



LA PLACE DES PORTS FRANÇAIS EN EUROPE DANS LES TRAFICS DE MARCHANDISES

Phillipe HUAULT

La position exceptionnelle de Rotterdam en fait un des tout premiers ports mondiaux. Si depuis 1983 les vracs liquides stagnent et les vracs secs progressent lentement, les tonnages de marchandises diverses croissent plus nettement en parallèle avec la conteneurisation qui augmente encore plus vivement. Zeebrugge et Calais deviennent de grands ports de marchandises diverses. Les évolutions comparées de la part conteneurisée, entre les deux principaux ports français et celle des grands ports du Nord, au cours des dernières années illustrent l'importance de l'impact de la réforme de la manutention. Cette conteneurisation entraîne une réorganisation du transport maritime avec l'apparition de ports spécialisés à croissance très rapide.

Quelques très grands ports

Globalement cinq ports européens ont dépassé les 50 millions de tonnes en 1993; mais le tonnage du premier Rotterdam, à l'embouchure du Rhin, artère naturelle majeure, avec 282 millions de tonnes, surclasse tous les autres puisqu'il n'est dépassé que par le cumul des ports suivants : Anvers, Marseille, Hambourg et le Havre. Après être redescendu à 500 millions de tonnes (M. t.) en 1983, le trafic total de ces cinq ports tourne autour de 600 M. t. depuis maintenant cinq ans .

Trafics portuaires totaux (indices base 100 en 1990, niveau en 1993 ou 1992 en millions de tonnes)

	1980	1983	1986	1989	1990	1991	1992	1993	niveau 93
ROTTERDAM	97	81	90	102	100	101	102	98	282
ANVERS	80	79	88	94	100	99	102	100	102
MARSEILLE	114	96	109	103	100	99	100	97	87
HAMBOURG	103	83	89	94	100	107	106	107	66
LE HAVRE	143	99	87	97	100	106	98	102	55
LONDRES					100	87	78	81	43
GENES				100	100	96	99		41*
DUNKERQUE	112	82	89	107	100	111	110	112	41
TRIESTE					100	102	107		37*
ZEEBRUGGE	47	34	50	85	100	102	110	104	31
AMSTERDAM				93	100	103	106		33*
BREME	89	88	97	108	100	103	99	94	28
BILBAO					100	109	101	99	25
NANTES-ST NAZ.	62	81	98	96	100	101	100	99	25

MARITIME

Avec un trafic globalement assez stable depuis dix ans

Marseille et surtout le Havre ont vu leur trafic décroître au tout début des années 1980 en raison de la forte réduction des importations pétrolières sur une période de deux ans. Londres abandonne une partie de son trafic au profit d'autres ports. Mais ce sont Nantes et surtout Zeebrugge (depuis 1986) qui, à ce niveau, enregistrent les croissances les plus importantes sur la période examinée.

Total vracs (indices base 100 en 1990, niveau en 1993 ou 1992 en millions de tonnes)

	1980	1983	1986	1989	1990	1991	1992	1993	niveau 93
ROTTERDAM	106	84	92	102	100	101	100	95	218,3
MARSEILLE	119	97	111	104	100	99	102	97	77,2
ANVERS	91	82	92	91	100	96	100	94	55,0
LE HAVRE	164	108	93	95	100	107	101	101	42,7
LONDRES**						100	87	92	36,9
HAMBOURG	137	95	101	98	100	108	106	102	33,5
GENES					100	95	98	nc	34,4*
TRIESTE					100	101	106	nc	34,0*
DUNKERQUE					100	112	107	105	30,7
AMSTERDAM					100	102	106	nc	30,4*
NANTES ST N.	60	81	100	96	100	101	98	99	23,2
ROUEN	91	85	95	92	100	104	108	105	21,0
BILBAO					100	109	100	97	20,3

* Niveau 1992

** base 100 en 1991

Source DPNM

Ce sont les vracs qui expliquent l'essentiel des tonnages. Les vracs liquides (surtout constitués par le pétrole brut) en représentent une part souvent majoritaire : 62% à Rotterdam en 1993, plus de 85% au Havre, à Marseille et Trieste, 80% à Gênes, autour de 70% à Bilbao et Londres. La part des vracs solides s'équilibre sensiblement avec celle des liquides à Anvers, Hambourg et Rouen et domine à Amsterdam, Dunkerque (sidérurgie) et Brême. Depuis 1980, Nantes - St Nazaire a bénéficié de la plus forte croissance moyenne.

Notamment sur les vracs liquides

Pour l'ensemble des ports français, les trafics de vracs liquides sont restés particulièrement stables de 1982 à 1992, variant entre 152 et 160 millions de tonnes. Les trafics de vracs secs (soit un tiers des vracs en 1992 avec 80,8 M. t.), ont progressé de 20 % sur la même période mais ont nettement reculé en 1993 en raison de la forte baisse de 5,8 M. t. des importations de charbon (données des six ports autonomes, soit une baisse d'un tiers ; ce sont surtout Le Havre et Dunkerque qui ont été les plus concernés). Cette baisse résulte du recours aux centrales nucléaires qui a permis à EDF de minimiser dans sa production la part des centrales thermiques à charbon qui jouent déjà depuis plusieurs années, un rôle d'appoint.

Mais une forte croissance des marchandises diverses

Pour les marchandises diverses, six ports dépassent ou approchent les 20 millions de tonnes en 1993 : les trois premiers : Rotterdam (64 M. t.), Anvers (47 M. t.) et

© OEST

Synthèse, Septembre 1994

MARITIME

Hambourg (32 M. t.), dominant largement le secteur. Brême et enfin Zeebrugge ont un trafic de l'ordre de 20 M. t.; il convient d'y ajouter vraisemblablement le port spécialisé de conteneurs de Felixstowe au Royaume-Uni qui malgré l'absence de statistiques récentes se situe vraisemblablement vers ce niveau. Pour les trois premiers ports cités, la croissance cumulée de 1983 à 1993 a été de 56%, comme celle du Havre; par contre Marseille n'a progressé que de 8%. Le trafic de Brême enfin, stagne depuis 1988.

Marchandises diverses (indices base 100 en 1990, niveau en 1993 ou 1992 en millions de tonnes)

	1980	1983	1986	1989	1990	1991	1992	1993	niveau 93
ROTTERDAM	63	68	79	101	100	102	109	110	63,9
ANVERS	65	74	83	97	100	104	104	108	46,8
HAMBOURG	64	69	75	90	100	105	106	113	32,3
BREME	86	85	93	105	100	106	101	101	19,6
ZEEBRUGES					100	96	113	116	19,7
CALAIS		50	61	80	100	104	109	119	17,1
LE HAVRE	69	66	69	104	100	104	87	104	12,3
DUNKERQUE	73	71	81	116	100	109	121	136	10,1
MARSEILLE	83	88	98	100	100	97	84	95	10,2
BARCELONE**						100	113	102	6,9
GENES					100	104	105	nc	7,0*
LONDRES**						100	98	93	6,6
BILBAO					100	106	106	108	4,7

* Niveau 1992

** base 100 en 1991

Source DPNM

Forte croissance des tonnages de Calais et Zeebrugge...

Les six ports autonomes français représentent à peine plus de la moitié du trafic total des ports métropolitains français pour les marchandises (53% en 1991, avant les conflits liés à la réforme de la manutention). Il s'agit principalement de trafics avec le Royaume-Uni, en particulier ceux de Calais, qui, s'il est le premier port français de passagers, est aussi le premier port français pour les marchandises avec 17 millions de tonnes en 1993, essentiellement par roulage. Sur dix ans, la croissance des tonnages de ce port est particulièrement élevée puisqu'ils ont été multipliés par 2,4.

...ainsi que celle de la part conteneurisée en général

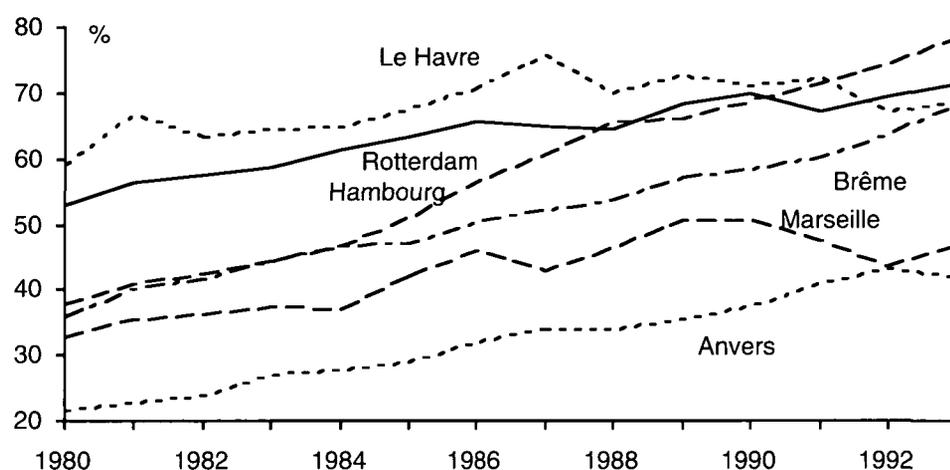
Parmi les marchandises diverses, la part du conteneur est élevée pour Hambourg (78%), Rotterdam, Le Havre et Brême (68%) mais n'est pas dominante à Anvers, Marseille et Zeebrugge. Elle ne cesse de s'accroître globalement, cette progression est constante pour les quatre principaux ports de l'Europe du Nord mais se dégrade au Havre depuis 1987 (où elle était très forte et voisine de celle de Hambourg actuellement) et à Marseille depuis 1990 (cf. graphique page suivante).

L'évolution de la part conteneurisée est remarquable à Hambourg, où elle est responsable de toute la croissance, le reste des marchandises diverses diminuant d'un tiers depuis 1980, alors qu'elles progressent de 20% à Anvers et de 5% à Rotterdam.

Au cours des dernières années, la forte croissance des trafics de Zeebrugge s'explique en partie par l'incidence des conflits dans les ports français en 1992 et qui a pu garder partiellement les positions acquises avec l'ouverture de nouvelles lignes le desservant.

MARITIME

Evolution de la part des conteneurs dans les marchandises diverses (en % des tonnages)



Source DPNM

**Essor amplifié
par l'apparition
des ports spécialisés
à croissance
très rapide**

Enfin, l'essor de la conteneurisation se caractérise aussi par le fort développement de ports spécialisés dont les plus caractéristiques en Europe sont Felixstowe au Royaume-Uni, La Spezia en Italie, devenu un poumon de l'Italie du Nord, et Algésiras, véritable plateforme en Europe du Sud. ■

Traffic conteneurs (indices base 100 en 1990, niveau en milliers d'EVP (Equivalents Vingt Pieds))

	1 981	1 984	1 987	1 989	1 990	1 991	1 992	1 993	niveau 93*
ROTTERDAM	56	69	77	98	100	103	112	116	4 257
HAMBOURG	46	55	74	88	100	107	116	130	2 548
ANVERS	50	79	93	93	100	121	116	116	1 834
FELIXSTOWE	38	50	76	99	100	nc	nc	nc	1 380*
BREME	70	84	91	104	100	109	113	120	1 396
LE HAVRE	71	72	80	104	100	107	87	104	895
ALGESIRAS	52	62	78	76	100	138	141	nc	nc
LA SPEZIA			44	92	100	103	132	nc	596*
BARCELONE	45	71	84	96	100	107	121	113	517
ZEEBRUGGE	73	66	68	94	100	99	172	164	501
MARSEILLE	76	79	80	99	100	93	73	90	432
VALENCE	46	73	83	101	100	94	96	nc	371*
GENES	80	95	85	77	100	111	108	nc	336*

Source DPNM et estimations 1993 OEST (en italique) à partir des données de tonnages par application des évolutions et des tonnages conteneurisés 1993/1992 aux valeurs 1992 exprimées en EVP.

*niveau de la dernière année connue ou estimée quand aucune donnée n'est disponible.