

PORT 2000 ? Un quasi fiasco !

Version du 15 mars 2017 complétée le 14 novembre 2017

Cruelles statistiques en matière de conteneurs

Normandinamik 15 Février 2007

Le Havre a encore perdu des parts de marché en 2006



Les statistiques en matière de conteneurs sont à nouveau très cruelles pour les ports français de la rangée Rouen-Hambourg. Le Havre (+ 0,5 %, à 2,1 millions d'EVP), Rouen (+ 2 %, à 0,1 million) et Dunkerque (+ 1 %, à 0,2 millions) affichent en 2006 la plus faible progression des communautés portuaires concernées.

Avec ce mauvais résultat, la part de marché du Havre, premier port français dans ce domaine et de très loin, tombe de 6,7 à 6,2 %. Au total, quelque 34 millions de conteneurs ont été manutentionnés dans les ports continentaux de la Manche et de la Mer du nord soit 2,7 millions de plus qu'en 2005. La progression moyenne a été de 8,6 %. Les ports allemands se distinguent particulièrement avec une croissance de 9,6 % à Hambourg et 19,8 % à Brème. Les établissements d'outre-Rhin continuent de bénéficier de la restauration du capitalisme dans les ex-pays de l'est européen qui a ouvert de nouveaux espaces pour les échanges mais aussi de la bonne santé de l'économie allemande.

S'il maintient ce rythme, Hambourg fort de ses 8,9 millions d'EVP en 2006 pourrait rattraper Rotterdam en 2007 ou 2008. Avec 9,6 millions d'EVP (+ 3,2 %), le port néerlandais est en effet resté à nouveau en deçà de la progression moyenne de la rangée. Ses dirigeants estiment 'réaliste' de parier sur

une croissance de 6 % en 2007 'malgré les limites physiques du port' qui attend l'aménagement de nouveaux espaces à conquérir sur la mer. A contrario, les ports belges affichent une santé insolente avec un '+ 16,5 %' à Zeebrugge et un '+ 8,2 %' à Anvers stimulé par la mise en service en 2005 des premiers postes à quai du dock de Deuerganck. Une fois terminé ce nouveau terminal en bassin de marée aura une capacité égale au trafic actuel du port flamand (7 millions d'EVP).

Malgré ces chiffres médiocres, **le directeur du port autonome du Havre Jean-Marc Lacave (*)** se refuse à céder à 'la sinistrose'. Il estime que la faible croissance du trafic en 2006 est à relier à des phénomènes conjoncturels comme l'indisponibilité partielle de l'écluse François 1er. A ses yeux, le port est maintenant « en ordre de marche » pour profiter à plein de l'effet Port 2000 dont les deux premiers postes à quai ont été mis en service en avril dernier. **Il table pour 2007 sur une progression de 12 à 15 %, reproductible les années suivantes au fur et à mesure du remplissage du nouveau port.** Pour être au rendez-vous de la croissance à venir, l'établissement portuaire va par ailleurs se doter d'une 'feuille de route' qui prévoit de porter la capacité du port à 14 millions d'EVP en 2030. Ce programme très ambitieux revient, ni plus ni moins, à multiplier par sept la capacité actuelle (hors Port 2000) et représente deux fois celle d'Anvers aujourd'hui !

Sur le papier, il est prévu la création de deux nouveaux terminaux dans le port intérieur desservi par une seconde écluse (baptisée 'François II'), l'extension des quais de l'Asie et d'Osaka et la reconversion complète de l'espace qui s'étend de la pointe de Floride aux formes de radoub. Les quantités annoncées rendent d'autant plus urgentes 'une feuille de route' parallèle qui prévoirait la réalisation de dessertes ferroviaires et fluviales de qualité et la mise en œuvre de mesures incitatives fortes au développement de ces modes de transports. Il serait en effet socialement et écologiquement insupportable pour la vallée de la Seine que ces conteneurs se retrouvent sur la route.

(*) Jean-Marc Lacave a été directeur général du port du Havre de courant 2000 à courant 2008

ARTICLE TRANSPOSE PAR Michel Duval, Le Havre

Trafic de conteneurs dans les principaux ports européens (en milliers d'EVP)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	Ports	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
6 268	6 061	6 515	7 118	8 242	9 287	Rotterd.	9 690	10 791	10 784	9 743	11 146	11 877	11 865	11 664	12 300	12 240	12 400
4 082	3 001	4 777	4 012	5 055	6 488	Anvers	7 019	8 177	8 869	7 310	8 468	8 664	8 635	8 578	8 980	9 650	10 026
4 281	4 665	5 374	6 126	7 004	8 088	Hamb.	8 862	9 890	9 737	7 008	7 896	9 014	8 864	9 253	9 730	8 820	8 900
2 752	2 945	2 999	3 159	3 501	3 736	Br.-Brem.	4 450	4 912	5 529	4 564	4 876	5 915	6 134	5 830	5 800	5 550	
1 465	1 550	1 720	2 015	2 158	2 119	Le Havre	2 318	2 638	2 495	2 240	2 358	2 215	2 306	2 486	2 550	2 560	2 600
67,5	69,0	67,7	71,5	76,2	75,0	"	73,9	78,8	80,5	73,8	70,2	67,6	63,5	67,2	66,9	68,9	66,0
						variation sur trafic de conteneurs année N - année 2006	Rotterdam :	11,36%	11,29%	0,55%	15,02%	22,57%	22,45%	20,37%	26,93%	26,32%	27,97%
							Anvers :	16,50%	26,36%	4,15%	20,65%	23,44%	23,03%	22,22%	27,94%	37,49%	
							Hambourg :	11,60%	9,88%	-20,92%	-10,90%	1,72%	0,02%	4,41%	9,80%	-0,47%	0,43%
							Br.-Bremerhav. :	10,40%	24,26%	2,57%	9,58%	32,93%	37,85%	31,02%	30,35%	24,73%	
							sur Le Havre :	13,81%	7,64%	-3,36%	1,73%	-4,43%	-0,51%	7,26%	10,02%	10,45%	12,17%

Trafic global en Millions de tonnes

Statistiques transposées et compilées par Michel Duval, Le Havre

1^{er} Commentaire :

Seul Hambourg a été moins performant en trafic de conteneurs que le Havre parmi les 5 principaux ports de la rangée Nord Europe... Mais c'est un port de fond d'estuaire ce qui n'est pas le cas du GPM du Havre !

Ce n'est pas la peine d'avoir une succession d'ingénieurs Ponts et Mines ou autres à la tête des grands ports maritimes français pour obtenir de tels résultats.

Consacrer 1,3 milliards d'euros à la réalisation d'un projet Port 2000 modifié pourvu d'office d'une chatière et d'un franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine n'aurait pas forcément donné un pire résultat...

Trafic de conteneurs dans les principaux ports du nord de l'Europe en milliers d'EVP



A partir de statistiques transposées et compilées par Michel Duval, Le Havre

2^{ème} Commentaire :

Il a donc fallu 10 ans pour que soit réalisé le minimum de progression annoncé sur la première année et reconductible les années suivantes !

Tout ça n'a pas empêché M. Lacave d'être recruté au poste de directeur général du groupe CMA CGM au 1^{er} septembre 2008...

Manifestement, le problème du port du Havre ne réside pas dans sa capacité d'accueil maritime ! On pourrait même presque parler d'un quasi fiasco ! Qu'en pensent les autorités politico-portuaires ?

Michel Duval, 23 rue Auguste Comte, 76600 Le Havre ; le 15 mars 2017

Dans "Le Marin" du 2 novembre 2017, à l'occasion de la visite au Havre d'Élisabeth Borne, ministre chargée des transports :
« 2,2 millions d'EVP traités au Havre à fin septembre, soit une croissance de 13,2% par rapport à la même période en 2016. »

Si la moyenne des neufs premiers mois de 2017 se maintient, le trafic de conteneurs du port du Havre parviendrait à 2,9 millions d'EVP en fin d'année 2017.

1er rappel :
Dans un article paru dans Normandinamik (publication de la Chambre de Commerce et d'Industrie ...) le 15 février 2007, on peut notamment lire ceci :
... « Malgré ces chiffres médiocres, le directeur du port autonome du Havre Jean-Marc Lacave (*) se refuse à céder à la sinistrose. Il estime que la faible croissance du trafic en 2006 est à relier à des phénomènes conjoncturels comme l'indisponibilité partielle de l'écluse François 1er. A ses yeux, le port est maintenant en ordre de marche pour profiter à plein de l'effet Port 2000 dont les deux premiers postes à quai ont été mis en service en avril dernier. Il table pour 2007 sur une progression de 12 à 15 %, reproductible les années suivantes au fur et à mesure du remplissage du nouveau port. Pour être au rendez-vous de la croissance à venir, l'établissement portuaire va par ailleurs se doter d'une feuille de route (sic !) qui prévoit de porter la capacité du port à 14 millions d'EVP en 2030. Ce programme très ambitieux revient, ni plus ni moins, à multiplier par sept la capacité actuelle (hors Port 2000) et représente deux fois celle d'Anvers aujourd'hui ! » ...

Si la **projection** de M. Lacave avait été suivie d'effet sur la base de la **fourchette basse en %**, le trafic de conteneurs du port du Havre aurait dû être d'environ :

- . 2,4 Mevp en 2007
- . 2,7 Mevp en 2008
- . 3,0 Mevp en 2009
- . 3,4 Mevp en 2010
- . 3,8 Mevp en 2011
- . 4,2 Mevp en 2012
- . 4,7 Mevp en 2013
- . 5,2 Mevp en 2014
- . 5,9 Mevp en 2015
- . 6,6 Mevp en 2016

Soyons indulgents : Si la **projection** de M. Lacave avait été suivie d'effet sur la base de la **fourchette basse en valeur absolue de la progression 2006-2007**, le trafic de conteneurs du port du Havre aurait dû être d'environ :

- . 2,4 Mevp en 2007
- . 2,7 Mevp en 2008
- . 2,9 Mevp en 2009
- . 3,2 Mevp en 2010
- . 3,4 Mevp en 2011
- . 3,7 Mevp en 2012
- . 3,9 Mevp en 2013
- . 4,2 Mevp en 2014
- . 4,5 Mevp en 2015
- . 4,7 Mevp en 2016

et devrait être de 5,0 Mevp en 2017 ; donc sur cette base, il devrait manquer environ 2 millions d'EVP rien que pour l'année 2017 soit environ... 40 % de ce qui avait été projeté par M. Lacave ! Je vous fais grâce du cumul de ce qui a manqué depuis 2007...

2ème rappel

Dans un article paru dans Mer et Marine le 30/03/2006, année de l'inauguration de Port 2000 à la fin de laquelle le trafic de conteneurs aura été de 2,138 millions d'EVP, on peut lire la phrase suivante :

... « Avec un trafic estimé de 6 millions de boîtes dans les prochaines années, la place havraise retrouvera une position importante en Europe, face à Anvers, Rotterdam ou Hambourg. » ...

C'était quand les "prochaines années" évoquées ? Celles de la deuxième décennie du siècle en cours ? Celles de la troisième ?

Michel Duval, 23 rue Auguste Comte, 76600 Le Havre ; le 14 novembre 2017