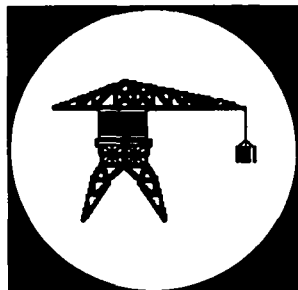


PORTS MOYENS ET DETOURNEMENT DE TRAFIC : LES DEUX FRANCE

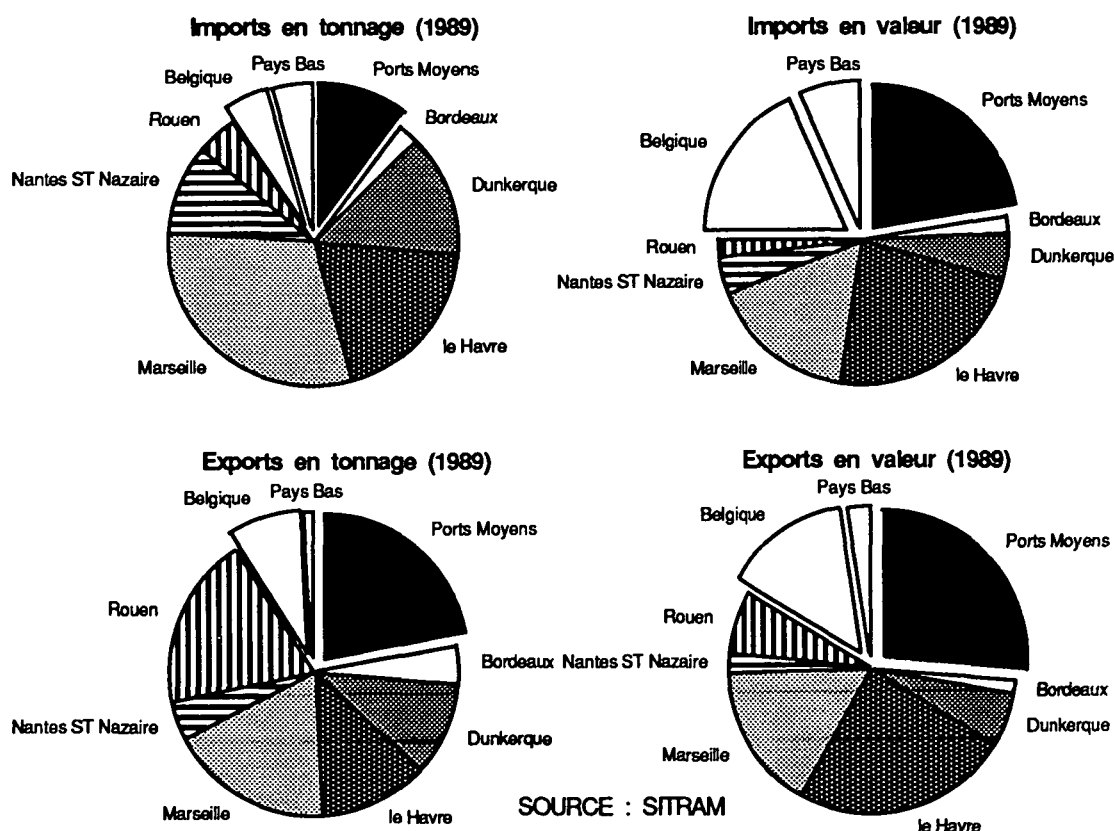
PATRICE SALINI



780 Milliards de Francs & 240 Millions de tonnes

Le trafic maritime du commerce extérieur français transitant par les ports nationaux ou détourné sur les ports du Bénélux, a représenté en 1989 420 milliards de francs de marchandises à l'import et 360 milliards de francs à l'export. A ces chiffres correspondent respectivement 176 millions de tonnes importées et 61 millions de tonnes exportées.

Dans cet ensemble, la part des trafics détournés par les ports du Bénélux représente, suivant les critères, entre 9 et 25 % du trafic. Cette part est plus forte à l'importation, et plus forte en valeur, qu'elle ne l'est à l'exportation ou en tonnage. La part des ports moyens y est toujours supérieure.



14 départements = 2/3 des Importations

Le transport maritime de notre commerce extérieur demeure extrêmement concentré sur un nombre réduit d'origines et de destinations en France.

Ainsi, 14 départements représentent les 2/3 de nos importations en valeur, et 22 atteignent ce score pour les exportations.

On remarquera que sur ces départements «majeurs», la moitié d'entre eux à l'import et le 1/4 d'entre eux à l'export ont recours pour 30 % et plus aux ports du BENELUX.

La France des ports moyens

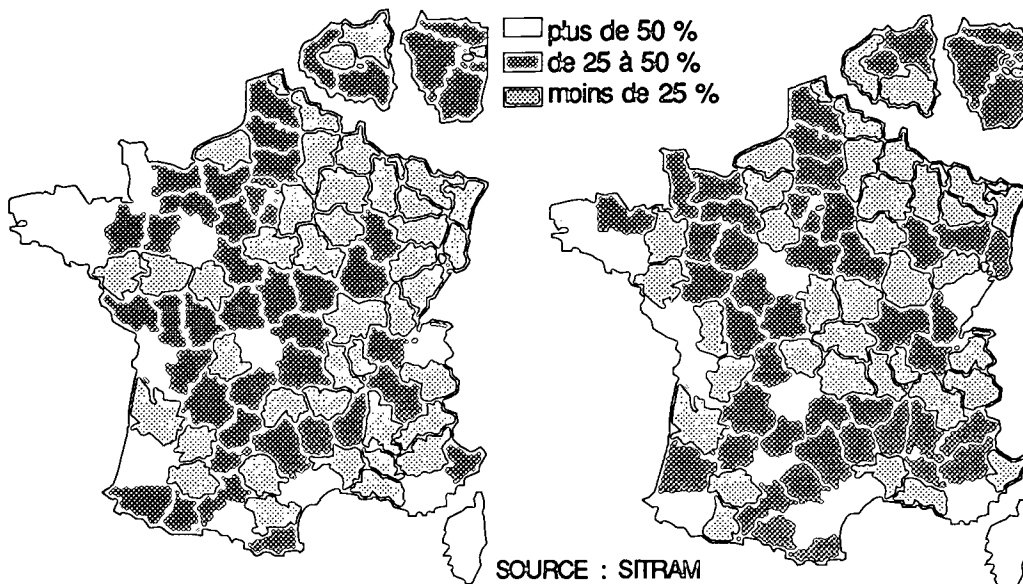
La carte de l'hinterland des ports moyens met en évidence une position dominante de ces ports dans plus de 13 % des départements, et une part de marché supérieure à 25 % dans près de deux tiers des départements. La part de marché moyenne (moyenne des départements) est de l'ordre de 1/3. A l'import, cette prédominance se retrouve très largement et dans des proportions comparables. Si la part de marché moyenne est légèrement plus faible, la part maximale atteint 94 %, et les disparités départementales sont plus fortes (écart-type de 19,6 % contre 16,9 %).

PORTS

En termes géographiques, on soulignera que la prépondérance des ports moyens se retrouve principalement dans les zones côtières de l'ensemble du littoral français (ouest/sud-ouest). Cette prépondérance est surtout forte en Bretagne, Poitou-Charentes, Pyrénées-Atlantiques, Hérault, Aude, Corse et Var.

importations (en valeurs)

exportations (en valeurs)



La France de l'attraction d'Anvers

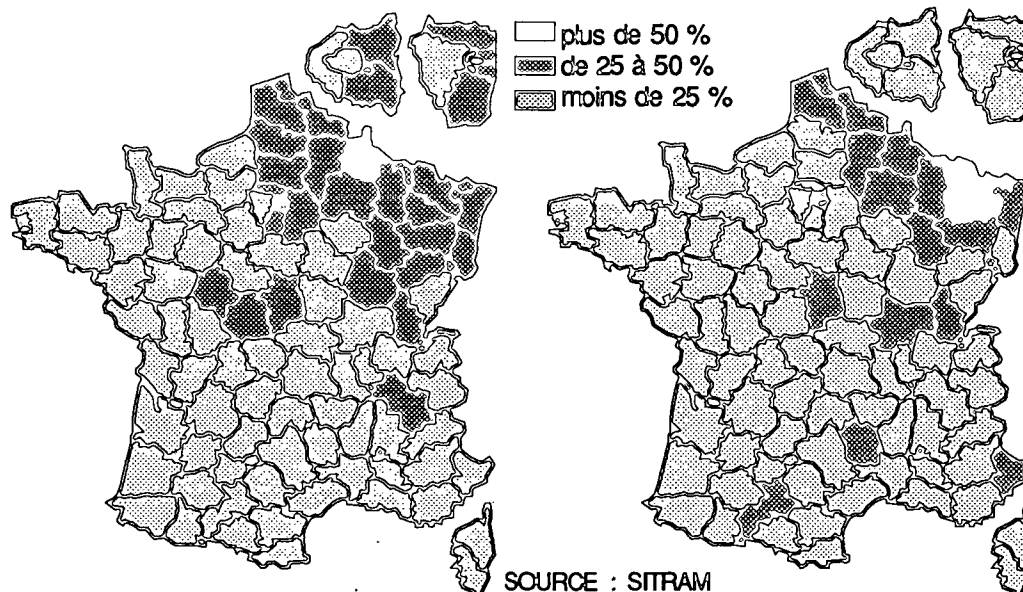
La pénétration d'Anvers à l'exportation correspond assez largement à l'arrière-pensée géographique théorique (une douzaine de départements), auquel il convient d'ajouter quelques départements spécifiques. Cette pénétration n'est cependant supérieure à 50 % qu'en Moselle et Meurthe et Moselle.

A l'importation, la pénétration du port d'Anvers est plus profonde dans le territoire, pour atteindre la région Ile de France et le Nord de Lyon.

La diffusion globale dans le territoire est plus importante (moyenne de 19% contre 14%)

importations (en valeurs)

exportations (en valeurs)



Quelle place pour les ports français ?

Les deux grands ports français ont une influence globalement plus limitée à l'importation qu'à l'exportation. Les arrière-pensées à l'import sont ainsi très compactes, et correspondent assez largement à des arrière-pensées théoriques calculés à partir des kilométrages et temps de transports terrestres théoriques. A l'export, l'influence des ports est beaucoup plus forte, en particulier pour Le Havre. Cependant, il convient de noter :

- que Marseille demeure un port essentiellement présent dans le quart Sud-Est,
- que Le Havre parvient, en particulier à l'export, à prendre position dans la moitié ouest du territoire mais accède difficilement aux zones côtières bretonnes et de l'Atlantique.