



Ports et corridors

L'actualité du transport maritime et de la logistique portuaire



© Hervé Deiss

CORRIDORS ET LOGISTIQUE

European Car Group publie un rapport sur la capacité des terminaux rouliers

📅 27 novembre 2024 👤 Hervé Deiss

la capacité des terminaux rouliers en Europe. L'organisation européenne alerte sur la congestion liée au manque de capacité dans les ports maritimes.

Dans sa dernière étude, la division recherche du European Car Group revient sur les capacités des **terminaux portuaires** en Europe. Elle se concentre sur les volumes de véhicules de tourisme et de véhicules utilitaires légers (VUL).

Un ratio de 712 entre le premier et le dernier

L'analyse prend en compte les 27 ports les plus importants pour ce trafic. L'échelle entre le premier et le dernier de ce classement est importante. Le ratio entre le premier **port automobile** européen, Anvers-Bruges et le dernier, Wilhelmshaven, est de 721. En effet, le port belge a traité 3,56 M de véhicules en 2023. Le port allemand a réalisé un trafic de 50 000 unités.

Anvers-Bruges, premier port roulier européen

Le classement place Anvers-Bruges comme premier port européen en matière de véhicules de tourisme et de VUL. En 2023, il a réalisé un trafic de 3,56 M de véhicules. Des volumes en hausse de 21,01%. Le deuxième du classement est Bremerhaven avec un trafic de 1,7 M de voitures, en hausse de 5,4%. Enfin, le podium se termine avec Emden. Le port de l'ouest de l'Allemagne totalise 1,3 M de véhicules, soit une progression de 17,1% de son trafic.

Les ports français en fin de tableau

Dans ce concert, les ports français se rangent plutôt en fin de liste. Haropa Port se positionne en 19^e place avec un trafic de 257 987 unités. Réalisé principalement sur le site du Havre, ce trafic a perdu 59% en 2023. Suit ensuite le GPM de Marseille-Fos avec 209 500 unités traitées en 2023 puis le GPM de Nantes Saint-Nazaire avec 118 000 voitures. Le dernier port français de la liste est celui de Sète qui totalise 100 000 véhicules en 2023 avec une progression de 197%.

européen

Ce classement montre le centre de gravité de l'industrie automobile en Europe. L'Allemagne sort grande vainqueur avec quatre ports dans les 27 listés. La construction automobile allemande utilise ses ports. Bremerhaven joue un rôle déterminant dans la logistique du groupe BMW et Emden se place comme le port de Porsche.

Changements de paradigmes

La conclusion de cette étude auprès des opérateurs portuaires que « les temps changent. » Alors, pour les opérateurs de terminaux, il s'agit d'accepter ces changements et de s'adapter aux nouvelles demandes du marché. Cependant, d'autres changements peuvent encore intervenir, « même si personne ne sait dans combien de temps. »

De terminal d'exportation à terminal d'importation

Pour mémoire, il rappelle qu'au cours des précédentes décennies, « le principal flux était constitué par les exportations de l'Europe vers le monde entier. La production automobile était centrée sur l'Europe – les marques françaises produisaient en France et les marques allemandes en Allemagne. Elles expédiaient leurs voitures depuis les ports français et allemands vers les marchés du monde entier. » Une époque que les moins de vingt ans n'ont pas connu.

Les exportations demeurent à 50%

Le changement n'est cependant pas aussi radical qu'attendu. Si le rapport a tendance à s'inverser, les exportations entrent toujours à hauteur de 50%. « Auparavant, la proportion était de 80 % pour les exportations et de 20 % pour les importations. Mais nous constatons que les importations augmentent », déclare Axel Bantel, responsable du secteur automobile chez BLG Logistics de Bremerhaven. Une opinion qui prend une ampleur toute particulière sur le site du Havre de Haropa Port.

Une tendance chez Haropa Port et Zeebrugge

Dans les ports français de Haropa Port, Bruno Peisey, responsable du roulier, se désole : « Au Havre, environ 80 % des volumes sont des importations. Les exportations ne pèsent plus que 20%

des ventes, International Car Operators, constate que cette tendance se révèle au port de Zeebrugge.

Le temps d'attente, élément clé

Cette inversion entre importations et exportations signifie que les opérateurs doivent réorganiser leur terminal. Le temps d'attente sur le terminal détermine la capacité des ports. « En fait, le temps d'attente est actuellement la clé des négociations sur la capacité. Les produits d'exportation sont traités point par point, mais le temps de séjour des produits d'importation est variable », atteste Brian Steeds, directeur du roulier au **port de Bristol**. Dans ce contexte, des ports se positionnent pour disposer de deux cordes à leur arc. C'est ce qui s'est passé au port du Pirée. Le terminal Heracleous agrandi son espace. « Nous ne visons pas un trafic domestique en croissance. Notre objectif est de jouer un rôle de **plate-forme de transbordement**. Le besoin s'est manifesté en 2023 », explique Dimitrios Agrapidis, de Piraeus Port SA (société gestionnaire du port).

Développer le concept de hub automobile

Et dans le sud de l'Europe, des ports comme Barcelone développent ces flux. « Avec la crise en mer Rouge, les navires modifient leur route par le cap de Bonne-Espérance. Dans ces conditions de nombreux ports de l'est de la Méditerranée sont désormais desservis par **transbordement** depuis les ports de l'ouest. Des trafics qui sont fortement consommateur d'espace », explique Lluís Paris, responsable du roulier au port de Barcelone.

Face à la congestion, la conteneurisation

Par ailleurs, les terminaux rouliers européens ont connu en 2023 une congestion. Face à ce phénomène, des constructeurs automobiles ont fait le choix de transporter leurs voitures par conteneurs. L'objectif était de contourner la congestion des terminaux rouliers. Cependant, si le « dépotage » du **conteneur** se réalise dans le terminal de réception, la voiture est ensuite déplacée pour rejoindre le stock au terminal roulier. « Nous devons tenir compte du fait que ce véhicule n'est pas arrivé dans un navire roulier, mais qu'il se trouve maintenant dans un terminal RoRo », explique Lluís Paris, directeur commercial du port de Barcelone. Or, si ce report du **roulier** vers le conteneur ne devait durer qu'épisodiquement, elle semble se prolonger. « Le mouvement disparaîtra mais à une échéance plus éloignée que prévue, indique Anna Listeri du port de Barcelone. Nous pensions qu'avec l'arrivée de grands navires, cette tendance disparaîtrait. Nous sommes en 2024 et cette tendance continue de croître. »

Une réponse : développer la capacité

congestion est attendue ». Les temps de passage portuaire augmentent alors, « nous nous attendons à des embouteillages. Cela signifie que nous avons besoin d'espace tant pour les importations que les exportations », explique Axel Bantel de BLG Logistics. Et pour European Car Group, les terminaux rouliers changent de visage. « Les opérateurs pourraient devoir être plus que de simples points d'entrée et de sortie pour les nouvelles voitures. La capacité devient essentielle pour répondre à l'évolution de la demande du marché – avec un bond en avant dans le développement de sites de stockage à plusieurs étages et hors site. »

← **Charbon : la Chine conserve la première place mondiale d'importateur**

Crans Montana Forum : la digitalisation au cœur des échanges portuaires africains →

👍 Vous pourrez aussi aimer