



APPROCHE TERRESTRE DES PORTS DE MARSEILLE, LE HAVRE ET DUNKERQUE FACE A ANVERS ET ROTTERDAM

Pierre CHANSON

**Les prix
les plus bas
du marché
du transport**

Les prix pratiqués par la CNC ont peu évolués par rapport à 1989 et se sont même améliorés sur quelques relations en particulier dans l'offre 20'.

Les prix routiers français sont pratiquement restés stables depuis l'an dernier et se situent aux environs de 5 francs au kilomètre. Cependant une certaine tendance à la hausse semble moindre avec des augmentations proches de 5%. Les prix des routiers Néerlandais ont accusé une hausse sensible et se rapprochent sensiblement des prix français.

Les prix des routiers Belges restent les plus bas du marché et stabilisés entre 4.60 et 4.70 francs au kilomètre frais de passage en frontière compris.

Conteneurs de 20' chargés à 12 tonnes

Régions	Marseille		Le Havre		Dunkerque		Anvers		Rotterdam	
	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer
Chalon/Saône	100	100	100	105	100	120	100	133	113	166
Dijon	115	100	100	115	100	120	100	150	115	176
Lyon	100	150	206	225	225	206	206	280	250	340
Bordeaux	106	117	100	133	130	140	140	145	163	166
Strasbourg	177	172	145	159	122	145	100	132	122	168
Mulhouse	130	144	136	152	128	140	100	130	121	160
Nancy	200	205	150	172	128	155	100	155	127	194
Metz	211	211	144	183	116	161	100	177	135	233
Reims			118	223	100	192	118	230	169	307
Amiens			112	300	100	262	137	375	212	518
Lille			375	600	100	335	150	675	275	1000
St. Quentin			151	325	100	268	107	333	172	460
Paris			100	176	130	184	130	261	169	330

C'est le créneau de la compétitivité de la route qui peut acheminer deux conteneurs sur un seul châssis. Malheureusement c'est dans ce créneau que l'attractivité du port d'Anvers est la plus marquante, car au départ des régions les plus concernées par cette concurrence, les routiers français sont pénalisés par des distances d'approche plus courtes sur Anvers et confrontés à des prix du marché routiers plus bas au kilomètre.

Conteneurs de 20 chargés entre 12 et 18 tonnes nettes.

Régions	Marseille		Le Havre		Dunkerque		Anvers		Rotterdam	
	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer
Chalon/Saône	177	100	170	120	181	127	165	159	206	200
Dijon	184	100	157	105	157	115	142	151	184	187
Lyon	119	100	240	159	262	144	240	222	296	266
Bordeaux	160	100	153	117	202	127	205	137	245	160
Strasbourg	214	127	177	119	147	100	119	100	150	128
Mulhouse	163	107	170	115	157	108	132	100	152	127
Nancy	208	132	153	118	135	100	100	100	135	122
Metz	281	170	188	144	151	122	100	150	137	203
Reims			118	118	100	100	118	144	159	196
Amiens			128	178	100	157	150	278	235	385
Lille			376	389	100	253	151	446	288	674
St. Quentin			151	179	100	143	107	211	173	297
Paris			100	120	122	122	140	190	195	250

DESSERTES

C'est le domaine de la compétitivité de la CNC qui peut acheminer trois conteneurs sur un wagon à bogies. C'est le seul créneau où le port d'Anvers n'a aucune compétitivité terrestre en France.

Il faut noter cependant l'offre d'intercontainer au départ de Strasbourg, Mulhouse et Nancy qui vient se substituer aux routiers Belges pour présenter des prix attractifs sur Anvers.

Conteneurs de 40'

Régions	Marseille		Le Havre		Dunkerque		Anvers		Rotterdam	
	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer
Chalon/Saône	117	100	112	110	120	126	109	147	136	138
Dijon	129	100	110	109	110	115	105	149	130	189
Lyon	100	129	209	200	229	187	209	264	258	358
Bordeaux	105	100	100	116	132	125	134	129	160	148
Strasbourg	179	160	149	144	127	130	100	119	126	156
Mulhouse	130	128	136	134	125	124	100	116	122	148
Nancy	208	194	153	148	135	134	100	135	135	180
Metz	281	255	188	215	151	185	100	207	137	285
Reims			118	177	100	155	115	200	159	274
Amiens			128	207	100	242	150	385	235	535
Lille			376	547	100	390	151	610	288	942
St. Quentin			151	268	100	219	107	290	173	417
Paris			100	163	122	177	140	259	195	354

Seules les régions de l'Est demeurent dans l'attraction d'Anvers.

Une compétitivité variable avec l'offre

- en termes de coût d'approche terrestre, le port de Rotterdam est exclu du marché français.

Le port de Dunkerque marque maintenant un hinterland significatif et compétitif sur les régions du Nord et du Nord-Est fortement industrialisées. Il joue ainsi un rôle complémentaire et essentiel dans la défense des intérêts du système portuaire français.

Il ressort néanmoins de cette analyse économique régionale que la concurrence des routiers Belges reste préoccupante et que dans la situation actuelle, seul de la CNC, comme le montre l'offre du conteneur 20' charge à 18 tonnes, est capable de freiner.

Une compétitivité affirmée de l'approche des ports français

C'est pourquoi, il faut espérer en complément des offres actuelles et à l'exemple d'intercontainer, que cette Société s'équiperait très rapidement d'un parc de wagons autorisant le chargeur de deux conteneurs de 40' ou quatre conteneurs de 20'. Cela lui permettrait de promouvoir une offre compétitive pour les 40' et a fortiori pour les 20' chargés à 12 tonnes. ■

Principe de calcul des 3 tableaux :

La base 100 représente le prix de transport le plus compétitif **sur la relation**. Ces offres contenues dans ce tableau ont été calculées sur la base d'un prix aller en charge retour à vide du conteneur. Ils comprennent la livraison à domicile dans un rayon de 20 km pour les transports par fer. Les prix ferroviaires sont des prix de référence susceptible d'être améliorés en fonction des conditions de remise et de concurrence.