

Ministère
de l'Équipement,
du Logement,
des Transports
et du Tourisme

DÉCEMBRE 1995
ISBN 2-11-089590-X

ÉCHANGES MARITIMES FRANÇAIS ET HINTERLANDS PORTUAIRES

OEST

Observatoire Économique et Statistique des Transports

109, rue de la Défense - 92055 PARIS - La DEFENSE Cedex 04 Téléphone (1) 40 81 21 22 Télécopie (1) 40 81 17 71

SES
10160



ÉCHANGES MARITIMES FRANÇAIS ET HINTERLANDS PORTUAIRES

**Étude réalisée par
Cécile Jonchère
sous la direction de
Gilles Dumartin**

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

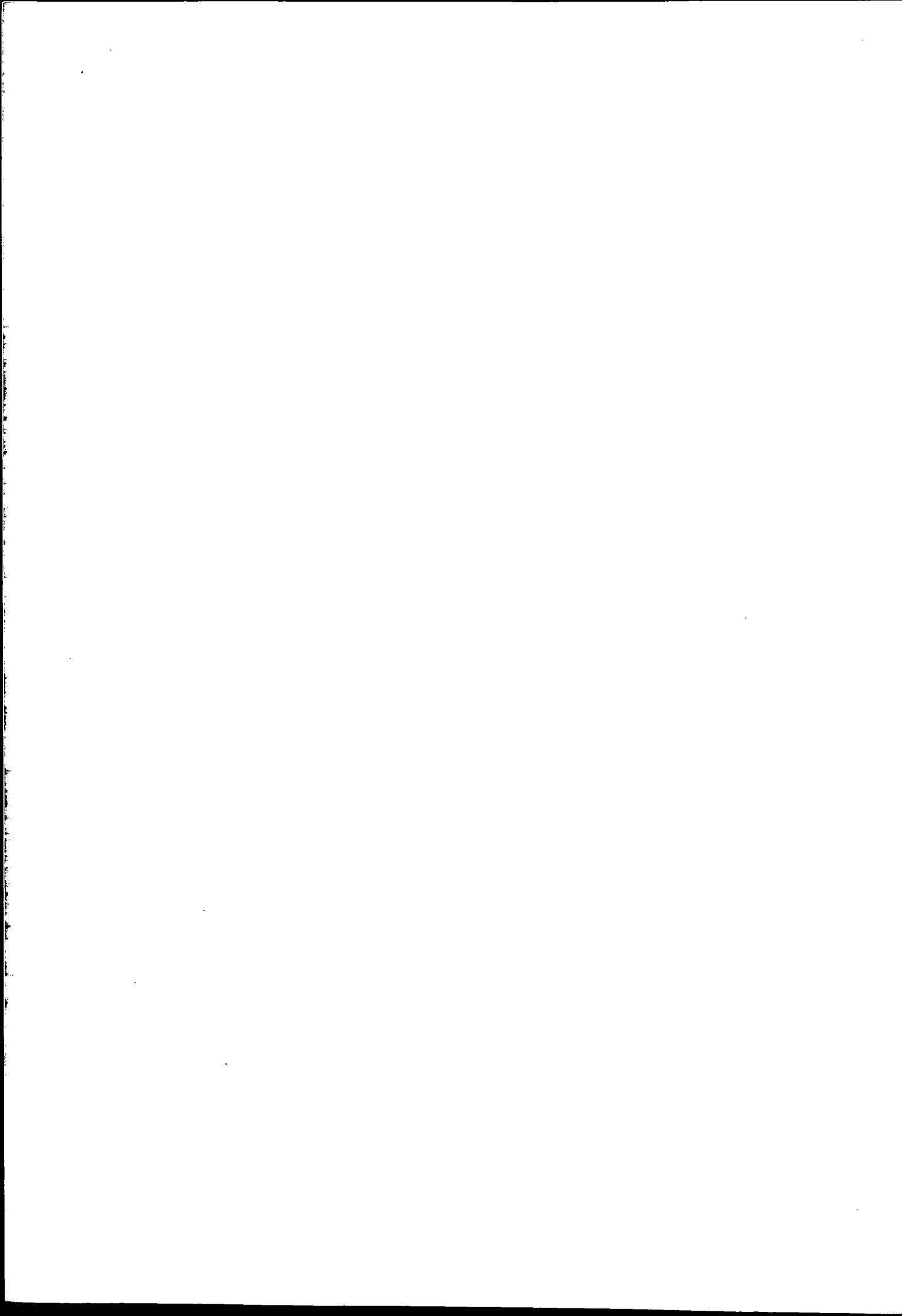
DOCUMENTATION

247. n° 10160



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	3
ETUDE DES HINTERLANDS PORTUAIRES	6
↳ LES ECHANGES MARITIMES FRANÇAIS DANS LE CONTEXTE EUROPEEN	6
↳ STRUCTURE DES ECHANGES MARITIMES FRANÇAIS:	9
↳ LES TRAFICS DETOURNES	28
↳ HINTERLAND DES PRINCIPAUX PORTS	33
① <i>Les ports du Havre et de Rouen</i>	33
② <i>Le port de Marseille</i>	41
③ <i>Le port de Dunkerque</i>	50
④ <i>Le port de Calais</i>	54
⑤ <i>Le port de Nantes-Saint Nazaire</i>	60
⑥ <i>Le port de Bordeaux</i>	64
⑦ <i>Les autres ports français</i>	68
⑧ <i>Les ports belges</i>	77
⑨ <i>Les ports hollandais (et allemands)</i>	85-88
↳ CONCLUSION	90
↳ ANNEXES	92



Introduction

Contexte de l'étude

Longtemps les ports français ont constitué les points de passage naturels de l'acheminement du commerce extérieur maritime français. Deux logiques y prévalaient, celle de proximité géographique des ports pour les acheminements terrestres, et celle du recours à des opérateurs nationaux. Mais, la mondialisation de l'économie, la complexification des chaînes de transport international et l'amélioration des réseaux de transport terrestre ont mis à mal cette évidence, plaçant les ports dans un contexte de concurrence, tant au plan national qu'europpéen.

Aux critères prédominants de proximité et de préférence nationale est venu se substituer aux yeux des chargeurs et des opérateurs celui de la qualité de service en regard de leur besoin, pour une chaîne de transport complète. La prestation sur le site portuaire lui-même en constitue un maillon essentiel (par exemple nombre de produits y subissent des transformations), mais il s'avère indissociable de la qualité des acheminements, terrestre et maritime.

Aussi, depuis les années 70, les aires de chalandises des grands ports se sont modifiées, souvent étendues et certaines régions françaises sont l'objet d'une vive concurrence pour en accaparer l'acheminement des flux. Force est de constater que les ports français ont globalement souffert de la concurrence des ports étrangers, notamment ceux du Bénélux, la compétitivité des premiers s'avérant souvent moindre. Ainsi, ce sont environ 21 millions de tonnes du commerce extérieur de la France qui sont accaparées chaque année par des ports étrangers (pétrole compris), constituant ce que l'on appelle les trafics détournés.

Afin de remédier à une situation menaçant le système portuaire français dans son ensemble, les Pouvoirs publics ont donc engagé, en 1992, une réforme de la filière portuaire française comportant quatre volets :

- une réforme de la manutention, qui vise à créer des relations de droit commun entre les manutentionnaires et leurs personnels et à donner aux entreprises la pleine responsabilité de leurs opérations;

- une réforme de la domanialité publique qui vise à faciliter l'implantation en zone portuaire d'industries ou d'activités logistiques en accordant aux opérateurs des droits réels sur le domaine public;
- une simplification des procédures administratives et douanières.
- une amélioration de la desserte terrestre des ports.

Au cours des dernières décennies, le coût du transport maritime a diminué beaucoup plus sensiblement que celui du transport terrestre. Le prix du transport maritime d'un conteneur de 40 pieds entre Le Havre et les Etats-Unis s'élève à environ 2100 \$ (hors opérations portuaires). A 5 F/véhicule x km, le coût d'acheminement terrestre de ce même conteneur n'est donc pas négligeable relativement à celui de la traversée maritime. Pour les fret vers l'Asie, pour lesquels les taux sont très bas, le prix de l'acheminement terrestre est - relativement - encore supérieur : celui d'un conteneur de 20 pieds de Marseille à Yokohama équivaut pratiquement à celui du trajet Paris-Marseille !

Les coûts, et de manière plus générale la qualité des acheminements terrestres constituent donc des éléments déterminants de la compétitivité d'un port, au même titre que celle des prestations portuaires proprement dites.

Or, le constat que l'on peut dresser à propos de la qualité actuelle de la desserte des ports français laisse apparaître de nombreuses déficiences (maillons manquants, offre inadaptée...). En outre, la saturation croissante de certaines parties des réseaux (contournement du Bassin parisien, axe Nord-Sud) peut constituer un obstacle aux dessertes terrestres.

Améliorer la qualité de desserte des ports français, en direction des régions françaises mais aussi européennes, apparaît donc une condition nécessaire au développement de leur activité puisque c'est à ce niveau que peuvent être réalisés de substantiels gains de compétitivité en terme de temps mais surtout de coût de transport. Un schéma directeur des dessertes terrestres portuaires, à l'étude au sein du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, avec la participation des professionnels du monde portuaire et des transports participe à cet objectif.

↳ Objectifs

Cette étude est basée sur l'analyse rétrospective des trafics du commerce extérieur de la France, connus grâce à la base de données SITRAM (Système d'Information sur le TRANsport de Marchandises) de l'OEST. Elle porte essentiellement sur l'activité des principaux ports français ainsi que, dans la mesure où ils peuvent être identifiés, des ports étrangers captant une part significative des échanges extérieurs de la France.

Ses objectifs sont triples :

- Dresser un constat de la nature et de l'ampleur des évolutions quantitatives des échanges maritimes de la France sur la période 1980-1991 et replacer l'activité des principaux ports concernés dans ce contexte. (L'appauvrissement du contenu des statistiques douanières induit

par la mise en place du Marché Unique n'a pas permis d'étudier de la même manière les années postérieures à 1992. Cette dernière est elle-même jugée peu significative en terme d'activité portuaire du fait de l'ampleur des grèves l'ayant affectée.)

- Etudier la répartition de l'activité de ces ports sur le territoire français en essayant de faire apparaître les spécificités de tel ou tel type de flux ou d'acheminement terrestre.

- Tenter de déceler dans quelle mesure le développement des infrastructures terrestres (essentiellement autoroutière) a pu contribuer à modifier au cours du temps les hinterlands de ces ports.

L'étude des seuls courants de trafics ne permet évidemment pas de traiter de manière satisfaisante la troisième préoccupation, puisque des facteurs comme les coûts et délais d'acheminement terrestres, essentiels quant au choix d'un port, n'y sont pas appréhendés. De plus, l'étude exhaustive de ces facteurs nécessiterait d'évaluer chacun des maillons de la chaîne de transport, ce que l'approche statistique ne permet a fortiori pas. Mais, dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur des dessertes portuaires, un tel exercice, aussi embryonnaire soit-il, nous a semblé présenter un certain intérêt.

Étude des hinterlands portuaires

↳ les échanges maritimes français dans le contexte européen

① Les échanges extérieurs de la France

Au début des années 90, la France, quatrième pays importateur mondial (juste derrière le Japon) et quatrième pays exportateur mondial (loin derrière le Japon mais au deuxième rang par tête d'habitant), assure près de 6 % du commerce mondial.

En 1991, le commerce extérieur de la France atteint 458 Mt (millions de tonnes); 2 800 milliards de francs. Sur l'ensemble du commerce extérieur français, les échanges avec les pays de la Communauté représentent d'ailleurs 47 % en tonnage et 57 % en valeur (contre respectivement 41 % et 50 % en 1980).

② Les modes d'acheminement

Le tiers du commerce extérieur est acheminé par la route essentiellement à destination ou en provenance de ces pays.

Le transport ferroviaire a quant à lui souffert de la baisse des échanges de produits pondéreux et vu son trafic diminuer d'un tiers. En 1991, la part du fer était de 7 % et celle de la voie d'eau 6 %.

Quant au transport aérien, négligeable en volume, sa part de marché en valeur après avoir progressé de 10 à 13 % entre 1980 et 1986, semble avoir marqué le pas (en 1991, elle n'est plus que de 11 % en valeur).

Les ports constituent à l'importation comme à l'exportation un point de passage privilégié du commerce extérieur français. La valeur des marchandises ayant transité par l'ensemble des ports a été de 625 milliards de francs en 1991 (340 à l'importation et 285 à l'exportation).

En tonnage la part de l'acheminement maritime par les ports français est de 50 % (60,1 % à l'importation et 32,5 % à l'exportation). Toutefois, en valeur, la part du commerce extérieur français acheminé par voie maritime ne représente plus que 22,4 % du total. Mais ces parts tendent à diminuer particulièrement en valeur depuis plusieurs années, tant pour les importations que pour les exportations.

La période 1980-86 a été marquée par une forte baisse des tonnages importés, due à la réduction des importations de combustibles. Le transport maritime particulièrement concerné par les échanges de produits pondéreux a souffert de cette baisse. Le volume des importations maritimes en 1991 est légèrement supérieur à celui de 1980. Mais la part des produits combustibles ne représente plus que la moitié du tonnage contre 62 % onze ans plus tôt.

En outre, la baisse relative des importations françaises s'est surtout opérée aux dépens des pays non européens et donc du trafic maritime; tandis que la croissance continue des exportations de produits agricoles et alimentaires, acheminées à 40 % par la mer via les ports français, a fortement participé à la croissance des exportations maritimes.

③ Le contexte européen

NB: Sauf références autres, les données de trafic figurant dans cette partie proviennent des autorités portuaires.

En 1991, cinq ports européens ont enregistré un trafic dépassant les 50 millions de tonnes; le trafic du plus important, Rotterdam (291 Mt), n'est lui-même dépassé que par le cumul des ports d'Anvers, Marseille, Hambourg et Le Havre. Après être redescendu à 500 millions de tonnes en 1983, le trafic total de ces cinq ports tourne autour de 600 Mt. Depuis 1983, le trafic portuaire est assez stable sur l'ensemble des ports européens.

Une étude réalisée pour le compte du Parlement Européen¹ prévoit une croissance de la demande portuaire totale dans la Communauté Européenne de 23 % entre 1990 et 2010. Cette croissance devrait s'accompagner d'une concentration des flux vers les grands ports, notamment du fait des contraintes imposées par l'augmentation de la taille des navires. Par ailleurs, les ports de la mer du Nord devraient continuer à renforcer leurs positions dans le contexte européen au détriment des ports méditerranéens. Plus que des dynamiques économiques régionales différentes, la compétitivité propre de ces ports mais aussi la qualité des réseaux terrestres assurant leur desserte expliquent cette perspective.

Principaux ports français, Marseille et surtout le Havre ont vu leur trafic décroître au tout début des années 80 en raison de la forte réduction des importations pétrolières. Mais ce sont Nantes et Zeebrugge (depuis 1986) qui enregistrent les croissances relatives les plus fortes au cours de la période étudiée ici. La construction dans les années 80, à Montoir et Zeebrugge, des deux plus grands terminaux méthaniers d'Europe a fortement contribué à cette croissance.

¹ "Politique Européenne des Ports Maritimes" - Marconsult SPA et Ocean Shipping Consultants Limited - 1993

◆ Vrac

Ils génèrent l'essentiel des tonnages.

Les vracs liquides (surtout constitués par le pétrole brut) en représentent une part majoritaire (en 1991 ils constituent 52 % du tonnage traité par les ports français et même 74 % à Marseille).

La part des vracs solides s'équilibre sensiblement avec celle des liquides à Anvers, Hambourg et Rouen et domine à Amsterdam et Dunkerque (ils représentent la moitié du tonnage de Dunkerque et sont constitués essentiellement de minerais). Les trafics de vracs secs des ports français ont représenté en 1991 26,5 % du tonnage soit 80 Mt. Ils ont progressé sur la période 1982-91 de 19 %, notamment grâce à la forte croissance des exportations de céréales.

◆ Marchandises diverses

Pour les marchandises diverses, Rotterdam (60 Mt), Anvers (45 Mt) et Hambourg (30 Mt) dominent largement le secteur (pour une croissance de l'ordre de 60 % sur la période 1980-91. La croissance a été comparativement plus faible au Havre (+ 51 % pour 12,1 Mt en 1991) et surtout à Marseille (+ 17 % pour 10,3 Mt).

Encore les ports français de la Manche sont-ils naturellement très présents sur le marché du transmanche, très dynamique au cours des années 80 (et au-delà).

◆ Conteneurs

C'est le secteur le plus dynamique et devant continuer de connaître la plus forte croissance durant les quinze prochaines années (+ 158 % entre 1990 et 2010 selon l'étude citée ci-dessus).

Parmi les marchandises diverses, la part du trafic de conteneurs est élevée à Hambourg, Rotterdam, Le Havre (72 %), moindre à Anvers, Marseille (48 %) et Zeebrugge.

Le Havre, premier port français de conteneurs, n'arrive qu'au septième rang européen, entre Algésiras et La Spezia. Ainsi, la faiblesse relative de la France concerne en particulier les trafics " riches " (c'est à dire à forte valeur massique), comme le trafic de conteneurs.

④ L'activité des ports français

NB: *Les données de ce paragraphe émanent de la Direction des Ports et de la Navigation Maritime.*

♦ Atteignant 304,5 Mt l'activité des ports de commerce métropolitain a enregistré en 1991 une augmentation de 2,5 % par rapport à 1990 et 8,2 % par rapport à 1986.

Par voie maritime, il entre trois fois plus de marchandises (222,4 Mt) qu'il n'en sort (82,1 Mt). Les seules entrées de pétrole brut ont atteint en 1991 92,5 Mt.

♦ Les ports autonomes réalisent environ 80 % du tonnage total des ports métropolitains, la quasi-totalité des vracs liquides (principalement des produits pétroliers), les trois quarts des vracs solides et l'essentiel du trafic conteneurisé. Ces proportions sont stables depuis une dizaine d'années au moins.

♦ Les ports non autonomes s'orientent plutôt vers le trafic roulier et le trafic conventionnel. Ils réalisent ainsi près de la moitié du tonnage de marchandises diverses, grâce au trafic roulier. Celui-ci correspond aux marchés spécifiques des échanges transmanche et Corse-continent. Le trafic du port de Calais, 1^{er} port français pour les marchandises diverses, est ainsi essentiellement constitué de roulier (16 Mt en 1991², en forte croissance).

↳ Structure des échanges maritimes français

L'étude des hinterlands portant en premier lieu sur les enjeux en terme de desserte terrestre, il est apparu logique d'en exclure les produits pétroliers. En effet, ces produits, et en particulier les produits pétroliers bruts, sont par nature des produits assez captifs³, de surcroit acheminés par conduite. De plus, par les volumes qu'ils représentent (60,7 % du tonnage à l'importation), les trafics de produits pétroliers "écrasent" les autres trafics. Lorsqu'aucune précision n'est indiquée, les données citées sont de source douanière et excluent les produits pétroliers.

Globalement, sur la période étudiée et pour le champ considéré, les trafics à l'exportation ont sensiblement augmenté (42 Mt en 1980, 54 Mt en 1991) tandis que les importations par voie maritime, après avoir fortement diminué dans la première partie des années 80, ont pratiquement retrouvé en 1991 leur niveau de 1980 (88 Mt en 1980, 86 Mt en 1991).

² dont plus de la moitié correspond au poids des véhicules eux-mêmes, poids lourds ou automobiles.

³ à ceci près que l'activité de raffinage au sein d'un port peut varier, voire disparaître...

① Répartition du trafic entre ports

Les cartes ci-jointes présentent la répartition des échanges maritimes français entre les principaux ports, français ou étrangers.

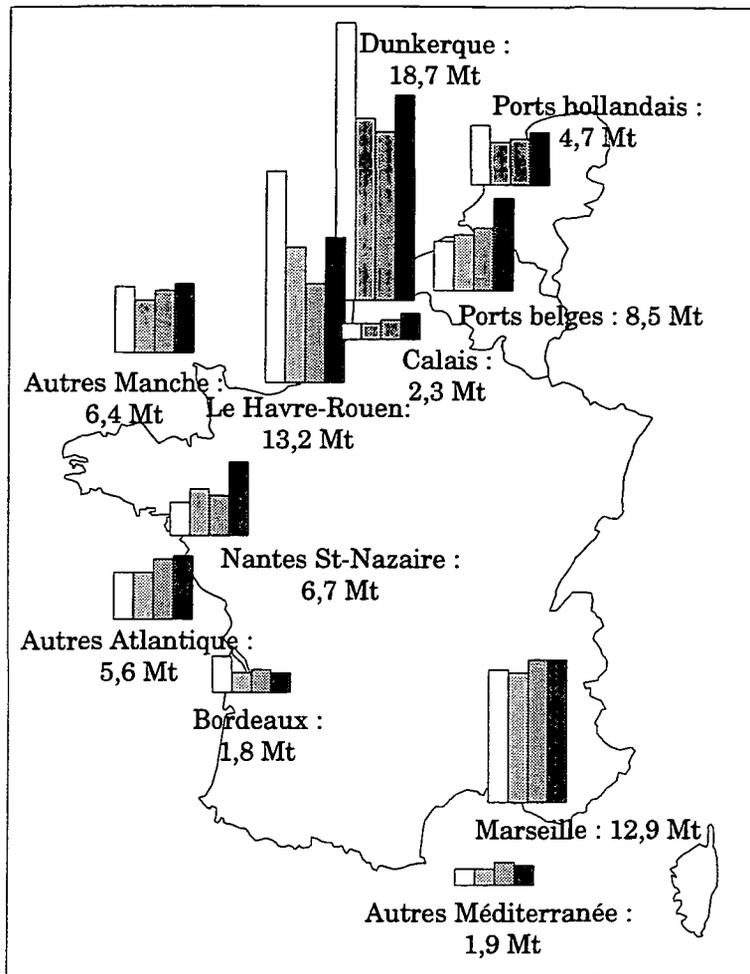
- Les ports du Havre et de Rouen⁴ assurent 30 % des trafics à l'exportation, dominant largement les trois suivants : Marseille (13 %), les ports belges (11 %) et Dunkerque (10 %). Ceci s'explique notamment par le volume de céréales traité à Rouen, premier port exportateur dans ce secteur.

- A l'importation la répartition est différente même si les quatre principaux ports restent Dunkerque (23 %), le Havre-Rouen (16 %), Marseille (16 %) et les ports belges (10 %). Là encore, les vracs secs (combustibles et produits métallurgiques) expliquent l'importance du trafic de Dunkerque.

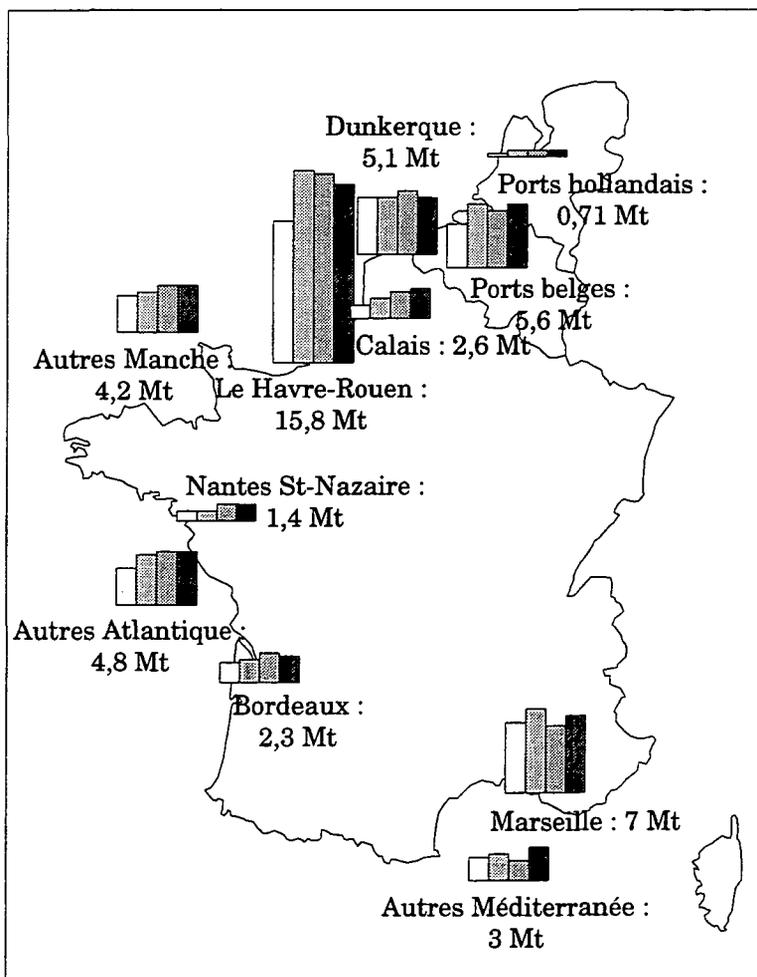
⁴ Bien qu'ils traitent des trafics différents, l'étude des hinterlands de ces deux ports a paru pouvoir être traitée de manière commune, au vu de leur proximité géographique.

Les échanges maritimes français - (hors produits pétroliers)

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980, 1985, 1988 et 1991; Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



Importations :
88 Mt en 1980 - 86 Mt en 1991



Exportations :
42 Mt en 1980 - 54 Mt en 1991

② Répartition géographique des trafics

NB: Les données de cette section excluent le trafic de produits pétroliers, et si mentionné celui de céréales.

Globalement, il apparaît qu'un nombre très limité de régions génère en général la majeure partie des trafics : ce sont en premier lieu les régions industrialo-portuaires du Nord de la France, les grandes régions économiques (Ile-de-France, Rhône-Alpes, PACA) ainsi que dans une moindre mesure celles de la façade Atlantique. Sans qu'il soit toujours possible de discerner s'il s'agit là d'une vérité ou de l'effet d'un biais statistique⁵, il apparaît que la majeure partie du trafic d'un port émane du département dans lequel il se trouve : bien souvent, ces trafics sont donc captifs. (Cela n'empêche cependant pas d'observer des déformations des hinterlands sensibles entre 1980 et 1991.)

◆ Régions littorales

Les régions Nord, Haute-Normandie et PACA réalisent à elles seules 53 % des tonnages à l'importation et 30 % des tonnages à l'exportation (hors céréales et produits pétroliers, afin d'éviter les biais introduit par le stockage portuaire). Les échanges de ces régions restent assez fortement liés aux ports les plus proches, respectivement Dunkerque, Le Havre-Rouen et Marseille pour les principaux. Toutefois, il existe une forte concurrence sur certains produits particuliers.

En outre, il apparaît que dans la partie Ouest de la France, seuls les départements côtiers génèrent des trafics notables, les échanges maritimes des départements " intérieurs " apparaissant faibles (hors trafics de céréales, mal " ventilés " sur le territoire).

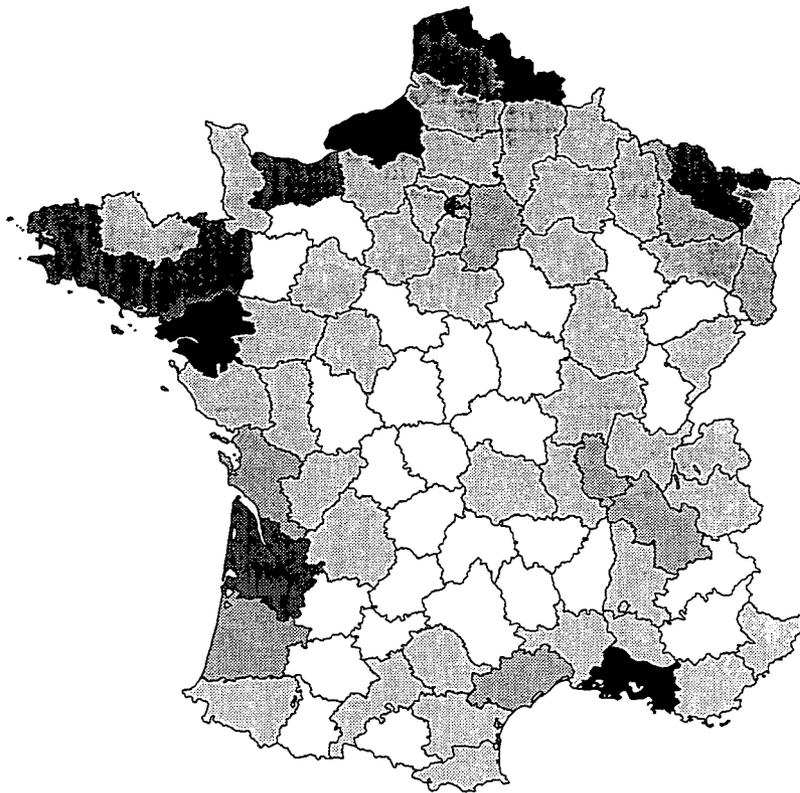
◆ Régions non littorales

Trois régions non littorales (Rhône-Alpes, Ile de France, et Lorraine) génèrent 17 % du trafic à l'exportation et 16 % à l'importation. De manière générale, les flux à destination de la région Ile-de-France sont surestimés, la destination étant souvent assimilée à tort au siège social de l'entreprise concernée.

En outre, les trafics des départements se trouvant sur l'axe reliant la région Ile-de-France à la région Rhône Alpes sont relativement importants. Sur la période étudiée, le commerce extérieur acheminé par voie maritime émanant de ces régions a d'ailleurs augmenté.

⁵ cf annexe p 94

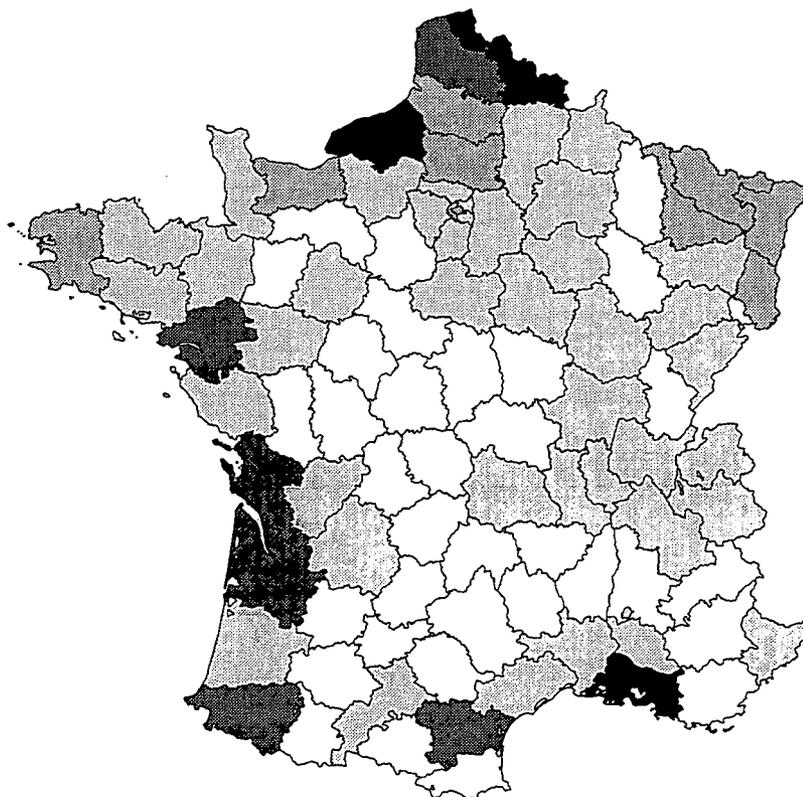
Les échanges maritimes de la France en 1991 (y compris détras)



Importations : 86 Mt en 1991

Importations maritimes en 1991 hors produits pétroliers

■	5 - 19 Mt	(4)
■	1 - 5 Mt	(9)
■	0,5 - 1 Mt	(10)
■	0,1 - 0,5 Mt	(42)
□	moins de 0,1 Mt	(29)



Exportations : 54 Mt en 1991

Exportations maritimes en 1991 hors produits pétroliers

■	5 - 13 Mt	(3)
■	1 - 5 Mt	(6)
■	0,5 - 1 Mt	(10)
■	0,1 - 0,5 Mt	(40)
□	moins de 0,1 Mt	(35)

③ Produits

A défaut de pouvoir isoler des filières répondant à des besoins particuliers en terme de transport, les statistiques douanières permettent une analyse par produits dont les caractéristiques d'acheminement apparaissent néanmoins relativement similaires.

① Minerais, déchets et produits métallurgiques:

Les débouchés des produits sidérurgiques sont pour plus des trois quarts liés au secteur de la construction, et pour le quart restant, à la production de véhicules neufs (poids lourds ou voitures particulières).

La production d'acier en France a été de 18,4 Mt en 1991. Elle est en baisse par rapport à 1990 comme dans la plupart des pays industrialisés.

La consommation apparente (production + importations - exportations) a elle aussi diminué, l'environnement économique ayant été ces dernières années peu favorable aux utilisateurs d'acier.

En 1991, comme en 1980, environ 24 Mt ont été importées par voie maritime, mais les évolutions des trafics de minerais sur la période considérée ont été erratiques. Les exportations, beaucoup plus faibles, n'atteignaient que 6,1 Mt en 1991.

② Combustibles minéraux solides

En 1991 la France a importé 20,6 Mt de combustibles minéraux solides et en a exporté seulement 0,6 Mt.

Les combustibles proviennent plus particulièrement des Etats-Unis et d'Australie.

Les importations de charbon ont globalement baissé entre 1980 et 1991 et sont encore en baisse depuis cette date, en raison de la diminution des achats d'EDF (en 1991, ils représentent encore 24 % des importations).

③ Trafics liés à l'activité agricole

Ces flux sont d'abord des flux de matières premières destinées à l'agriculture et à la production animale. Ils sont souvent liés à une activité industrielle: équipement de stockage dans la zone portuaire...

En 1991, la France a importé 13 Mt de produits agricoles et d'animaux vivants tandis qu'elle en exportait 10 Mt. Sur la période considérée, ce secteur a bénéficié d'un taux de croissance annuel moyen de 2,5 %.

Importante région d'élevage, la Bretagne importe massivement des aliments pour porcs et volailles : 4,5 Mt d'aliments pour bétail passent par les seuls ports de Brest, Lorient et Nantes-St-Nazaire).

④ Céréales

En croissance régulière depuis de nombreuses années, les exportations françaises de céréales par voie maritime se situaient autour de 20 Mt en 1991. De 1980 à 1991 les exportations céréalières ont connu un taux de croissance annuel moyen de 8,8 %, tirant la croissance des exportations (2,6 % en tendance).

⑤ Matériaux de construction

Sur cette période pourtant difficile pour le secteur du BTP, les importations et les exportations de matériaux de construction se sont maintenues respectivement aux environs de 4 Mt et 5,4 Mt.

⑥ Engrais et Produits chimiques:

Cette catégorie recouvre des produits de natures diverses : on y trouve à la fois des produits à très haute valeur ajoutée ainsi que des produits pondéreux dont la valeur est faible, L'analyse de ceux-ci est donc relativement délicate!

En 1991, la France a importé par voie maritime 14 Mt d'engrais et produits chimiques et en a exporté la moitié. L'évolution des importations maritimes a été chaotique sur la période considérée, le tonnage des importations 1991 se situant au-dessus des importations de 1980.

⑦ Le trafic d'objets manufacturés

Ce secteur pourtant mondialement en expansion a généré, en France, une croissance des trafics somme toute modeste : + 1 % en tendance à l'exportation entre 1980 et 1991.

Les produits manufacturés constituent une part importante des marchandises diverses. Ces trafics, parce qu'ils nécessitent généralement des opérations plus complexes que les vrac, sont les plus inducteurs d'activité portuaire. Ils nécessitent souvent des investissements importants en regard des volumes traités (relativement aux vrac).

Le trafic d'objets manufacturés fait l'objet d'une concurrence très vive entre ports, qu'ils soient français ou étrangers, et sa répartition par ports apparaît assez spécifique :

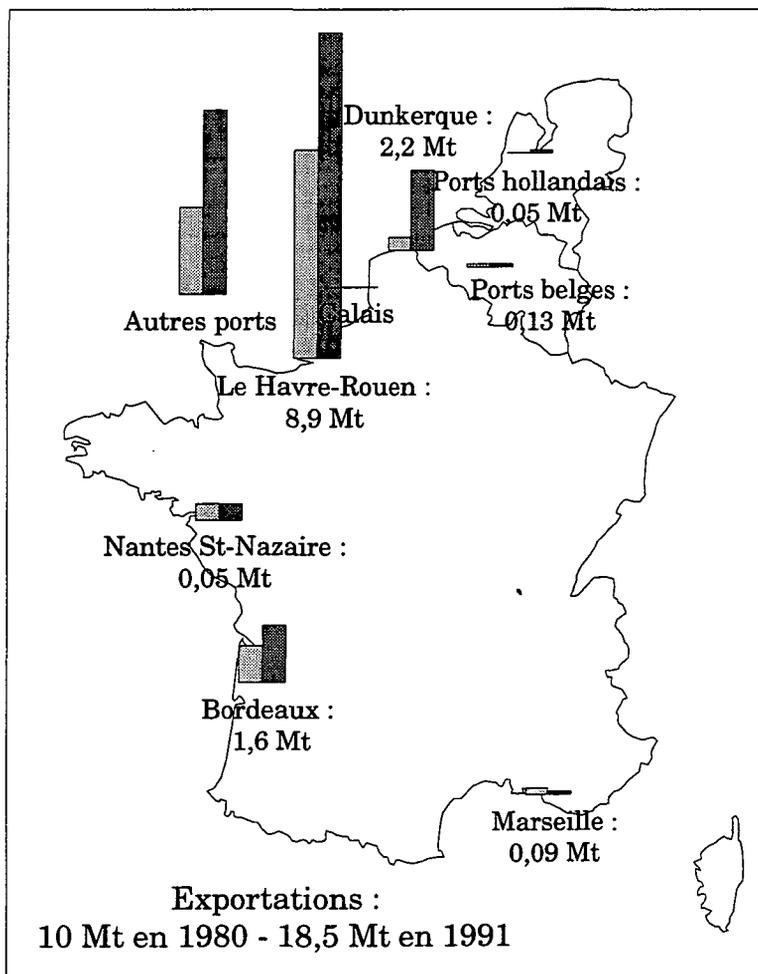
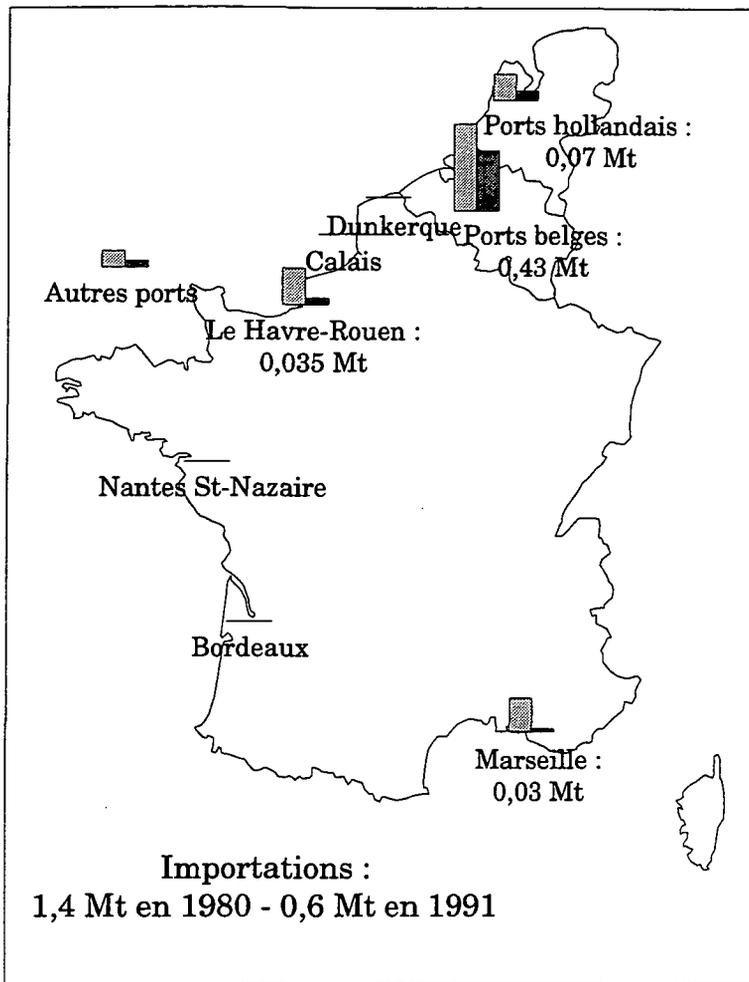
- A l'importation, les ports belges captent 25 % des 6,2 Mt alors que seulement 0,6 Mt transitent par Marseille. Calais dont le trafic roulier transmanche est particulièrement important capte le même trafic que Marseille soit 10 % en volume et 16 % en valeur!

- A l'exportation, Le Havre-Rouen (25 %), Calais (18 %), Marseille (18 %) et les ports Belges (moins implantés qu'à l'importation : 17 %) se partagent l'essentiel du trafic.

Le volume de produits manufacturés transitant par Dunkerque est très faible.

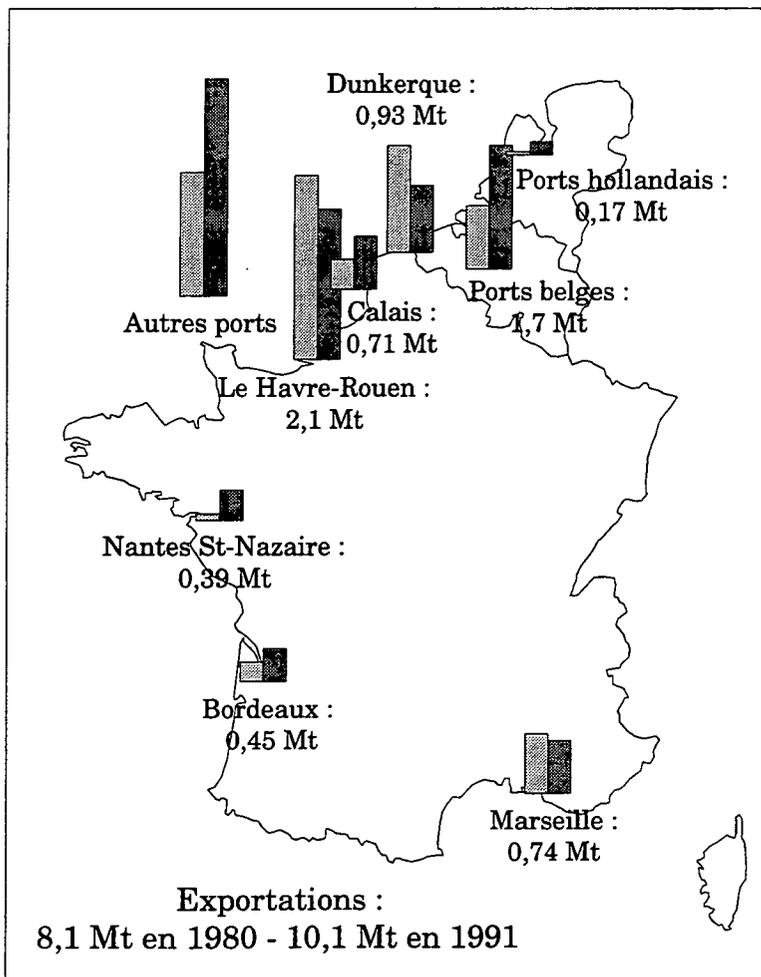
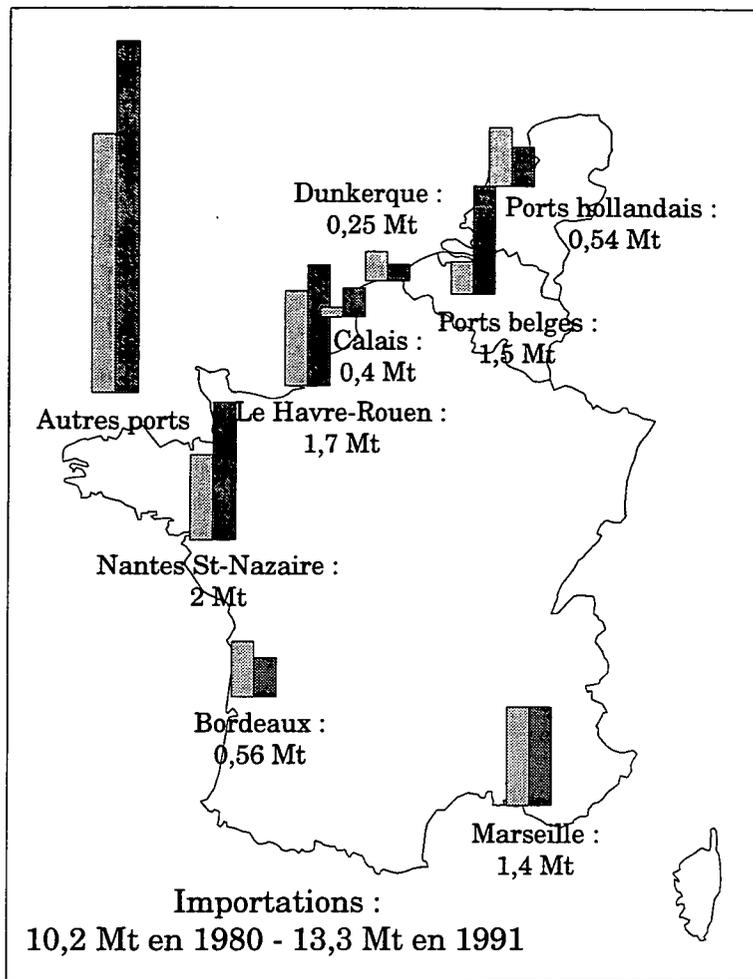
Les échanges maritimes de céréales

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



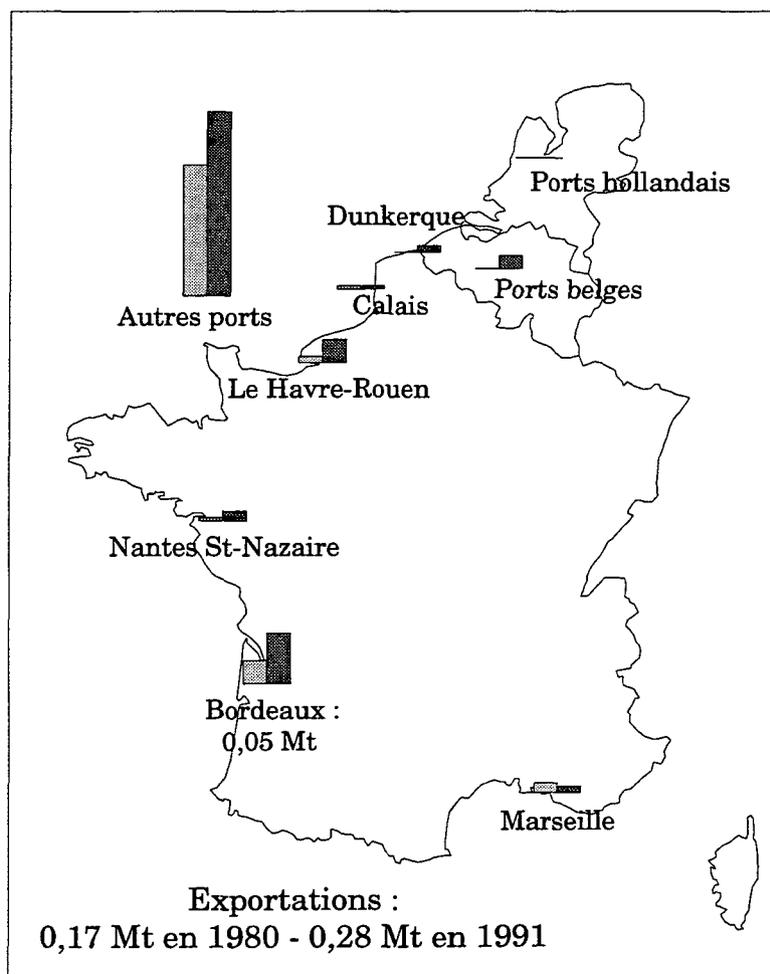
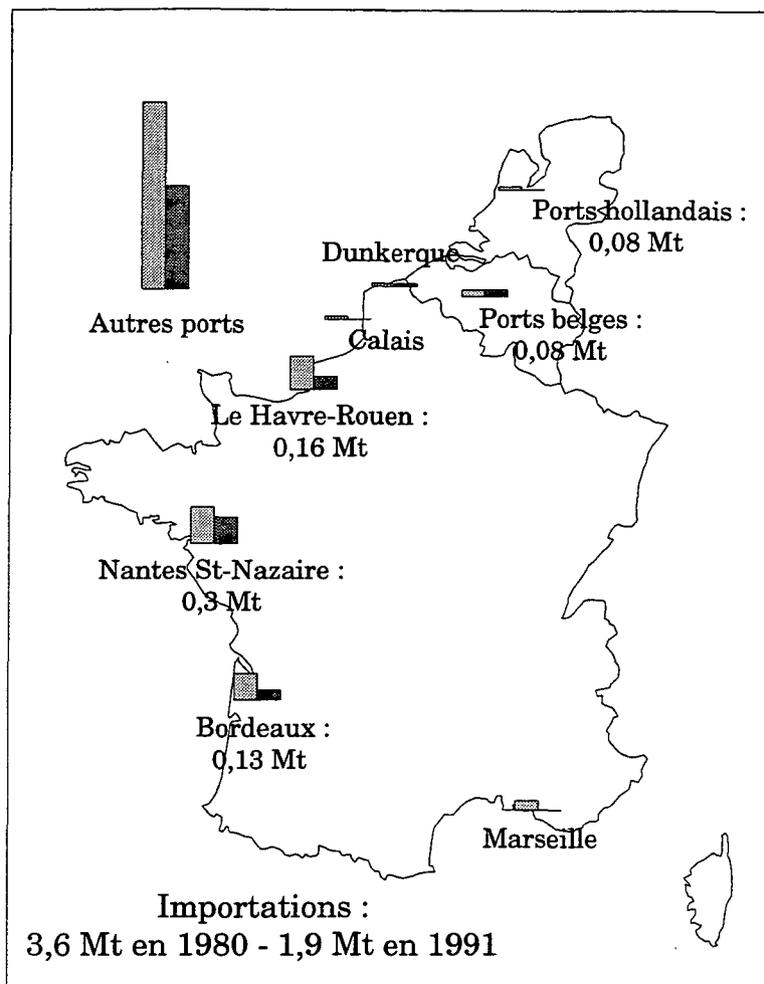
Les échanges maritimes de produits agricoles, d'animaux et de denrées alimentaires

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



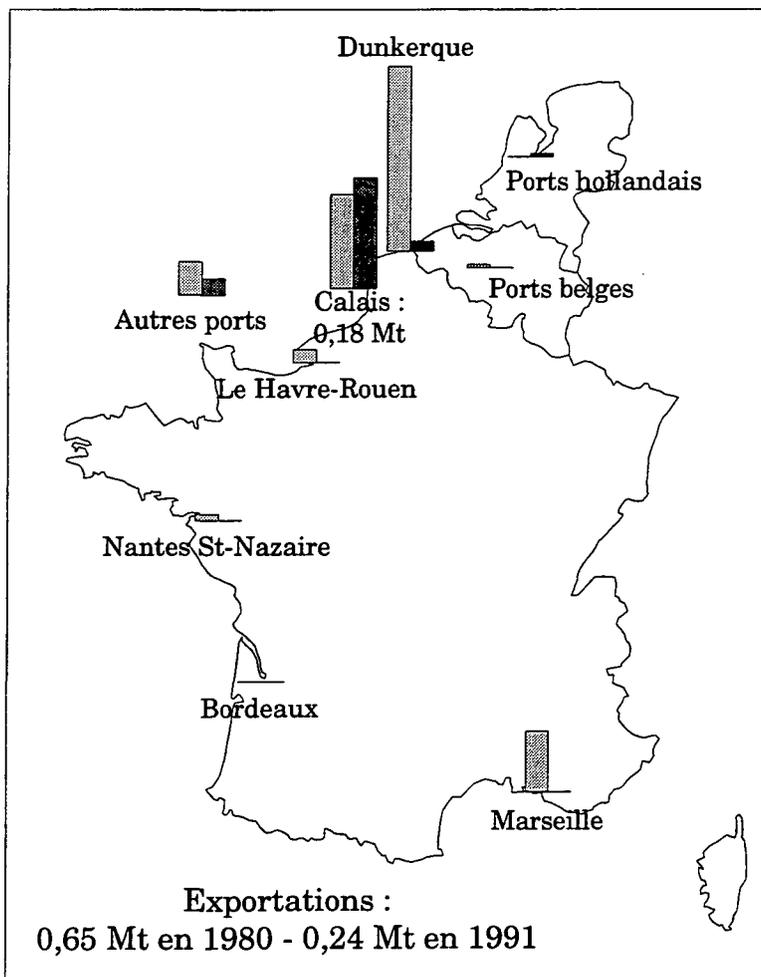
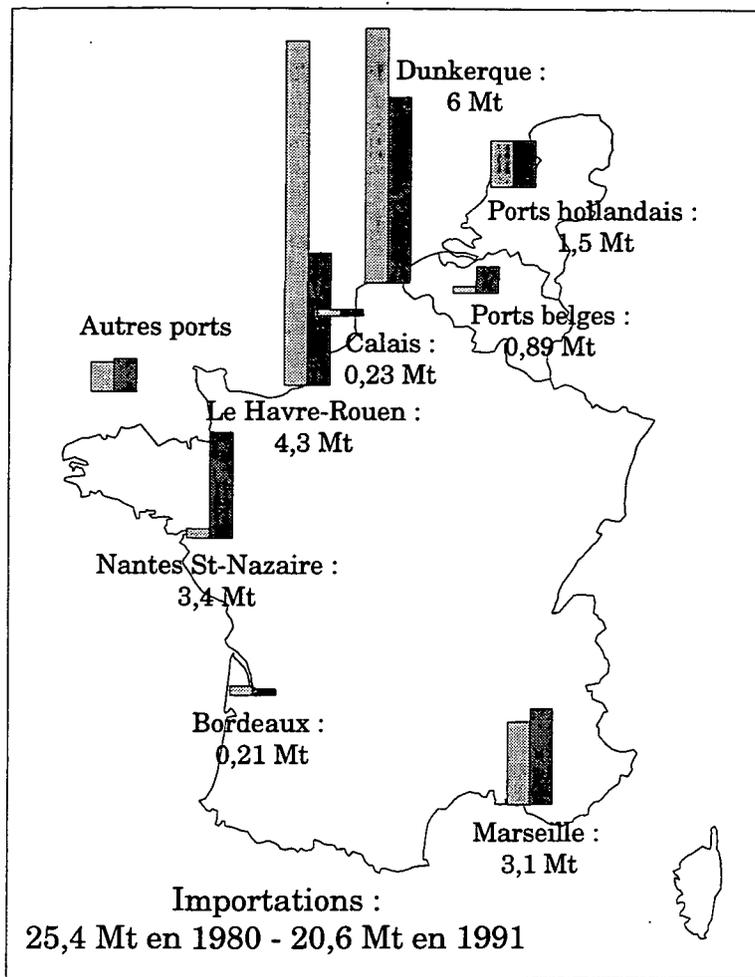
Les échanges maritimes de bois et lièges

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991; Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



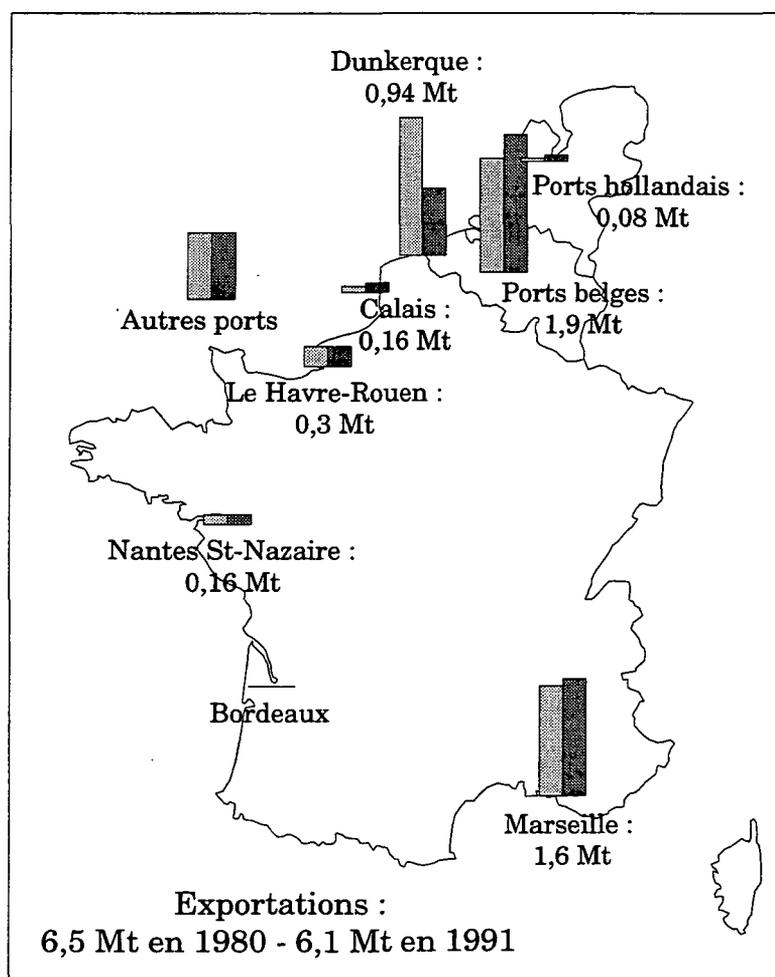
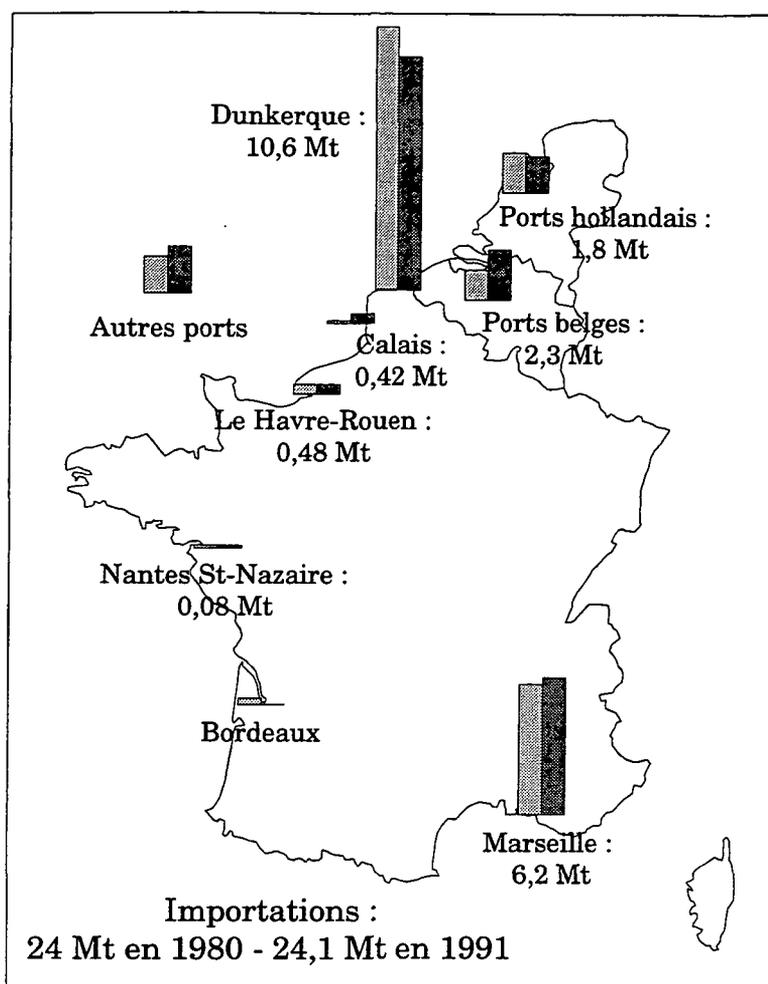
Les échanges maritimes de combustibles minéraux solides

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



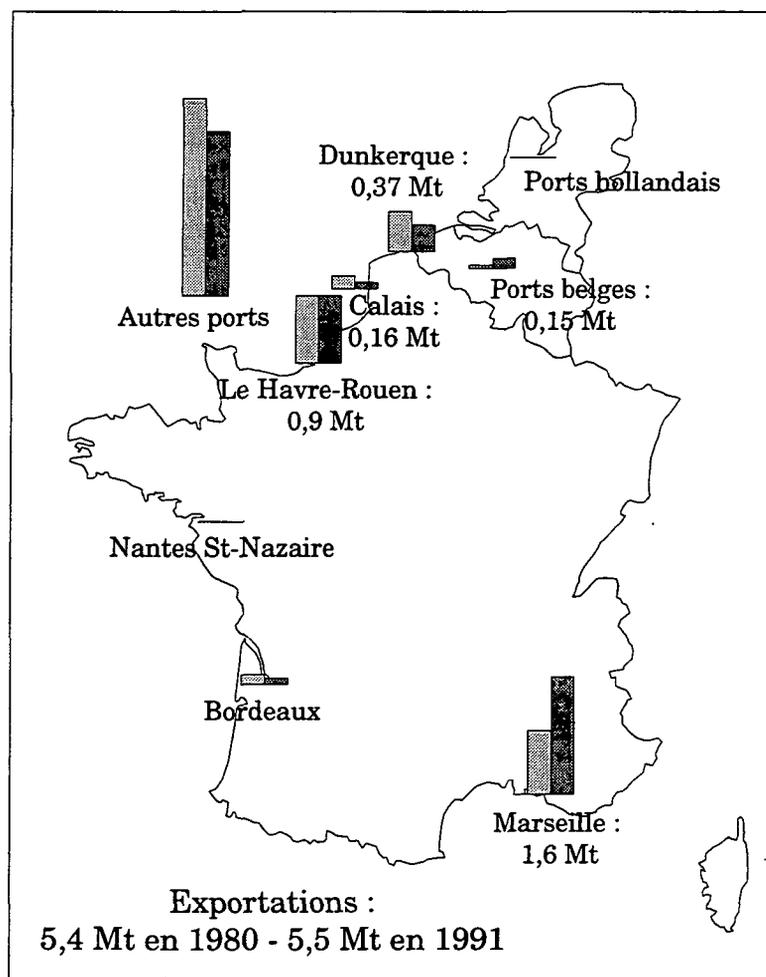
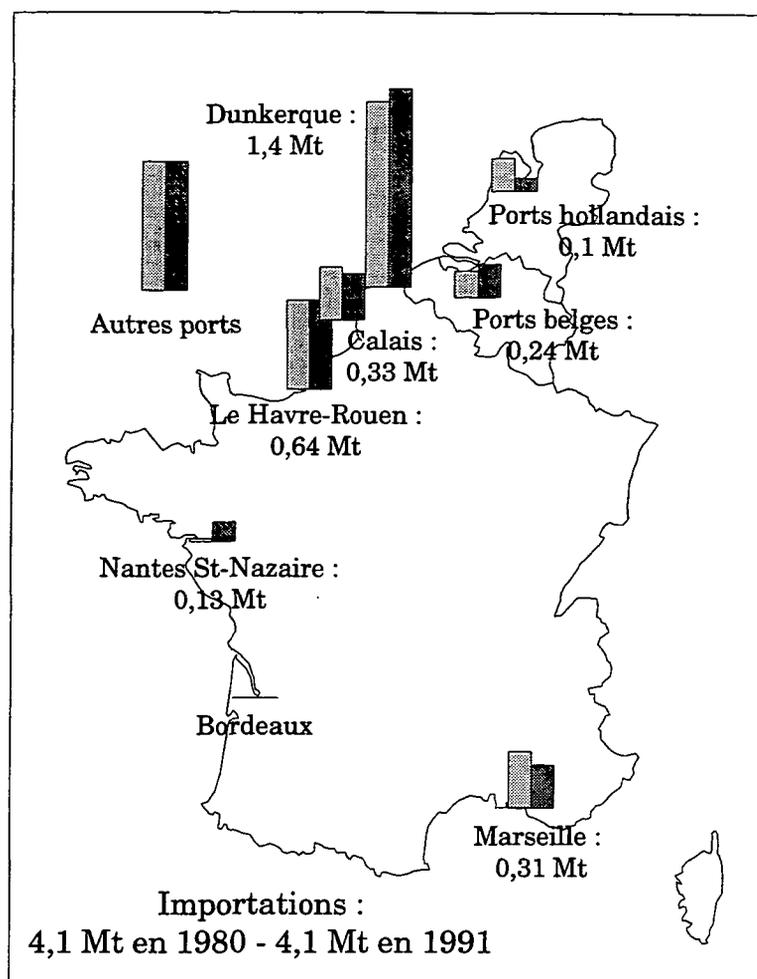
Les échanges maritimes de minerais et produits métallurgiques

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



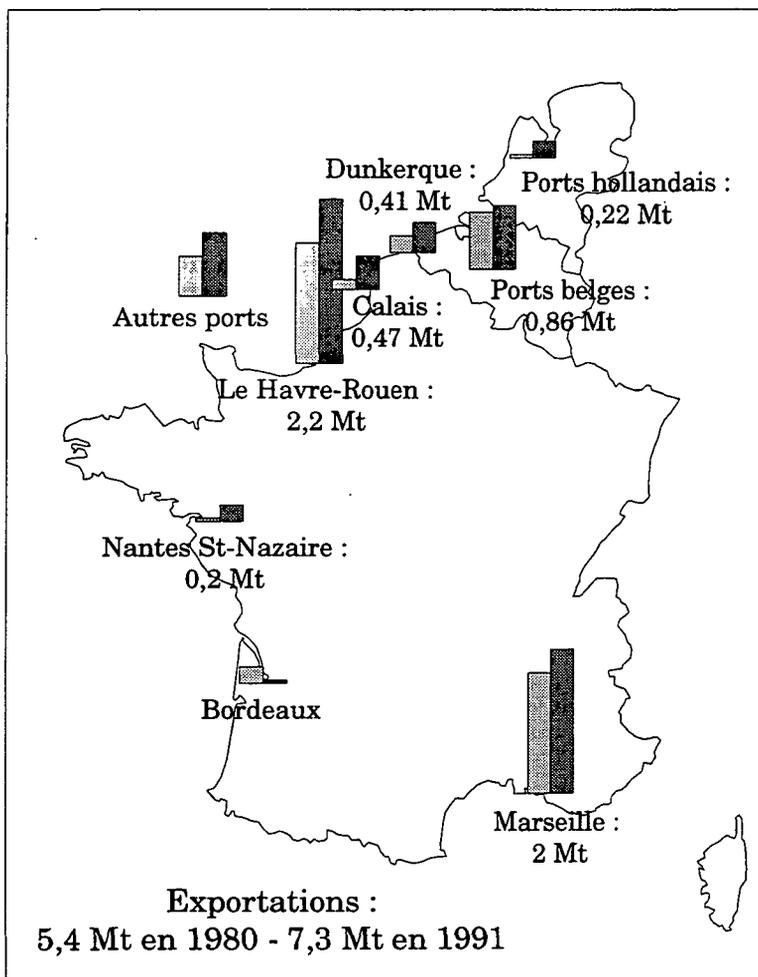
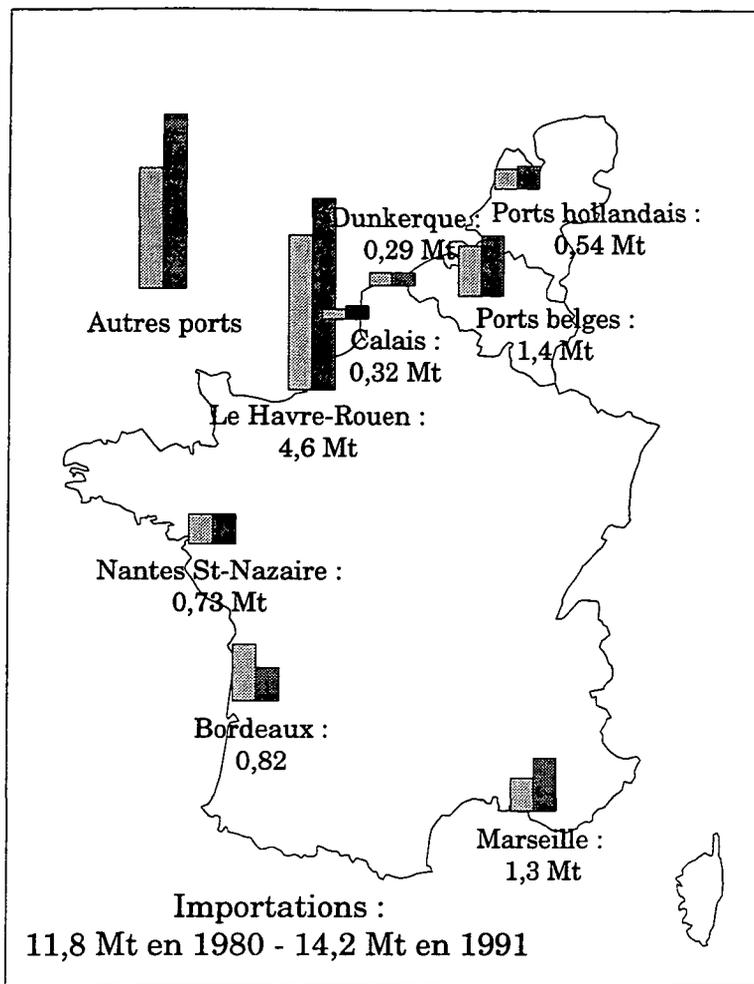
Les échanges maritimes de minéraux et matériaux de construction

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



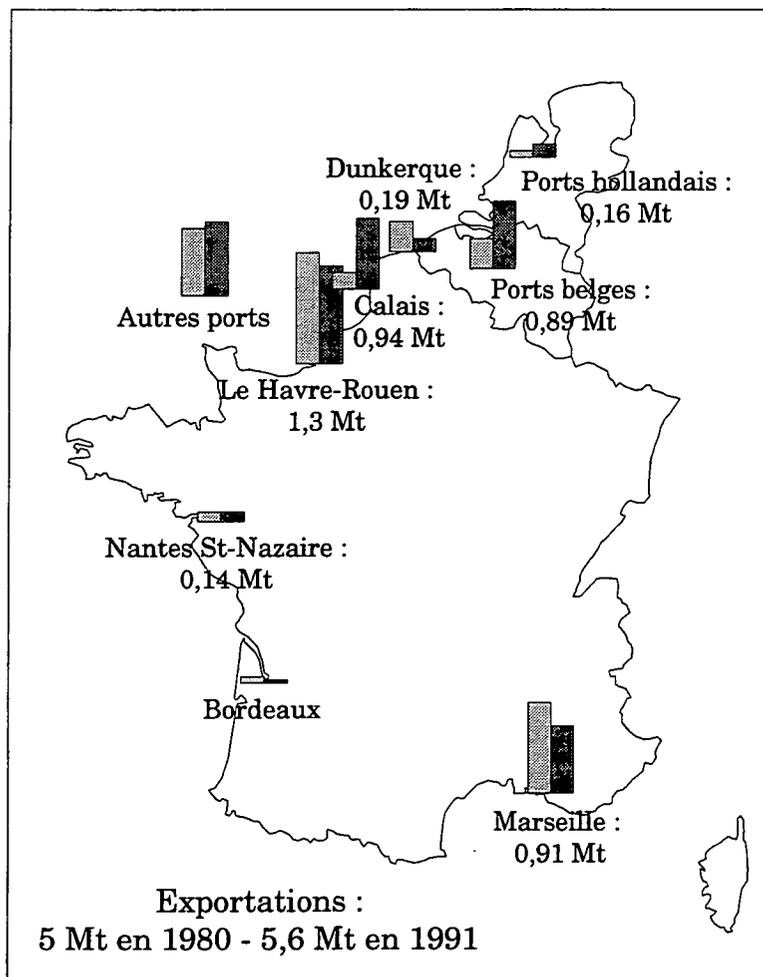
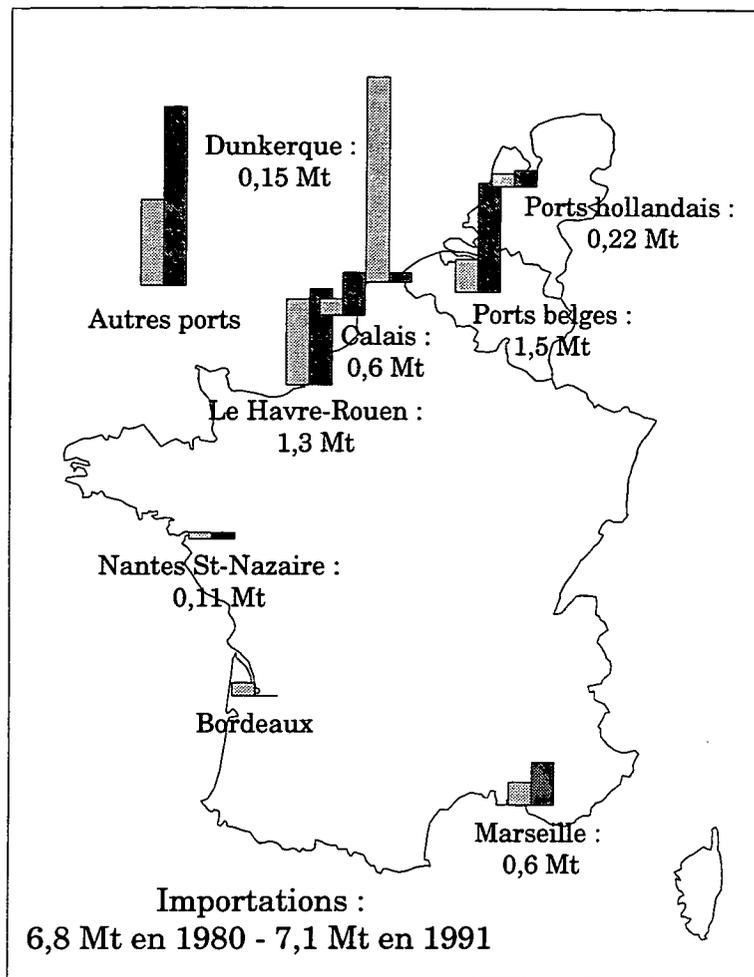
Les échanges maritimes d'engrais et de produits chimiques

Les histogrammes figurent les trafics par ports
pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



Les échanges maritimes de produits manufacturés

Les histogrammes figurent les trafics par ports pour les années 1980 et 1991;
Les valeurs numériques correspondent à l'année 1991.



④ Pays d'origine ou de destination

Certains ports, de par leur position géographique ou la qualité de leur desserte maritime, sont particulièrement à même de capter des courants de trafic particuliers : il en est par exemple ainsi du port de Calais pour les échanges avec les Iles britanniques ou de Marseille pour ceux avec le bassin méditerranéen. Au-delà de la question de la desserte terrestre, des dynamiques d'échanges différentes sur ces courants de trafic ont donc une incidence sur l'activité des ports concernés.

Les échanges maritimes français ont donc été étudiés par régions du monde. Des agrégations de pays ont été effectuées. Bien que regroupant des pays dont le développement économique et la nature des échanges sont parfois différents, notamment en Afrique ou en Asie-Océanie, elles apparaissent néanmoins très discriminantes pour l'analyse des flux (structure, évolution, ports de transit...). Le détail des regroupements de pays figure en annexe. Certains noms employés ici ne correspondent pas rigoureusement à leur définition géographique. Cf aussi cartes pages suivantes.

Durant la dernière décennie, cette répartition par pays a sensiblement varié. La baisse relative des importations françaises de produits pondéreux s'est surtout opérée aux dépens des régions non européennes et donc du trafic maritime. Toutes les régions peu développées et essentiellement exportatrices de matières premières ont vu leur part relative diminuer dans l'ensemble des échanges de biens de la France. Ainsi la part des importations en provenance d'Afrique dans le commerce extérieur français à l'importation a considérablement diminué passant de 24,9 % en 1980 à seulement 10 % en 1991.

◆ Importations

Les 2/3 des importations françaises proviennent d'Afrique, d'Amérique ou d'Asie-Océanie. Les importations en provenance d'Asie-Océanie et d'Amérique sont constituées pour environ 70 % de combustibles minéraux solides et de produits métallurgiques, tandis que celles provenant d'Afrique sont essentiellement (72 %) constituées de produits agricoles et métallurgiques.

Ces pays sont d'ailleurs nos partenaires privilégiés (à plus de 85 %) pour les importations de combustibles minéraux solides et de produits métallurgiques.

◆ Exportations

Les exportations françaises à destination des différents pays d'Europe et plus particulièrement des Iles britanniques ont crû notablement sur la période étudiée. Ils représentent en 1991 plus de la moitié de nos exportations maritimes. Vers l'Europe centrale et l'Europe du sud, les exportations sont pour les deux tiers constituées de céréales.

Les échanges maritimes avec l'Asie ont fortement progressé tant à l'importation qu'à l'exportation : ils représentaient 10,7 % du trafic total en 1980 et 16 % en 1991.

⑤ Trafic conteneurisé

L'analyse statistique des flux de trafics conteneurisés s'avère extrêmement problématique :

- d'une part, le trafic conteneurisé apparaît globalement sous-estimé dans les sources douanières.

- d'autre part, les sources douanes et SNCF ne font pas apparaître de réelle cohérence pour les flux ferroviaires.

Compte tenu de ces réserves, les éléments suivants peuvent être dégagés :

Le trafic fluvial conteneurisé est assez faible (0,04 Mt) et concerne essentiellement la Saône et Loire et les Bouches du Rhône.

Le trafic ferroviaire conteneurisé (1 Mt) est plus éparé sur l'ensemble du territoire. Toutefois, si l'on se réfère aux sources SNCF, le trafic est beaucoup plus concentré, les origines ou destinations en France correspondant vraisemblablement aux chantiers de transport combiné.

Le trafic routier conteneurisé est plus important à l'exportation (5,9 Mt dont 27 % de détras) qu'à l'importation (4,2 Mt dont 17 % de détras).

♦ Exportations

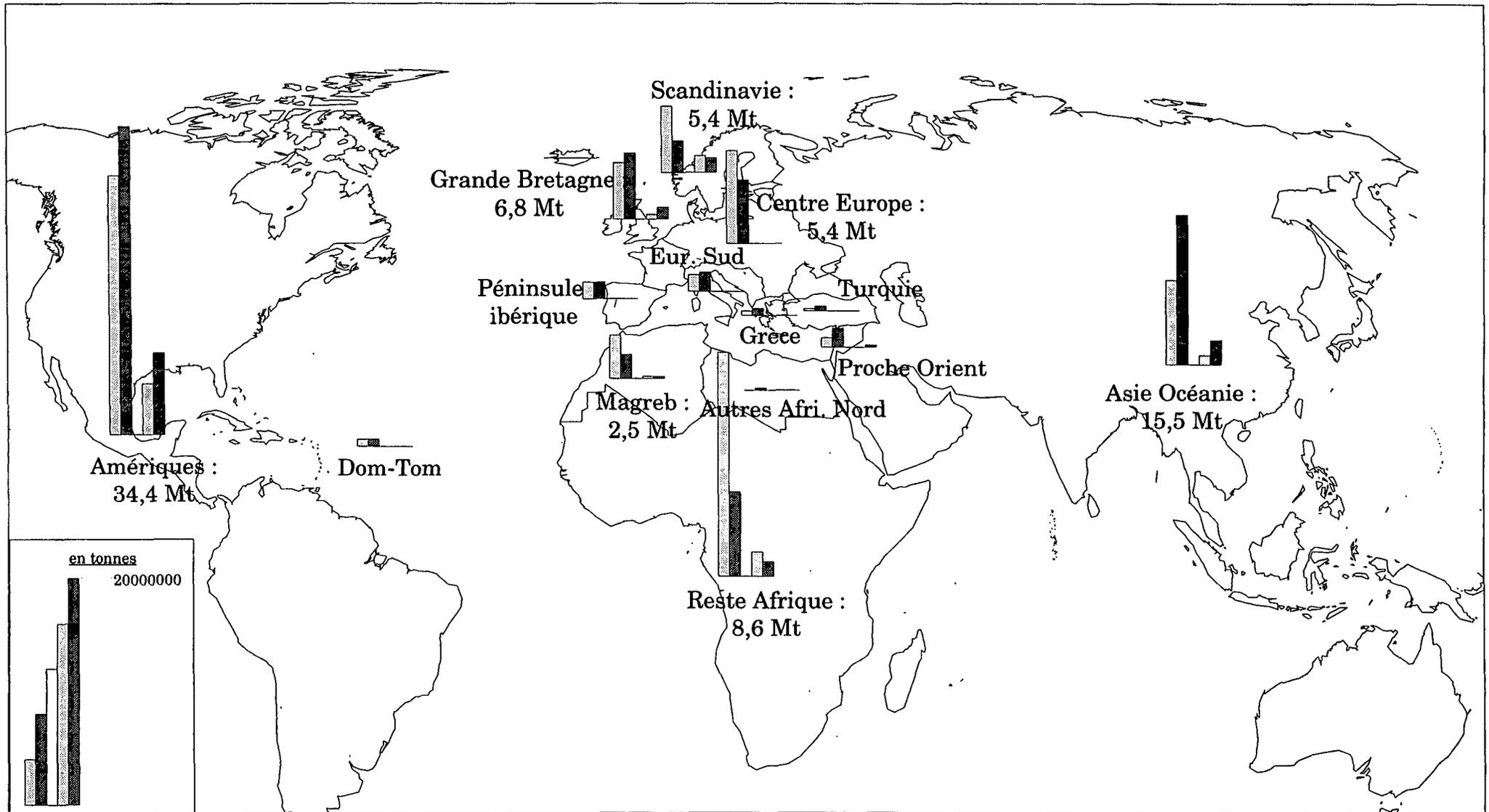
D'importants trafics conteneurisés correspondent à des exportations de vins et alcools, au départ de la Gironde, la Charente (Cognac), l'Aube et la Marne (Champagne) et dans une moindre mesure de la Nièvre et de la Saône et Loire (Bourgogne). Les conteneurs provenant de Gironde et surtout de la Marne (vins) transitent en bonne partie par les ports.

Selon les statistiques douanières, 24 % des exportations ferroviaires correspondent à des trafics détournés contre 6 % pour la source SNCF !).

♦ Importations

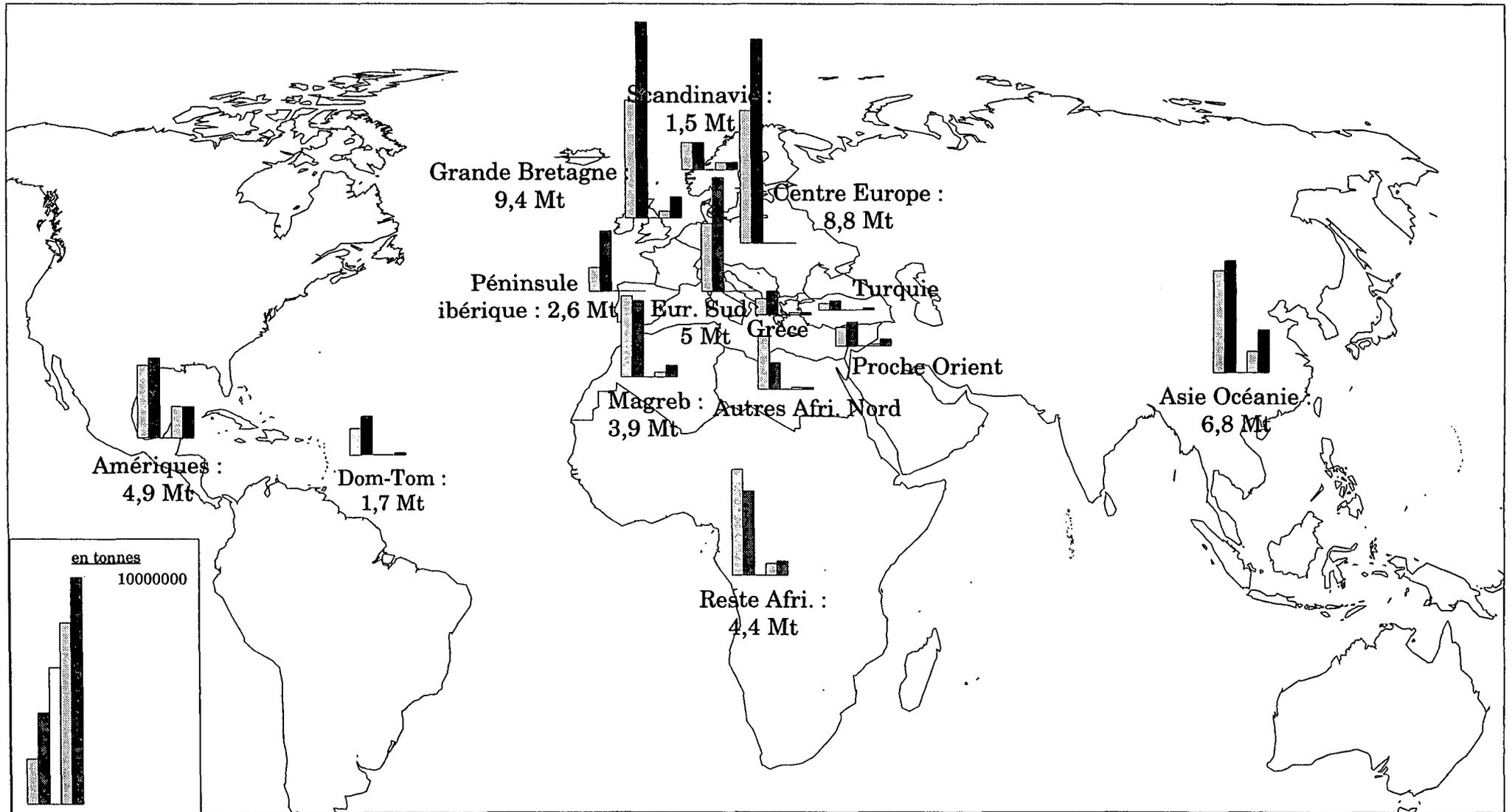
A l'importation, le trafic détourné représente 17 % du trafic ferroviaire total de conteneurs. Les départements portuaires (!), ainsi que le Tarn et la Saône-et-Loire, apparaissent comme les principales destinations des importations ferroviaires.

Origines des importations maritimes françaises :
88 Mt en 1980 - 86 Mt en 1991



La partie gauche de chaque histogramme correspond aux trafics des ports français en 1980 et en 1991.
 La partie droite aux trafics détournés par les ports belges et hollandais pour ces mêmes années.
 La valeur numérique est le volume total des importations en 1991.

**Destinations des exportations maritimes françaises :
42 Mt en 1980 - 54 Mt en 1991**



La partie gauche de chaque histogramme correspond aux trafics des ports français en 1980 et en 1991.
 La partie droite aux trafics détournés par les ports belges et hollandais pour ces mêmes années.
 La valeur numérique est le volume total des exportations en 1991.

① Généralités⁶

En 1991, 117 Mt ont été acheminées par voie maritime par les ports français (hors pétrole) et plus de 20 Mt par les ports étrangers (13,7 Mt à l'importation et 6,6 Mt à l'exportation).

La part de trafics de marchandises diverses, les plus génératrices d'activité portuaire, captée par les ports étrangers est sensiblement plus forte, tandis que les ports français traitent pour l'essentiel des produits lourds destinés à des industries implantées à proximité du port. Ainsi, seulement 10 à 20 % des marchandises transitant par un port français concernent une région différente de celle du port. Pour les six ports autonomes français, le trafic lié au commerce extérieur généré par les régions autres que celles des ports s'élève à environ 24 Mt.

De plus, la croissance des détournements de trafics se poursuit à l'importation depuis 1985 mais semble s'être stabilisée à l'exportation.

Les ports du Bénélux captent à eux seuls 96 % en tonnage et 85 % en valeur des trafics détournés. Toutes marchandises confondues (mais hors produits pétroliers), la part des trafics détournés par les ports du Bénélux est de 16 % à l'importation et de 12 % à l'exportation (14 % au total).

Le reste du trafic détourné concerne les ports allemands (3 % des détournements en tonnage), très marginalement les ports espagnols et italiens (au moins jusqu'en 1991).

② Répartition géographique

Outre les produits pétroliers, les trafics de céréales ont été exclus de l'étude des détournements de trafics par régions françaises⁷.

Les deux cartes ci-après illustrent l'étendue des hinterlands des ports belges, hollandais et allemands, bien au-delà des seules régions du Nord-Est de la France.

La région Lorraine, appartient en bonne partie à l'hinterland géographique des ports belges et hollandais. Toutefois, elle est fortement marquée par l'activité sidérurgique, et ses

⁶ Certains éléments d'analyses présentés ici émanent de la Direction des Ports et de la Navigation Maritime

⁷ Deux raisons expliquent ce choix :

- Les statistiques douanières ne permettent pas d'affecter les trafics de céréales à leur région d'origine (ou de destination pour les importations) du fait d'un biais dû au stockage portuaire. Il est donc vain d'inclure les trafics de céréales dans un calcul de taux de trafics détournés pour une région donnée.
- Le taux de détournement des trafics de céréales est globalement très faible : on peut considérer qu'ils ne font pas partie des trafics "sensibles" susceptibles d'être détournés via un port étranger.

minerais transitent aussi à l'importation par le port de Dunkerque, tandis que les produits raffinés sont acheminés vers Marseille.

La région Nord-Pas-de-Calais est essentiellement tournée vers Dunkerque pour ses importations de produits métallurgiques qui constituent la moitié du trafic total de ce port. A l'exportation, les ports étrangers réalisent tout de même 35 % des exportations de produits métallurgiques. A l'exception de ces produits, les ports d'Europe du Nord réalisent des parts de marché supérieures à celles de Dunkerque.

La région Picardie est elle aussi sous l'emprise partielle des ports du Bénélux qui traitent 60 % de ses importations maritimes et la moitié de ses exportations.

L'hinterland des ports du Bénélux apparaît nettement plus étendu à l'importation qu'à l'exportation. Il s'étend le long de l'axe Nord-Sud, les infrastructures routières ferroviaires et fluviales orientées Nord-Sud facilitant cette pénétration. Les régions fortement importatrices que sont l'Ile de France (6,3 Mt) et Rhône-Alpes (2 Mt) sont l'objet, particulièrement à l'importation, d'une vive concurrence entre les grands ports français et les ports du Bénélux. Ainsi, les importations de produits manufacturés d'Ile-de-France et de Rhône-Alpes transitent pour moitié par les ports du Bénélux. La situation géographique de ces régions laisse à penser que la majorité de ces trafics est potentiellement récupérable par les ports français.

Le trafic des autres régions non littorales constitue, du fait de son faible volume, un enjeu de moindre importance.

Quant aux régions littorales (exceptées les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie), elles subissent plus directement l'influence des ports les plus proches. Ces propos sont toutefois à nuancer, les ports ayant de plus en plus tendance à se spécialiser (particulièrement les Ports d'Intérêt National) et les trafics apparaissant pour beaucoup de moins en moins "captifs".

③ Produits

A l'exception des exportations de céréales, tous les types de trafic, y compris les produits pondéreux, font l'objet de détournements par les ports étrangers.

Mais certains s'avèrent plus vulnérables que d'autres : ainsi 28 % des trafics de produits manufacturés transitent par des ports étrangers. L'hinterland des ports du Bénélux est d'ailleurs bien plus vaste pour ces produits que pour l'ensemble des trafics, ce qui illustre l'attractivité de ces ports dans ce secteur. De même, 35 % des échanges maritimes français de produits métallurgiques sont traités par les ports du Bénélux

④ Pays d'origine ou de destination

NB: - La nomenclature des regroupements de pays figure en annexe. Certains noms employés ici ne correspondent pas rigoureusement à leur définition géographique.

- Cf aussi cartes pages précédentes.

En valeur absolue, hors produits pétroliers, ce sont les pays d'Amérique (44 % des détras soit 8,6 Mt) et d'Asie-Océanie (20 % soit 3,9 Mt) qui génèrent les plus gros détournements de trafics, alors que ces groupes de pays ne génèrent respectivement que 26 % et 16 % des trafics passant par les ports français.

♦ L'Asie-Océanie

L'OCDE estime qu'à l'horizon 2015 les pays d'Asie réaliseront plus de 40 % du produit mondial brut (contre 27 % en 1991), Les perspectives de croissance de nos échanges avec ces pays s'établissent aux environs de 6 à 8 % par an.

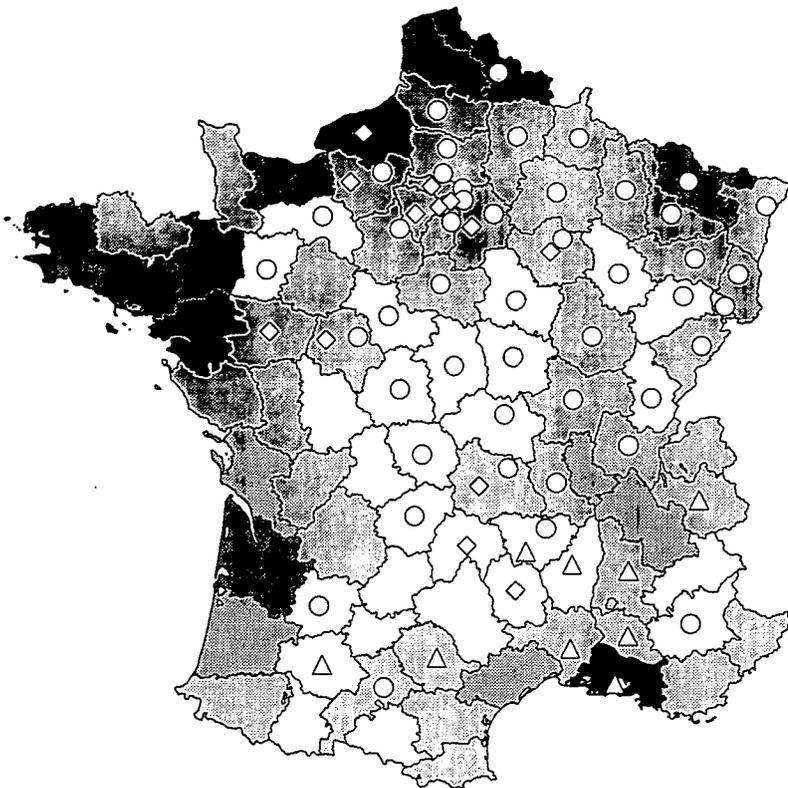
Entre 1980 et 1991, les importations en provenance d'Asie-Océanie ont presque doublé (de 9,1 Mt à 17,2 Mt). Les exportations ont elles aussi progressé (6,4 Mt à 8,3 Mt).

Pour ces échanges, Dunkerque est le premier port à l'importation avec 33 % du trafic; Il s'agit exclusivement de produits métallurgiques et des combustibles minéraux solides (5,6 Mt). La croissance des trafics s'est effectuée au profit de Nantes (grâce à la mise en activité du deuxième terminal méthanier de France) et dans une moindre mesure des ports Belges. La part de marché de Marseille est passée de 25 à 18 % des entrées entre 1980 et 1991.

A l'exportation en 1991 la répartition est quelque peu différente : les ports belges et Le Havre-Rouen traitent chacun environ un quart des 8 Mt et 1,5 Mt transitent par Marseille. Sur ces destinations, la part de marché des principaux ports français a souffert de la concurrence belge dont le trafic capté a doublé sur cette période (1,9 Mt en 1991 contre 0,9 Mt en 1980).

Cette tendance est encore plus nette sur les trafics de produits manufacturés pour lesquels la part des ports belges est passé de 8 % en 1980 à 31 % en 1991 (importations + exportations). Tandis que le volume de ces échanges commerciaux français avec l'Asie-Océanie a diminué entre ces deux dates (2,4 Mt en 1991), le volume transitant par les ports belges est ainsi passé dans le même temps de 0,3 Mt à 0,7 Mt.

Importations maritimes et hinterlands portuaires

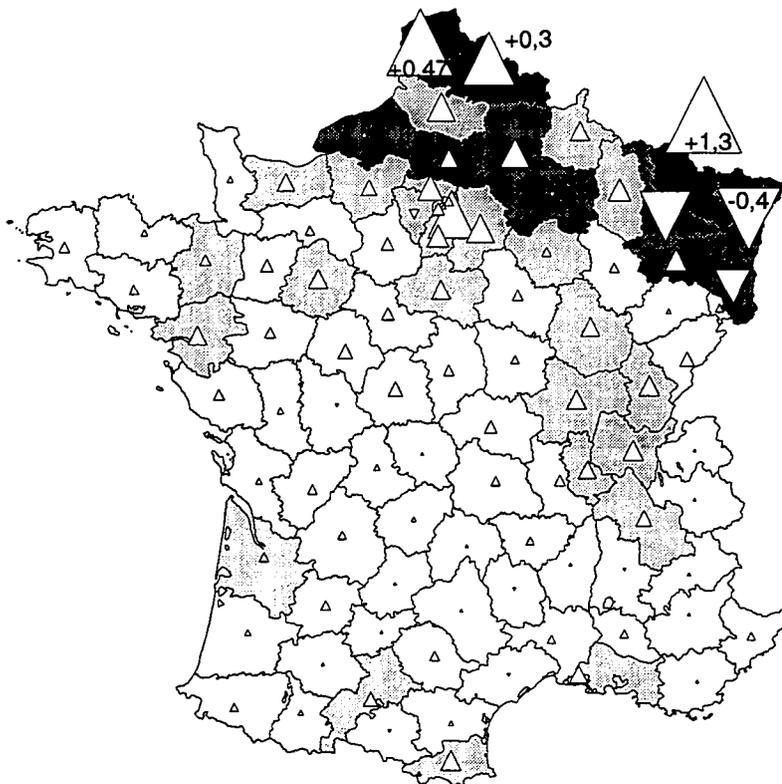


Tonnages 1991 hors produits pétroliers

■	5 - 19 Mt	(4)
■	1 - 5 Mt	(9)
■	0,5 - 1 Mt	(10)
■	0,1 - 0,5 Mt	(42)
□	moins de 0,1 Mt	(29)

Les losanges, triangles et ronds indiquent respectivement les départements dont 25 % ou plus des importations transitent par Le Havre-Rouen, Marseille ou un port étranger. Ces taux peuvent être sous-estimés du fait du stockage portuaire.

Importations détournées : (hors pétroles)



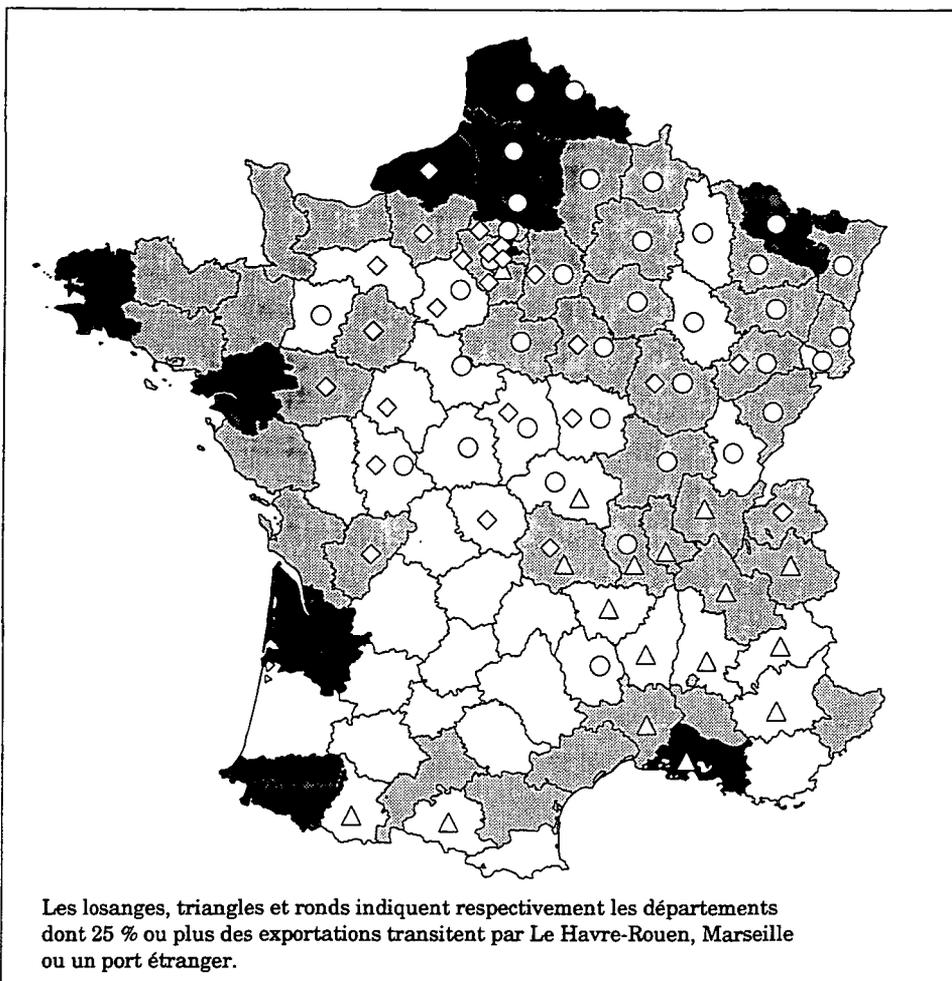
Variations 1991/1980 de trafics détournés

△	+ 0,35 Mt
△	+ 0,18 Mt
△	+ 35 000 t
▽	- 35 000 t

...et tonnage en 1991 (hors pétroles)

■	1,4 à 4 Mt	(3)
■	0,2 à 0,4 Mt	(9)
■	50 000 t à 0,2 Mt	(27)
□	moins de 50 000 t	(55)

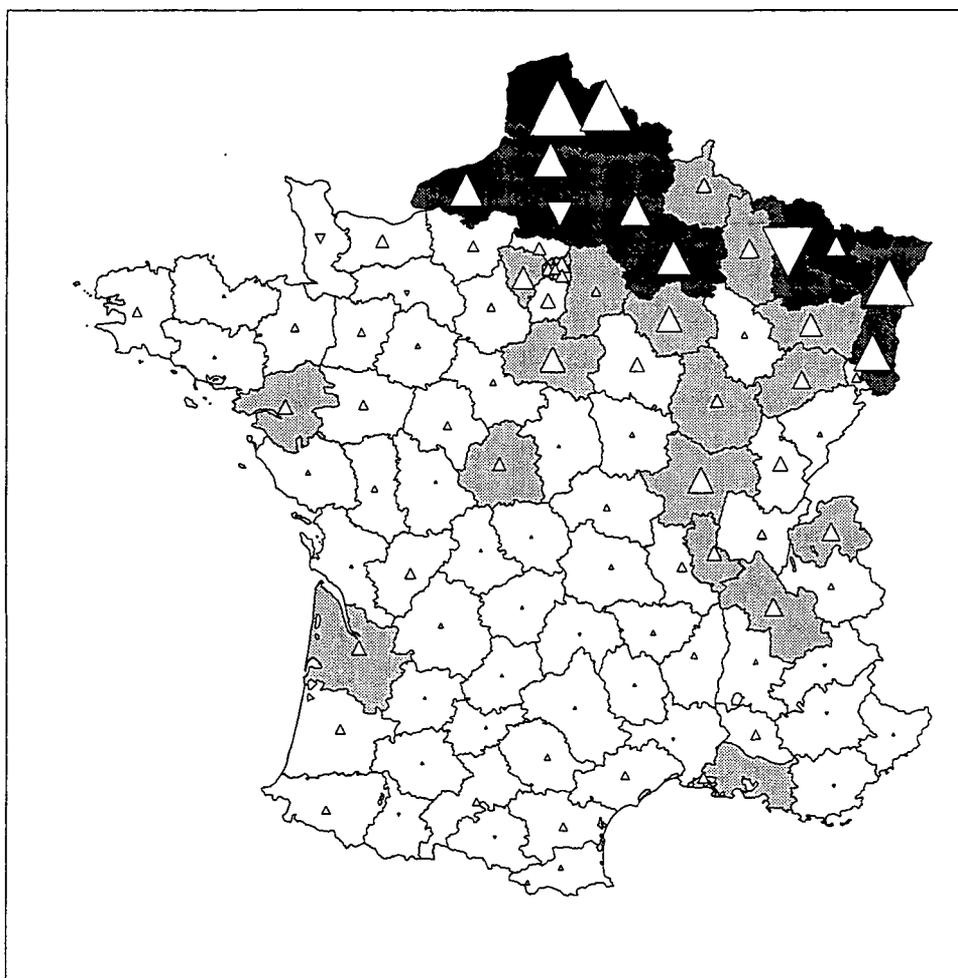
Exportations maritimes et hinterlands portuaires



**Trafic tous ports 1991
hors céréales et pétroles**

■	2,8 à 5,4 Mt	(4)
▨	0,5 à 1 Mt	(9)
▩	0,1 à 0,5 Mt	(44)
□	moins de 0,1 Mt	(37)

Exportations détournées : (hors céréales et pétroles)



**Variations 1991/1980
de trafics détournés**

△	0,35 Mt
△	0,18 Mt
△	35 000 t
▽	-0,18 Mt

**...et tonnage en 1991
(hors céréales et pétroles)**

■	0,72 à 1,9 Mt	(3)
▨	0,19 à 0,72 Mt	(8)
▩	50 000 t à 0,19 Mt	(20)
□	moins de 50 000 t	(63)