement industriel des produits pétroliers amène d’ores et déjà plusieurs ports, et parmi les plus importants, à repenser leur modèle économique. La recherche de compétitivité des ports et des entreprises de l’UE vise à résister aux menaces de fuites des trafics vers des ports situés en dehors de l’Union tout en s’inscrivant dans une concurrence loyale à l’intérieur de l’Union (en poursuivant l’harmonisation des règles en vigueur d’un pays à l’autre).

7. - De fait, ce chiffre regroupe les résultats trimestriels du quatrième trimestre de 2023 au troisième trimestre 2024.

8. - Cf. *Quelle politique commune des transports ? Pour quel projet européen ?* Livre vert de TDIE, mars 2019. *Avenir de l’Europe : les transports*, Analyses, propositions et questions aux candidats à l’élection européenne 2024 en France, TDIE, avril 2024.

Sous le signe du changement se rangent des thèmes relevant de la souveraineté (économique, scientifique et politique) et même des pouvoirs régaliens des États membres et par extension de l'Union elle-même (cette évolution mérite d'être soulignée, compte tenu des difficultés d'élaboration d'une politique extérieure commune). Sont ainsi énoncés les risques liés à l'influence étrangère qui peut avoir « *des conséquences négatives sur la position concurrentielle* » des ports concernés. S'y ajoutent les préoccupations de sécurité et de sûreté, pour prévenir les risques d'espionnage et de sabotage, les risques sur la propriété intellectuelle, le trafic des drogues et des armes. La contribution des ports à la logistique militaire reçoit une attention nouvelle.

L'analyse des principaux systèmes portuaires en Europe a montré **la grande diversité des situations**, entre ports petits et grands, spécialisés et polyvalents, hinterland local, régional, national ou continental à l'intérieur de chaque État et à l'échelle de l'Union. Cette diversité fait système : avec des fonctions et des échelles différentes, les ports sont complémentaires les uns des autres et appellent une approche intégrée de la part des pouvoirs publics. À la diversité s'ajoute la concurrence, très vive entre les plus grands ports pour conquérir la part la plus large possible du marché européen, selon un phénomène de polarisation du trafic autour des ports les plus puissants clairement constaté.

Compte tenu de la disparité constatée des situations, on comprend qu'une partie des objectifs du Parlement européen valle pour l'ensemble des ports (décarbonation, sécurité, etc.), mais on sait par ailleurs

que la concurrence (libre et non faussée comme il se doit) l'emporte volontiers sur la coopération. Quel sera alors le contenu de la notion d'alliance que prône le Parlement ?

Michel Savy

Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Ce bulletin est le fruit des contributions des experts de l'OPSTE :

Antoine Beyer, Université de Cergy-Pontoise

Vincent Bourquin, Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg

Jan Burnewicz, Université de Gdańsk

Rafael Giménez-Capdevila, Société catalane de géographie, Barcelone

Seraphim Kaproz, Université de la mer Égée

Barbara Lenz, Humboldt Universität zu Berlin

Mihaela Negulescu, Université de Bucarest

Cristina Pronello, Politecnico di Torino

Ainsi que de :

Larissa van der Lugt, Université Erasmus de Rotterdam

Thierry Vaneslander, Université d'Anvers

Cécile Combette-Murin, correspondante de TDIE à Bruxelles.

Les écrits de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.

Pour recevoir les publications de l'observatoire, adressez un mail à : opste@tdie.eu

TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement) est un think tank français qui contribue aux débats sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, vigilants aux besoins des territoires comme des préoccupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : www.tdie.eu

TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.



BULLETIN DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET STRATÉGIES DE TRANSPORT EN EUROPE

Édité par TDIE - 9, rue de Berri - 75008 PARIS - 01 44 13 31 80 - opste@tdie.eu
Directeur de la publication : Michel Savy - Bulletin édité en français et en anglais,
diffusé par voie électronique - ISSN 2742-8842

Soutenu
par



PANORAMA DES PORTS EUROPÉENS

Pour rendre aisément compréhensibles et comparables les présentations synthétiques des systèmes maritimes d'une dizaine de pays européens, les experts de l'OPSTE ont abordé méthodiquement la situation géographique, le trafic, la spécialisation, le statut institutionnel et le mode de gestion, l'hinterland desservi, le développement industriel associé et les perspectives de développement des ports maritimes envisagés, ainsi que les politiques qui leur sont liées.

ALLEMAGNE

S'ils jouent un rôle économique dans l'ensemble du pays, les ports allemands sont tous situés au nord et se répartissent entre la mer du Nord et la Baltique (Ostsee). Les ports les plus importants par le tonnage sont Hambourg, Brême, Wilhelmshaven et Emden sur la mer du Nord et Rostock sur la Baltique.

Hambourg et Brême sont des ports d'estuaire, ce qui limite leur tirant d'eau. Wilhelmshaven a le plus grand tirant d'eau et a fortement augmenté ses importations de produits énergétiques en substitution au gaz russe. Le trafic de Rostock se réalise principalement avec les pays riverains de la Baltique.

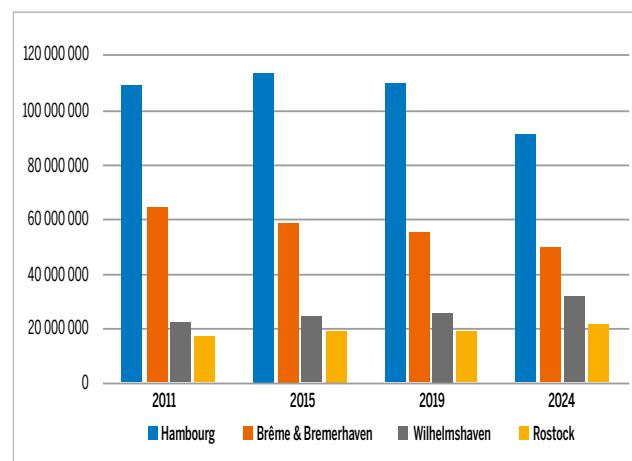


Principaux ports maritimes allemands

Source : forschungsinformationssystem.de

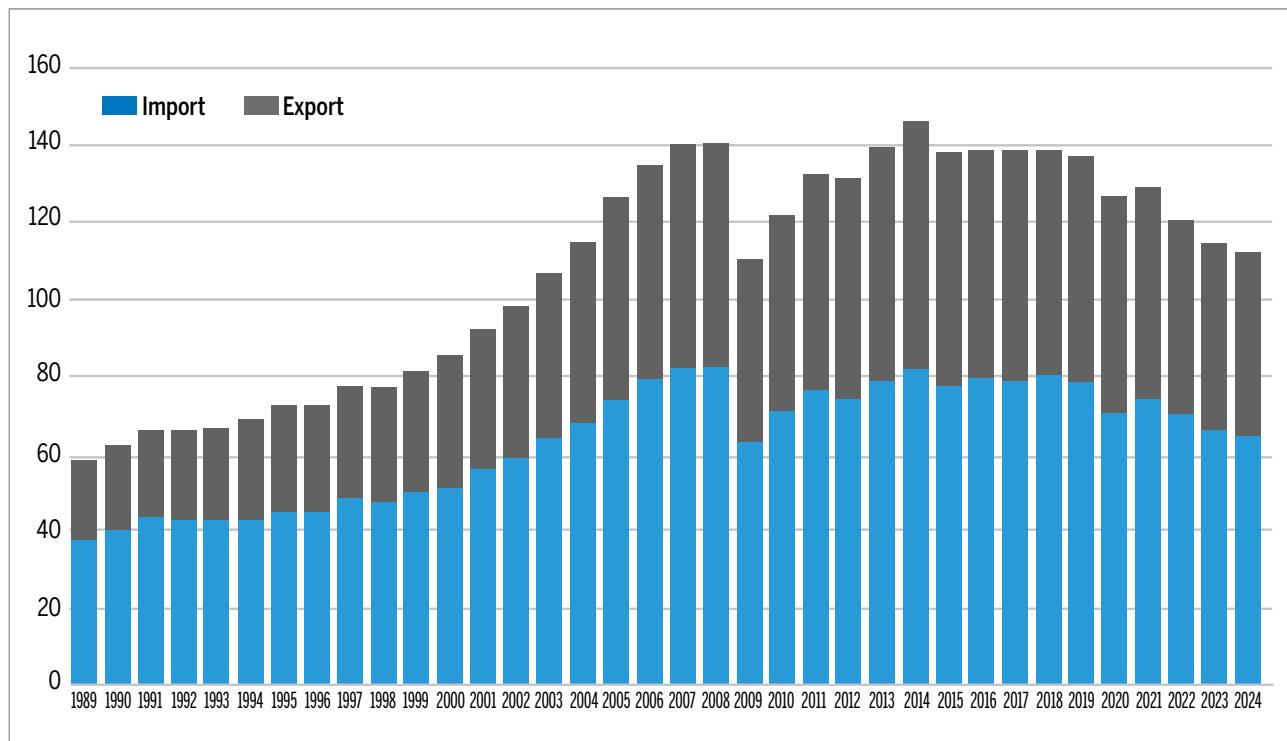
D'un volume total de quelque **280 millions de tonnes par an**, le trafic total des ports n'a pas retrouvé son volume antérieur à la crise du covid 19. Le cabotage national représente 3 % du total, le trafic international est relativement équilibré avec 59 % pour les importations et 38 % pour les exportations.

Le trafic de la plupart des ports est diversifié. Hambourg a le tonnage le plus fort (110 millions de tonnes), suivi de Brême-Bremerhaven (60 millions), de Wilhelmshaven (22 millions) et de Rostock (20 millions). Les échanges les plus importants se font avec les États-Unis (30 millions de tonnes en 2024, principalement des produits énergétiques), la Norvège (26 millions de tonnes), la Suède (24 millions de tonnes) et la Chine (premier partenaire pour le trafic de conteneurs, avec un trafic total de 19 millions de tonnes).



Évolution du trafic des quatre premiers ports allemands (tonnes)

Source : genesis.destatis.de



Trafic du port de Hambourg, 1989-2024, millions de tonnes
(gris : exportations, bleu importations)

Source: hafen-hamburg.de

Les ports appartiennent aux **Länder** (Hambourg et Brême étant à la fois des villes et des länder) et non à l'État fédéral. À Hambourg par exemple, les entreprises actives sur le port se répartissent entre le traitement des conteneurs, le transport intermodal pour les liaisons avec l'hinterland, la logistique et enfin l'imobilier (le terrain est la propriété de la ville-État). Pour la manutention de conteneurs, on compte HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG, qui associe la ville pour 51 % et l'armateur MSC pour 49 % et est présent dans d'autres ports en Europe), Eurogate (entreprise de Brême, qui traite 23 % du trafic de Hambourg), Hapag-Lloyd et le Chinois Cosco.

Le port de Brême-Bremerhaven appartient à la ville-État de Brême. Le port de Wilhelmshaven appartient à la compagnie Niedersachsen Ports GmbH & Co, elle-même propriété du Land de Basse Saxe. Le port de Rostock appartient au Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et à la ville de Rostock.

La desserte de l'hinterland utilise intensément le chemin de fer. DB Transfracht pour le fret ferroviaire traditionnel et DB Cargo pour le transport combiné lient les ports allemands à Rotterdam, à l'Autriche et plus au sud jusqu'à l'Italie. Le dense réseau des autoroutes est également sollicité. La voie fluviale occupe une part plus modeste (mais les ponts qui franchissent les fleuves sont souvent trop bas, limitant la taille des bateaux).



Services ferroviaires de DB Transfracht en liaison avec les ports allemands

Source : mehrcontainerfuerdeutschland.de

Ainsi, les 74 % du trafic destiné à l'hinterland du port de Hambourg sont acheminés par le chemin de fer pour 56 %, par la route pour 37 % et par la voie fluviale pour 7 %.



Pour les conteneurs du port de Brême, les proportions sont de 51 % pour le fer, 45 % pour la route et 3 % pour la voie fluviale

Les ports maritimes contribuent au développement économique, pour un appareil productif ouvert sur les marchés mondiaux et fortement exportateur. On estime qu'un chiffre d'affaires de 100 euros dans le port de Brême entraîne un chiffre d'affaires de 140 euros dans l'économie régionale et de 200 euros sur le plan national. Brême ainsi que Emden ont une spécialité d'exportation d'automobiles vers le monde entier.

Le rôle des ports est particulièrement important en matière d'énergie, qu'il s'agisse d'importation d'énergie fossile sous toutes ses formes et d'hydrogène (dont les volumes nécessaires devraient fortement augmenter dans les années à venir), ou de contribuer au développement de l'énergie éolienne off-shore (installation, maintenance).

La Stratégie nationale pour les ports maritimes et fluviaux de 2022⁹ fixe pour objectifs la compétitivité au niveau national et international, la contribution à l'infrastructure de transport dans le cadre de la défense nationale et de l'Otan, la formation de pôles durables pour la transition énergétique et l'instauration d'un transport maritime et d'une industrie neutres en carbone, de faire des ports des pôles importants pour le changement du partage modal, d'être des

garants de la circulation légale des marchandises et des flux commerciaux transparents.

Ces objectifs appellent des solutions technologiques et des pratiques innovantes, une meilleure résilience face aux menaces et au changement climatique et aux attaques physiques et cybersécuritaires, une offre d'emploi attrayante et enfin l'insertion des ports dans un réseau de transport multimodal doté d'un réseau adéquat de communication (fibre optique et téléphonie mobile).

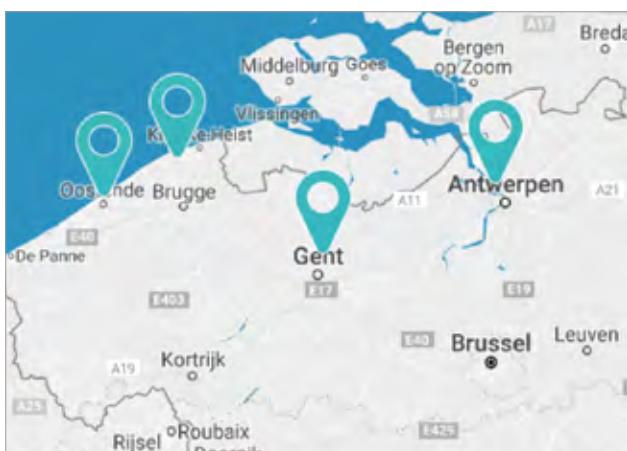
Enfin, à la suite des récentes élections législatives, un nouveau gouvernement de coalition se met en place, dirigé par le parti conservateur CDU-CSU auquel est allié le parti social-démocrate SPD. Le **contrat de coalition** qui doit guider la politique des années à venir a été négocié et acté par les partenaires. Il comprend un important investissement pour la modernisation des infrastructures de transport, en particulier des voies navigables, des écluses, des ports maritimes et intérieurs sur la base d'un plan de financement et de mise en œuvre. Une stratégie portuaire nationale organisera la transformation des voies navigables et des ports. Par ailleurs, l'Allemagne restera un pays importateur d'énergie et les ports jouent un rôle crucial à cet effet : il convient de mettre en place des partenariats énergétiques, avec des infrastructures transfrontalières et nationales nécessaires aux importations d'hydrogène et de ses dérivés.

9. - [Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen](#)

Il convient en outre de soutenir la compétitivité de la construction navale au niveau européen et de renforcer la recherche technologique en matière navale (décarbonation de la propulsion, robotique sous-marine, etc.), de renforcer les connexions avec l'arrière-pays répondant aux exigences de la politique militaire et énergétique, d'harmoniser les réglementations et la fiscalité sur les transports maritimes en haute mer à l'échelle de l'Union.

BELGIQUE

Les principaux ports belges sont Anvers, Gand et Zeebrugge. Les entreprises portuaires d'Anvers et de Zeebrugge ont fusionné en 2022. Gand est un port de l'intérieur de l'estuaire de l'Escaut, bien relié à son hinterland par voie fluviale. S'y ajoute Ostende, spécialisé dans les services à la production d'électricité éolienne off-shore.



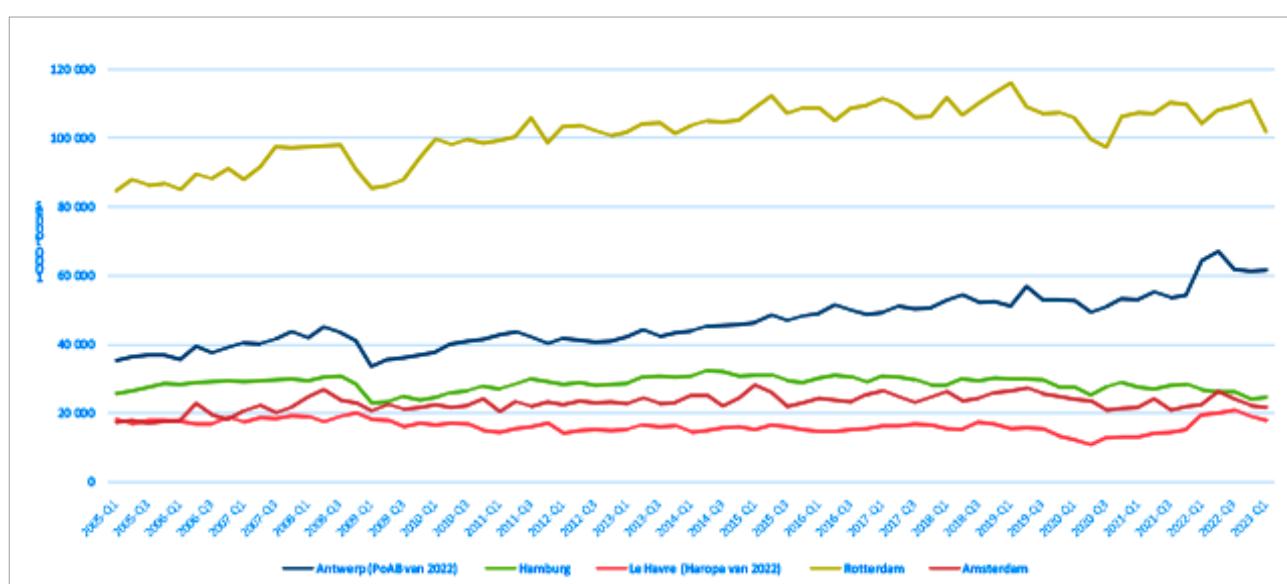
Principaux ports belges

Source: GeoBasis-DE/BKG (2018)

Les ports belges sont aussi d'importantes **plateformes industrielles, commerciales et logistiques**. Que ce soit en termes de valeur ajoutée, d'emploi ou d'investissements, les activités maritimes (manutention, compagnies maritimes, agents maritimes et transitaires, autres entreprises) sont moins importantes que les activités non-maritimes (chimie, commerce, métallurgie et autres), sans ignorer les effets indirects sur l'économie régionale et au-delà. Pour les emplois en particulier, on compte 41 000 emplois maritimes, 79 000 emplois non maritimes et 134 000 emplois indirects. La valeur ajoutée des ports représente environ 7 % du PIB belge, sans compter les effets induits par attraction d'industries dans les zones portuaires.

Anvers est le deuxième port d'Europe par le tonnage, après Rotterdam (cet écart étant largement dû au trafic de produits pétroliers à Rotterdam, dont une partie est réexpédiée vers Anvers par oléoduc, et des vracs solides). En revanche, Anvers fait jeu égal avec Rotterdam pour le transport de conteneurs, et est le premier pour le Ro-Ro. En tendance, le trafic de vrac sec diminue tandis qu'augmente celui de conteneurs (Anvers est à la fois un port de desserte d'un hinterland important et un port de transbordement de conteneurs d'une ligne à une autre). La croissance du trafic de conteneurs s'alimente en outre de la « *conteneurisation* » croissante des marchandises générales.

Pour ce qui est du transport d'automobiles, une composante du trafic Ro-Ro, Zeebrugge est spécialisé dans l'importation de véhicules neufs et Anvers dans l'exportation de véhicules d'occasion. Troisième port du pays, Gand est relié à la mer du Nord par le canal de Terneuzen et a conservé une activité industrielle importante.



Tonnage total des premiers ports européens

Source : Eurostat

La politique portuaire a été marquée, comme dans d'autres secteurs, par les évolutions institutionnelles de la Belgique, soit une **décentralisation croissante**. Tous les ports maritimes du pays sont sur le territoire de la Flandre, la Wallonie et la Région de Bruxelles-Capitale ne comptant que des ports fluviaux. Gand et Anvers ont toujours été gérés de manière locale (municipale et industrielle). Zeebrugge, initialement un port d'importance locale, a développé des fonctions militaires spécifiques. Le financement des infrastructures des ports maritimes était historiquement de la compétence de l'État central et est depuis 1989 de la responsabilité de la région flamande.

Un décret de 1999 a établi le principe de l'autonomie des ports, l'unification des conditions d'exploitation, un assouplissement des règles de gestion de la main d'œuvre, la transformation obligatoire des autorités portuaires en entreprises et fixé les règles de la coopération entre le gouvernement régional et les gestionnaires du port ainsi que la politique de financement. Le décret définit aussi le périmètre des zones portuaires d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende. En 2008, les autorités portuaires deviennent des entreprises portuaires municipales autonomes. En 2016, des représentants des milieux des affaires entrent dans leur conseil d'administration à côté des responsables municipaux. En 2017 les ports de Gand et de Zeeland (aux Pays-Bas) sont réunis dans les Ports de la mer du Nord, sur les deux rives de l'Escaut.

En matière de **financement**, toutes les dépenses d'infrastructure portuaire de base sont à la charge de la région flamande (alors que les chemins de fer belges restent de compétence fédérale). Les investissements complémentaires se répartissent entre la région et le port dans la proportion de 80/20. L'accès aux ports d'Anvers et de Gand s'effectue par l'Escaut, dont une partie du cours est en territoire néerlandais.

Conformément au traité de séparation de la Belgique et des Pays-Bas de 1839-1843, le chenal est géré par une commission binationale. Une coopération binationale est également en œuvre pour la gestion et le renforcement du canal de Terneuzen et de ses écluses. La desserte terrestre de l'hinterland du port d'Anvers s'effectue par la route pour 45 %, par la voie d'eau pour 45 % et le reste par le rail.

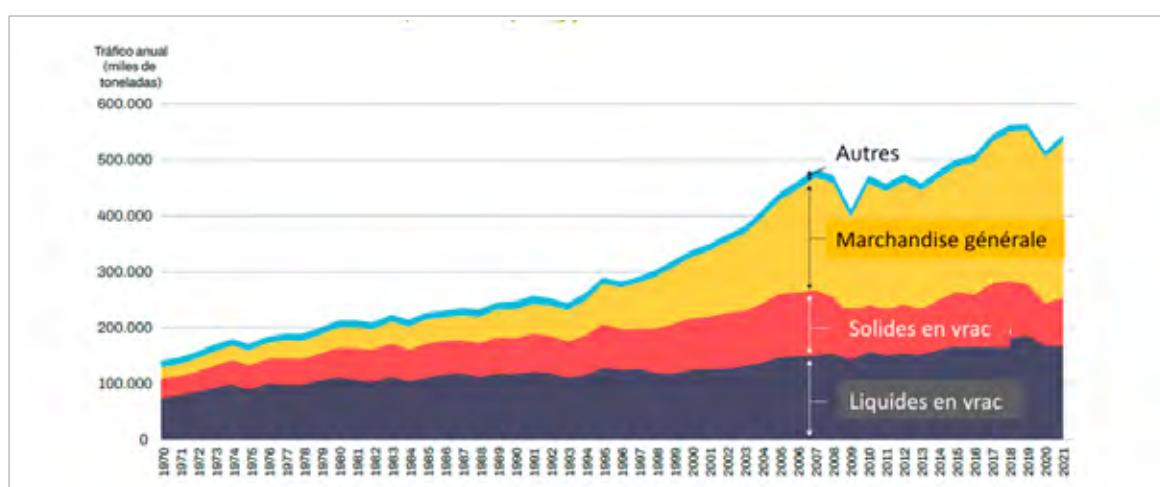
ESPAGNE

L'Espagne dispose de toute une série de ports, répartis entre une façade méditerranéenne (Algesiras, Valence et Barcelone pour les plus importants) et une façade atlantique (avec Bilbao), plus les archipels des Canaries dans l'Atlantique et les Baléares en Méditerranée et les enclaves africaines de Ceuta et Melilla.



Système portuaire d'intérêt général et trafic 2023

Source : Puertos del Estado 2023

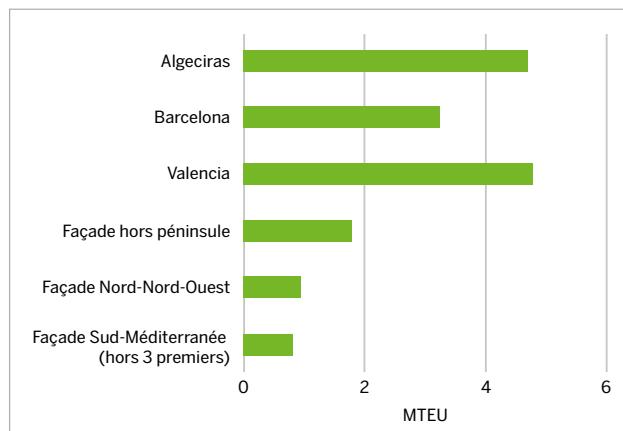


Évolution du trafic des ports espagnols par type de produits, 1970-2021

Source : Puertos del Estado 2024

Pendant les cinquante dernières années (de 1970 à 2021), les ports méditerranéens ont montré un plus grand dynamisme que les ports atlantiques, avec des taux annuels moyens de croissance du trafic de 3,5 % et 1,5 % respectivement. Cette croissance est liée aux échanges internationaux, le cabotage national ayant stagné pendant la même période.

Cette croissance a correspondu à une modification de la structure même des trafics, avec une croissance modérée des vracs liquides et solides jusqu'à la crise internationale de 2007, puis leur stagnation, tandis que le transport de marchandises générales (largement conteneurisées) a crû plus vite tout au long de la période, en particulier dans les trois ports principaux.

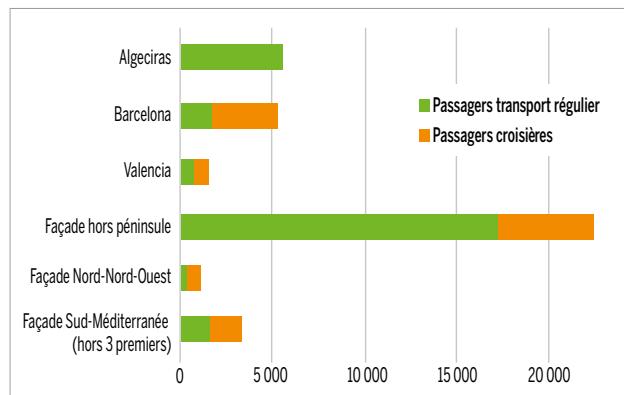


Répartition du trafic de conteneurs entre ports espagnols, 2023, millions de TEU

Source : Puertos del Estado, 2024

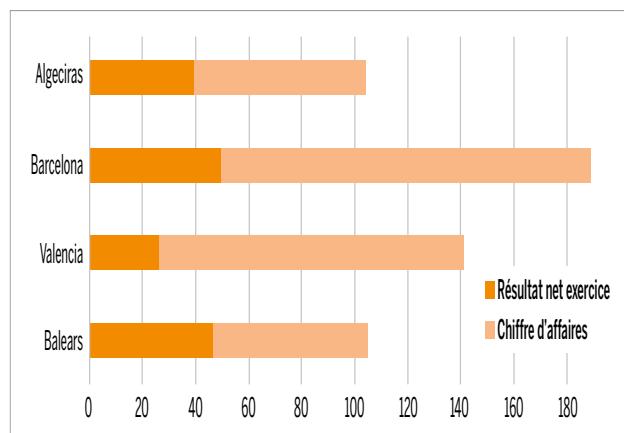
Le trafic de conteneurs se répartit à parts égales entre transbordement et desserte du territoire espagnol. Il se concentre dans les ports de Barcelone, Valence et Algeciras (ce dernier était initialement dédié au transbordement entre lignes, comme son concurrent marocain de Tanger Med, mais augmente aujourd'hui ses trafics en lien avec le territoire espagnol). Ces trois ports représentent à eux seuls 45 % du tonnage total des ports espagnols mais 78 % du trafic de conteneurs. Le transport de passagers atteint les 39 millions en 2023. Il comporte une activité de croisière (12 millions) mais se compose surtout de transports réguliers (27 millions), en particulier vers les îles et pour les liaisons avec l'Afrique du Nord, Maroc et enclaves espagnoles en tête.

En termes de statut, les 48 ports d'intérêt général sont regroupés en 28 autorités portuaires, au sein de l'organisme public Puertos del Estado dont le siège est à Madrid. Chaque autorité jouit d'une large autonomie de gestion et implique les parties prenantes locales. Sur certains trafics et territoires, on constate une concurrence entre ports pour élargir leur hinterland.



Trafic de passagers du système portuaire d'intérêt général, 2023

Source : Puertos del Estado



Chiffre d'affaires et résultat net des quatre premières autorités portuaires 2023, (millions d'euros)

Source : Puertos del Estado, 2024

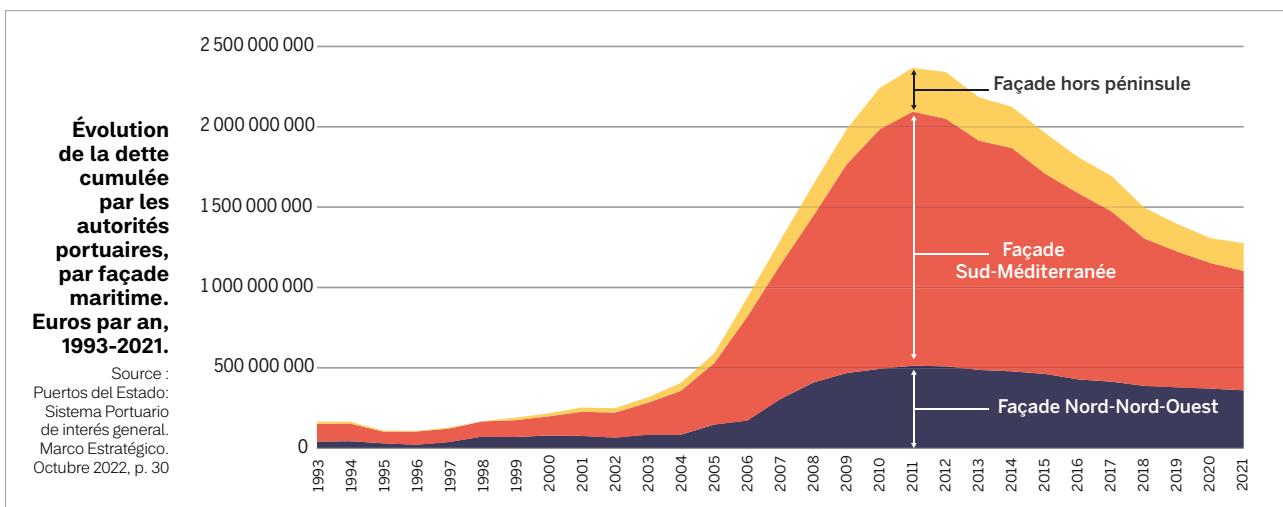
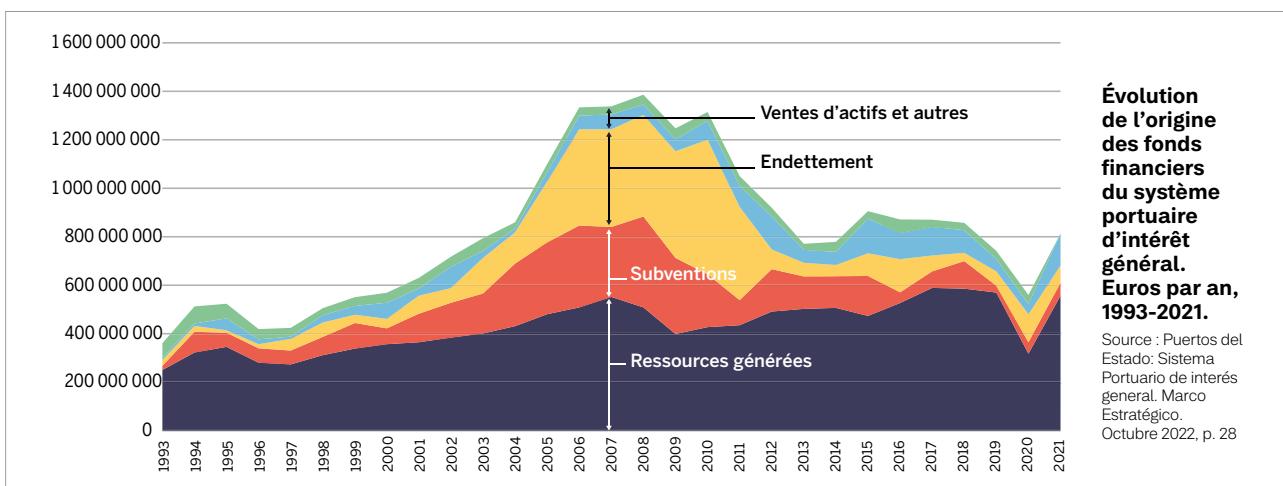
Chaque autorité a ses plans de développement, mais Puertos del Estado exerce une certaine coordination dans un **Cadre stratégique** (Marco estratégico¹⁰) portant sur la période 2022-2030. Globalement, les grands ports dégagent des résultats positifs, ce qui leur donne les moyens de leur développement.

Les investissements portuaires ont connu une forte croissance jusqu'à la période de crise ouverte en 2007 (comme par ailleurs d'autres programmes d'infrastructures en Espagne : aéroports, autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse).

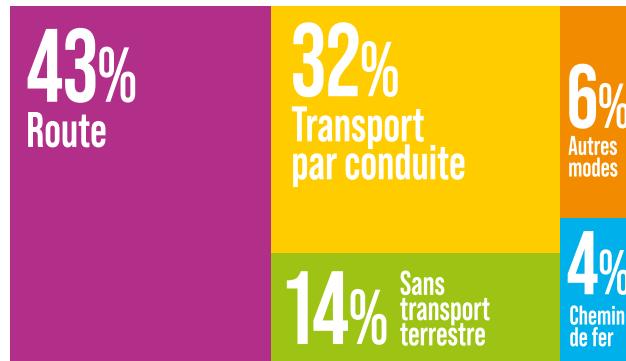
Les investissements portuaires se sont montrés particulièrement rentables, puisque est engagée aujourd'hui une phase de désendettement permise par les résultats positifs des ports.

Malgré la volonté affichée d'augmenter la part du chemin de fer dans la desserte terrestre des hinterlands portuaires, celle-ci repose largement sur la route et, pour les vracs liquides, sur les oléoducs.

10. - [Marco estratégico](#)



La stratégie 2022-2030 a pour objectifs l'amélioration de la connectivité (lignes régulières internationales, cabotage, liaisons ferroviaires, implantation de centres d'importation et de distribution) et la compétitivité (renforcement des liens entre le port et la société locale, sécurité des personnes et des marchandises, innovation et économie bleue, décarbonation de l'activité portuaire, électrification des navires à quai, fourniture de combustibles alternatifs pour les navires). Ces orientations sont cohérentes avec la politique européenne du Pacte vert.



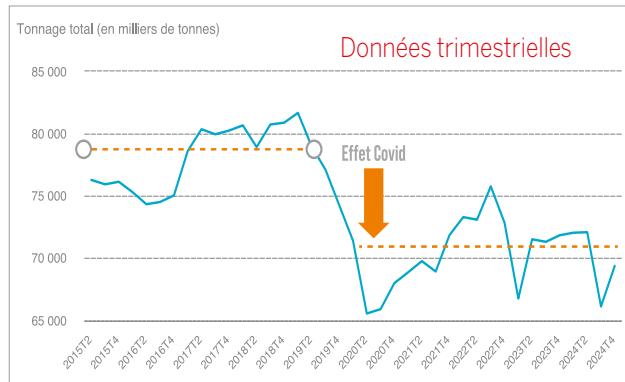
Source : Puertos del Estado 2023

FRANCE

Bien que dotée de quatre façades maritimes (mer du Nord, Manche, Atlantique et Méditerranée), sans oublier ses îles (dont la Corse) et ses territoires outre-mer et leur très vaste domaine maritime, la France est restée, sous l'angle économique, un pays principalement continental. Pour autant, ses ports maritimes jouent un rôle éminent dans les échanges commerciaux avec le monde entier, ainsi que dans l'activité des industries implantées en zone portuaire.

Si le pays compte plus de 500 ports, ceux-ci forment un système spécialisé et hiérarchique. Dix « grands ports maritimes » (six en métropole : Dunkerque, Haropa – qui regroupe le port maritime du Havre et les ports fluviaux de Rouen et de Paris –, Nantes-Saint Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille, quatre dans les départements d'outre-mer) concentrent la plus grosse part du trafic et sont sous la responsabilité de l'État.

Celui-ci joue principalement un rôle de propriétaire du terrain et des infrastructures (*landlord*), définissant des orientations de long terme en y associant les collectivités locales et le personnel, mais laissant aux entreprises (manutentionnaires, etc.) l'investissement et la gestion des équipements.



Volume trimestriel total de marchandises transitant par les ports français de métropole

Données : SDES, Stat Info : Le transport maritime de marchandises au quatrième trimestre 2024 n° 717 – mars 2025

Les ports nationaux sont complétés par 54 ports décentralisés (sous la responsabilité des autorités locales), en général dédiés à la desserte d'un hinterland plus restreint (à l'exception de Calais, assurant un trafic roulier intense avec la Grande-Bretagne) et par environ 500 ports locaux, principalement dédiés à la pêche et à la plaisance.

Le volume total de marchandises traitées dans les ports français est de l'ordre de 300 millions de tonnes par an. Les importations ont un volume double des exportations, en termes de tonnage. Le trafic n'a pas retrouvé le niveau antérieur à la crise du covid 19. Au fil du temps, on constate une tendance à la **concentration du trafic** sur les trois premiers ports (Dunkerque, Haropa et Marseille) qui assurent à eux seuls plus de 80 % du trafic total.

La structure différente des trafics des principaux ports français éclaire leur spécialisation. Bien qu'en léger recul, les vracs liquides restent dans l'ensemble le premier tonnage, les ports maritimes accueillant du reste l'essentiel des raffineries du pays.

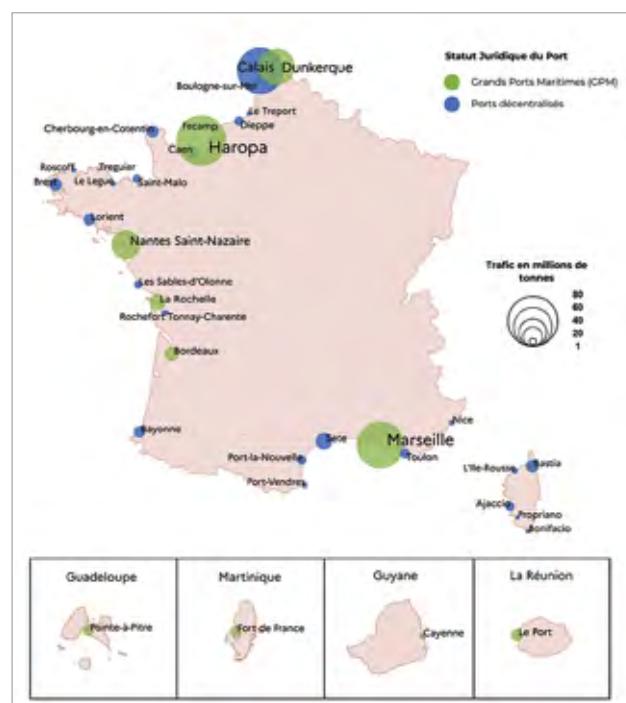
Le port de Dunkerque a un profil industriel marqué : le trafic de vrac liquide y est limité alors que le vrac solide (à usage de la zone industrialo-portuaire) reste considérable, à côté d'un trafic de conteneurs en développement et du trafic de roulage avec le Royaume-Uni. L'hinterland proche connaît notamment l'implantation de plusieurs « *giga-factories* » pour la production de batteries électriques.

Haropa est le premier port pour l'export de céréales (Rouen) tandis que les installations du port de Paris

assurent la liaison entre la région capitale et la vallée de la Seine. Le Havre s'impose pour le transport de conteneurs, avec des volumes croissants attestant une compétitivité retrouvée dans la rangée nord.

MSC, premier armateur mondial pour les conteneurs, y renforce son implantation pour en faire un hub structurant de son réseau, en liaison ferroviaire et fluviale avec des plateformes logistiques de l'intérieur.

Sur la façade atlantique, Nantes-Saint-Nazaire est principalement un port d'importation, en liaison avec l'économie du Grand Ouest (produits énergétiques, industriels et agro-alimentaires).

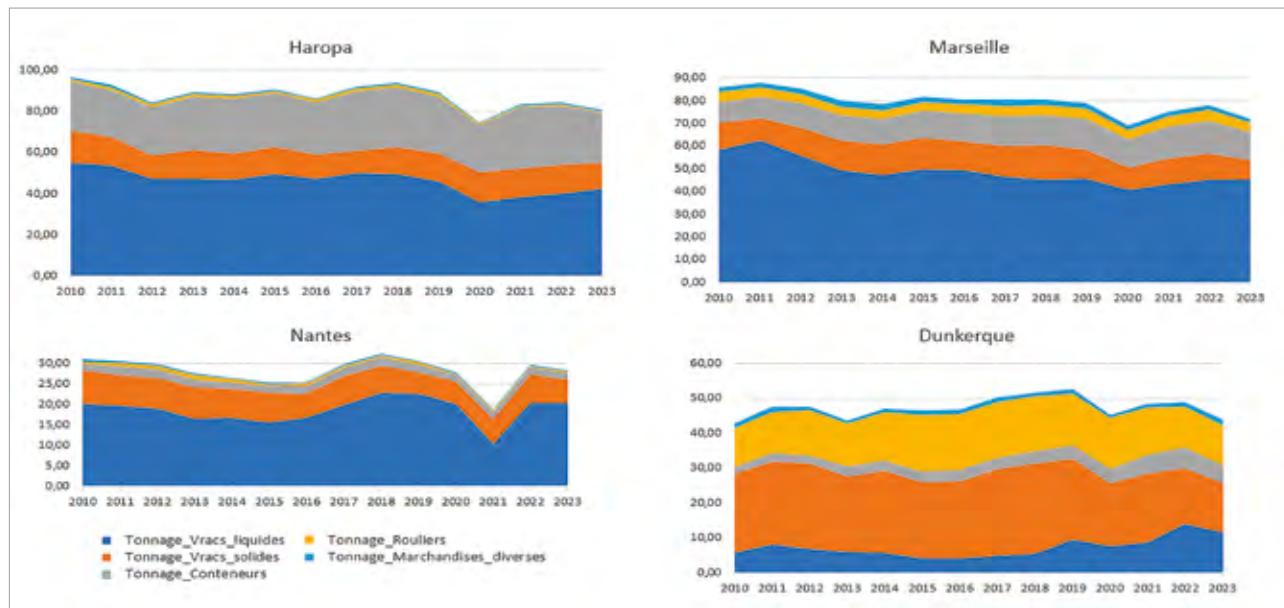


Principaux ports français, selon le trafic et le statut

Source : statistiques.developpement-durable.gouv.fr

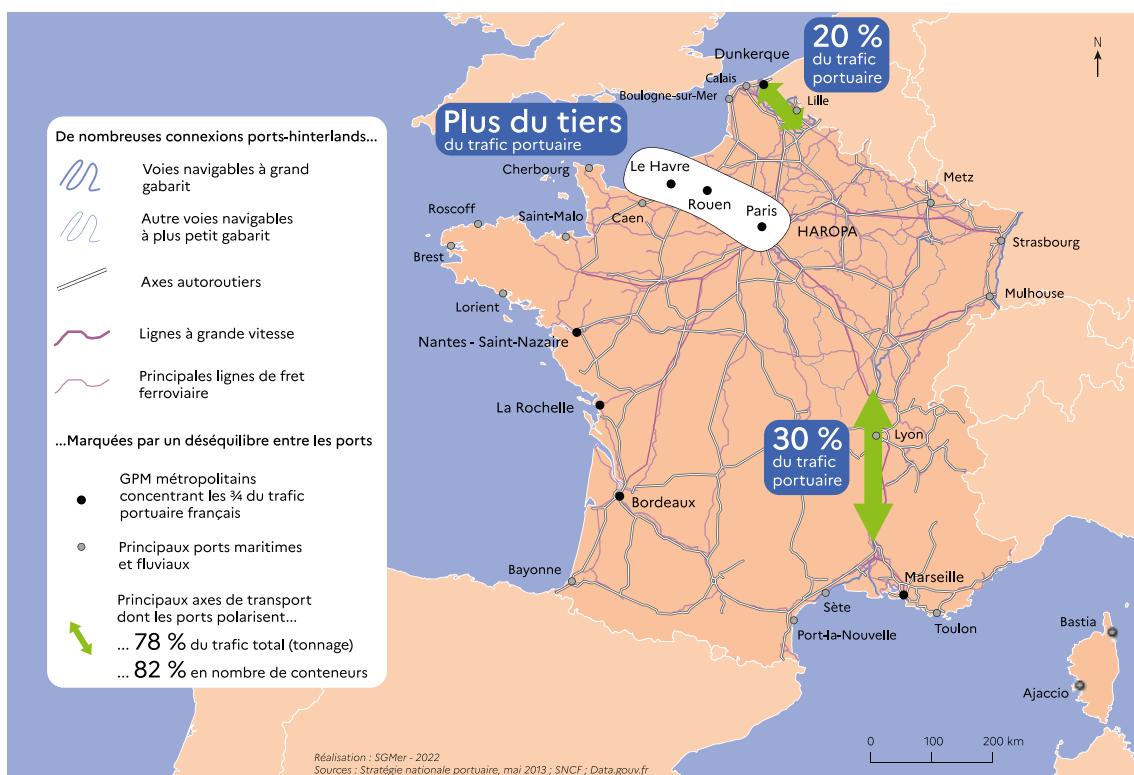
Marseille-Fos, dont les installations sont réparties entre la ville de Marseille, l'étang de Berre et Fos-sur-Mer, garde un trafic important d'hydrocarbures (pétrole brut alimentant raffineries et pétrochimie), les vracs secs approvisionnant l'industrie sidérurgique, et développe aussi le traitement de conteneurs.

Le trafic de roulage est en liaison avec la Corse et le Maghreb (les terminaux de La Joliette), et l'accueil de croisières en centre-ville est en expansion. Une restructuration de l'activité de la zone industrielle est engagée (production d'acier décarboné à partir de ferrailles, production d'hydrogène, etc.) sous condition d'une alimentation suffisante en électricité. CMA-CGM, troisième armateur mondial pour le transport de conteneurs mais aussi transporteur multimodal et logisticien international à travers sa filiale CEVA, a son siège à Marseille.



Évolution du trafic des principaux ports, par type de marchandises,
2010-2023 (millions de tonnes)

Source : Données SDES



La desserte des hinterlands de Dunkerque, Le Havre et Marseille

Source : L'économie bleue, France, Edition 2022.

Par comparaison avec les ports belges, néerlandais et allemands, les ports français montrent un usage limité de la voie d'eau et du fer, en alternative à la route, pour la desserte de leur hinterland. Des progrès vers la multimodalité devraient renforcer l'intégration économique de la vallée de la Seine, de l'axe Rhône-Saône et des Hauts de France. Une interrogation porte

sur les effets à venir de la future liaison fluviale Seine-Escaut. Renforcera-t-elle la position concurrentielle des ports du Benelux face à Dunkerque et au Havre pour la desserte de la région parisienne, ou favorisera-t-elle un développement industriel et logistique sur son parcours ?

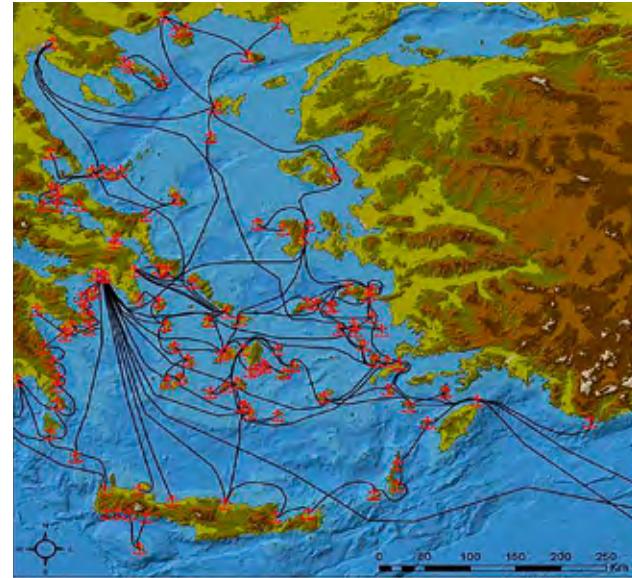
Au fil des ans et par réformes successives, le **statut administratif et le mode de gestion** des grands ports a fortement évolué. La diminution de la part des ports français dans le trafic européen a agi comme révélateur de dysfonctionnements multiples (conflictualité sociale chronique, redondance des structures de décision et de gestion, circuits administratifs et documentaires complexes, sous-investissement, etc.).

Par étapes, et notamment avec l'abandon du statut historique des dockers en 1992 et la réforme de la manutention confiée aux acteurs privés en 2008, les ports sont passés du modèle de port-outil (*tool port*, équipement fourni et géré par l'État) au modèle de port-propriétaire (*landlord port*, l'État est propriétaire du terrain et des infrastructures lourdes mais les équipements et leur gestion sont confiés à des entreprises). La *Stratégie nationale portuaire* de janvier 2021¹¹ a pour objectifs de long terme l'augmentation de la part du trafic de conteneurs, y compris en regagnant des marchés face aux concurrents européens proches, l'augmentation de l'emploi portuaire direct et l'emploi lié à l'objectif de réindustrialisation, l'augmentation de la part des modes massifiés terrestres (alternatifs à la route) dans les pré- et post-acheminements, l'inscription de neutralité carbone à l'horizon 2050 dans l'objectif général, et la fluidification des passages portuaires par la numérisation des formalités déclarative. S'ajoutent à cette liste des objectifs recevant une attention croissante ces dernières années : l'adaptation au changement climatique, la contribution au déploiement de l'énergie éolienne en mer, la sûreté portuaire, la contribution à l'aménagement de l' hinterland. Les grands ports accueillent ainsi une part importante de l'investissement public pour l'industrie et contribuent à structurer l'espace productif selon trois grands corridors portuaires, dont il conviendra de renforcer les interconnexions.

GRÈCE

Le secteur du transport maritime grec est principalement tourné vers les trafics extérieurs à la Grèce. **Premier pavillon mondial** en termes de capacité, le pavillon grec est surtout composé de pétroliers et de vraquiers et opère sur le marché du tramping (le transport à la demande, à la différence des lignes régulières).

Toutefois, le segment du transport maritime de conteneurs, essentiellement opérant dans le *feeding* (transbordements avec les lignes de desserte locale), est également en augmentation. La flotte grecque compte quelque 5 500 navires, soit 23 % de la capacité mondiale et 55 % de la flotte européenne. Ces navires ne touchent que très rarement les ports grecs.



Desserte de la mer Égée

Source : Université de la mer Egée, «Coopération Transfrontalière pour le Développement de l'Aménagement de l'Espace Marin - THAL-HOR», Programme Interreg 2007-2013.

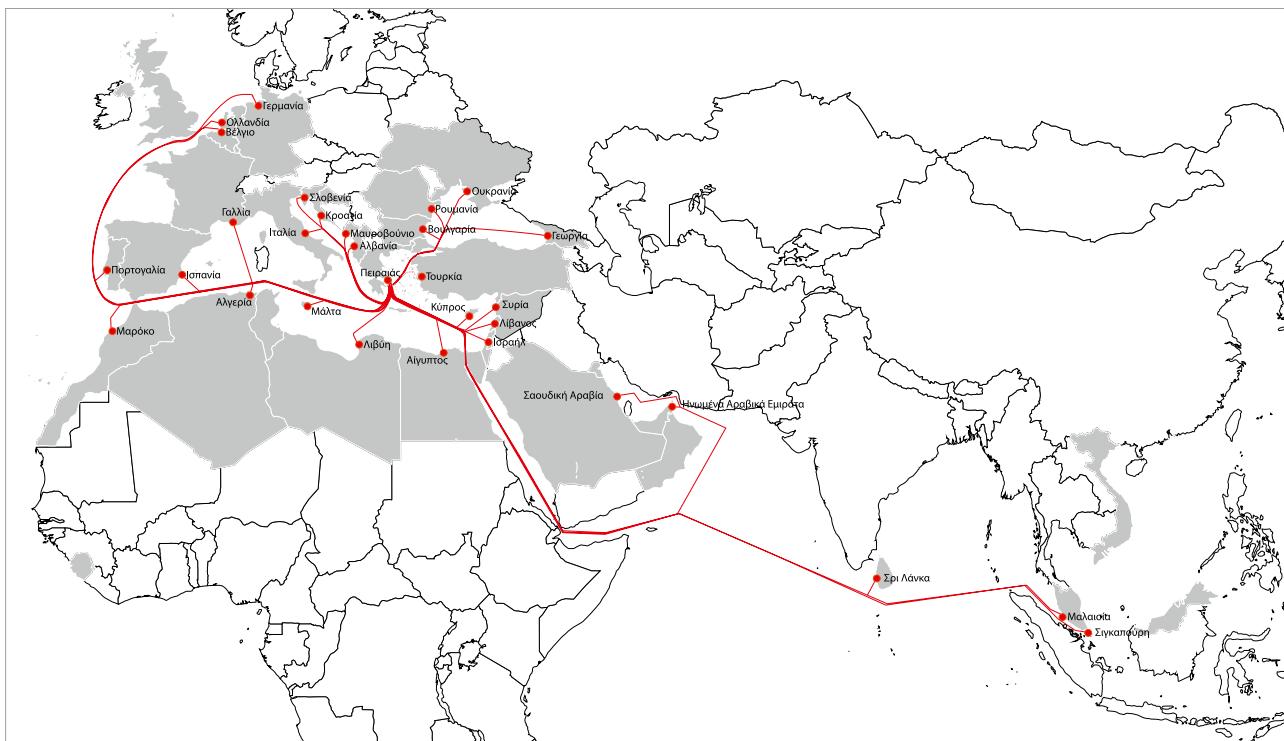


Ports maritimes de la Grèce

Source : UniMarine—International Ports Directory

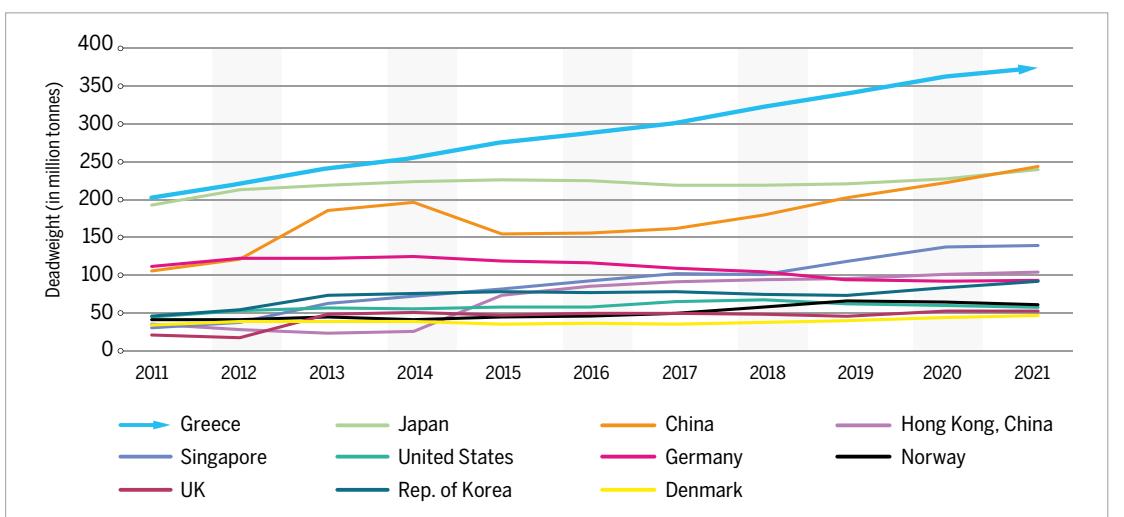
Pour autant, la Grèce connaît un important trafic international, mais du fait de pavillons étrangers (en particulier au Pirée qui est un port de transbordement mer-mer pour les grandes lignes régulières de conteneurs). Il existe toutefois une flotte grecque substantielle pour assurer les liens entre la Grèce continentale et ses multiples îles, avec environ 150 ferries. Les nombreux ports grecs sont usuellement répartis, selon une typologie fonctionnelle et non institutionnelle, entre seize ports internationaux (dix sur le continent et six dans les îles), seize ports nationaux, 25 ports interrégionaux et enfin les ports locaux au nombre d'environ 850.

11. - Comité interministériel de la mer, [Stratégie nationale portuaire](#) (SNP), 22 janvier 2021, 24 p.



Liaisons maritimes entre l'Asie et l'Europe via le canal de Suez

Source : "GrePort-Greek Ports Report", George Vaggelias et Athanassios Pallis (Ed), Ports & Shipping Advisory LP, Edition 2024.



Les cinq principaux ports (Le Pirée, Thessalonique [Salonique], Igoumenitsa, Patras et Héraklion) appartiennent au noyau central du réseau transeuropéen de transport.

L'environnement institutionnel est assez complexe car différent selon les catégories de ports. Sont impliqués deux ministères (le ministère de la Marine et de la Politique insulaire et le ministère des Infrastructures et des Transports), l'Autorité de régulation des ports (autorité indépendante récemment mise en place)¹², une centaine d'autorités portuaires dont les plus grosses sont devenues des sociétés anonymes, les autres

étant généralement municipales et enfin quelques ports privés. En tendance, la privatisation de la gestion des équipements au terme d'appels d'offres se poursuit, mais à un rythme lent, sous la conduite de la Caisse d'utilisation de la propriété privée de l'État.

Le Pirée est le premier port grec. La plus grosse part de son emprise est désormais détenue par l'armement chinois Cosco, qui en a fait son port principal pour la desserte de l'Europe centrale et méridionale (mais un terminal, OPP, est resté propriété publique). Avec 5,1 millions de TEU en 2023, Le Pirée est le quatrième port d'Europe et le premier de la Méditerranée

12. - À ce sujet, voir le bulletin #9 de l'OPSTE, [Les autorités de régulation des transports en Europe](#), septembre 2023, 12 p.

pour le trafic de conteneurs (après Rotterdam, Anvers et Hambourg et avant Valence, Algeciras, Gioia Tauro et Barcelone). Le Pirée est en effet bien placé sur le corridor maritime reliant l'Asie à l'Europe via le canal de Suez, pour la desserte de l'Europe balkanique et centrale et pour les transbordements avec les lignes de desserte locale (*feeders*). Sur le marché de l'Europe centrale, le principal concurrent du Pirée est Hambourg, mais avec un temps de navigation en provenance d'Asie supérieur d'une semaine environ. Le Pirée est relié régulièrement à trente pays différents : seize en Europe, dix en Asie et quatre en Afrique.

Salonique, le deuxième port grec pour le trafic de conteneurs, n'en a traité que 500 000 en 2023 tandis que les autres ports ont un trafic encore bien moindre. Salonique est le premier port grec pour l'importation de vrac solide et de vrac liquide et joue surtout un rôle régional d'échange avec la Méditerranée orientale (Turquie, Grèce, Chypre et Égypte principalement).

Avec 2,5 millions de passagers, Le Pirée est le troisième d'Europe (après Messine et Reggio de Calabre), en tant que hub pour la desserte des îles grecques.

Le transport côtier par ferries est important, pour les passagers et les marchandises, et relève largement du service public (pour assurer l'accessibilité de tout le territoire national). Le système européen de permis d'émission négociables renchérit ce type de transport tandis que le renouvellement de la flotte, vieillissante avec un âge moyen des navires de trente ans, se heurte à des difficultés de financement.

Parmi les réflexions de long terme, figure une liaison terrestre entre le Nord de la Grèce (et notamment le port d'Alexandroupoli) et la mer Noire, court-circuitant ainsi les détroits maritimes des Dardanelles et du Bosphore et d'une importante plate-forme logistique en Attique (la région d'Athènes).

ITALIE

L'activité des ports maritimes italiens s'inscrit dans l'évolution du transport dans l'ensemble de la Méditerranée, traversée par des flux intercontinentaux. La part des ports méditerranéens dans le trafic portuaire européen est passée de 28 % en 2008 à 35 % en 2018, alimentée par la croissance économique asiatique, avec des exportations vers l'Europe empruntant le canal de Suez (dont le trafic a crû de 42 % entre 2011 et 2018).

Pourtant, les ports italiens n'ont que peu participé à cette expansion puisque leur trafic n'a augmenté sur la même période que de 2 %.

Le trafic se répartit entre les relations au long cours (240 millions de tonnes) et le cabotage méditerranéen (250 millions de tonnes, dont 144 millions de tonnes de cabotage interne à l'Italie), pour lequel le pavillon



italien est le premier en Europe. Cette particularité tient à la configuration du territoire italien (une péninsule bordée par les branches tyrrhénienne et adriatique de la Méditerranée, et deux îles importantes, la Sardaigne et surtout la Sicile).

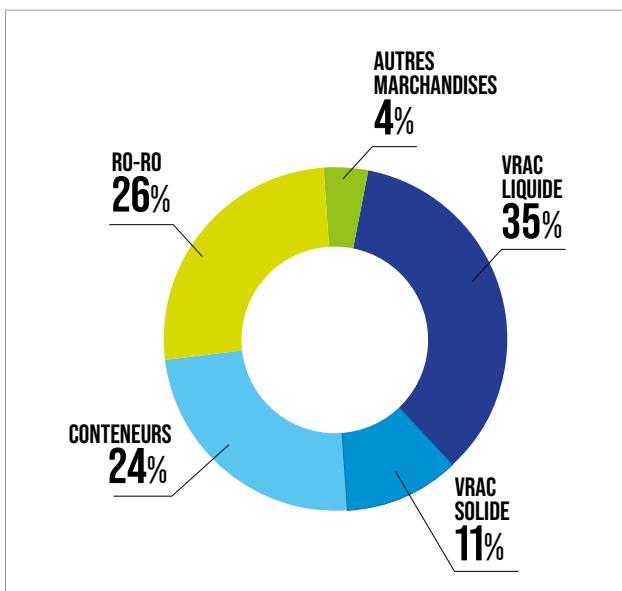
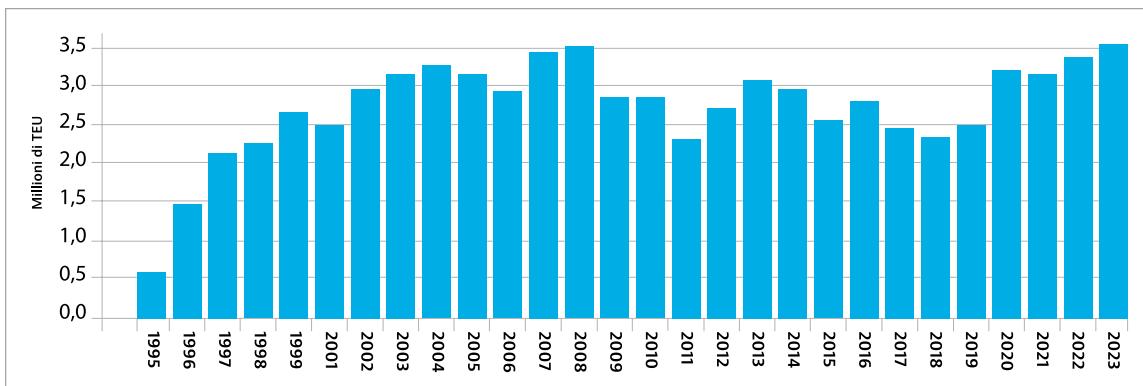
Ces données doivent être lues en tenant compte de la position périphérique de l'Italie, en particulier du Mezzogiorno, par rapport au cœur économique de l'Union européenne, comme le mesure l'indice d'accessibilité de l'EPSON (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) déjà cité dans l'introduction à ce dossier.

Le trafic des ports est d'un volume total de 491 millions de tonnes en 2023, avec une part notable des vracs liquides et solides mais une part supérieure à la moyenne européenne pour les conteneurs et le transport routier Ro-Ro.

En tonnages, les réceptions l'emportent largement sur les expéditions (respectivement 311 et 167 millions de tonnes en 2022), la nature des produits ainsi traités est très différente. Les réceptions se composent pour beaucoup de produits bruts en vrac tandis que les exportations portent sur des produits élaborés.

Les ports sont spécialisés selon leurs caractéristiques nautiques mais aussi leur hinterland économique. Pour le tonnage, les trois premiers sont Trieste (notamment pour les vracs liquides), Gênes et Livourne.

Pour le nombre de conteneurs, ce sont Gênes, Gioia Tauro et La Spezia. Hormis Gioia Tauro (hub de transbordement situé au sud de la Calabre, et dont le trafic est stable), les principaux ports sont ainsi au nord du pays.



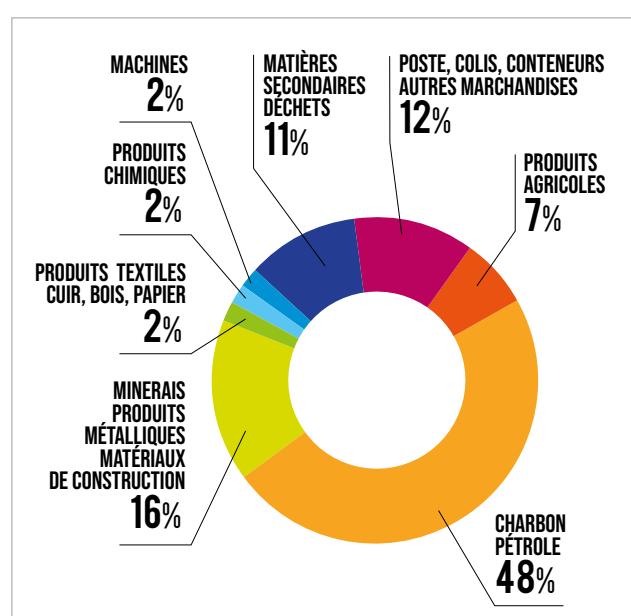
Quant à leur statut, les ports sont répartis en quatre classes selon la loi 84/94¹³ : ports destinés à la défense, ports commerciaux internationaux, ports nationaux, ports régionaux.

Quinze Autorités du système portuaire couvrent l'ensemble du littoral. Chaque Autorité du système portuaire assure l'orientation générale de l'activité des ports de sa circonscription ; l'entretien des parties communes, l'attribution et le contrôle des activités de services d'intérêt aux usagers du port – à titre onéreux – qui ne coïncident pas avec les opérations portuaires ; la coordination des activités administratives exercées par les organismes publics à l'intérieur des ports et dans les zones maritimes appartenant à l'État ; l'administration exclusive des zones et des biens du patrimoine de l'État maritime ; la promotion des connexions avec les systèmes logistiques de l'arrière-port. L'administration de l'Autorité du système portuaire comprend un président (nommé par le ministre des Infrastructures et des Transports, en accord avec le président de la région concernée), le Comité de gestion

composé du président de l'Autorité du système portuaire, d'un représentant de la région, d'un représentant de la ville et du directeur maritime, enfin, le Collège des commissaires aux comptes.

En matière de **politique portuaire**, le Plan de la Mer pour la période triennale 2023-2025¹⁴ approuvé par le Conseil des ministres le 31 juillet 2023 comprend seize orientations, parmi lesquelles : les espaces maritimes, les routes commerciales, les ports, la transition écologique de l'industrie maritime, la construction navale, le travail maritime, le système des petites îles, le tourisme maritime, le changement climatique, la coopération et la sécurité européennes et internationales.

Le thème du développement et de la soutenabilité portuaires occupe une place centrale dans ces orientations. Une récente étude réalisée par l'entreprise pétrolière nationale ENI, le chantier naval Fincantieri et le bureau international de conseil Rina, porte en



13. - [L. 28 gennaio 1994, n. 84](#), Riordino della legislazione in materia portuale

14. - [Il Piano del Mare](#)

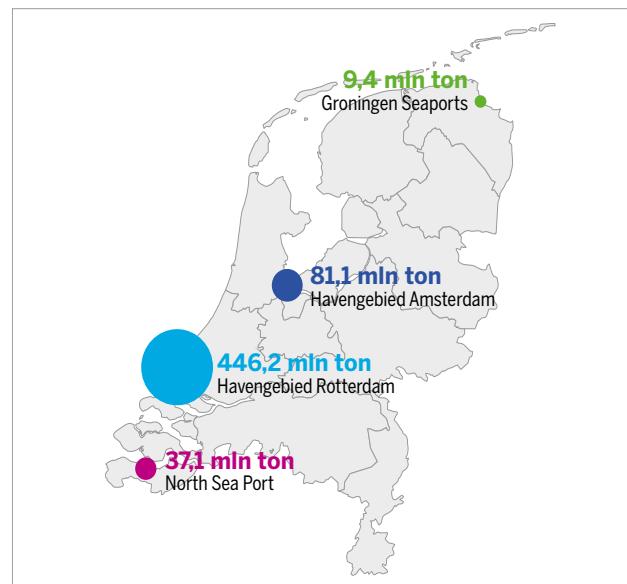
particulier sur les vecteurs énergétiques capables de réduire les émissions de CO₂ : à court terme, le GNL (gaz naturel liquéfié) et, à plus long terme, les biocarburants, les carburants synthétiques produits à partir d'hydrogène vert et l'hydrogène lui-même si ses coûts de production diminuent.

Cette évolution est en cours : 49 % du tonnage actuellement en commande dans les chantiers navals italiens sont alimentés par des carburants alternatifs, GNL et méthanol¹⁵. Outre la construction navale pour la motorisation des navires, les ports devront contribuer à ces mutations en assurant la distribution de ces nouvelles énergies, ce qui passera par des investissements conséquents.

PAYS-BAS

L'activité maritime et portuaire des Pays-Bas s'inscrit dans une tradition multiséculaire et concerne un périmètre bien plus large que le territoire national néerlandais. Le trafic se répartit entre quatre grands ensembles : autour de Groningue (9 millions de tonnes de trafic en 2023), d'Amsterdam (81 millions), de Rotterdam (446 millions) et des bouches du Rhin (mer du Nord, 37 millions).

La composition du trafic par type de marchandises se répartit entre vrac liquide (45 % du tonnage total), conteneurs (23 %), vrac sec (22 %), Ro-Ro (7 %) et marchandises générales (3 %). Elle varie selon les ports. L'ensemble des ports mobilise quelque 220 000 emplois directs, sans compter les emplois industriels implantés dans les sites portuaires et les emplois induits.

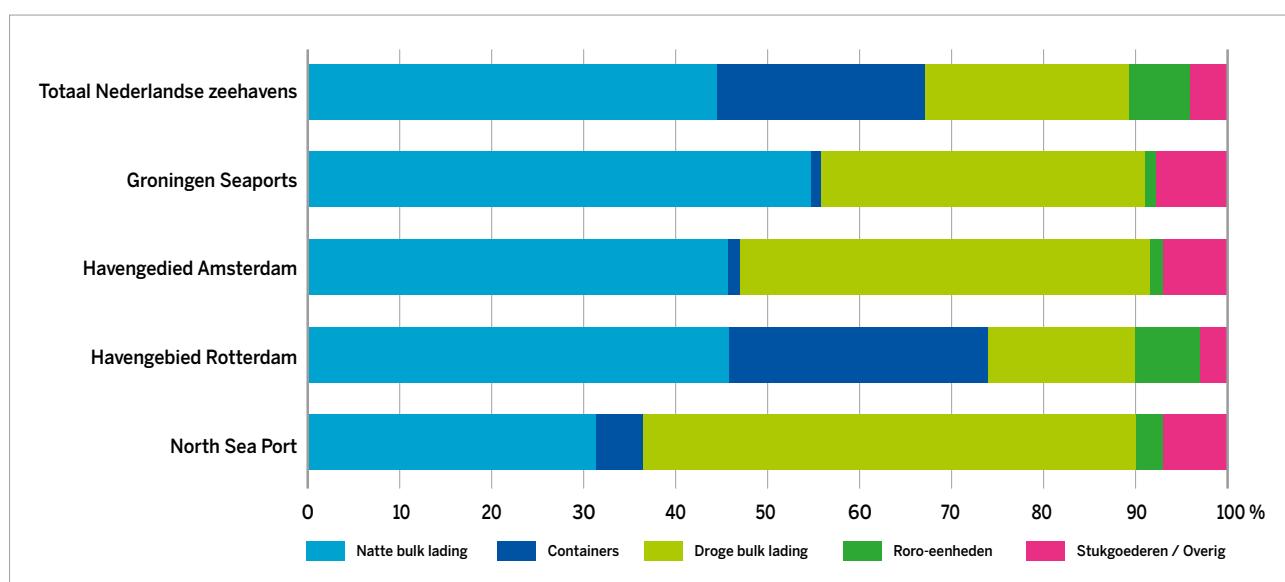


Trafic de marchandises des ports néerlandais, 2023
(millions de tonnes)

Source : [cbs.nl](#)

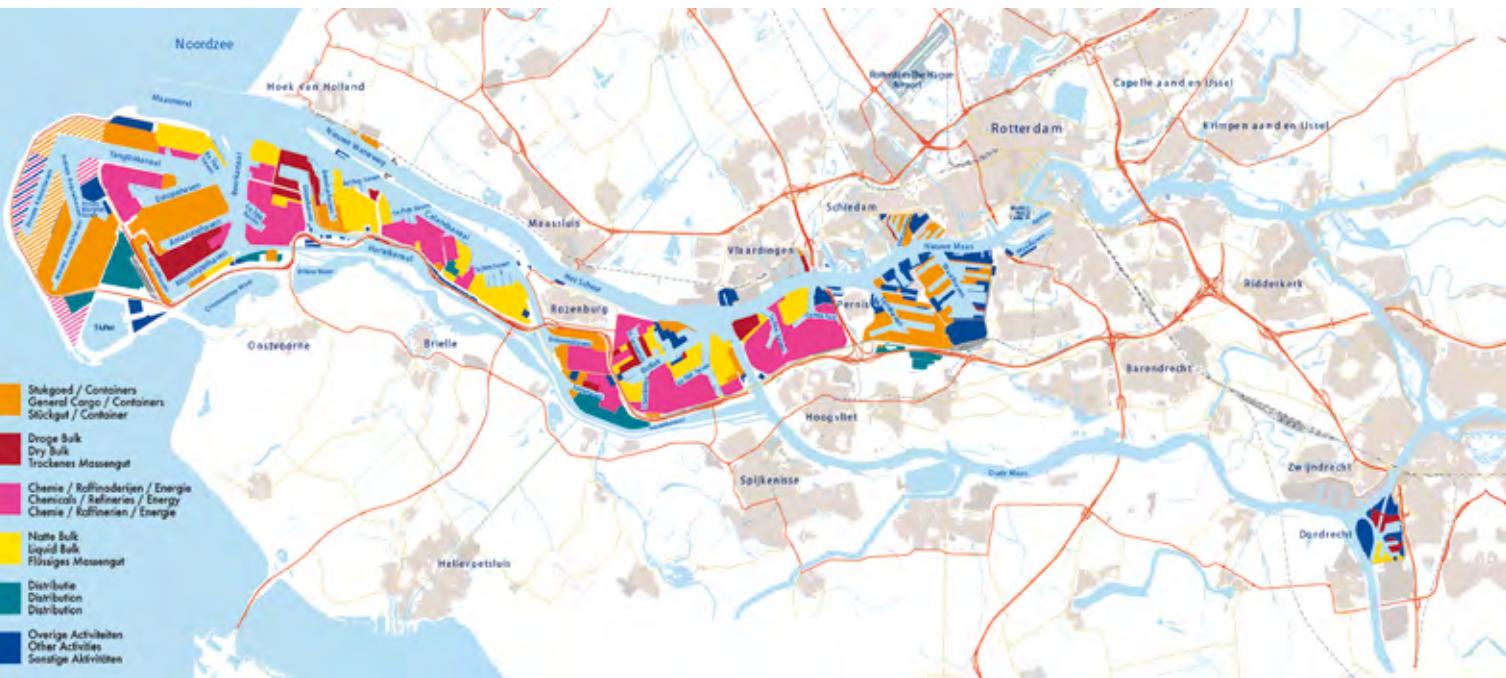
Rotterdam, le plus grand port d'Europe, a un trafic diversifié mais se distingue notamment par la part du trafic de conteneurs dans son trafic total, tant en direction de l'économie néerlandaise et européenne que pour les transbordements d'un navire à l'autre (fonction de hub).

Il est concurrencé par le port belge voisin d'Anvers. Le port de Rotterdam est aussi une **zone industrialo-portuaire (Zip)** importante, sur des emprises qui se sont étendues vers l'aval, en direction de l'embouchure de la Meuse où les tirants d'eau sont importants, notamment sur des terrains gagnés sur la mer.



Source : [cbs.nl](#)

15. - Source : [Port Infographics Update 2024](#)



**Activités sur le site du port de Rotterdam
(conteneurs et march. générales, vrac sec, chimie, vrac liquide, distribution, autres)**

Source : [Port of Rotterdam NV](#)

Pour alimenter cette zone en électricité décarbonée, la construction d'une centrale nucléaire est envisagée. De fait, Rotterdam fait partie d'un cluster industriel incluant Anvers en Belgique, la vallée du Rhin et le district de la Ruhr en Allemagne.

Deuxième port du pays, Amsterdam est le quatrième en Europe en termes de tonnage. Son trafic de conteneurs est relativement limité mais son trafic de cabotage intra-européen de produits industriels (*short sea*) est intense, en relation avec les pays nordiques, le Royaume Uni et les pays baltes. Le trafic de produits pétroliers raffinés amène des interrogations : faut-il lui trouver une activité de substitution dans la perspective du déclin des énergies carbonées, ou libérer des espaces pour l'expansion de la ville d'Amsterdam, toute proche ?

La desserte de l'hinterland des ports néerlandais repose sur la voie d'eau dans des proportions très supérieures à celles des autres pays d'Europe (35 % des tonnages), mais aussi sur le chemin de fer (10 %, en particulier avec la Betuweroute, voie ferrée dédiée au fret desservant le port de Rotterdam) et bien sûr la route (55 %), en relation avec un réseau dense de ports fluviaux et de plateformes logistiques (parmi lesquelles Venlo).

Les ports sont des **entreprises à capitaux publics**, mais la composition de leur capital varie d'un port à l'autre et implique fortement les collectivités locales : à Rotterdam, les deux tiers du port appartiennent à la

ville et le tiers à l'État néerlandais ; la ville d'Amsterdam est la seule propriétaire de son port ; dans les ports de Groningue et de la mer du Nord sont réunies de nombreuses villes et provinces, dans des proportions parfois mal connues !

De fait les actionnaires se tiennent à distance de la gestion des ports et jouent un rôle politique, mettant en avant l'intérêt général et la soutenabilité de l'activité portuaire et industrielle et à la bonne gestion du domaine foncier. À Rotterdam, les actionnaires ne siègent pas au conseil d'administration du port mais en approuvent les grandes orientations. Le port verse des dividendes à ses actionnaires. Une telle division du travail cherche à combiner orientations stratégiques fixées par les actionnaires publics et autonomie opérationnelle des exploitants.

Le port de Rotterdam vise à diminuer les émissions de gaz à effet de serre de ses industries, pour l'heure en réduisant la production d'électricité à partir du charbon. La stratégie de décarbonation à plus long terme porte sur le traitement des ordures de la ville, l'organisation circulaire de la chimie, la production de biocarburants à partir de déchets et de plastiques recyclés, la capture de CO₂, l'importation et la production d'hydrogène et l'électrification.

La **politique nationale** en matière de ports est en cours de mise à jour. La note d'orientation *Havennota 2020-2030*¹⁶ (Programme pour des ports puissants et une économie durable et numérique) compte huit

16. - [Definitieve Havennota 2020-2030](#)

orientations : connectivité et logistique, sûreté, digitalisation, innovation, Europe et international, soutenabilité, environnement et marché du travail. Le gouvernement souhaite que la transition énergétique des ports soit une réussite économique dans un contexte de forte concurrence internationale, ce qui suppose notamment une harmonisation des réglementations en Europe.

POLOGNE

La Pologne compte 32 ports de quelque importance, sur le littoral de la mer Baltique, dont les quatre principaux (avec chacun un trafic annuel de plus de 30 millions de tonnes) sont Gdańsk, Gdynia, Szczecin (Stettin en français) et Świnoujście.

La structure portuaire polonaise actuelle est le fruit d'une longue histoire, celle d'un État polonais dont le territoire et l'existence même ont considérablement évolué, notamment au cours du XIX^e et du XX^e siècles. Les débuts du port de Gdańsk remontent au X^e siècle et la période de sa première prospérité s'étend du XV^e au XVIII^e siècles, quand la ville était, avec Lübeck, Hambourg et Brême, membre de la Hanse. Cette prospérité fut interrompue par la disparition de l'État après les partages de la Pologne entre la Prusse, l'Autriche et l'Empire russe entre 1772 et 1918. Gdańsk est aujourd'hui le premier port polonais.

Le port de Gdynia a été construit dans l'entre-deux-guerres dans les années 1924-1937 comme une alternative à Gdańsk, qui était défavorable à la jeune République de Pologne.

Construit en peu de temps, le port de Gdynia est devenu en 1938 le plus grand port de la mer Baltique en termes de volume de transbordements (9,2 millions de tonnes, y compris le chargement de 6,5 millions de tonnes de charbon et de coke). Les sept décennies de développement du port d'après-guerre sont marquées par d'importants investissements dans ses infrastructures nautiques et terrestres.

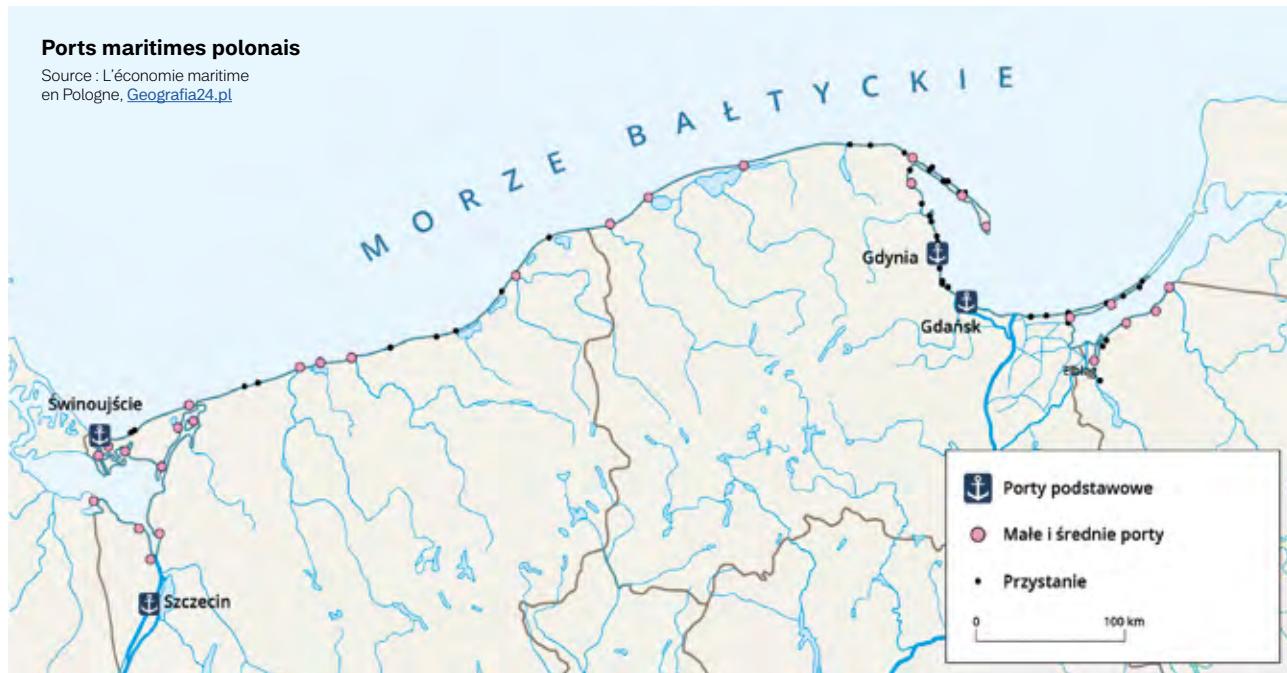
Le port de Szczecin a, au fil des siècles, traversé des périodes de développement et de stagnation sous le règne de divers États (brandebourgeois, poméranien, danois, suédois, prussien et maintenant polonais). Le port de Świnoujście existe depuis début du XVIII^e siècle et a été marquée par les effets des guerres entre la Prusse et la Suède. Dans les années 2010-2015 on a construit un grand terminal gaz naturel liquéfié (GNL).

Le statut des ports polonais a radicalement changé après la disparition du régime socialiste. Sous celui-ci, les ports étaient des infrastructures appartenant à l'État et entièrement gérées par lui. À partir de la loi de 1996 sur les ports maritimes, on est passé du modèle de port-outil (*tool port*) au modèle de port propriétaire (*landlord*) : l'État central est responsable des installations stratégiques mais les opérations portuaires ont progressivement été confiées à des entreprises privées.

À Gdańsk, Gdynia et Szczecin, la part de l'État dans la propriété du port est comprise entre 95 % et 99 %, les collectivités locales n'ayant ainsi qu'une part très minoritaire. L'autorité portuaire jouit néanmoins d'une large autonomie dans la gestion.

Ports maritimes polonais

Source : L'économie maritime en Pologne, Geografia24.pl



La croissance du trafic portuaire a nécessité d'**importants investissements de capacité**, tant pour les infrastructures que pour les équipements de manutention. Le développement du port de Gdańsk a décollé à partir de 1975, lorsqu'ont été construits le Port Nord et, en 2007, le terminal à conteneurs DCT (actuellement Baltic Hub). Le port de Gdynia vise à offrir un accès aux plus grands navires de mer, mais cet investissement peut venir concurrencer le terminal à conteneurs de Gdańsk. Dans le complexe portuaire de Szczecin et Swinoujście, est projetée la construction d'un terminal à conteneurs en eau profonde, d'une capacité de 2 millions de TEU par an.

Le volume des trafics portuaires montre d'importantes fluctuations sous l'influence des changements de la situation économique et du commerce mondial, ainsi que du volume et de la structure du commerce extérieur polonais. On constate un **triplement du trafic** entre 2000 et 2023, avec une concentration quasi exclusive sur les quatre premiers ports du pays.

Millions de tonnes	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Gdańsk	16,7	24,2	26,4	31,7	40,6	79,8
Gdynia	8,4	12,3	12,3	15,5	21,2	25,8
Szczecin	11,1	10,0	8,0	8,3	9,6	11,8
Swinoujście	8,9	10,0	10,7	11,8	15,1	17,8
Autres	0,1	0,2	0,1	0,6	0,3	0,2
TOTAL	45,3	56,7	57,5	67,9	86,7	135,4

Trafic des ports polonais, 2000-2023, millions de tonnes

Source : Informations statistiques sur les sites web des autorités portuaires de Gdańsk, Gdynia, Szczecin et Swinoujście et Transport – résultats de l’activité 2000-2023, Office central de statistique, Varsovie 2021-2024.

Sur la période 2000-2023, les réceptions ont crû plus vite que les expéditions. Le charbon représente encore l'exportation la plus importante mais ce trafic est appelé à diminuer. Depuis le déclenchement de la guerre russe-ukrainienne et l'embargo sur l'énergie provenant de Russie, l'évolution la plus marquante a été l'importation de pétrole brut et de gaz naturel liquéfié provenant d'autres sources. Dans le même temps le trafic de conteneurs augmente régulièrement et représente 20 % des tonnages traités dans l'ensemble des ports polonais et 27 % à Gdańsk. On observe une concentration du trafic sur quelques ports (en général quatre entreprises de manutention dominantes dans chaque port).

La plus grosse part des échanges (63 %) s'opère avec les ports européens : Scandinavie, Pays-Bas, Allemagne, Belgique et Royaume-Uni. En dehors de l'Europe, en 2023 les principales destinations du commerce dans les ports polonais étaient l'Égypte, les États-Unis, le Nigeria et la Chine.

Pour la desserte de l'hinterland, le chemin de fer a joué un rôle prépondérant (environ 70 % du trafic) pendant les premières décennies d'après-guerre. Depuis, cette part a diminué en raison de la concurrence du transport routier et de la création d'un réseau d'oléoducs reliant les terminaux portuaires aux points de collecte dans l'arrière-pays. Après 2004, la part des chemins de fer dans la desserte des ports maritimes est tombée à moins de 25 % et celle du transport routier est montée à plus de 60 %.

La politique portuaire s'est avérée pragmatique et efficace, pour réaliser des investissements importants pour accompagner la croissance économique, notamment depuis l'adhésion à l'Union européenne et aux changements dans la conjoncture mondiale, notamment avec la guerre en Ukraine et le bouleversement des flux de produits énergétiques. Quant au trafic de conteneurs, sa croissance pourrait justifier la création d'un nouveau terminal à Swinoujście. Dans le même temps, l'économie polonaise tout entière, encore dépendante du charbon, est concernée par la stratégie européenne de décarbonation et donc de mutation de tout le système énergétique.

ROUMANIE

La Roumanie est située sur plusieurs corridors de transport intra-européens et entre l'Europe et l'Asie. Elle a une façade maritime sur la rive occidentale de la mer Noire. Son port principal, Constanța, est directement relié au Danube par un canal. Le Danube s'inscrit dans une liaison fluviale continue reliant mer Noire et mer du Nord, jusqu'à Rotterdam, via le Main et le Rhin, qui dessert ainsi toute une série de pays enclavés d'Europe centrale (Serbie, Hongrie, Autriche et Slovaquie). Constanța appartient au réseau central du RTE-T.

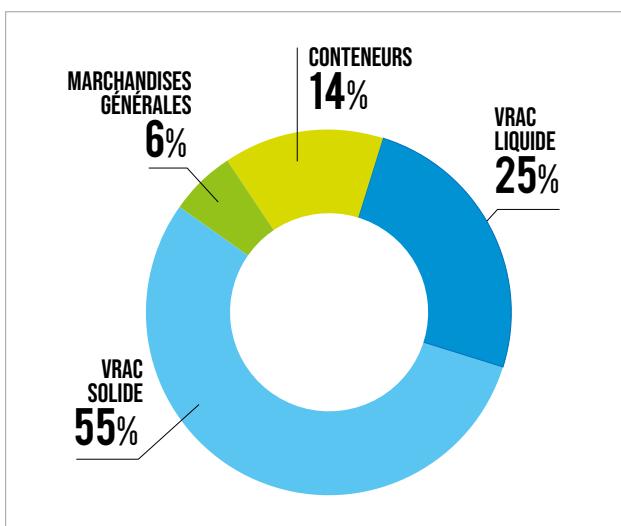
Le port maritime de Constanța, avec les zones connexes de Midia et de Mangalia, offre un accès direct aux routes maritimes régionales et internationales. C'est le plus grand et le plus profond port de la mer Noire (avec un tirant d'eau de 19 mètres). Il comporte un terminal à conteneurs, et est le plus important port d'exportation de céréales de l'Union européenne et peut accueillir des pétroliers de 165 000 tonnes et des vraquiers de 22 000 tonnes. D'une capacité maximale de l'ordre de 100 millions de tonnes par an, Constanța a traité 77 millions de tonnes en 2024, dont 80 % sont des vracs solides et liquides.

Pour le trafic de courte distance (cabotage), Constanța est le huitième port européen.

Le port comprend une zone franche, où se sont développées des activités logistiques, industrielles et de négoce et commerce international. Constanța compte



Source : Programme d'investissement pour le développement des infrastructures de transport pour la période 2021-2030 (mise à jour de la stratégie MPGT 2016).



Source : Port de Constanța – statistiques

enfin un chantier de construction et réparation navale. Le port appartient au domaine public de l'État et est géré par la Société nationale d'administration des ports maritimes de Constanța.

Le transport fluvial sur le bas Danube dessert notamment les ports de Galați, Brăila et Tulcea, qui accueillent des bateaux et convois fluviaux mais dont le tirant d'eau permet aussi l'accueil de navires fluviomaritimes d'une charge de 8 500 tonnes.

La **stratégie de développement du port** vise à augmenter le trafic naval, améliorer l'efficacité des services des transitaires, financer les investissements publics, renforcer la sécurité et la sûreté et la durabilité environnementale du transport maritime et enfin alléger la charge administrative. Elle est en harmonie avec les stratégies européennes, *Green Deal*, *Fit for 55* et Stratégie de mobilité durable et intelligente.

Un accent particulier porte sur la performance environnementale des navires et des ports, conformément aux recommandations de l'OMI, mais divers facteurs limitent cette évolution : incertitude technologique, incertitude sur l'évolution des marchés, manque de compétences et surtout coût élevé des investissements correspondants et manque de sources de financement.

SUISSE

Pauvre en charbon et en minerais, la Suisse eut dans l'histoire un besoin essentiel d'accès aux ressources extérieures pour son développement industriel. Le Rhin fut en l'occurrence son axe d'approvisionnement principal, aboutissant au port de Bâle, le « port maritime » du pays.

Au XIX^e siècle, la Suisse ne fait pourtant pas partie des États riverains de la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)** et, pendant la Première Guerre mondiale, le pays connaît de grandes difficultés d'approvisionnement. Ce n'est qu'après le traité de Versailles que la Suisse est admise comme État riverain et qu'en 1925 l'accord de Strasbourg définit les aménagements du Rhin jusqu'à Bâle.

Des difficultés analogues apparaissent pendant la Seconde Guerre mondiale, l'Allemagne ayant fermé le Rhin à la navigation intérieure, la Suisse signe un contrat d'affrètement avec la société d'armement grecque Rethymnis & Kulukundis.

En 1941, une loi maritime est élaborée et un arrêté du Conseil fédéral décide la création d'une flotte sous pavillon suisse. Aujourd'hui, le Rhin est navigable depuis les ports de Bâle jusqu'à son embouchure sur

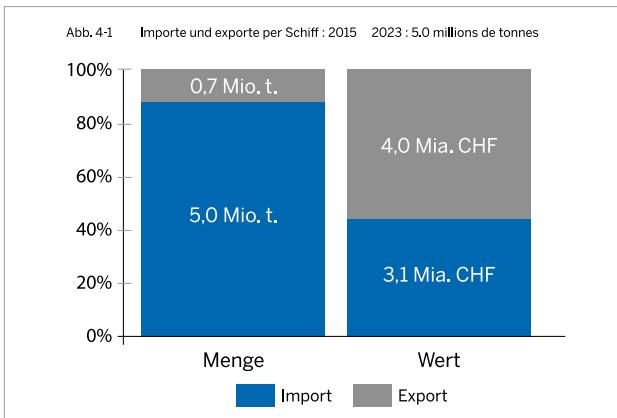
la mer du Nord à Rotterdam. Depuis 1992 grâce au Canal Rhin-Main-Danube, la Suisse accède aussi à la Hongrie et à l'Europe méridionale.

Le port de Bâle (SchweizerischenRheinhäfen) est un **établissement de droit public** doté de la personnalité juridique et appartenant aux cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Il détient des participations dans la société Hafenbahn Schweiz AG (100 %) et dans la société Rheinhafengesellschaft mbH Weil am Rhein (37,66 %). Son modèle de gestion est celui du port propriétaire (*landlord*).

Le port compte trois sites principaux : Kleinhüningen (26 %), Birsfelden (39 %, avec usines) et Muttenz-Au (30 %, pondéreux). Le trafic, de 5 millions de tonnes par an, est plutôt importateur en termes de tonnages transportés mais exportateur en termes de valeur des marchandises. L'énergie fossile reste le premier produit importé (56 % des tonnages), mais le trafic de conteneurs est en croissance et une augmentation des capacités de traitement est projetée.

Bâle et le Rhin tiennent néanmoins une place moindre que jadis dans les échanges extérieurs du pays. En 1960, 33 % du commerce international suisse passait par le Rhin. Aujourd'hui, le fleuve transporte environ 5 millions de tonnes avec l'extérieur, contre 27 millions pour le rail et 10 millions pour la route. On reconnaît les résultats de la politique suisse des transports en matière de partage modal du fret.

Une nouvelle Stratégie maritime 2023-2027 remplace la loi de 1941, abandonnée à la suite de scandales financiers. Elle redéfinit un pavillon suisse qui « *aura vocation à promouvoir les valeurs de la Suisse partout dans le monde (fiabilité, durabilité et efficacité), de même que l'image du pays [...] sans représenter une charge*



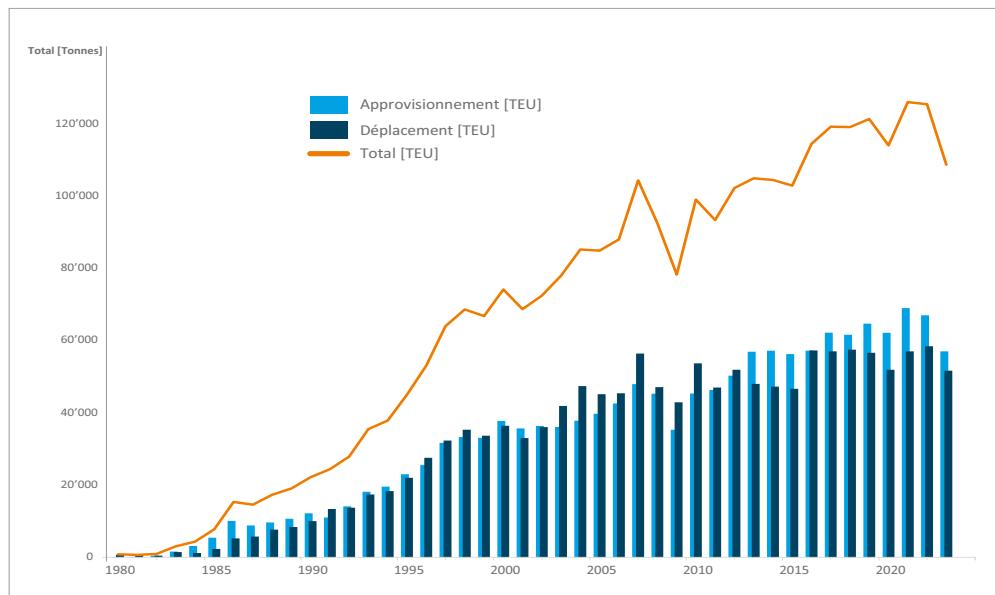
Trafic annuel du port de Bâle (2023)
Import et export, tonnages (Menge) et valeur (Wert)

Source : Port of Switzerland : « [Container Umschlag 2023](#) », Jahresstatistik der Schweizerischen Rheinhafen, 2023.

financière supplémentaire pour la Confédération (les frais seront couverts par les émoluments) ».

De fait, les entreprises suisses agissent davantage en tant qu'affréteurs qu'armateurs, même si MSC, premier armateur mondial pour le transport de conteneurs, également présent dans la croisière et la logistique, a son siège en Suisse (mais ses capitaux sont italiens). On estime qu'environ 3 600 navires de haute mer sont contrôlés par des entreprises suisses, soit 2 200 par des négociants en matières premières et 1 400 par des armateurs¹⁷.

Le cas de la Suisse est un exemple très riche de la manière dont un pays enclavé doit veiller à son accès à l'espace maritime et aux échanges dont il est porteur. ■



**Trafic de conteneurs
du port de Bâle,
déchargements
et chargements,
1990-2023**

Source : Port of Switzerland : « [Container Umschlag 2023](#) », Jahresstatistik der Schweizerischen Rheinhafen, 2023.

17. - Source : [publiceye.ch](#)