

Anvers, Rotterdam

Antoine Frémont, INRETS
FIG, Saint-Dié des Vosges, octobre 2009

Remarque :

Les notes ci-dessous ne constituent en rien un article scientifique mais seulement les éléments qui ont été nécessaires à la présentation orale de cette conférence.

Introduction

Deux très grands ports européens d'une très grande rangée maritime.

Emplois:

Anvers: 64 000 emplois directs et 105 000 emplois indirects en 2006.

Rotterdam : Près de 90 000 emplois directs et + de 300 000 indirects.

Par rapport à ces deux ports, la France complexe. En quoi ces deux ports peuvent-ils être considérés comme des références ? Comment cela fonctionne ?

Resituer ces ports dans le monde et en Europe.

Montrer leur adaptation constante aux différentes contraintes à différentes échelles avec des similarités et des différences entre les deux ports.

Comment la concurrence est à l'œuvre mais aboutit bien à former une très grande région portuaire ?

1. Deux très grands ports mondiaux mais qui ne sont plus les plus grands et qui polarisent l'une des plus grandes rangées maritimes mondiales

Anvers et Rotterdam à l'échelle mondiale

Slide : les grands ports mondiaux

En 1995, Rotterdam est encore le premier port mondial et Anvers est en 7^{ième} position.

En 2008, 4^{ième} et 15^{ième} position.

En 2008, 10 des 20 premiers ports mondiaux sont chinois et représentent 56% des trafics manutentionnés dans ces 20 premiers ports.

Trafics en 1995 :

Rotterdam : 285 MT

Singapour : 278

Kobe : 170

Shanghai : 170

Nagoya : 137

Yokohama : 125

Anvers : 110

Tableau 1. Les 20 premiers ports en 2008. Trafic total en millions de tonnes et taux de croissance en %.

Rang	Port	Pays	2008	Taux de croissance %	
				2008/2007	2007/2006
1	Shanghai*	Chine	582,0	3,8	4,0
2	Ningbo	Chine	520,1	9,0	34,6
3	Singapour	Singapour	474,1	6,2	7,3
4	Rotterdam	Pays-Bas	421,1	2,8	6,7
5	Tianjin	Chine	355,9	13,0	16,8
6	Guangzhou	Chine	344,3	0,3	11,8
7	Qingdao	Chine	300,3	11,8	15,4
8	Hong Kong*	Chine	259,4	5,4	2,9
9	Qinhuangdao	Chine	252,2	2,6	16,6
10	Houston	Etats-Unis	227,0	0,9	10,4
11	Busan	Corée du Sud	222,4	-0,8	10,6
12	South Louisiana	Etats-Unis	212,0	-10,4	-1,9
13	Shenzhen	Chine	211,2	5,4	12,0
14	Nagoya	Japon	200,7	1,1	3,5
15	Anvers	Belgique	189,5	3,5	8,5
16	Dalian	Chine	185,2	10,7	12,2
17	Gwangyang	Corée du Sud	184,0	0,9	1,6
18	Los Angeles	Etats-Unis	170,0	-11,8	4,5
19	Chiba	Japon	156,4	0,5	1,3
20	Rizhao	Chine	151,0	13,5	15,7
Total 20 premiers			5618,7	4,1	10,4
Dont Chine			3161,6	6,7	13,9

* Pour Shanghai et Hong Kong, le trafic fluvial est inclus. D'une façon générale, les ports ne comptent pas les trafics de la même façon. Les chiffres ci-dessus donnent donc des ordres de grandeur.

Source : d'après Port de Rotterdam

On peut faire le même constat avec les trafics conteneurisés

En 1995 : Rotterdam en 4^{ième} position, Anvers en 10^{ième} position à l'échelle mondiale

En 2008, en 9^{ième} et 13^{ième} position

Trafic EVP en 1995

World Ranking	Port Name	Trade Region	Total TEU
1 (1)	Hong Kong	East Asia	12 549 746
2 (2)	Singapore	South East Asia	11 845 600
3 (3) *	Kaohsiung	East Asia	5 232 000
4 (4)	Rotterdam	Northern Europe	4 786 577
5 (5)	Busan	North East Asia	4 502 596
6 (7)	Hamburg	Northern Europe	2 890 181
7 (10)	Yokohama	North East Asia	2 756 811
8 (9)	Los Angeles	North America West Coast	2 555 204
9 (8)	Long Beach	North America West Coast	2 389 533
10 (11)	Antwerp	Northern Europe	2 329 135

Tableau 2. Les 20 premiers ports à conteneurs en 2008. En Millions d'EVP* et taux de croissance en %.

Port	Pays	2008 M EVP	Taux de croissance %	
			2008/2007	2007/2006
Singapour	Singapour	29,9	6,6	11,2
Shanghai	Chine	28,0	6,5	17,0
Hong Kong	Chine	24,2	1,5	1,4
Shenzhen	Chine	21,4	1,5	12,5
Busan	Corée du Sud	13,4	1,2	9,3
Dubaï	Emirats Arabes Unis	11,8	9,9	16,2
Ningbo	Chine	11,2	16,7	24,4
Guangzhou	Chine	11,0	16,4	28,3
Rotterdam	Pays-Bas	10,8	-0,1	10,5
Qingdao	Chine	10,3	8,3	18,6
Hambourg	Allemagne	9,7	-1,6	10,4
Kaohsiung	Taiwan	9,7	-6,0	4,7
Anvers	Belgique	8,7	5,6	14,2
Tianjin	Chine	8,5	16,4	16,2
Port Kelang	Malaisie	8,0	10,7	11,1
Los Angeles	Etats-Unis	7,8	-6,4	-1,4
Long Beach	Etats-Unis	6,5	-12,7	0,3
Tanjung Pelepas	Malaisie	5,6	1,8	13,3
Bremerhaven	Allemagne	5,5	11,2	9,5
New York	Etats-Unis	5,3	-0,6	3,9
Total 20 premiers		247,4	4,7	11,6
Dont Chine		114,7	7,3	14,3

* EVP : Equivalent Vingt Pieds

Source : d'après Port d'Hambourg

Cela illustre le basculement du monde avec les foyers de la croissance en Asie orientale. Avec pour le trafic total, des ports chinois très gros importateurs de matière premières, pétrole ou minerais et à l'export, des produits manufacturiers.

Slide trafic total

Ce qui ne veut pas dire que leurs trafics ont baissé en valeur absolue mais ils ont augmenté moins vite que les ports chinois.

Trafic total d'Anvers multiplié par plus de 2 de 1980 à 2008, et par 1.5 pour Rotterdam. Avec une très forte croissance depuis 2000 : +45% pour Anvers et +31% pour Rotterdam. Un véritable boom.

Avec en 2008 un ralentissement mais des trafics encore en hausse mais 2009, les effets de la crise.

Slide trafic conteneurisé

Idem avec trafic multiplié par 5,7 pour Rotterdam et près de 12 pour Anvers.

Et une accentuation de la croissance depuis 2000 : +112% pour Anvers et + 71% pour Rotterdam

2009 : la crise avec des trafics en baisse de l'ordre de 16% pour les deux ports.

Constat :

- le terme mondialisation prend ici tout son sens. Croissance plus rapide du commerce international par rapport à la production. Tout cela se brise sur la crise actuelle. Port révélateur du boom spéculatif dans lequel nous étions.
- Dans la course entre les deux ports, c'est Anvers qui a le plus profité de la croissance des trafics puisque sa croissance a été systématiquement plus rapide que celle de Rotterdam à la fois pour la totalité des trafics et les trafics conteneurisés.

Slide : des ports de la rangée Nord

Anvers et Rotterdam appartiennent à une rangée maritime beaucoup plus vaste qui est celle de la rangée Nord.

- cela reste l'une des plus grandes rangées maritimes au monde même si en matière de conteneurs, des ensembles comme le delta de la rivière des Perles ou le duo Shanghai/Ningbo traitent plus de conteneurs.

- par l'importance de leur trafic, Anvers et Rotterdam **polarisent** cette rangée maritime. Concentrent près de 50% du trafic total et du trafic conteneurisé. C'est quelque chose de classique à l'échelle des grandes rangées maritime mondiale. Quelques grands ports qui concentrent l'essentiel des trafics. Un phénomène de concentration portuaire.

- à l'intérieur de cette rangée maritime, Anvers et Rotterdam sont au cœur d'un groupe de ports très proches les uns des autres, de ports situés à proximité les uns des autres : Zeebrugge et Gand en Belgique, Flessingue et Terneuzen (Zeeland seaports) sur l'Escaut et Amsterdam/Ijmuiden aux Pays-Bas, ce que Jacques Charlier appelle « le système portuaire du Benelux ». On pourrait rajouter à ce système les ports français de Calais et de Dunkerque qui trouveraient sans doute une prospérité à se rattacher à ce système, notamment Dunkerque.

Par système, on peut comprendre qu'il existe des relations entre ces ports, notamment entre les deux plus grands, relations qui contribuent à la puissance de l'ensemble. Nature de ces relations restent cependant à expliciter.

- la première des complémentarités étant dans :

* la localisation en fond d'estuaire ou en port de mer avec des glissements qui se sont opérés dans le temps pour renforcer l'accessibilité maritime

* la nature des trafics : Amsterdam/Ijmuiden, Flessingue et Terneuzen ainsi que Gand (aussi Dunkerque) étant d'abord des ports pour les vracs avec très peu de trafics de marchandises diverses, inversement Zeebrugge et Calais des ports de marchandises diverses, notamment pour le trafic roulier. Anvers et Rotterdam se distinguant comme étant des ports généralistes, i.e traitant tous les types de trafic comme Le Havre et Hambourg. Avec cependant des différences entre Anvers et Rotterdam, Rotterdam manipulant des quantités très impressionnantes de vracs liquides ou solides.

2. Ces ports sont adossés à un très riche hinterland

Garder le même slide

Explication simple à l'importance de ces trafics portuaires : Anvers et Rotterdam sont les deux portes d'entrée principales de l'Europe sur le monde. Elles le doivent au fait :

- d'être adossé à un très riche hinterland. Banane bleue. Donc hinterland terrestre avec notamment l'Allemagne, 1^{ère} puissance commerciale mondiale (on ne cesse de parler de la Chine mais on oublie l'Allemagne qui vend des machines outils et des BMW) mais aussi maritime avec redistribution de trafics vers UK et Baltique,
- d'être ancré depuis très longtemps, au moins depuis la révolution industrielle, sur une très grande route maritime, celle de l'Atlantique Nord relayée aujourd'hui par la route Asie orientale/Europe, ce qui avive la concurrence entre les deux principales façades

maritimes de l'Europe en repositionnant la Méditerranée au centre des principales routes maritimes mondiales,

- de bénéficier avec le Rhin et de ses affluents d'une voie naturelle de pénétration à l'intérieur du continent européen, d'autant plus que la convention de Mannheim de 1868 assure la liberté de navigation sur une artère qui est considérée comme internationale. Exemple : pas de taxation sur les carburants.

Slide L'hinterland

De fait, la relation est évidente.

Mais leur puissance ne peut s'expliquer simplement par un simple déterminisme économique ou de localisation. Ou alors j'arrête là mon exposé. L'importance de ces deux ports est bien le fruit d'une construction humaine passée et toujours en devenir. Dit plus simplement : rien n'est acquis, tout se construit.

3. Rien n'est acquis

3.1. Des sites différents

Le but n'est pas de faire de l'histoire mais de montrer des différences et des similarités qui expliquent la dynamique actuelle.

Anvers : port de fond d'estuaire - Il faut de 5 à 6 heures aux navires pour remonter l'Escaut. C'est un handicap puisque le port n'est pas accessible à tous les navires. Les navires avec un tirant d'eau de 11.90m maximum peuvent y accéder quelles que soient les conditions de la marée. En jouant avec la marée, possibilité d'accueillir de plus gros navires. En avril 2009, le port d'Anvers a ainsi accueilli le MSC Béatrice, PC de près de 14 000 EVP, qui est arrivait à Anvers avec un tirant d'eau de 12.80 alors que son tirant d'eau maximum est de 15.60m.

Mais cela démontre la capacité du port à accueillir les plus grands PC actuels, certes pas à pleine charge.

Les navires de 11.660 à 14.000 TEU pourront désormais caler à 14 mètres au départ d'Anvers. Les fenêtres de navigation de ce type de navires seront étendues lorsque le tirant d'eau le permet.

Ne peut pas recevoir les plus grands vraquiers.

Rotterdam : port de mer. Accessibilité maritime. Les plus gros navires peuvent y accéder. Plus de 16 m de tirant d'eau dans la partie avant du port, la Maasvlakte.

- Des histoires différentes

Anvers :

Est un très vieux port qui devient au XVI^{ème} siècle le centre de l'économie monde (Braudel).

Ensamblent et le recul de Bruges, centre commercial flamand, au moment où le centre de gravité de l'économie européenne basculait du monde méditerranéen vers la façade atlantique du continent. Des marchands de toute l'Europe affluent alors à Anvers, qui leur offrit de généreux privilèges juridiques et des facilités commerciales. De nombreuses activités artisanales accompagnaient cette activité marchande et portuaire, le travail à façon étant aussi effectué en zone rurale, où une main-d'œuvre abondante, à bon marché, garantissait des prix peu élevés.

Au XVI^e, la population de la ville est multipliée par 10, de 10 000 à près de 100 000 habitants, chiffre exceptionnel pour la moitié du XVI^e siècle.

Ouverture d'une bourse en 1531 traduit le développement des techniques financières liées au commerce.

Anvers s'inscrit dans la tradition marchande des ports de la Hanse.

Héritage marchand qui perdurent avec la naissance des Naties au 19^{ème} siècle. Outre leur implication pendant très longtemps dans les activités de manutention, ces compagnies exercent avant tout une fonction commerciale sur le port. Ce sont elles qui assurent la réception commerciale des marchandises. On dirait aujourd'hui qu'elles font de la logistique.

Hessenatie : relation avec la Hesse, plus largement avec les états rhénans via le Rhin et le Main.

Noordnatie : traitement des produits agricoles en provenance des colonies belges : café, sucre, jute...

Aussi un très dense réseau de transitaires qui organisent les transports intérieurs mais aussi le passage portuaire (dédouanement, stockage, documentation, transport local...), parfois même pour le compte des grands transitaires intérieurs comme Panalpina ou Kuehne et Nagel.

Aujourd'hui implication dans les activités logistiques. Anvers dispose de 5 Millions de m2 d'entrepôts contre 2 seulement à Rotterdam.

Anvers, l'archétype du port commercial

Rotterdam : archétype du port couloir. Un port récent de la seconde moitié du XIX siècle. Accessibilité maritime de Rotterdam est récente par la réalisation du Nieuwe Waterweg inauguré en 1870 alors que la décision a été prise en 1858.

Lien entre l'expansion industrielle dans la Ruhr et de l'autre les « barons » du port de Rotterdam, i.e ceux qui sont alors à la tête des plus grandes compagnies maritimes à Rotterdam. Acheminement du charbon et ou du minerais et autres matières premières. Le port assure un passage rapide.

3.2. Des évolutions spatiales similaires au XXIème siècle

- répondre au gigantisme naval, d'abord pour les vraquiers.
- Période des trente glorieuses avec les ZIP. Raffinage et pétrochimie, automobile Mais les ZIP souffrent car gains de productivité très fort.

Anvers et Rotterdam : un des tous premiers centres pétrochimiques au monde avec Houston et Singapour.

Exemple : Anvers risque de perdre l'usine Opel à la suite de la cession de cette marque par GM à un Canadien allié avec un Russe. Finalement, Opel reste dans le giron de GM mais GM doit supprimer 10 000 emplois chez Opel (novembre 2009)

- Puis arrivée de la conteneurisation à partir des années 1960 mais surtout 1970. Idée majeure : les ports ont été construits dans l'optique de la ZIP, notamment la Maasvlakte et finalement, adaptation du port à une nouvelle technique.
- La conteneurisation est devenue le premier des enjeux depuis les années 1980 avec aujourd'hui un contexte de crise. On lui consacre l'essentiel des efforts.

Slide répartition des activités à Rotterdam

De ce point de vue, Rotterdam a disposé longtemps d'un meilleur outil portuaire qu'Anvers grâce à la Maasvlakte.

Concentration des trafics conteneurisés deepsea sur la Maasvlakte sur des terrains prévus à l'origine pour l'industrie. Premières opérations en 1984. Delta terminal : une surface de 2000 hectare répartis entre deux opérateurs principaux : ECT détenu par Hutchison avec un terminal multiclients et le terminal APMT dédié principalement aux activités de Maersk. Plus de la moitié des 10 millions d'EVP manutentionnés dans le port de Rotterdam le sont sur ces deux terminaux.

Autre site Waalhaven et Eemhaven, dans la partie plus ancienne du port, pour les trafics shortsea.

Slide : photo Maasvlakte

A Anvers : outil technique moins favorable jusqu'à 2005. Accessibilité nautique + éclatement des terminaux. Les terminaux historiques derrière l'écluse et les deux terminaux en aval de l'écluse, de part et d'autre de celle-ci en 1990 puis 1997.

En 2005, ouverture d'une nouvelle darse sur la rive gauche. Rupture avec les bassins précédents de la rive gauche accessible par une écluse alors que là, ce qui est privilégié, c'est l'accessibilité maritime, donc sans passage d'écluse.

Le Deurganck dock (darse de 450 m de large et offrant 5.3 km de quai) avec une capacité à terme de 7 à 8 M d'EVP.

Slide: trafic des ports en 2008

Bilan de ces développements se traduit par des structures différentes dans les trafics.

Opposition entre un port de vrac et un port de marchandises diverses. Importance des autres marchandises à Anvers avec 14 MT, plus qu'à Rotterdam. 25 MT en 1988 mais avec la progression de la conteneurisation, cela baisse.

Anvers : Premier port européen pour les fruits (bananes), les grumes ou les aciers

Anvers : un port de marchandises diverses. Un port commerçant.

4. La logique entre ces deux ports voisins est celle de la compétition la plus extrême.

Quelques facteurs qui expliquent la compétitivité portuaire : l'accessibilité maritime, l'accessibilité terrestre, l'organisation de l'espace portuaire, l'attrait des opérateurs internationaux pour la place portuaire.

Dans tous ces domaines, la compétition la plus extrême est à l'œuvre entre les deux ports. Ils ne se font pas de cadeaux.

4.1. Accessibilité maritime : Rotterdam bénéficie d'un avantage considérable sur Anvers et au détriment des Flamands, l'essentiel de l'estuaire de l'Escaut se trouve en territoire néerlandais (usine BASF se trouve à la frontière avec les Pays-Bas).

= Anvers n'a jamais été et n'est pas encore aujourd'hui totalement maîtresse de son destin.

1648 : traité de Münster : qui officialise la fermeture de l'Escaut à la navigation, alors que ce blocus de l'Escaut a commencé en 1585, lorsque l'Espagne reprend la ville d'Anvers dans le cadre du conflit qui l'oppose aux Provinces-Unies.

La population tombe à moins de 40 000 habitants à la fin du XVI^e siècle. Et surtout les Hollandais obtiennent, après 80 ans de lutte, la reconnaissance définitive de la souveraineté et de l'indépendance de leur pays. Ils conservent tout ce qu'ils ont acquis pendant la guerre, l'embouchure de l'Escaut, Maastricht et le district d'Outre- Meuse.

1792 : réouverture de l'Escaut à la navigation avec la Révolution française. Et Napoléon qui souhaite faire d'Anvers un pistolet braquet sur le cœur de l'Angleterre. Indépendance de la Belgique en 1830, péage sur l'Escaut racheté en 1863 par l'Etat belge... commence alors le développement du port.

Aujourd'hui, chaque approfondissement et élargissement de l'Escaut demande des années de négociations entre les Pays-Bas et la Belgique.

Traités de l'Escaut prévoit un nouvel approfondissement de l'Escaut occidental pour des tirants d'eau jusqu'à 14.7 mètres pour la fin 2009 mais d'évidence le traité ne sera pas respecté.

Été 2009 : à la demande de deux organisations environnementales néerlandaises, le Conseil d'Etat néerlandais s'est prononcé en référé contre l'approfondissement et l'élargissement de l'Escaut occidental. Le jugement définitif dans la procédure d'appel n'interviendra qu'à la fin de l'année, ce qui signifie que les travaux de dragage ne débiteront plus cette année.

Colère

L'échevin du port d'Anvers est en colère à cause de cette décision, étant donné que les Pays-Bas ne peuvent ainsi plus satisfaire à leurs obligations juridiques qui prévoient l'achèvement de l'approfondissement avant fin 2009. Maintenant, les travaux ne peuvent même pas commencer avant 2010. Van Peel veut que le gouvernement néerlandais satisfasse rapidement aux exigences du Conseil d'Etat, c-à-d qu'il raffermisse son opposition à l'encontre des activistes qui s'opposent à la dépoldérisation".

Justice

MSC et PSA ont beaucoup investi à Anvers sur base du timing de l'approfondissement fixé par traité et ils préparent des demandes de dédommagement contre l'Autorité portuaire anversoise qui pourra assigner l'Etat néerlandais en garantie.

Constat à partir de ci-dessus : puissance des organisations environnementales aux Pays-Bas alors qu'à l'inverse, à Anvers, la seule chose qui compte, c'est le port.

Et qu'une chose est sûre : c'est que l'estuaire de l'Escaut est dans un état environnemental non satisfaisant.

4.2. Accessibilité terrestre

cf slide des répartitions modales.

Importance du fluvial. On pourrait aussi tomber dans un déterminisme : parce que le Rhin, beaucoup de fluvial.

Slide sur le Rhin

Mais cela s'explique par l'importance des opérateurs et de leur organisation. Marché du Rhin divisé en trois marchés avec des convois de presque 500 EVP sur le Rhin inférieur qui fait que Duisburg ressemble à un port de mer

+ logique d'intégration verticale des opérateurs qui sont des organisateurs de transport : une des clés pour le développement du transport combiné. Terminaux intérieurs et intégration de la chaîne de transport.

Les problèmes. Ils sont similaires dans les deux ports et liés à des problèmes de congestion. La crise représente une bouffée d'oxygène de ce point de vue. Hésitations entre deux solutions : terminaux fluviaux dédiés ou cueillette dans les différents terminaux du port.

Sur le rail : des logiques similaires. Avec quelques grands opérateurs comme Hupac sur la Suisse et Italie

Les projets d'infrastructures terrestres, ici ferroviaires, montrent que les autorités portuaires poussent à la réalisation de grands projets mais qu'elles maîtrisent difficilement ce qui se passe en dehors de l'enceinte portuaire.

Slide Betuwe Line

Exemple de la Betuwe line : 160 km de voie ferrée dédiée fret entre Rotterdam et la frontière allemande. Première ligne dédiée fret en Europe. Projet TEN. Inauguration en 2007. Un

investissement de près de 5 milliards d'Euros alors que les estimations initiales étaient de 2.3 millions !!! Aucun partenariat public privé. Depuis un trafic faible. Pourquoi?

Opposition des riverains et des écologistes

Pas de poursuite de la ligne en territoire allemand. Cette poursuite n'est pas escomptée avant 2015. En fait, les Allemands privilégient leurs ports d'Hambourg et de Bremerhaven qui sont très puissants d'un point de vue ferroviaire.

Concurrence du fluvial. Encore des possibilités de navigation sur le Rhin.

Slide Rhin d'acier

Les Anversois ont depuis très longtemps un projet ferroviaire similaire appelé Rhin d'acier. Réouverture d'une ligne passant par les Pays-Bas (!!!), passant par une réserve naturelle et nécessitant la construction d'un tunnel (!!!).

Une commission d'experts auraient remarqué en 2009 que les coûts sociétaux sont plus élevés que les bénéfices, notamment parce que l'exploitation devrait se faire en traction diesel et parce que la construction du tunnel du Meinweg serait onéreuse, de même que son entretien.

Constat : les autorités portuaires cherchent à tout prix à devancer l'augmentation des trafics. Même si cela n'est pas a priori très raisonnable.

4.3. L'organisation de l'espace portuaire et des projets portuaires

A Rotterdam

Réalisation de la 2^{ème} Maasvlakte. Obligation pour les Néerlandais de prendre sur la mer par des techniques de poldérisation car absence de place sur les deux rives et opposition farouche des riverains et des associations écologistes.

1000 hectares supplémentaires dans le prolongement de la première Maasvlakte.

Un projet qui date du début des années 1990. Mais des oppositions :

- de la part des associations écologistes qui ont mené la vie très dure au projet
- des interrogations de la municipalité qui veut changer l'image de la ville pour y développer des fonctions métropolitaines plus nobles, ce qui se traduit notamment par l'intégration à la ville des plus vieux bassins dans le cadre de projets d'extension de la ville, à proximité immédiate du centre ville.

Au total : Maasvlakte 2 = 1000 hectares et non pas 5000 comme cela avait été un moment envisagé, soit une réduction des ambitions

+

en compensation, 750 hectares d'espaces naturels et de loisirs

+

un projet qui a mis 20 ans à voir le jour.

A Anvers

Les considérations environnementales sont moins fortes.

Des réserves foncières sur la rive gauche. Après le Deurganck Dok avec à terme une capacité de 7 M d'EVP qui a eu aussi des problèmes de délai.

Possibilité du Saeftinghe Dock qui nécessiterait de supprimer le village de Doel. Idée qu'avec la croissance qui prévalait jusqu'en 2008, le port utiliserait ses capacités à 80% à l'horizon 2015.

Développement de la rive gauche nécessite de mieux connecter les deux rives : Connections entre les deux rives avec notamment un tunnel ferroviaire pour 2014.

+

Associé à ces nouveaux terminaux, des parcs logistiques dans la zone portuaire.

Constat : aménagement portuaire devient de plus en plus délicat. Il n'est plus possible de couler du béton n'importe comment. L'autorité portuaire doit penser l'aménagement de l'espace, même si fondamentalement, sa priorité reste uniquement le développement de l'activité portuaire et consiste à préserver ou prévoir des espaces pour des développements portuaires futurs. Malgré la crise, poursuite de cette politique.

4.4. Attirer les opérateurs internationaux

Modèle dominant du landlord port adopté par Anvers et Rotterdam.

Cela se traduit à Anvers et Rotterdam par le recours à ces opérateurs internationaux à la fin des années 1990, début des années 2000.

Quelle est la situation actuelle ?

Slide : les réseaux de terminaux du Havre à Rotterdam

Des acteurs dominants par port : ex MSC réalise un peu moins de la moitié des trafics d'Anvers. A Rotterdam, Maersk est un acteur majeur : de l'ordre du quart des trafics conteneurisés.

Expliquer pourquoi :

- ⇒ être dans la place avant la concurrence et occuper une situation de rente
- ⇒ pour les armements, disposer de terminaux dédiés et organiser des dessertes terrestres

Exemple slide Maersk

Avec comme risque pour les autorités portuaires de se retrouver en situation de dépendance par rapport à des acteurs internationaux sans ancrage territorial véritable.

5. Cette concurrence extrême aboutit de fait à l'organisation d'une région portuaire

Revenir slide : les réseaux de terminaux du Havre à Rotterdam

On constate à partir du schéma que les armements ou les terminaux gèrent des réseaux de terminaux à l'échelle de la rangée maritime. = Terminalisation portuaire (Brian Slack). Ils ne mettent pas leurs œufs dans le même panier

Ex : Maersk à Rotterdam est présent à Zeebrugge, aussi CMA et ces deux compagnies vendent des B/L Anvers en faisant passer leur trafic par Zeebrugge.

Soit compétition entre les deux ports d'Anvers et de Zeebrugge mais de fait une forme de coopération entre les deux ports. Zeebrugge comme avant port d'Anvers.

Dans les faits, cela se traduit par des flux de marchandises considérables entre les trois ports.

Entre Rotterdam et Anvers : un trafic estimé à 1 million de TEU/an, essentiellement par barges mais aussi un peu par train et camions, contre plus de 500 000 TEU au milieu des années 1990

Entre Anvers et Zeebrugge, environ 250 000 TEUs contre moins de 50 000 au milieu des années 1990. Essentiellement par train.

Cela traduit le fait que les opérateurs internationaux considèrent cette région comme une entité unique. Si Maersk utilise Rotterdam, il ne peut pas se passer de la place commerciale anversoise. Si MSC utilise principalement Anvers, ne peut se passer de Rotterdam pour certains de ses plus gros navires.

Idem pour les vracs liquides : un pipe relie Anvers à Rotterdam depuis 1971. En fait, les raffineries d'Anvers sont approvisionnées par Rotterdam à raison de 20 à 30 MT / an selon Charlier.

Soit une forme de coopération.

Reprise par les pouvoirs publics : du côté du gouvernement flamand, volonté de promouvoir à l'échelle internationale les ports flamands dans leur ensemble.
Idem du côté néerlandais avec le réseau des ports néerlandais.

Conclusion

Force d'Anvers et de Rotterdam est le fruit d'une longue construction humaine.