



Les handicaps des ports français

les faiblesses structurelles

des volumes de trafic insuffisants

La place des ports français dans le classement européen est honorable : Marseille se situe au 3^e rang, Le Havre au 8^e. Néanmoins, les volumes de trafic restent insuffisants car la compétitivité d'un port augmente d'autant plus qu'il parvient à rentrer dans un cercle vertueux de croissance de ses volumes.

Compte tenu de leurs atouts et de la position géographique centrale de la France en Europe, **les résultats des ports français pourraient être bien meilleurs.**

le déséquilibre import-export

Le rapport « import/export » est déséquilibré. A l'exception de Rouen, les entrées sont nettement supérieures aux sorties. Dans le domaine des marchandises diverses et notamment conteneurisées, un port est d'autant plus compétitif qu'il parvient à équilibrer ses flux à l'import et à l'export.

- Les armements* ont intérêt à faire escale dans des ports ne subissant pas de trop gros déséquilibres pour que les escales soient plus rentables. **Selon les lignes maritimes, les taux de fret* peuvent varier du simple au double, selon qu'il y a ou non un fort taux de conteneurs vides.**

Exemple : Marseille étant plus exportateur qu'importateur, à coût de passage portuaire équivalent par rapport à ses concurrents, a un pouvoir de négociation moindre pour attirer un trafic d'importation.

- **L'économie des pré et postacheminements* terrestres est très dépendante de l'équilibre des flux.**

Exemple : la rentabilité de la mise en place de services ferroviaires type « navettes » de conteneurs au départ des ports français est d'autant plus difficile à atteindre que le remplissage de ces trains est plus faible dans un sens que dans l'autre.*

la trop faible part du trafic de marchandises diverses

Les matières premières, et surtout les hydrocarbures, jouent un rôle prépondérant dans le trafic des ports français. A Marseille et au Havre, les trafics d'hydrocarbures représentent plus de la moitié du trafic total.

Les ports ne réussissent pas à développer suffisamment le trafic des marchandises diverses. Cette carence concerne particulièrement le trafic des conteneurs*, c'est-à-dire le trafic à plus forte valeur ajoutée. Ceci explique d'ailleurs le déséquilibre entre les entrées et les sorties.

une culture marchande peu développée

La culture marchande des ports français est insuffisante. **Les ports français, et en particulier Marseille, sont encore handicapés par des conflits sociaux.**

Les ports du Benelux ont une politique plus dynamique, une culture traditionnellement marchande et maritime, des coûts de manutention moins élevés avec une main-d'œuvre réputée plus efficace.

En France, **la lenteur du développement des zones logistiques à l'intérieur des zones portuaires s'explique en partie par le manque de confiance des investisseurs potentiels** face notamment, à l'insuffisance de la réforme de la manutention portuaire de 1992, et au poids prépondérant des syndicats d'ouvriers dockers* dans la gestion de la place portuaire. Cette réforme reste inachevée, mais elle a cependant contribué à faire évoluer les mentalités au sein des places portuaires. Un trafic portuaire accru doit procurer du travail aux dockers, même s'il se limite aux opérations de manutention dans le domaine public maritime.

la pauvreté de l'arrière-pays naturel et la faiblesse de la desserte terrestre

L'arrière-pays naturel des ports français est **pauvre en densité de population et d'activités industrielles** (comparativement à d'autres régions européennes telles que la Ruhr), **et donc en marché pour des activités de transport de marchandises. Cet hinterland* est également trop limité à l'Hexagone.** Les possibilités d'extension se heurtent à la féroce concurrence des autres ports européens. Les ports du Benelux sont mieux desservis par les voies de communication, et leur arrière-pays s'étend à une partie du nord et à l'ensemble de l'est de la France.

En France, **la desserte terrestre reste insuffisante. L'essentiel des pré et postacheminements des ports français se fait par la route** (environ 85 %) et concerne un hinterland beaucoup trop restreint.

La prise en compte des besoins des ports français dans les programmes routiers et autoroutiers a été tardive (programmation de dessertes transversales Ouest-Est, permettant de relier des ports de la façade atlantique à leur arrière-pays, continuité autoroutière entre Dunkerque et Bayonne, à proximité du littoral, grands contournements autoroutiers de Paris, au Nord (A 29) et au Sud (A 28), au bénéfice des ports du Havre et de Rouen).

L'hinterland ferroviaire des ports français est insuffisamment développé par rapport aux pays où il existe une réelle synergie entre les modes de transport maritime et ferroviaire.

Exemple : en France, les trains de voyageurs ont la priorité systématique sur les trains de fret, ce qui ralentit beaucoup ces derniers à cause de la saturation du passage dans certaines agglomérations. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays européens.

La voie fluviale n'est que faiblement utilisée, contrairement aux ports de l'Europe du Nord. Moins de 5 % des pré et postacheminements des ports français se font en moyenne par voie fluviale contre 35 % à Rotterdam. 2 raisons expliquent cette différence :

- les bassins fluviaux français ne sont reliés ni entre eux, ni aux principales voies fluviales européennes. La batellerie reste trop souvent encore à l'état artisanal.
- les ports du Benelux tirent intensément parti de l'axe rhénan, navigable jusqu'à Bâle en Suisse, qui ouvre sur l'Est de la France grâce à la Meuse et à la Moselle et désormais sur l'Europe centrale grâce à la liaison Rhin-Main-Danube. La batellerie rhénane est puissamment organisée.

pour aller plus loin

revues : Huault, Marin 3, Thomas
ouvrages : CC, Le Garrec, Massion,
internet : MEFI 2, TPF



la compétitivité des ports français à la fin du XX^e siècle

trafics presque totalement captés par les concurrents dans certaines régions de l'hinterland français

Les trafics des ports français sont presque totalement captés par les ports concurrents dans certaines régions de l'hinterland* français. Dans les années 80, les difficultés des ports français se sont traduites par des pertes de trafics naturels et une baisse du trafic de transit.

Les **détournements de trafics** (détras*) concernent les trafics expédiés ou reçus par des chargeurs français et transitant par un port étranger. **Il s'agit donc de trafics ayant franchi la frontière française par voie terrestre, alors qu'ils concernent des échanges entre la France et un pays dit « d'outre mer ».**

- Dans la partie nord de la France, Anvers et Rotterdam se sont approprié la grande majorité de ces trafics détournés, suivis par des ports allemands (Brême, Bremerhaven, Hambourg).
- Dans le Sud, la concurrence des ports d'Europe du Sud (Barcelone, Gênes...) vise Marseille.

Constituant le pendant des détournements de trafics, **le trafic de transit** comprend les marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français, en provenance ou à destination de pays étrangers.

Jusqu'en 1992, les statistiques douanières permettaient de déterminer précisément les parts de marché des ports français et étrangers pour le commerce extérieur de la France. Elles ont révélé que les ports du Benelux concentraient la majeure partie de ces détras (96 %), suivis de l'Allemagne et de l'Europe du Sud.

Depuis 1993, avec le **Marché Unique Européen**, il est plus difficile de mesurer ces éléments, mais on relève deux tendances :

- **les échanges maritimes de la France ne passant pas par un port français ont progressé**, en valeur absolue et en valeur relative,
- **les trafics des ports français augmentent moins que ceux des ports étrangers.**

trafics très contestés dans des régions importantes de l'hinterland français

Les ports français n'accaparent pas les trafics de toutes les régions françaises.

- Les régions Ouest sont sous l'influence dominante des ports français.
- L'Alsace et la Lorraine sont dans l'hinterland des ports d'Europe du Nord.
- La concurrence des ports du Nord s'exerce fortement sur les régions du Nord de la France et Rhône-Alpes.
- Les régions centrales et continentales sont disputées entre plusieurs ports français et étrangers.
- Les régions du Sud sont partagées entre les ports espagnols, italiens et français.

Jusqu'en 1992, les statistiques douanières font ressortir les éléments suivants :

- dans les régions frontalières (Nord, Picardie, Alsace-Lorraine, Champagne-Ardenne), à l'importation comme à l'exportation, les ports non français captent environ 65 % des trafics.
- les trafics des régions Ile-de-France et Rhône-Alpes, malgré le plus grand éloignement géographique des ports étrangers, sont l'objet d'une vive concurrence.

Exemple : on estime que le marché des conteneurs de la région parisienne est traité*

- à 40 % par le port du Havre,
- à 30 % par d'autres ports français,
- à 30 % par des ports étrangers, essentiellement ceux du Benelux.

manque d'agressivité des ports français sur l'hinterland naturel de leurs concurrents

Les axes européens de transport dépendent du poids économique des différentes régions. Le développement d'un port nécessite des relations fortes avec les principaux foyers de consommation et/ou de production.

- Felixstowe profite bien du marché anglais qui est le premier marché européen vers l'Asie.
- Le marché de la Ruhr représente 3 fois celui de la France, lequel est égal à celui de l'Italie.

Les ports français ne peuvent se développer qu'en attaquant leurs concurrents sur leurs propres marchés, et donc en allant chercher des marchandises dans des régions non françaises, grâce à des modes de transport terrestre de qualité.

On constate encore trop peu d'agressivité de la part des places portuaires françaises sur les trafics de l'hinterland naturel de leurs concurrents.

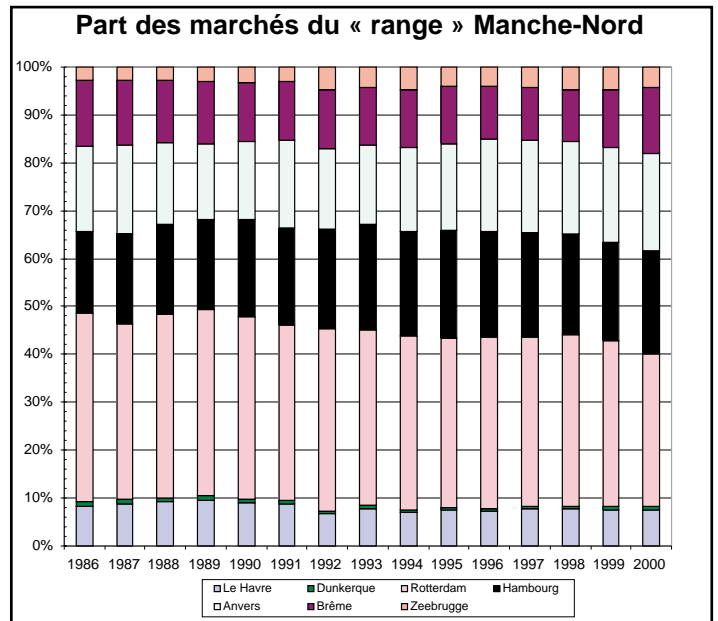
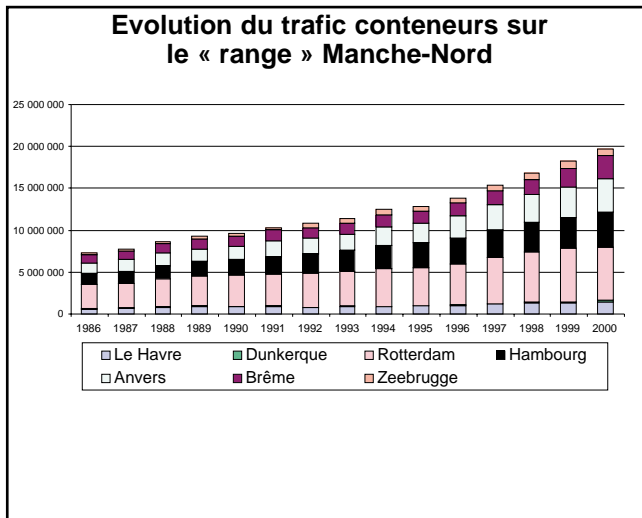
Exemple : Marseille traitait autrefois des trafics de conteneurs suisses générés notamment par les industries chimiques de la région de Bâle. Ces trafics ont été perdus au profit de Rotterdam lorsque le port phocéén était pénalisé par de multiples grèves.

pour aller plus loin

revues : Huault, Marin 3, Thomas
ouvrages : Belmain, CC, Le Garrec, Massion,
internet : MEFI 2, TPF

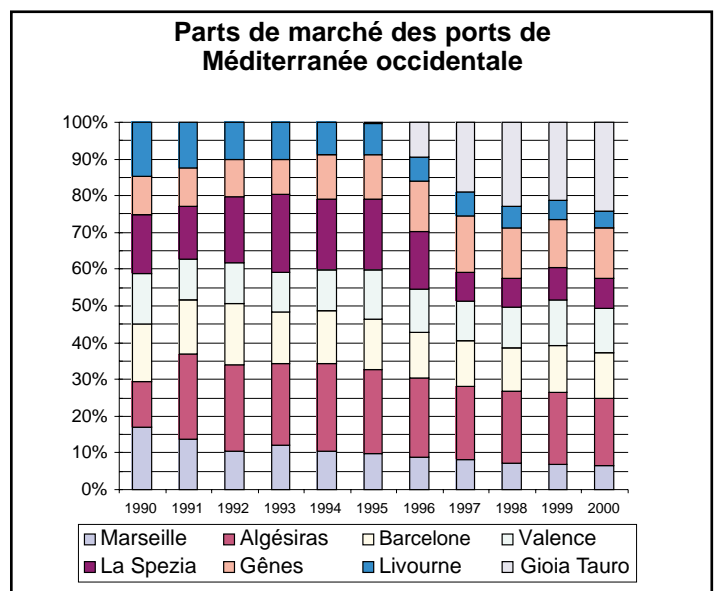
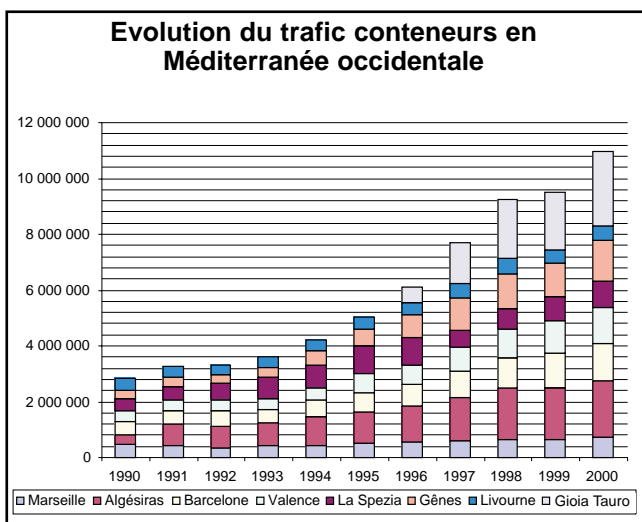


Le trafic sur le Range Nord



- forte croissance globale du trafic, multiplié par 2,69 depuis 1986 (croissance moyenne de 6,8%/an avec sur les cinq dernières années, un taux de 9% l'an),
- redressement de la part de marché du port du Havre depuis 1997 aux alentours de 7,9%,
- montée du port d'Anvers, de Hambourg et de Zeebrugge au détriment de Rotterdam qui, néanmoins, représente le tiers des parts de marché.

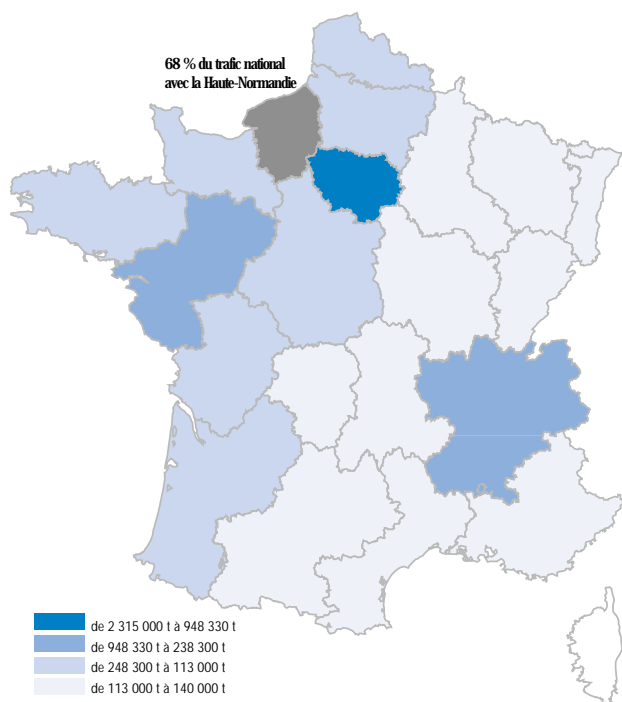
Le trafic en Méditerranée



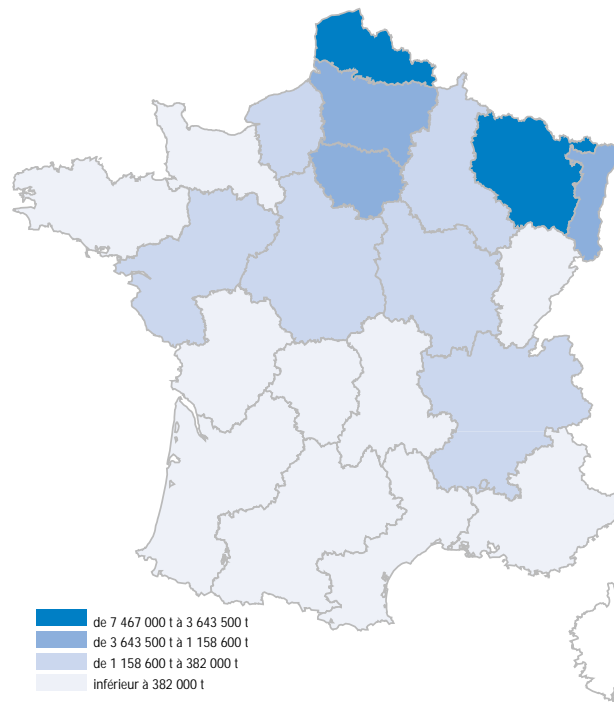
- multiplié par 3,88 depuis 1990 du trafic conteneurs (soit 14,5%/an en moyenne, et 19%/an sur les cinq dernières années)
- émergence de nouveaux hubs (Algésiras, Gioia Tauro)
- baisse continue de la part de marché du port de Marseille-Fos (1 point en moyenne/an, mais limitée à 0,3 point en moyenne depuis 4 ans)



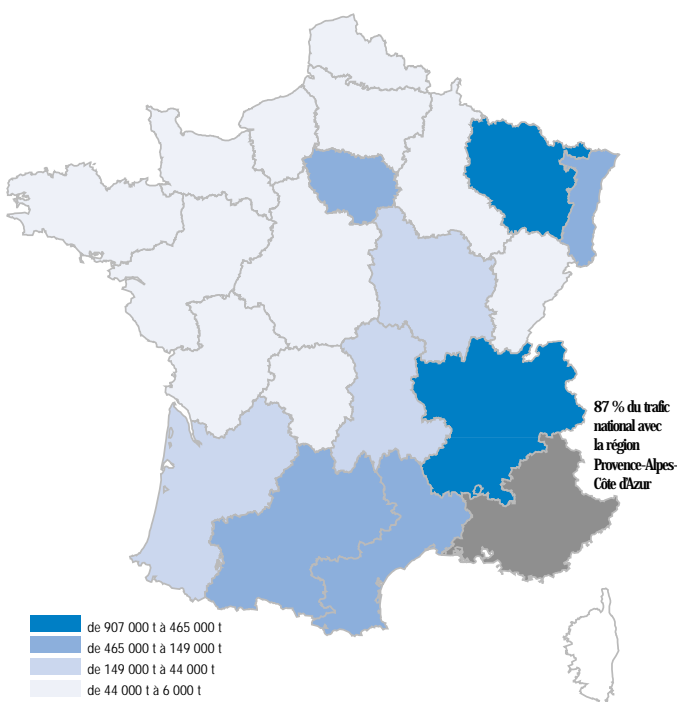
Régions françaises : un hinterland très partagé entre les ports français et leurs concurrents



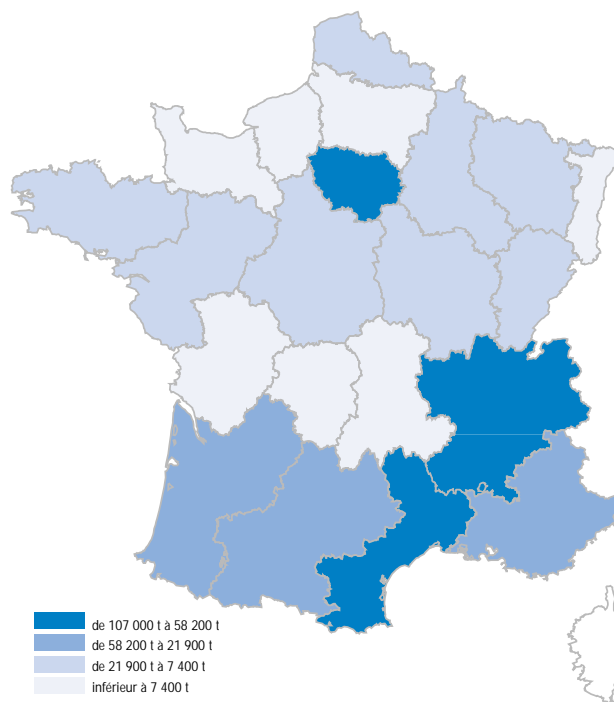
Visualisation de l'hinterland du port du Havre



Visualisation de l'hinterland des ports concurrents du Nord



Visualisation de l'hinterland du port de Marseille



Visualisation de l'hinterland des ports concurrents du Sud

Source DTIPL/METL - données 1992

Attention ! légendes différentes selon les cartes