

① Les ports du Havre et de Rouen

① *Présentation du Havre et de Rouen*

NB: les données de ce paragraphe proviennent des statistiques de la DPNM.

◆ Le Havre

Occupant une excellente position sur la façade maritime de l'Europe du Nord-Ouest, Le Havre est géographiquement le premier des grands ports atteint par voie maritime et le dernier port touché à l'exportation.

Deuxième port français en tonnage derrière Marseille (57,2 Mt contre 89,4 Mt), il se place en tête du trafic en valeur (194 milliards de francs de marchandises importées et exportées en 1991, soit 45 % du commerce extérieur ayant transité par les ports de la métropole).

Le Havre réalise les deux tiers de son trafic avec les produits pétroliers (exclus par la suite du champ de l'étude). En outre, il est le premier port français pour le trafic conteneurisé (8,8 Mt soit près du double de Marseille et plus de 50 % du marché français de conteneurs),

◆ Rouen

Rouen a enregistré en 1991, un trafic de 23,7 Mt (produits pétroliers compris), le plaçant en cinquième position des ports français.

Le trafic de ce port est constitué à plus de 50 % de vracs solides (essentiellement agro-alimentaire). Traitant 47 % des exportations françaises de céréales, Rouen est le premier port européen à l'exportation dans ce domaine. Cette activité représente 35 % du tonnage réalisé par Rouen, l'un des rares dont les sorties sont supérieures aux entrées.

② *Généralités*

Les trafics transitant par ces deux ports sont assez différents. Toutefois, leur situation en terme de desserte terrestre justifie de les regrouper.

Hors produits pétroliers, ces deux ports ont enregistré un trafic de 13,2 Mt à l'importation en forte baisse depuis 1980 (19 Mt), leur part de marché du total des importations maritimes françaises diminuant de 22 % en 1980 à 15 % en 1991.

Sur cette même période le volume des exportations est passé de 12,6 Mt en 1980 à 15,8 Mt en 1991.

③ Produits

◆ Exportations:

La part des céréales dans les exportations de ces ports (57 % pour un volume de 8,9 Mt en 1991) explique la croissance de celles-ci. Outre les céréales, les autres produits agricoles (2 Mt), les engrais et produits chimiques (2,2 Mt) et les objets manufacturés (1,3 Mt soit 23 % du commerce extérieur français à l'exportation) constituent l'essentiel des sorties.

◆ Importations

La part des combustibles minéraux solides dans les importations de ces ports a considérablement diminué sur la période étudiée : 58 % en 1980 (soit 11 Mt), 33 % en 1991 (soit 4,3 Mt).

Outre ces combustibles, les produits agricoles (1,7 Mt), les engrais et produits chimiques (4,6 Mt), les objets manufacturés (2,1 Mt) et les combustibles minéraux solides (4,3 Mt) constituent 90 % des importations.

④ Pays d'origine ou de destination

◆ A l'exportation:

Le trafic maritime à destination des pays d'Europe centrale (essentiellement des céréales) a connu une nette croissance entre 1980 (2,6 Mt) et 1991 (4,2 Mt). En 1991, un quart des exportations transitant par ces ports leur est destiné.

Le Havre et de Rouen n'apparaissent pas particulièrement attractifs pour les exportations vers les Iles britanniques (1,4 Mt) et, globalement, la répartition entre les pays de destination est assez semblable à celle de l'ensemble des échanges maritimes français.

◆ A l'importation:

Le Havre-Rouen a fortement pâti de l'effondrement des trafics en provenance d'Afrique (5,5 Mt en 1980 et seulement 0,8 Mt en 1991) tandis que ses trafics en provenance d'Asie, d'Océanie et d'Amérique ont fortement augmenté. En 1991, 45 % du volume des entrées proviennent du continent américain

Bien que modestes en volumes (1,6 Mt), les importations provenant d'Asie et transitant par Le Havre sont à forte valeur ajoutée : 1/3 sont des produits manufacturés.

Ces ports apparaissent, tout comme à l'exportation, attractifs pour les échanges en provenance d'Europe Centrale (1,6 Mt soit 12 % des entrées).

⑤ *Hinterland*

La zone de chalandise de ces ports comprend essentiellement les Haute et Basse Normandie ainsi que l'Île-de-France dont ils traitent une part importante des échanges maritimes (71 %, hors pétrole et céréales).

Leur hinterland s'étend au-delà de ces trois régions, mais l'attractivité des ports étrangers apparaît vite dominante dans les zones situées plus à l'Est. Au cours des années 80, Le Havre et Rouen semblent avoir renforcé leur attractivité pour les départements non littoraux de l'Ouest de la France (cf carte d'évolution des parts de marché).

⑥ *Répartition modale*

*Les cartes ci-jointes sont relatives à l'ensemble des produits, à l'exception des produits pétroliers et des céréales. Sur ces cartes, la catégorie "autres modes" représente pour l'essentiel des installations de transport fixes et concerne des produits pondéreux (produits chimiques, charbons...).*⁸

Alors qu'en 1980, une part substantielle des acheminements de moyenne ou longue distance utilisait le mode ferroviaire, la route en assure en 1991 l'essentiel, à l'exception des exportations des régions du Nord Est de la France.

Fortement déséquilibrés au bénéfice des importations, les acheminements ferroviaires représentent en 1991 un volume équivalent à celui de 1980 (2,5 Mt) .

Les trafics fluviaux (hors pétrole et céréales) ont diminué des trois quarts en 11 ans.

⑦ *Infrastructures terrestres*

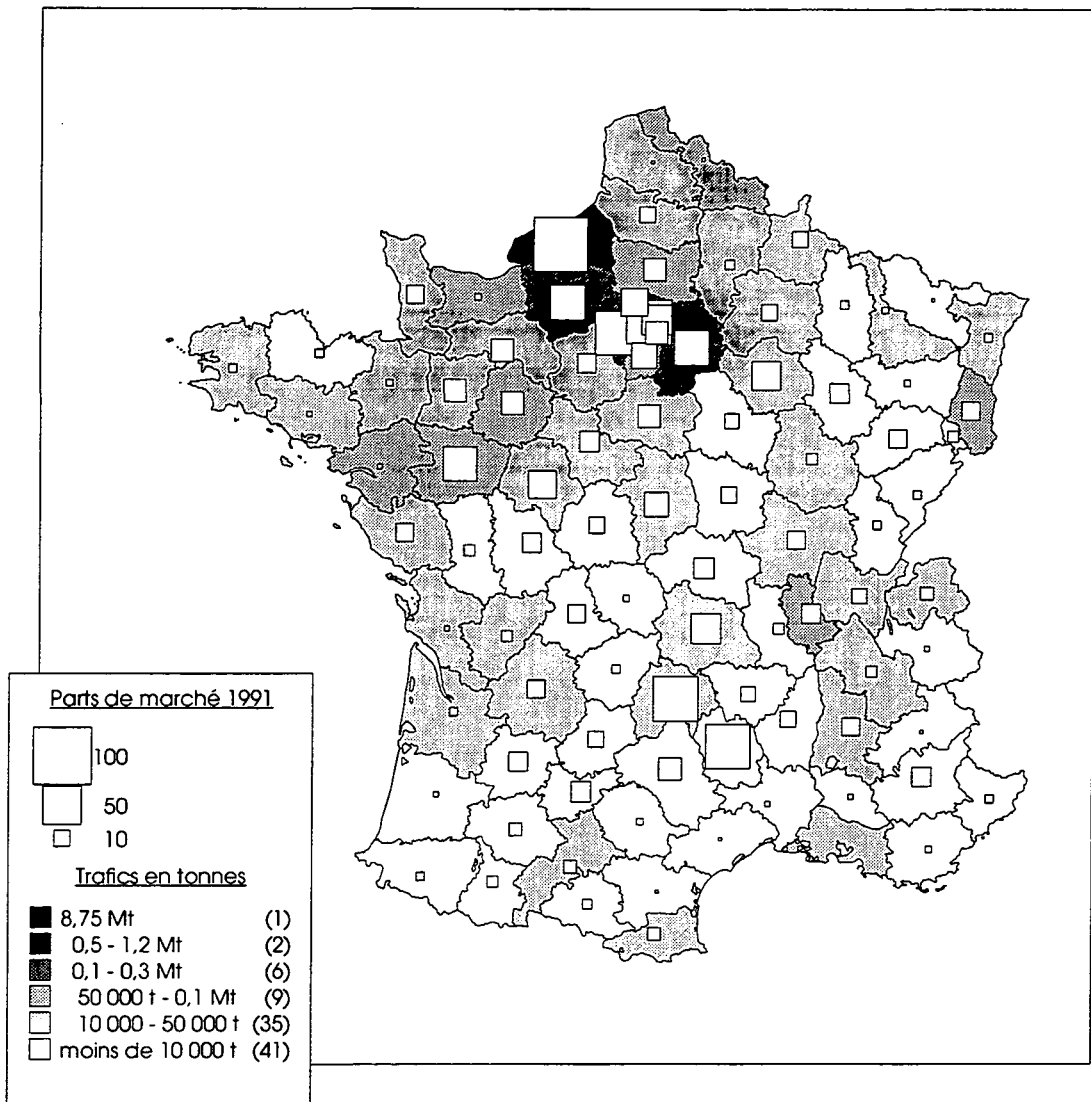
L'observation des cartes relatives à l'évolution de la part de marché des ports du Havre et de Rouen pour chacun des départements français (hors produits pétroliers) permet d'émettre quelques hypothèses quant aux relations entre les infrastructures terrestres et l'évolution de l'hinterland économique des ports considérés.

Entre 1980 et 1991, Le Havre et Rouen ont accru leurs parts de marché sur l'Ouest et le Sud Ouest de la France, tandis que les autoroutes reliant Paris à Bordeaux et Bordeaux à Toulouse étaient construites : les exportations des départements situés sur l'axe joignant la Seine Maritime à la Charente transitent en 1991 à plus de 30 % par ces ports. Ceux-ci ont traité en 1991 132 000 tonnes en provenance de Charente (soit 54 % des exportations de ce département) contre 78 000 en 1980. Il est probable que l'achèvement de l'autoroute Paris-Bordeaux a fortement participé à une telle évolution.

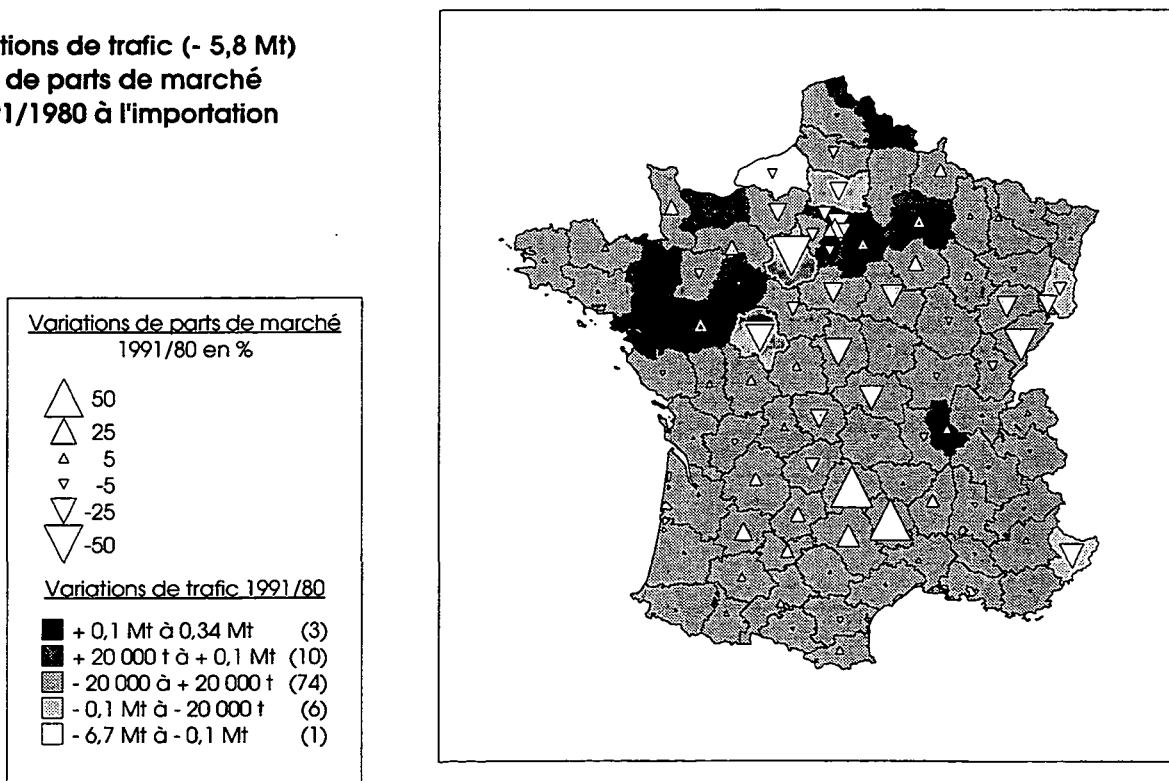
Par contre, la diminution de leur influence dans les départements situés à l'Est de Paris, peut en partie découler de l'insuffisance de dessertes transversales et des difficultés croissantes de contournement de la capitale aussi bien par la route que par le fer.

⁸ Sur la carte relative aux importations de 1980, il a été omis de mentionner le trafic "autres modes" "destiné" à la Haute-Normandie, correspondant notamment à des stockages portuaires.

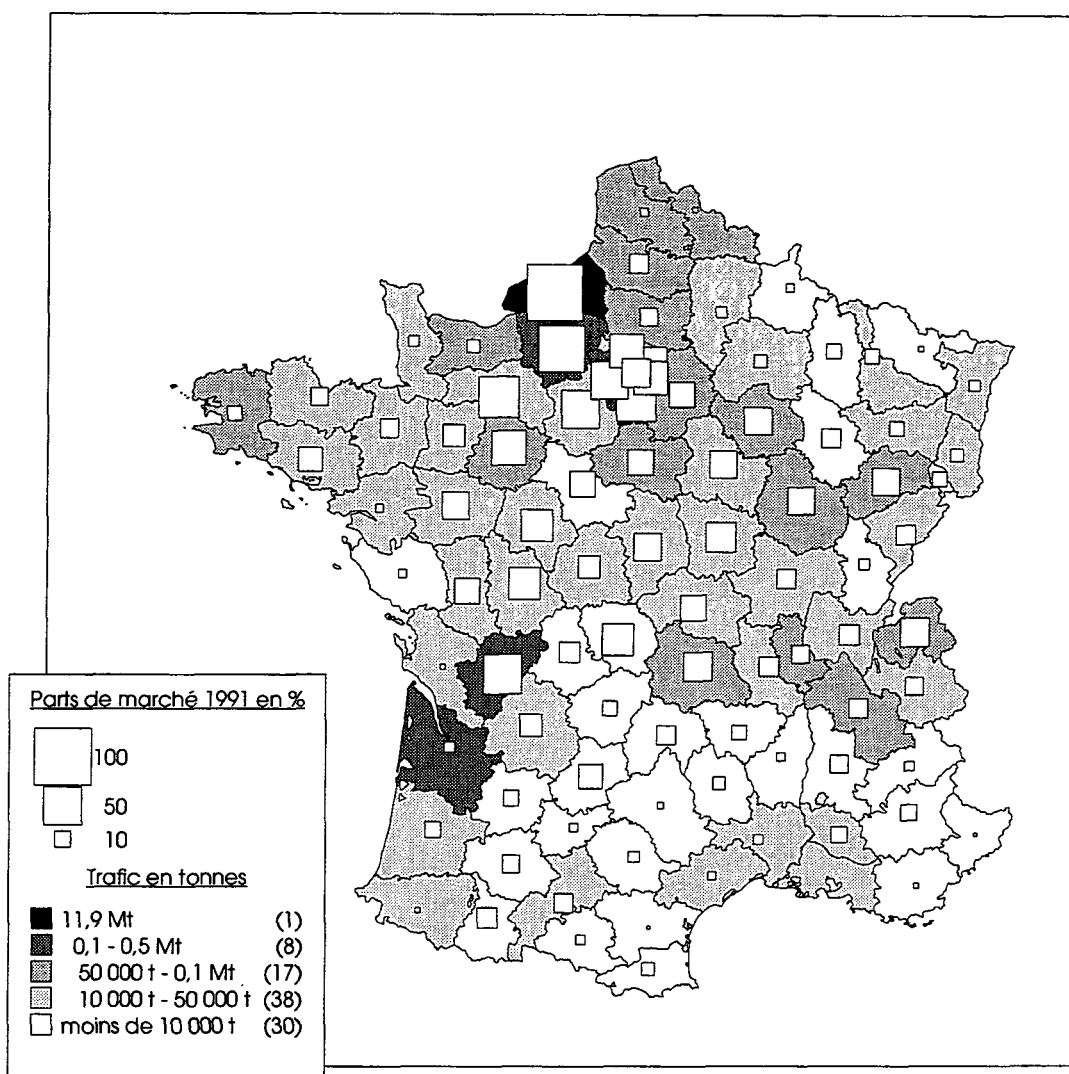
**Importations par les ports du Havre et de Rouen en 1991 :
Trafics (13,2 Mt) et parts de marché (15,4 %)**



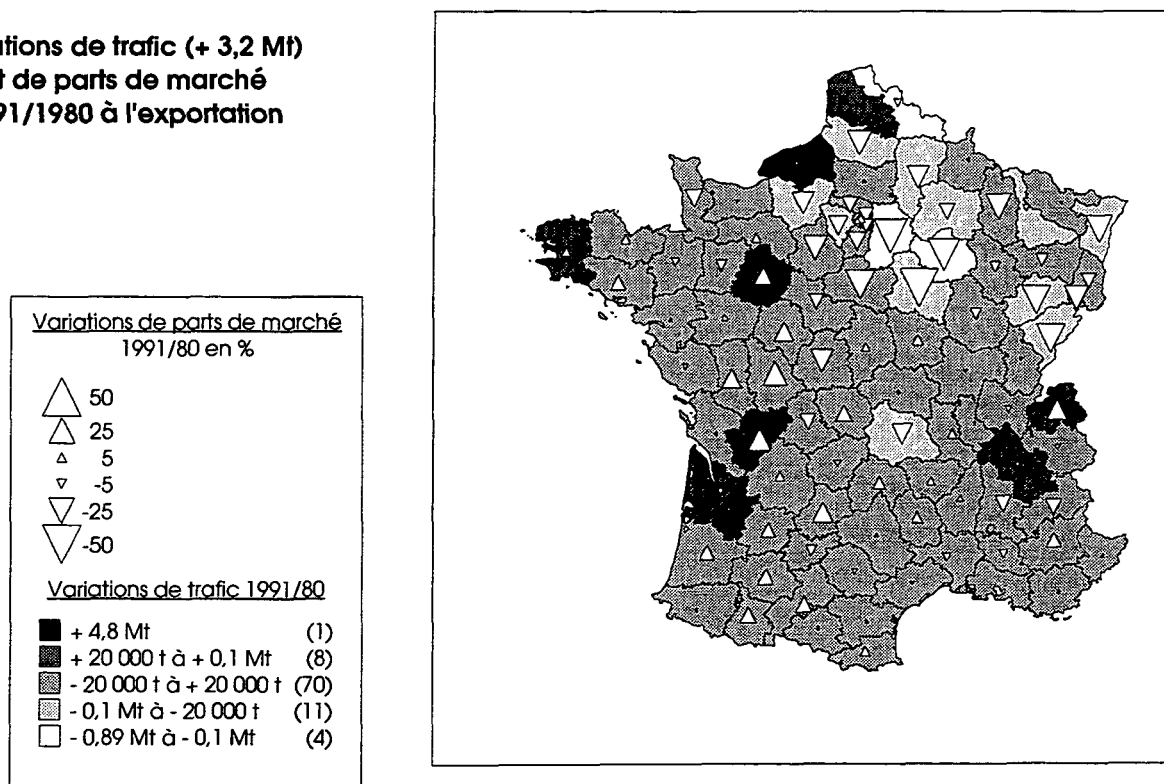
**Variations de trafic (- 5,8 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



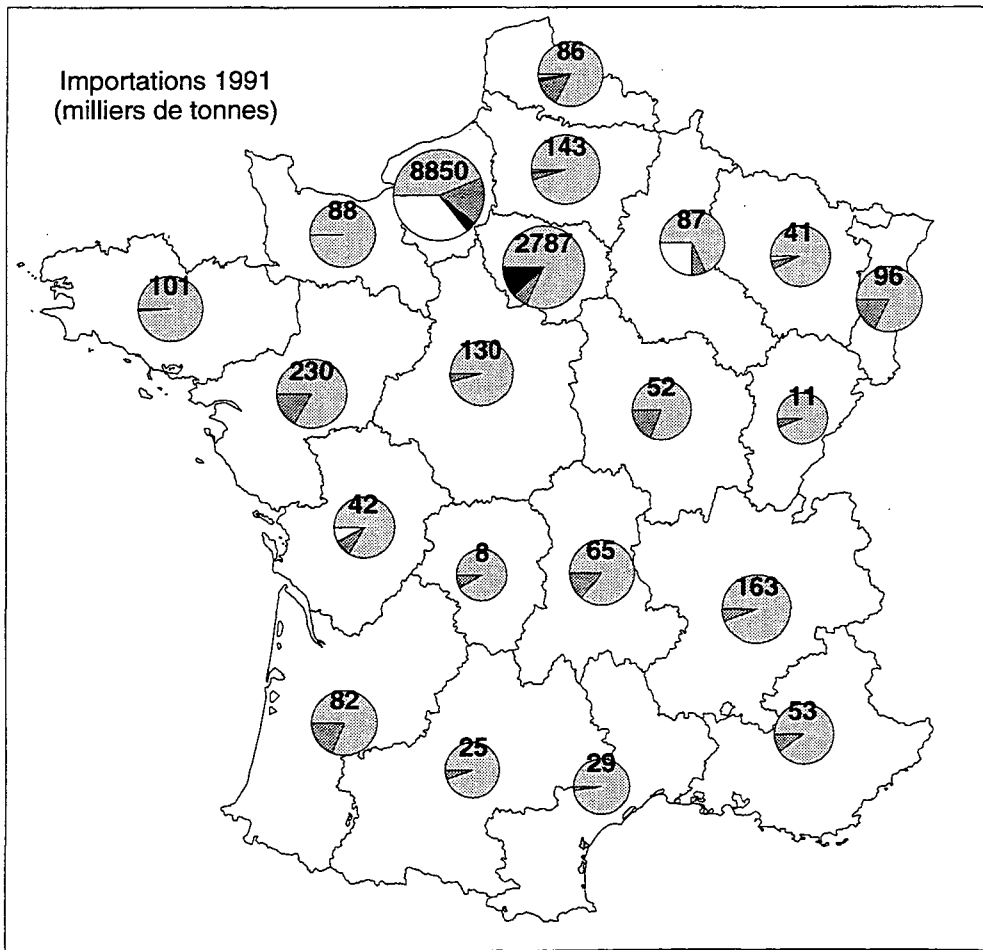
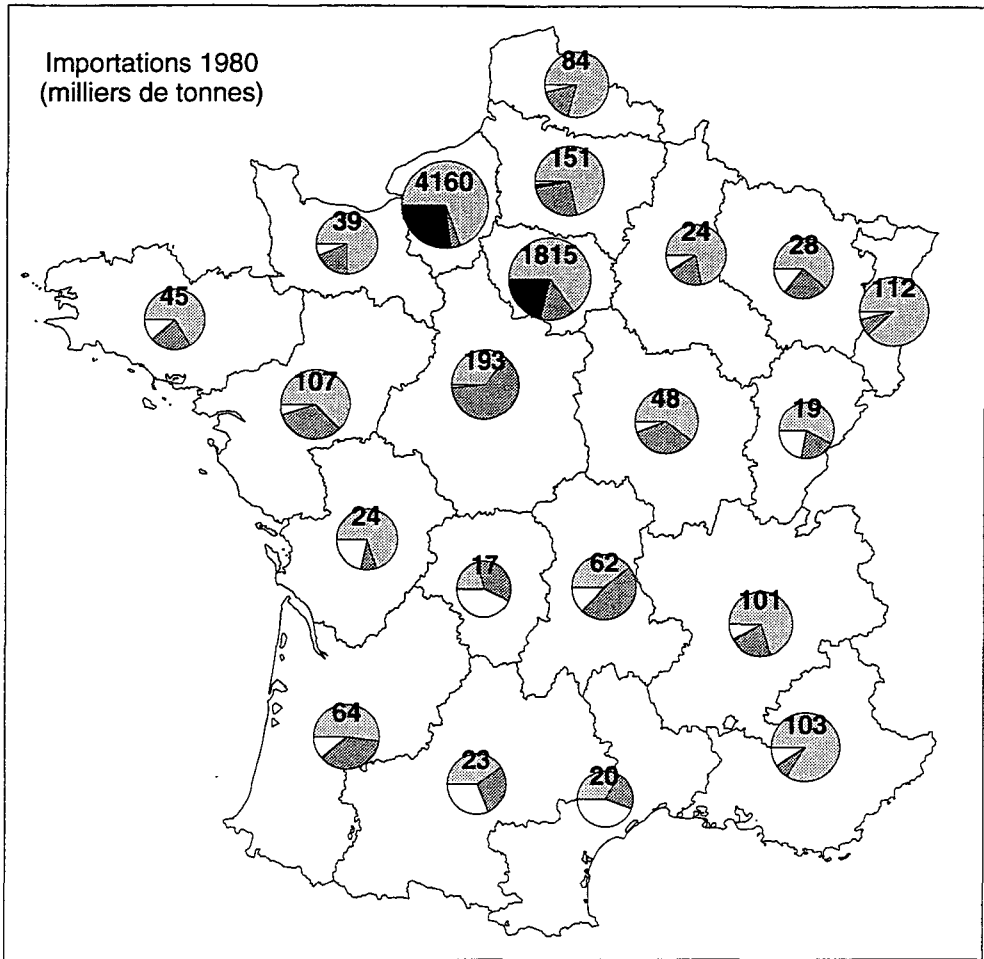
**Exportations par les ports du Havre et de Rouen en 1991 :
Traffics (15,8 Mt) et parts de marché (29,4 %)**



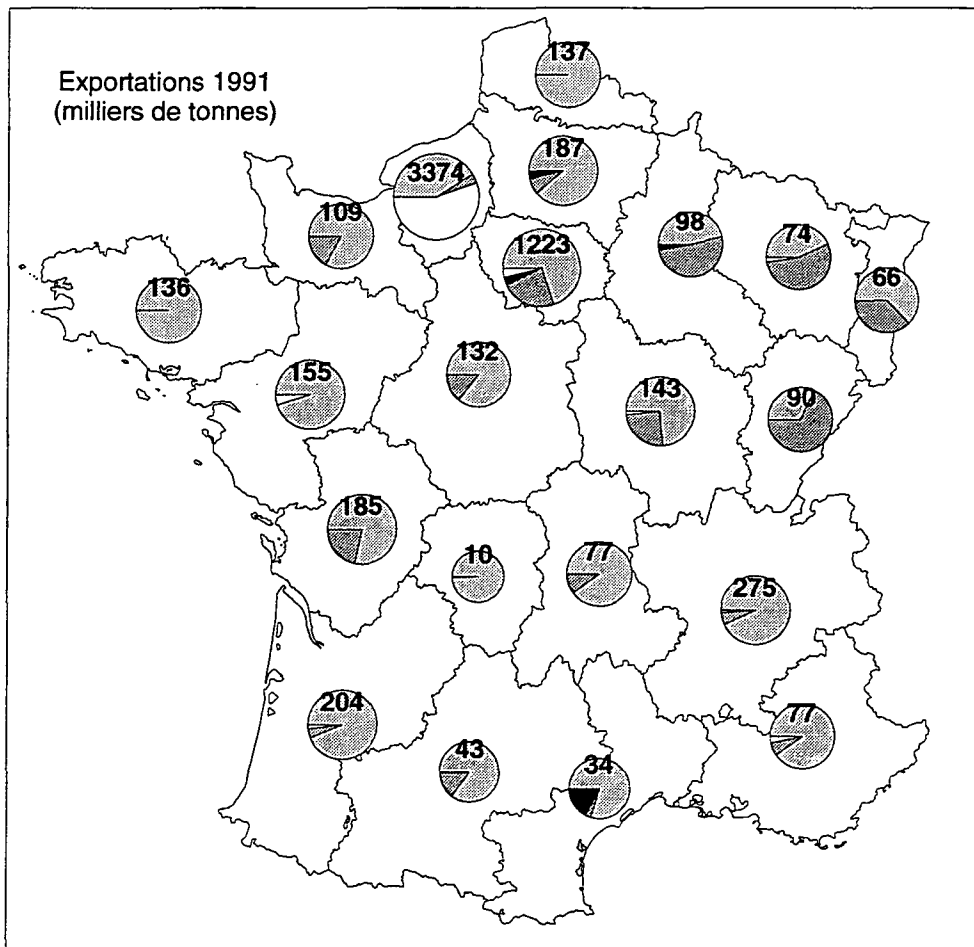
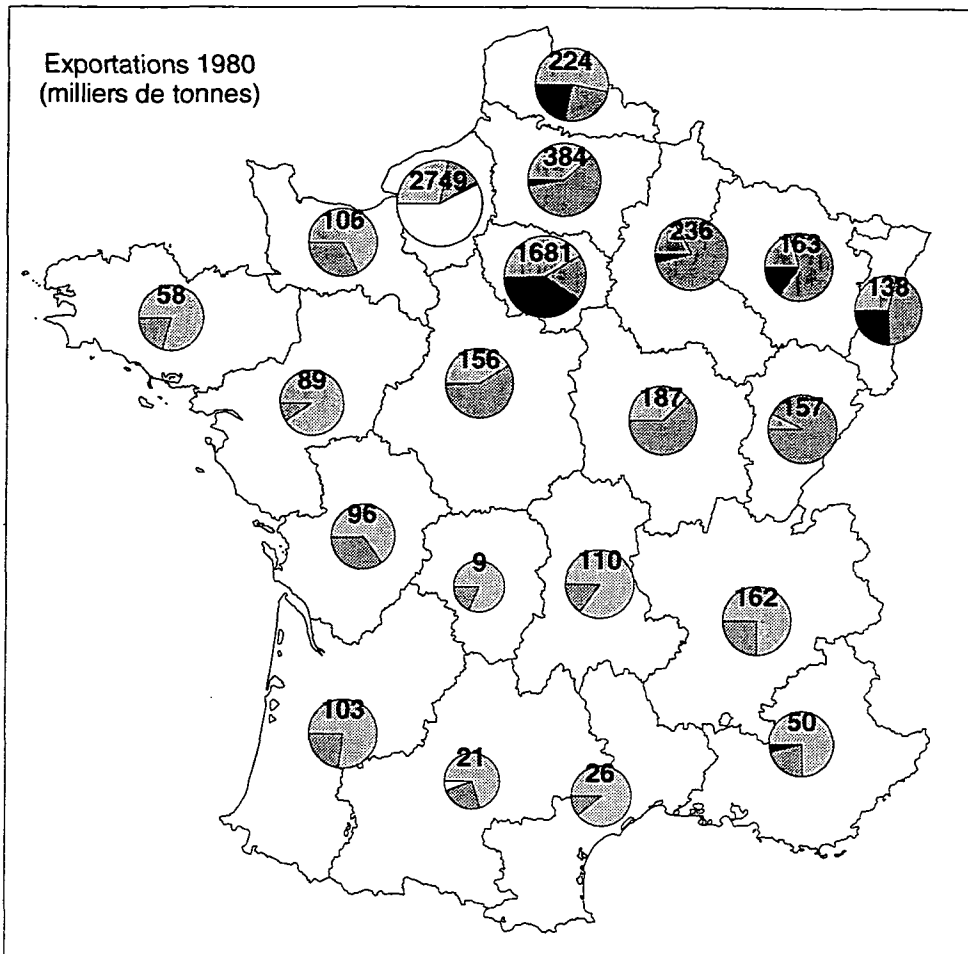
**Variations de trafic (+ 3,2 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



Répartition modale des importations aux ports du Havre et de Rouen (hors céréales et pétroles)



Répartition modale des exportations aux ports du Havre et de Rouen (hors céréales et pétroles)



Plusieurs infrastructures routières en cours de réalisation ou prévues au schéma directeur autoroutier doivent permettre de sortir ces sites portuaires de leur relatif enclavement.

Le pont de Normandie ouvert en 1995, et l'autoroute A 29 (Le Havre-Amiens-St-Quentin) qui sera progressivement mise en service entre 1996 et 1999, joueront certainement dans ce sens. Cet itinéraire autoroutier est stratégiquement important pour les ports de la Basse Seine. Il permettra une liaison rapide entre ces ports et des régions où les ports étrangers réalisent de fortes parts de marché. En outre, cet itinéraire permettra d'atteindre les régions de l'Est de la France sans traverser Paris. M. Bergano de la DPNM estime à 1,4 Mt le trafic potentiellement récupérable en Picardie. Cette infrastructure ne permettra pas vraisemblablement pas de récupérer le trafic de pondéreux générés par les régions Champagne Ardennes, Alsace et Lorraine et transitant essentiellement par voie d'eau à destination des ports de la mer du Nord. Par contre, les ports du Havre et de Rouen peuvent envisager récupérer une partie des 0,5 Mt de produits manufacturés échangés depuis ces régions via des ports étrangers.

Les autoroutes A28 et A283 amélioreront l'accès depuis Le Havre et Rouen aux régions Centre et Centre-Ouest en évitant la traversée de l'agglomération parisienne.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, si la mise au gabarit B+ de la ligne Paris-le Havre en 1997 et la prochaine mise à grand gabarit de la Haute Seine jusqu'à Nogent amélioreront la desserte terrestre de ces ports, la question du contournement fret de la région parisienne apparait de première importance .

Parmi les infrastructures fluviales, le projet Seine-Est apparait bien plus favorable à ces ports que le projet Seine-Nord qui privilégierait la desserte des ports situés plus au Nord.

② Le port de Marseille

① Présentation du PA de Marseille

NB: chiffres provenant des statistiques de la DPNM

Premier port français, Marseille, est également le premier port de la Méditerranée et le troisième port européen (loin derrière Rotterdam et de plus en plus détaché d'Anvers).

Marseille occupe une position stratégique au coeur de la Méditerranée occidentale, au carrefour d'un axe Nord-Sud déjà ancien et d'un axe Est-Ouest (Barcelone-Milan) en émergence.

Le port de Marseille a enregistré en 1991 un trafic de 89,4 Mt. Ce trafic est constitué à 74 % de vrac liquides (dont 63,7 Mt d'hydrocarbures liquides). Marseille est performant pour le trafic de vrac et parfois pour le trafic roulier, mais beaucoup moins pour le trafic de conteneurs (4,9 Mt). Au cours des années 80, ce trafic y est resté stable dans un contexte mondial de croissance. Le différentiel de coût et de fiabilité (sans compter l'effet de masse du trafic) par rapport à ses concurrents a peu à peu érodé la place de Marseille (qui occupe aujourd'hui seulement le cinquième rang pour les conteneurs en Méditerranée après Algésiras, La Spezia, Barcelone et Le Pirée).

② Généralités

Hors produits pétroliers, ce port a enregistré en 1991 un trafic de 13 Mt en entrée (12 Mt en 1980), soit 15 % des importations maritimes françaises.

Sur cette même période les exportations ont faiblement augmenté de 6,3 Mt à 7 Mt. Mais dans un contexte de forte croissance des exportations françaises transitant par voie maritime, sa part de marché est passée de plus de 15 % à 13 % en 1991.

Le trafic du port de Marseille est donc fortement déséquilibré au profit des importations, deux fois plus importantes en volume (hors produits pétroliers) que les exportations.

③ Produits

◆ Importations

Au cours des années 80, la structure par produits des importations transitant par Marseille a peu évolué, à l'exception d'une progression notable des entrées d'engrais et de produits chimiques (1,3 Mt en 1991).

A l'importation, les tonnages les plus importants concernent deux groupes de produits qui constituent plus de 70 % des trafics: les objets métallurgiques (6,3 Mt) et les combustibles minéraux solides (3,1 Mt).

◆ Exportations

Les produits chimiques, les matériaux de construction, les produits métallurgiques, les produits agricoles et les objets manufacturés constituent la totalité des exportations. Ces derniers ont enregistré une baisse de 25 % par rapport à 1980 (0,9 Mt en 1991). Par contre, les exportations de matériaux de construction ont doublé sur la période étudiée (1,6 Mt en 1991).

④ *Pays d'origine ou de destination*

Marseille a souffert de la baisse des échanges français avec l'Afrique : 3,7 Mt en 1980 pour 1,9 Mt en 1991. Parallèlement, ce port a connu une progression de ses échanges avec l'Amérique (5,6 Mt en 1991).

Marseille traite la moitié des échanges des trafics conteneurisés avec les pays méditerranéens, 30 % de ceux concernant l'Asie-Océanie, mais seulement 15 % des échanges avec les Etats-Unis (d'après données portuaires).

◆ Exportations

Les pays de destination sont assez variés. Néanmoins, la place privilégiée de Marseille lui permet une bonne desserte du bassin méditerranéen (près de la moitié des exportations transitant par Marseille lui est destinée). 1,9 Mt sont exportés via Marseille vers les pays d'Europe du Sud.

◆ Importations

Les produits transitant par Marseille proviennent essentiellement (pour environ 80 %) d'Amérique, d'Afrique et d'Asie-Océanie, ces pays exportant des produits métallurgiques. En 1991, les importations de combustibles minéraux solides proviennent essentiellement d'Amérique, ceux provenant d'Afrique ayant quasiment totalement disparu.

④ *Hinterland*

Comme pour celui des ports du Havre et de Rouen, l'hinterland du PA de Marseille est beaucoup plus limité à l'importation qu'à l'exportation.

Au vu des statistiques douanières, Marseille demeure un port attractif dans le quart Sud-Est de la France, dans quelques départements des Pyrénées auquel s'ajoute, à l'exportation, l'Île de France. Le seul département des Bouches du Rhône induit 81 % des trafics (sachant tout de même qu'une partie de ces marchandises est stockée de manière momentanée dans ce département).

Pour les seuls échanges français avec les pays du bassin méditerranéen, l'attractivité du port de Marseille apparaît plus forte (cf cartes ci-après) : le total des échanges maritimes français avec les pays méditerranéens (22 Mt) transitent à plus de 23 % par le port de Marseille, traduisant une baisse à l'exportation (25,4 % en 1980) et une hausse à l'importation (21,7 % en 1980),

© Répartition modale

Les cartes ci-jointes sont relatives à l'ensemble des produits, à l'exception des produits pétroliers et des céréales. Sur ces cartes, la catégorie "autres modes" représente pour l'essentiel des installations de transport fixes et concerne des produits pondéreux (produits chimiques, charbons...)⁹.

En 1991, les acheminements terrestres (pour les produits considérés) du port de Marseille sont à 85 % routiers (contre 50 % en 1980).

Les acheminements ferroviaires via Marseille ont été divisés par 7 entre 1980 et 1991, à l'importation comme à l'exportation. La baisse du volume des trafics ferroviaires a été particulièrement forte sur des flux de courte distance (concernant les régions PACA, Rhône-Alpes et Languedoc Roussillon); seuls subsistent des trafics émanants d'Auvergne, du Sud-Ouest et du Nord-Est de la France.

Le trafic fluvial via Marseille, même s'il reste extrêmement faible, a connu des évolutions très contrastées : croissance des exportations mais diminution de plus de 50 % des importations.

© Infrastructures terrestres

Des évolutions concomitantes entre le développement des infrastructures terrestres et l'évolution de l'hinterland du port de Marseille peuvent être observées.

Entre 1980 et 1991, on constate que Marseille a accru sa part de marché dans plusieurs départements du Sud-Ouest tandis que le Sud-Est était raccordée à Bordeaux par l'autoroute et que de là un nouveau tronçon permettait d'accéder plus rapidement à Bayonne.

Parallèlement, les exportations via Marseille des départements traversés par les autoroutes A71 et A89 (régions Centre et Auvergne) ont augmenté quoique les volumes concernés restent faibles.

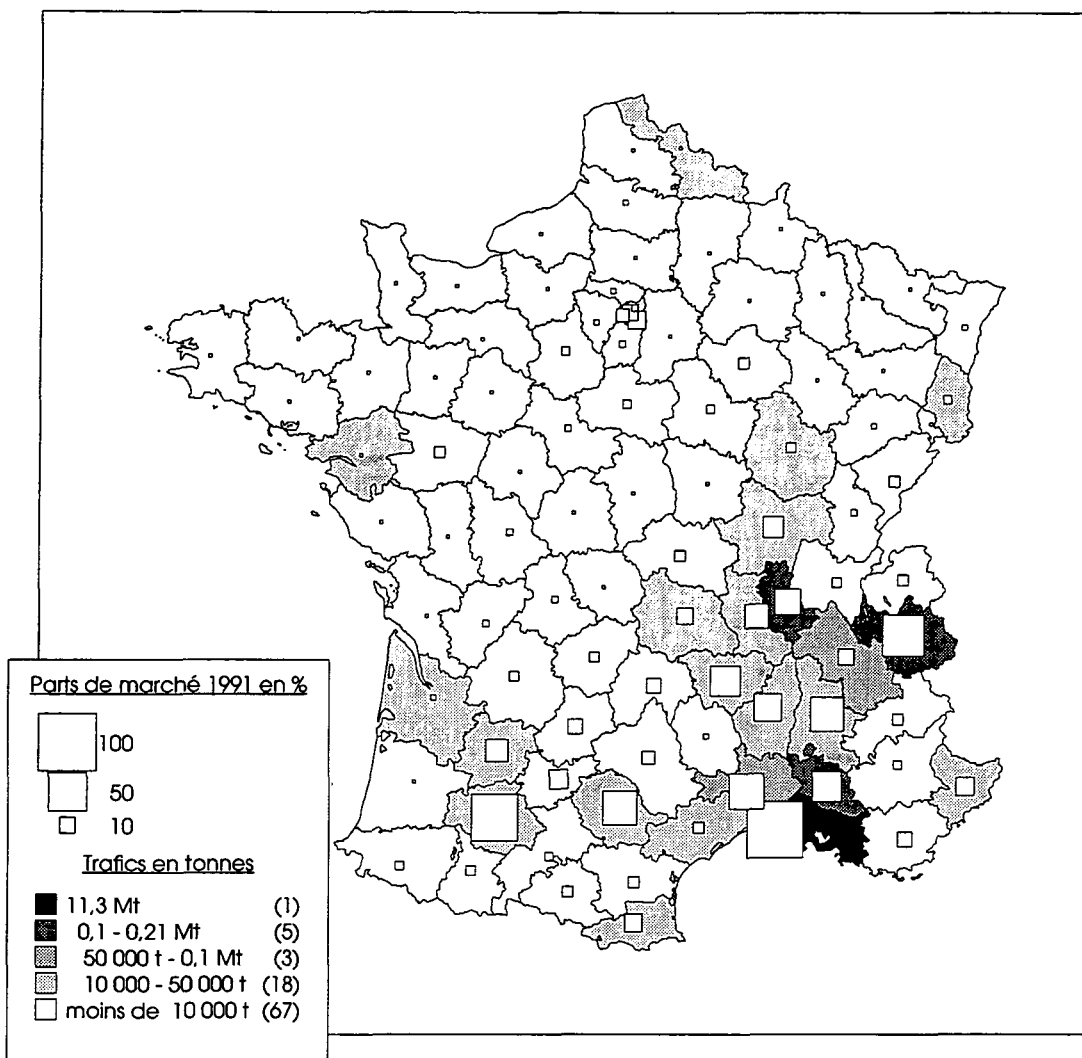
Quant aux infrastructures Nord-Sud (Metz-Dijon), il semble qu'elles aient plutôt bénéficié aux ports Belges et non à Marseille. Elles ne lui ont pas permis de renforcer sa position dans le Nord-Est de la France.

A terme, la mise en service de l'Autoroute A51 entre Marseille et Grenoble par Sisteron devrait permettre d'améliorer l'accès à la région Rhône-Alpes, où règne, une très forte concurrence entre les ports français et les ports du Bénélux. Hors produits pétroliers, le trafic généré par la région Rhône-Alpes transitant par les ports du Nord dépasse 0,6 Mt. Une partie de ce trafic est susceptible de se réorienter vers Marseille.

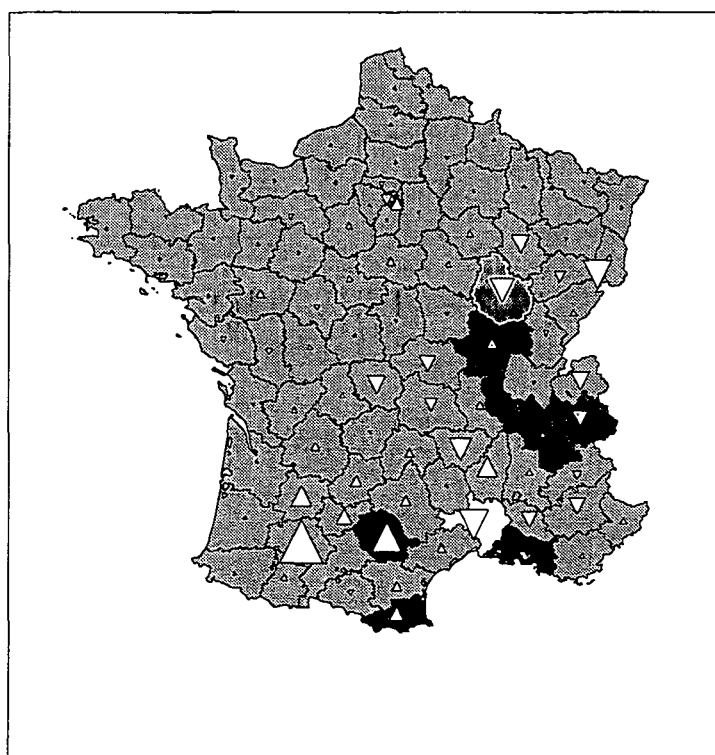
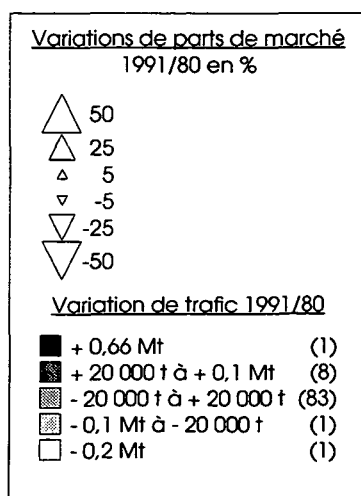
Deux autres grands projets d'infrastructures pourraient avoir des effets importants sur l'attractivité du port de Marseille, sans qu'il soit possible a priori de prédire s'ils lui seraient bénéfiques ou pas : il s'agit du canal Rhin-Rhône et de la ligne à gabarit fret sur l'axe Nord-Sud (ou "autoroute ferroviaire").

⁹ Sur la carte relative aux importations de 1980, il a été omis de mentionner le trafic "autres modes" "destiné" à la région PACA, correspondant notamment à des stockages portuaires.

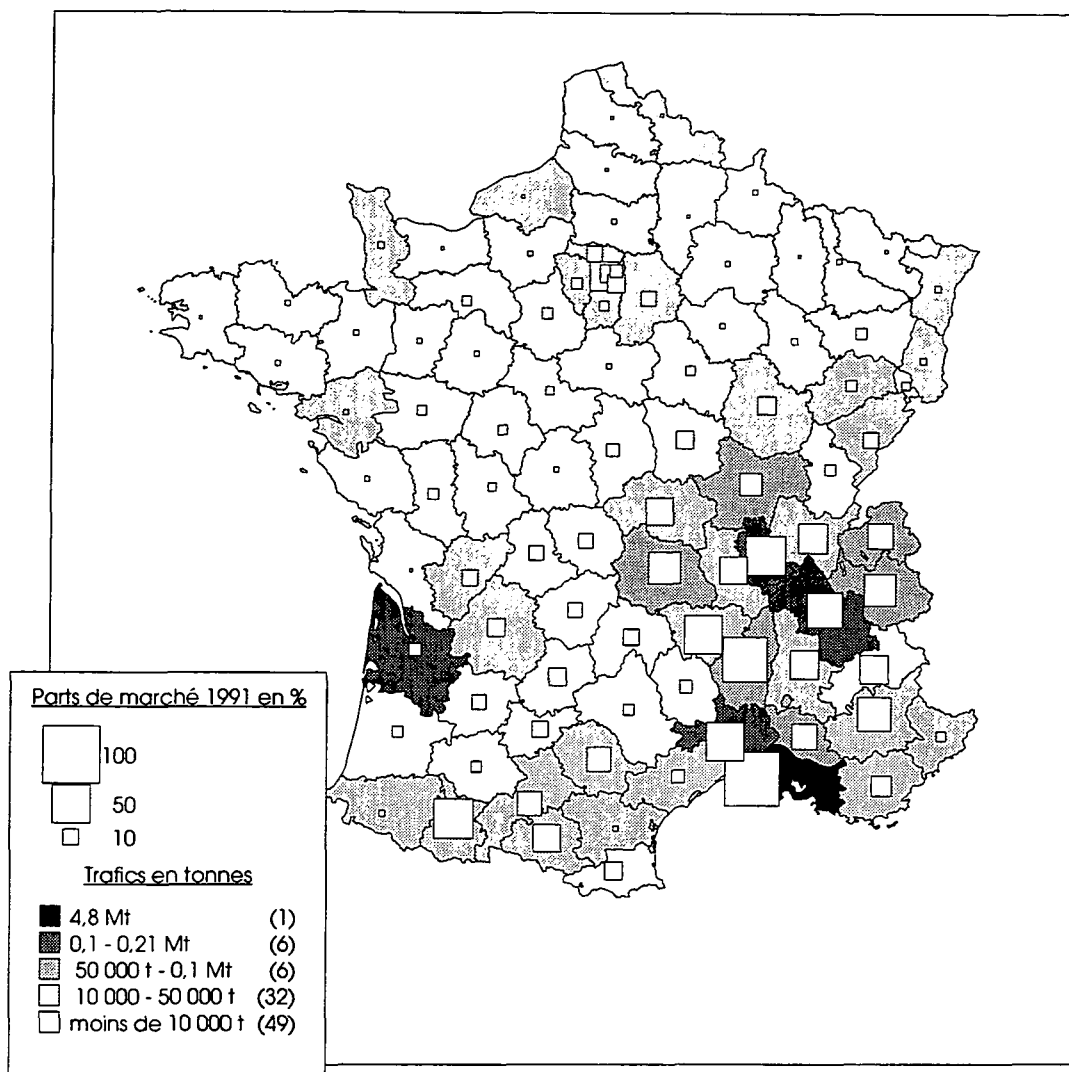
**Importations par le port de Marseille en 1991 :
Trafics (12,9 Mt) et parts de marché (15 %)**



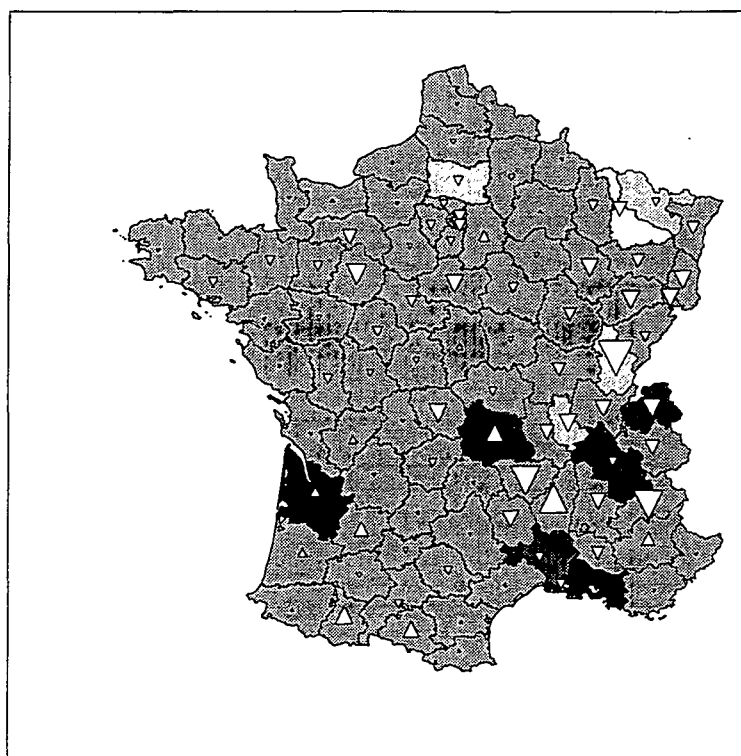
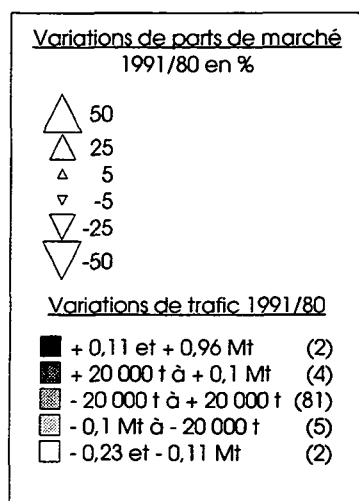
**Variations de trafic (+ 1 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par le port de Marseille en 1991 :
Traffics (7 Mt) et parts de marché (13 %)**

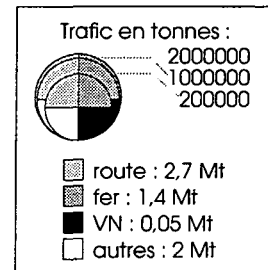
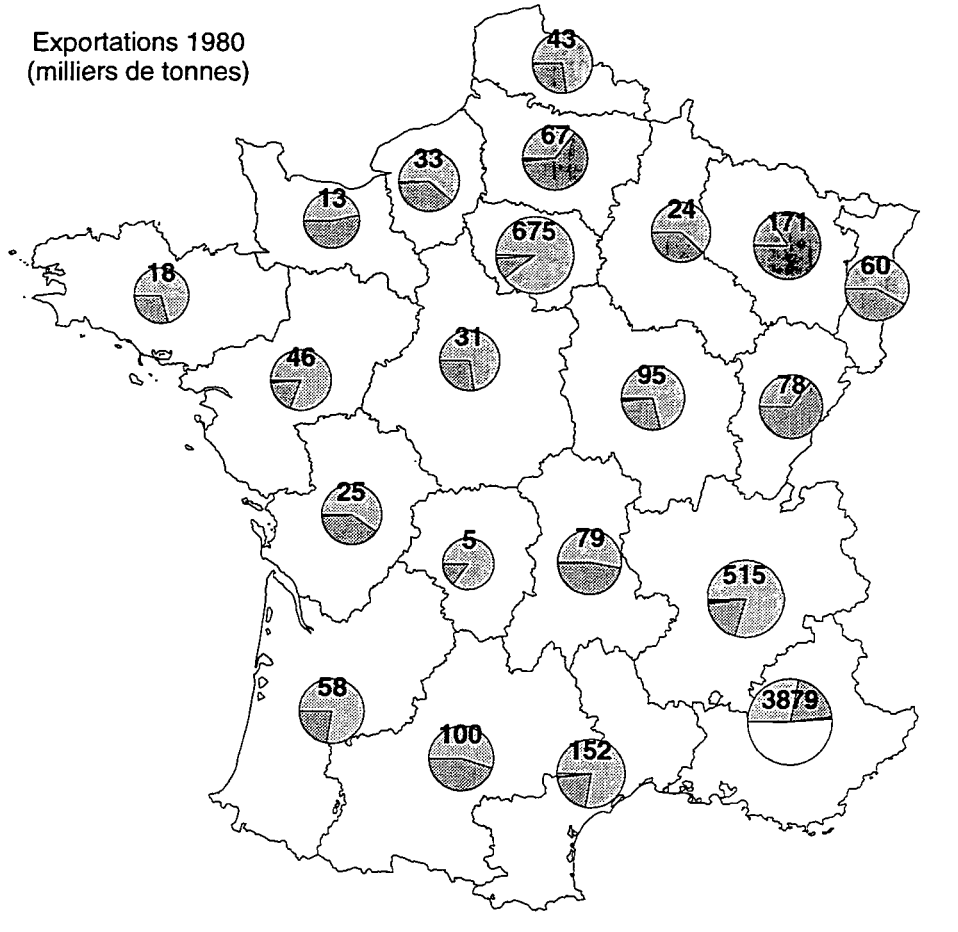


**Variations de trafic (+ 0,7 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**

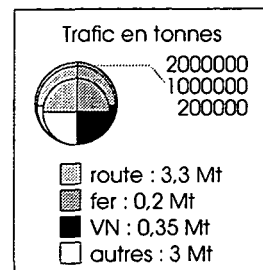
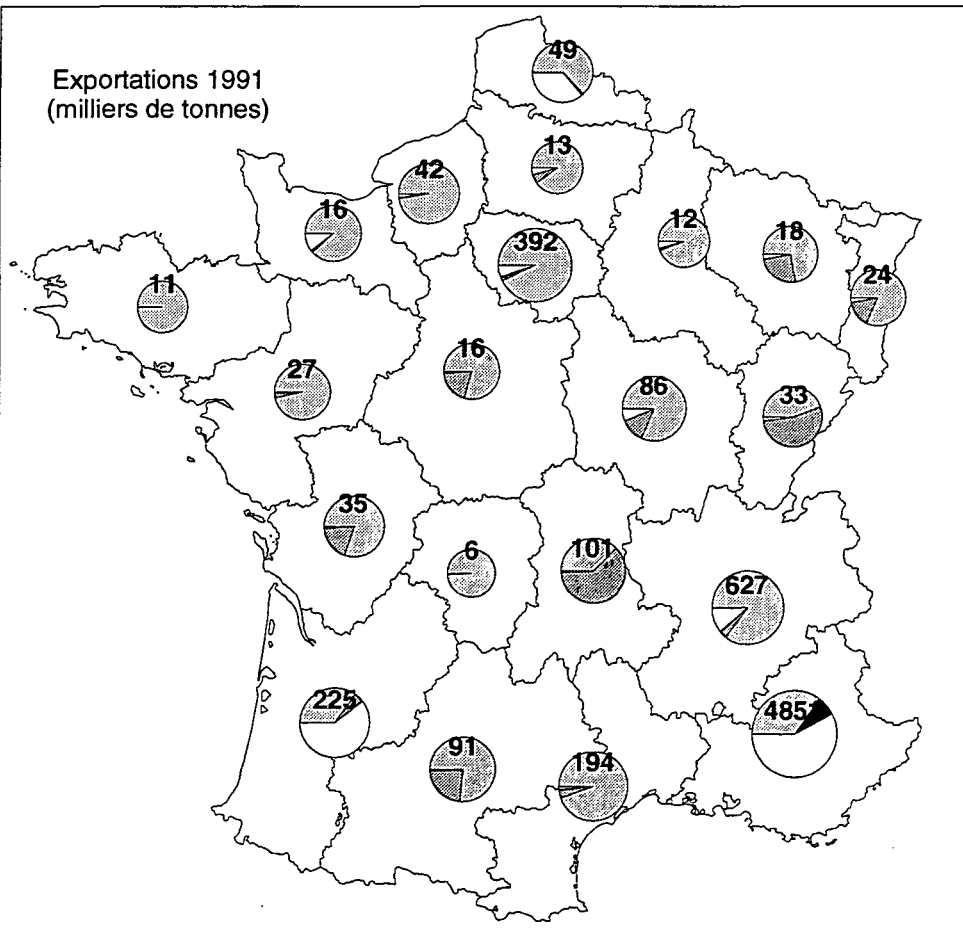


Répartition modale des exportations au port de Marseille (hors céréales et pétroles)

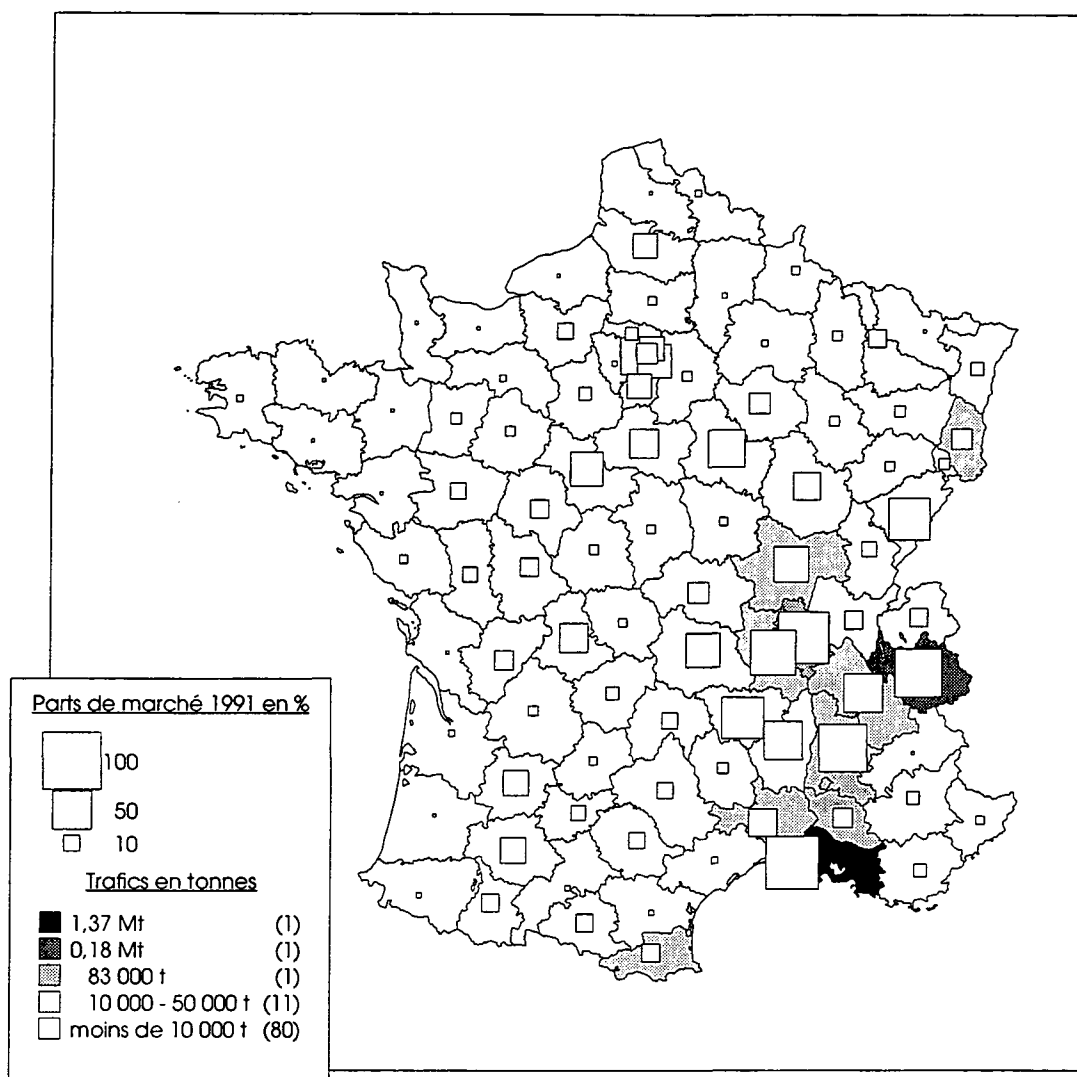
Exportations 1980
(milliers de tonnes)



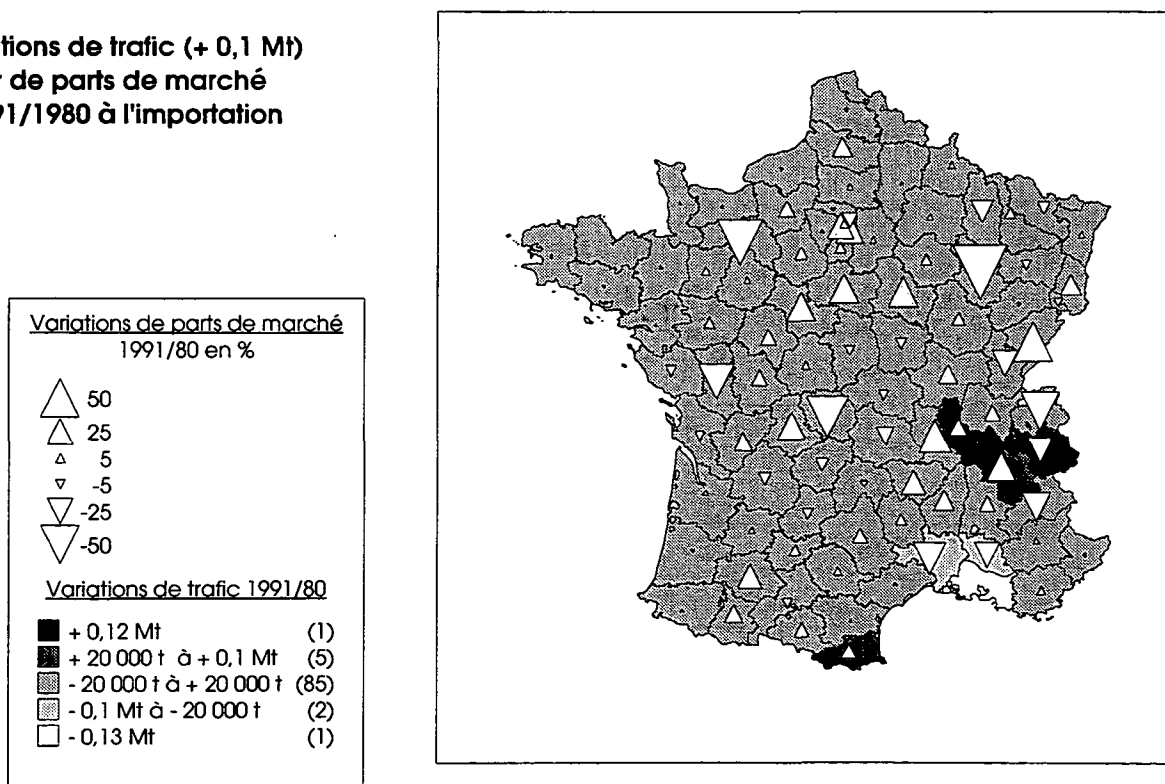
Exportations 1991
(milliers de tonnes)



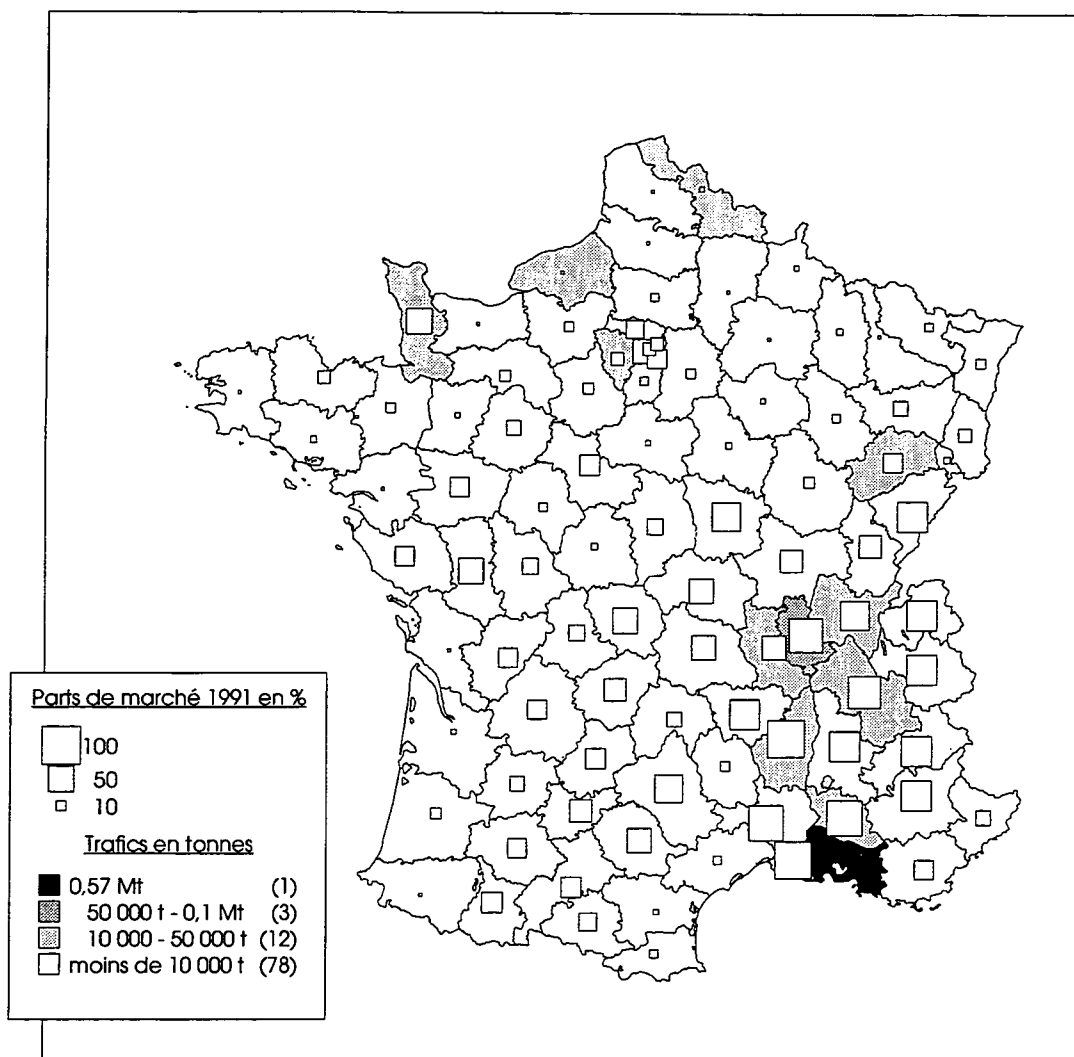
**Importations en provenance du bassin méditerranéen par le port de Marseille en 1991 :
Trafics (2,1 Mt) et parts de marché (23 %)**



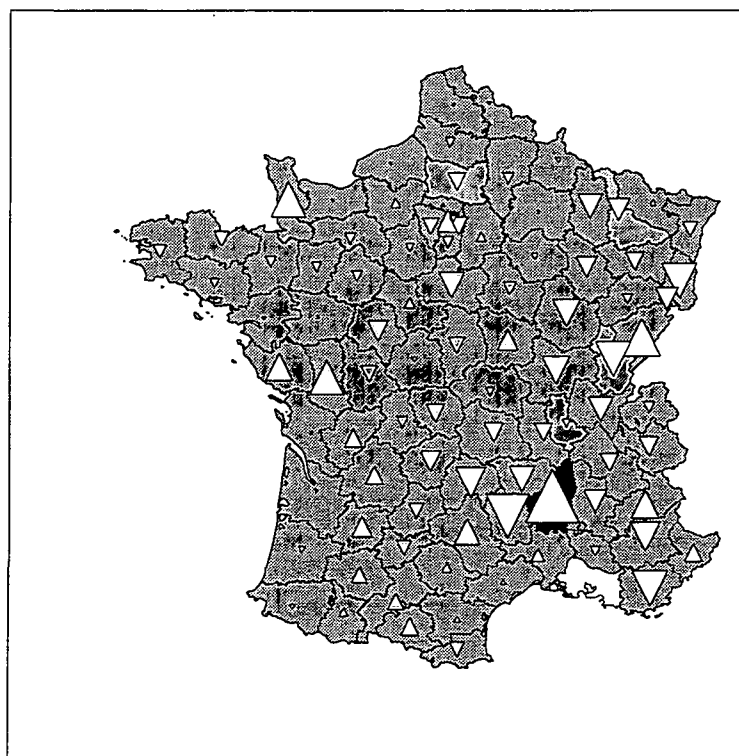
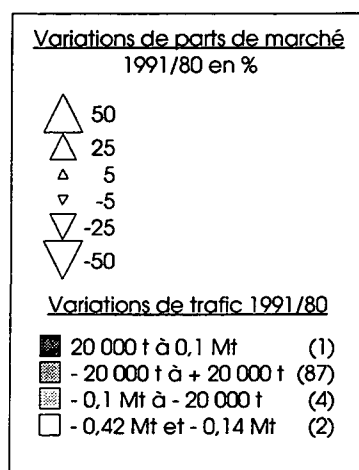
**Variations de trafic (+ 0,1 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations à destination du bassin méditerranéen par le port de Marseille en 1991 :
Trafics (3,7 Mt) et parts de marché (23,3 %)**



**Variations de trafic (+ 0,6 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



④ le port de Dunkerque

① Présentation

Troisième port français après Marseille et Le Havre, Dunkerque bénéficie d'une position privilégiée à deux titres:

- Il est au contact de la route maritime la plus fréquentée du globe;
- Il est situé sur la dorsale qui de Gênes à Londres, concentre une part importante de la population et de l'industrie de la Communauté Européenne.

En 1991, Dunkerque a réalisé un trafic de 40,7 Mt dont 50,5 % de vracs solides (ceux-ci sont constitués essentiellement de minerais). Il est d'ailleurs le premier port français pour les vracs solides avec une répartition très inégale entre les exportations (3 Mt) et les importations (17,6 Mt).

② Généralités

De fait, le volume des importations est plus de trois fois supérieur à celui des exportations. A l'importation, ce port a traité en 1991 18,7 Mt soit plus que les autres ports considérés (contre 25,2 Mt en 1980). Sa part de marché est passée de 29 % en 1980 à seulement 22 % en 1991,

Hors produits pétroliers, ce port a maintenu ses exportations aux environs de 5,1 Mt (soit une part de marché inférieure à 10 % en 1991 contre 12,5 % en 1980).

③ Produits

L'activité du port de Dunkerque apparaît en 1991 limitée au trafic de vracs solides.

♦ Importations

La chute des importations à Dunkerque est principalement liée à la crise de l'activité sidérurgique qui en génère 89 % en 1991 (combustibles minéraux solides et produits métallurgiques). Les volumes d'importations de produits métallurgiques et de combustibles ont ainsi diminué de 2 Mt pour atteindre respectivement 10,7 Mt et 6 Mt. En outre, le trafic de marchandises diverses a quasiment disparu au cours des années 80 (2,9 Mt en 1980 et 0,1 Mt en 1991).

♦ Exportation

A l'exportation, les céréales, les produits agricoles, et les produits métallurgiques se partagent 81 % du trafic.

La croissance du trafic céréalier a permis à Dunkerque, traditionnellement actif dans les exportations sucrières de renforcer ces dernières années son importance. Ainsi, la part des céréales dans le trafic à l'exportation du port de Dunkerque est passée de 6 % en 1980 à 44 %

en 1991 pendant que le volume des exportations de produits métallurgiques et d'objets manufacturés diminuait. En outre, la fermeture des mines françaises a entraîné la disparition quasi-totale des exportations de combustibles.

④ *Pays d'origine ou de destination*

◆ Exportations

En 1980, la structure des exportations transitant par Dunkerque correspondait à peu près à celle des exportations maritimes françaises. Mais, au cours des années 80 les échanges avec les pays européens et notamment avec l'Angleterre se sont considérablement accrus (plus encore que pour l'ensemble des échanges maritimes français) : 27 % des exportations transitant par Dunkerque en 1980 et 55 % en 1991.

Le doublement des trafics à destination d'Europe centrale est dû à la forte augmentation du trafic céréalier (de 27 Kt, elles sont passées à 1,5 Mt),

Sur cette même période, les échanges avec l'Afrique et l'Amérique ont presque été divisés par trois pour atteindre chacun 0,3 Mt en 1991.

◆ Importations

Les importations proviennent à 83 % de trois destinations: l'Afrique, l'Amérique et l'Asie Océanie (contre 75 % en 1980).

Mais pendant que le volume en provenance d'Asie-Océanie doublait pour atteindre en 1991 5,7 Mt, les échanges avec l'Afrique diminuaient considérablement (7,6 Mt en 1980, 2,2 Mt en 1991). Cette double évolution s'explique essentiellement par le " transfert " massif des importations de combustibles solides et de produits métallurgiques de l'Afrique vers l'Asie (5,6 Mt en provenance de ce continent en 1991).

④ *Hinterland*

L'influence du port de Dunkerque est géographiquement beaucoup plus limitée en France que pour les précédents ports étudiés.

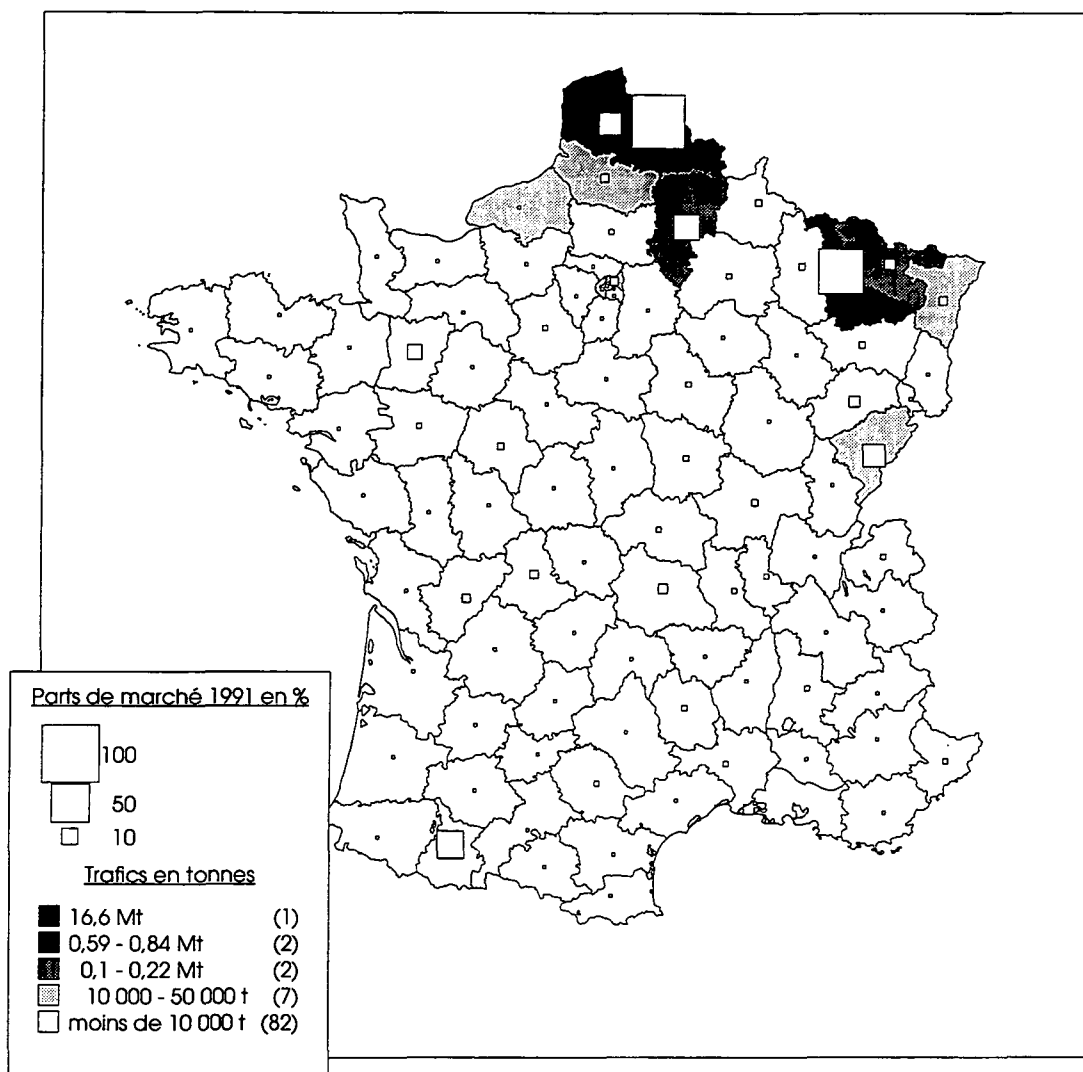
◆ Importations

Conséquence de la vocation industrielle de ce port, le département du Nord accapare à lui seul, stockage portuaire compris, 89 % des importations, les départements de la Meurthe et Moselle, de la Moselle et du Pas de Calais constituant les seules autres destinations notables.

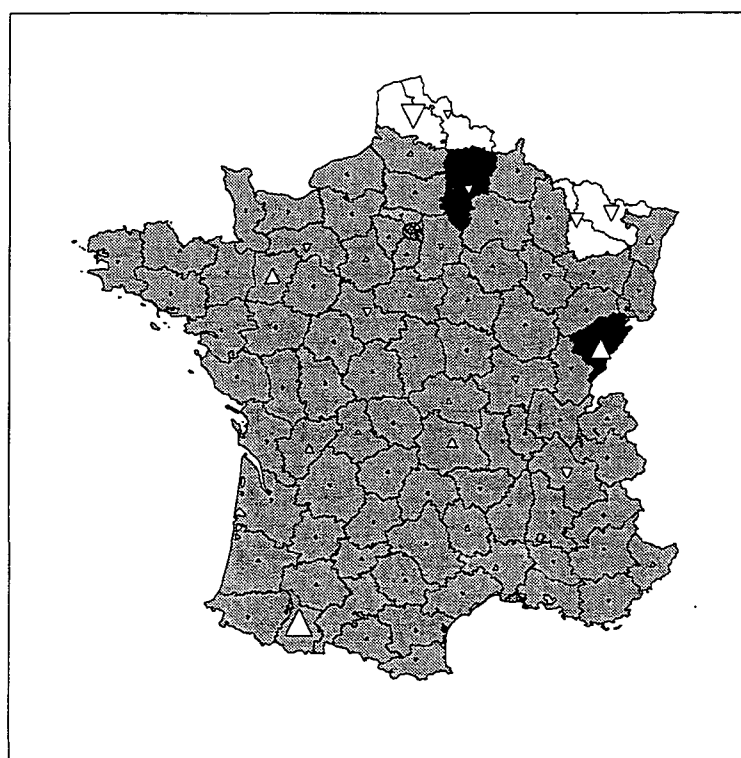
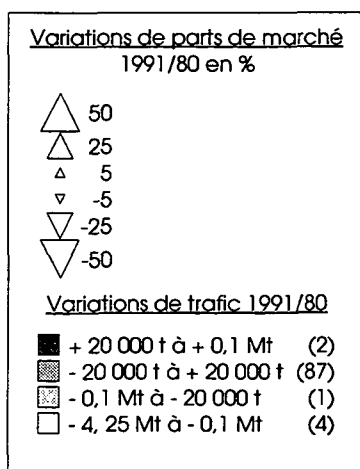
◆ Exportations

A l'exportation son hinterland est un peu plus étendu vers le Nord et le Nord-Est de la France (il capte plus de 30 % des trafics dans 11 départements) mais ses parts de marché ont sensiblement diminué dans des départements pourtant proches (Pas-de-Calais, Marne,...), souvent au profit des ports belges. Dans la Marne, la part de marché des ports belges est ainsi passée de 24 % à 52 % soit 0,26 Mt en 1991.

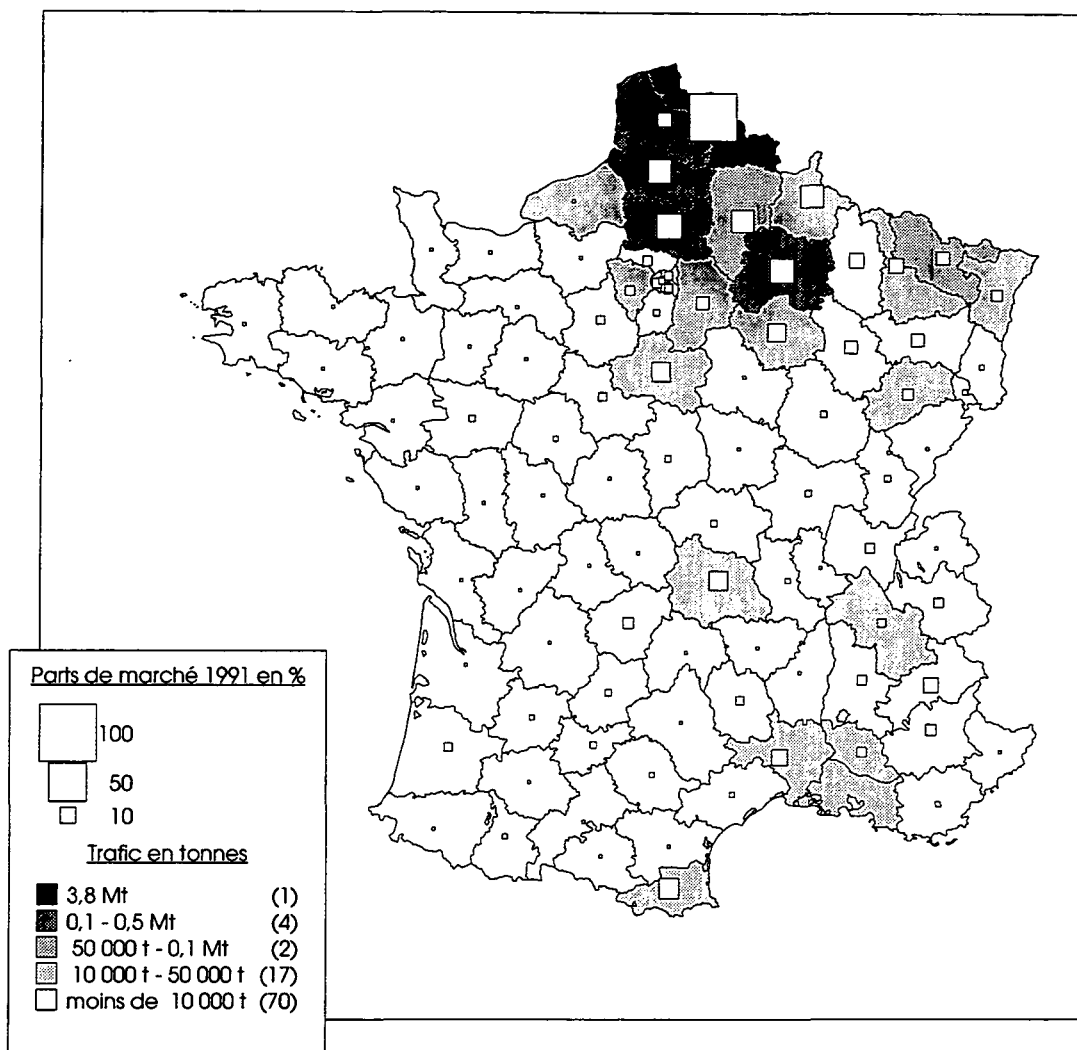
**Importations par le port de Dunkerque en 1991 :
Traffics (18,7 Mt) et parts de marché (21,7 %)**



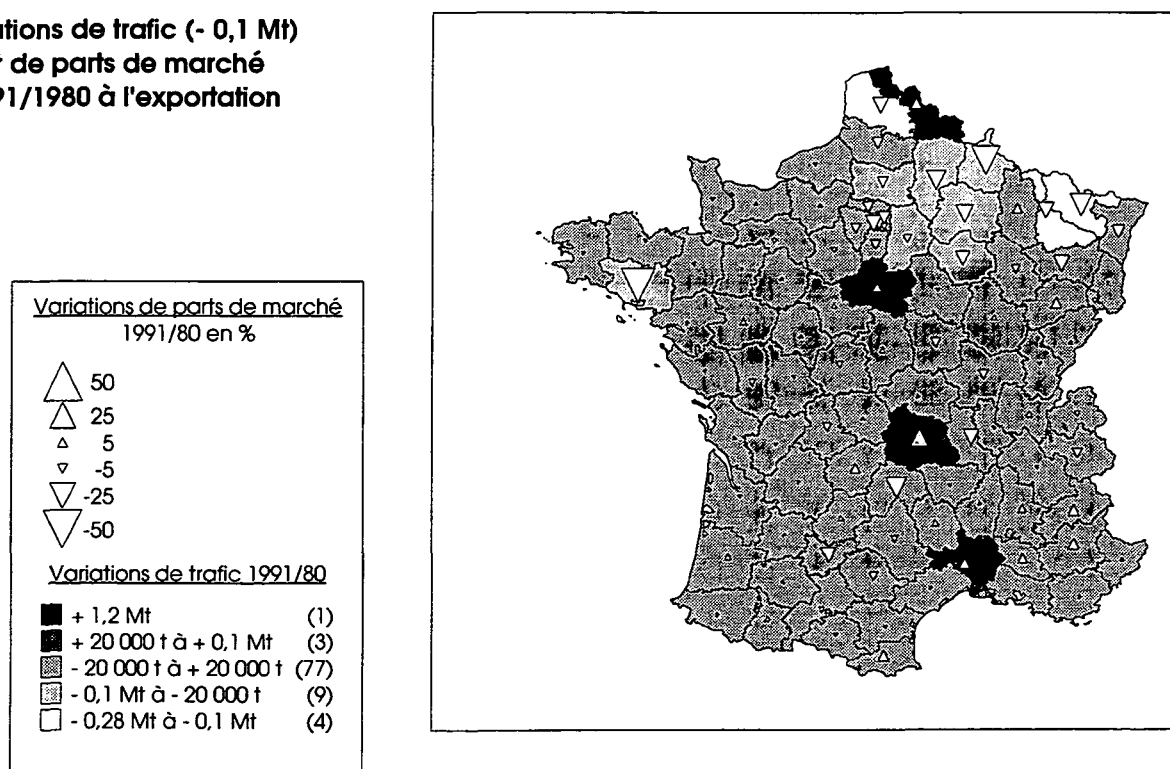
**Variations de trafic (- 6,5 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par le port de Dunkerque en 1991 :
Trafics (5,1 Mt) et parts de marché (9,5 %)**



**Variations de trafic (- 0,1 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



⑤ Le port de Calais

Bien que ne faisant pas partie des ports autonomes et n'assurant pas un trafic quantitativement très important, ce port, de par son activité spécifique, a été étudié à part.

① Généralités

Selon les statistiques de la DPNM, ce port a traité en 1991 17,2 Mt de marchandises dont 93 % de marchandises diverses (16 Mt dont 15,9 Mt pour le trafic roulier).

Si l'on considère les statistiques douanières et l'on se restreint au champ de notre étude ce volume passe à 5 Mt (dont 2,7 Mt pour les exportations et 2,3 Mt pour les importations). L'ampleur de ces différences s'explique par les raisons évoquées en annexe.

Calais a sensiblement accru sa part de marché aussi bien à l'importation (2,7 % en 1991 contre 1,6 % en 1980) qu'à l'exportation (4,8 % en 1991 contre 2,9 % en 1980). Le trafic roulier constitue l'essentiel de son trafic.

② Pays d'origine et de destination

La position géographique de ce port en fait un point de passage privilégié pour les échanges avec l'Angleterre : avec 3,8 Mt de trafic sur cette seule relation, Calais assure en 1991 près du quart des échanges franco-britanniques, en forte croissance depuis 1980.

Calais a poursuivi sa spécialisation au cours des années 80 : en 1991, 87 % des sorties (contre 50 % en 1980) et 70 % des entrées concernent les Îles britanniques. Cette spécialisation s'est effectuée en particulier aux dépens du commerce avec l'Europe centrale (trafic qui semble avoir été partiellement récupéré par Dunkerque) et dans une moindre mesure des pays nordiques.

③ Produits

Les importations concernent tous les types de produits, à l'exception des céréales et du bois.

Les trafics de produits agricoles à l'exportation ont doublé au cours des années 80 pour atteindre 1,1 Mt en 1991. Mais ce sont les objets manufacturés qui enregistrent la croissance la plus spectaculaire : de 0,4 Mt en 1980 à 1,5 Mt en 1991. Le reste des exportations concerne les produits chimiques et engrais.

④ Hinterland

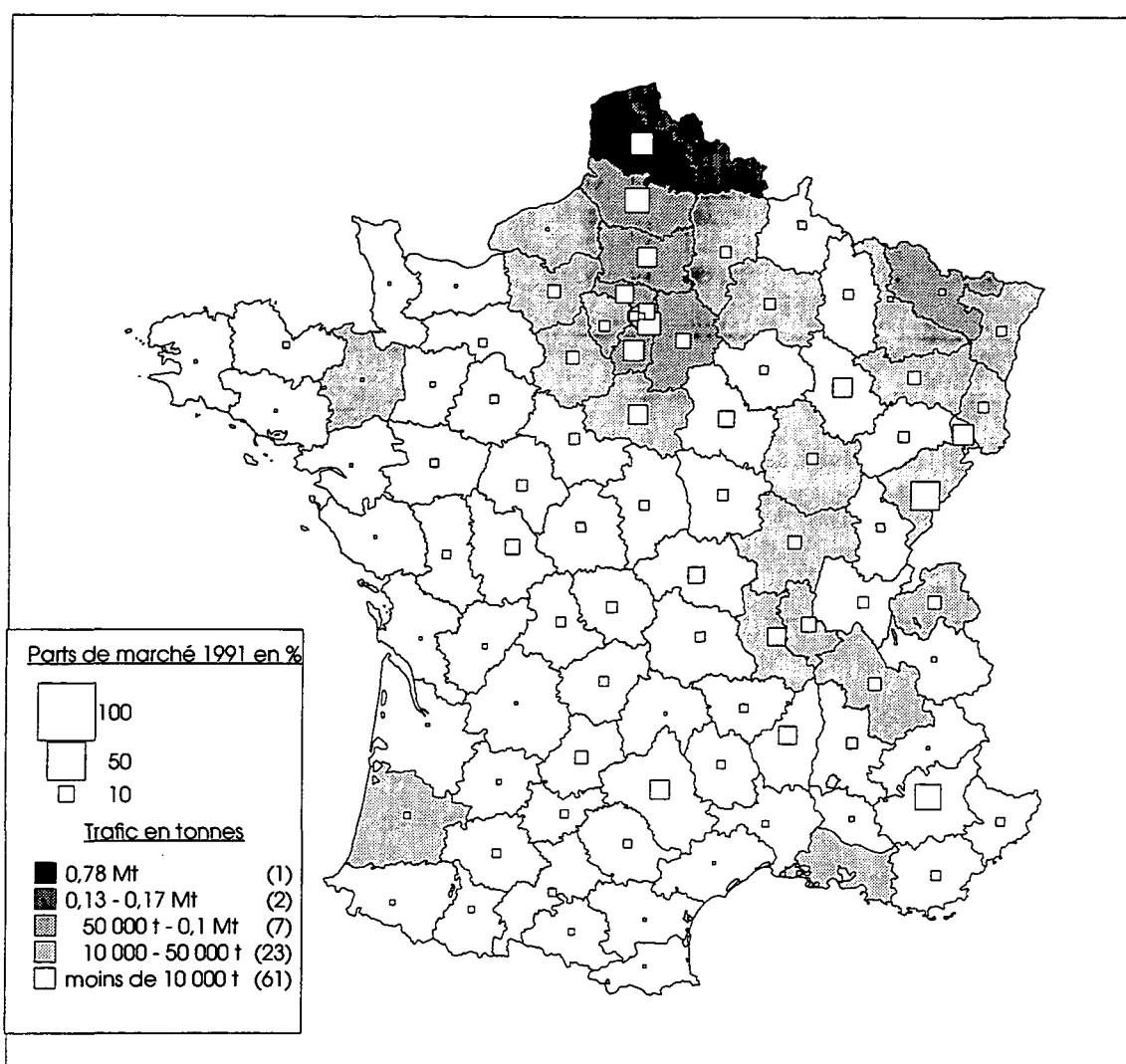
L'hinterland du port de Calais dont le trafic est pourtant relativement faible couvre de nombreux départements français; en particulier ceux du Nord de la France et le long de l'axe Nord-Sud, de Dijon à Marseille. Calais n'a pas une emprise très importante sur les échanges

du Pas-de-Calais puisqu'il n'en assure que 12 % (soit 1,3 Mt), soit nettement moins que les ports belges.

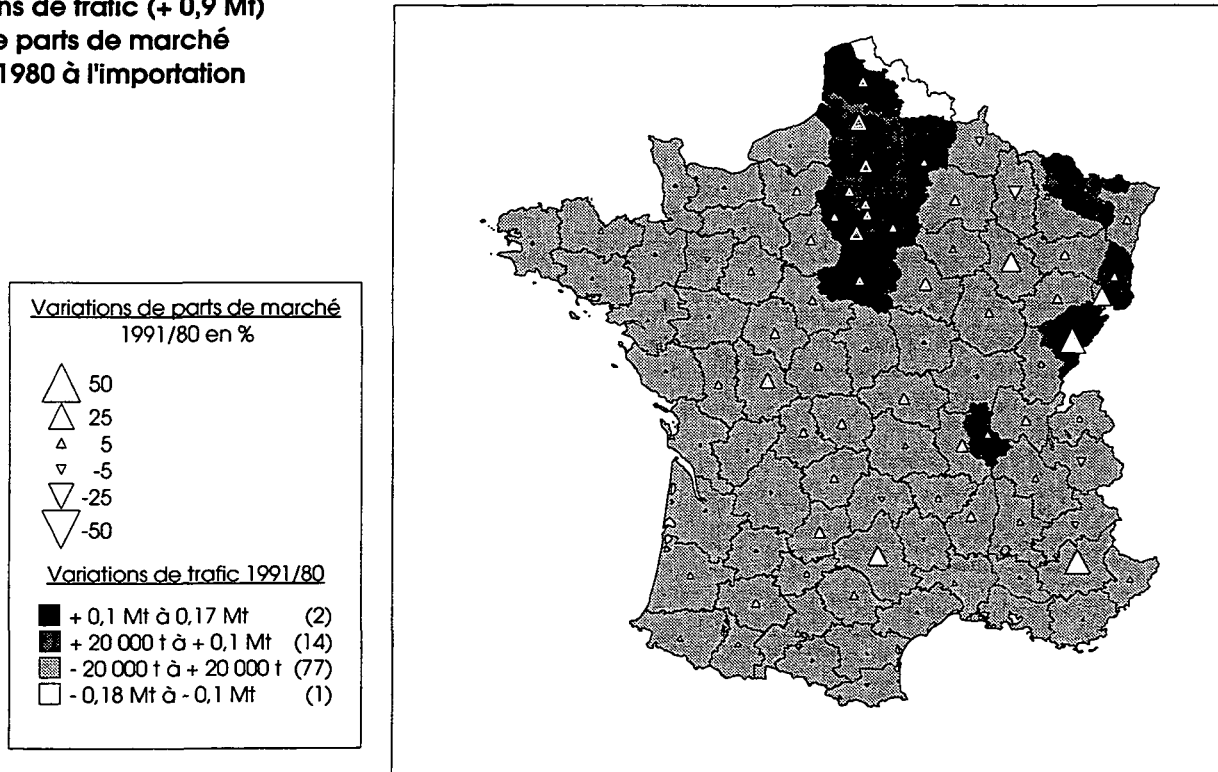
Hors produits pétroliers et céréales, Calais domine le marché dans 7 départements à l'exportation et 3 à l'importation.

Pour les seuls échanges avec les Iles britanniques, l'hinterland du port de Calais s'étend sur l'ensemble du territoire français, à l'exception des départements côtiers de la Manche et de l'Atlantique. A l'importation, il capte plus de 30 % des marchandises dans 45 départements situés plus particulièrement le long de la vallée de la Seine, en Bourgogne et Rhône Alpes. Il est le premier port pour les exportations vers l'outre Manche dans 52 départements.

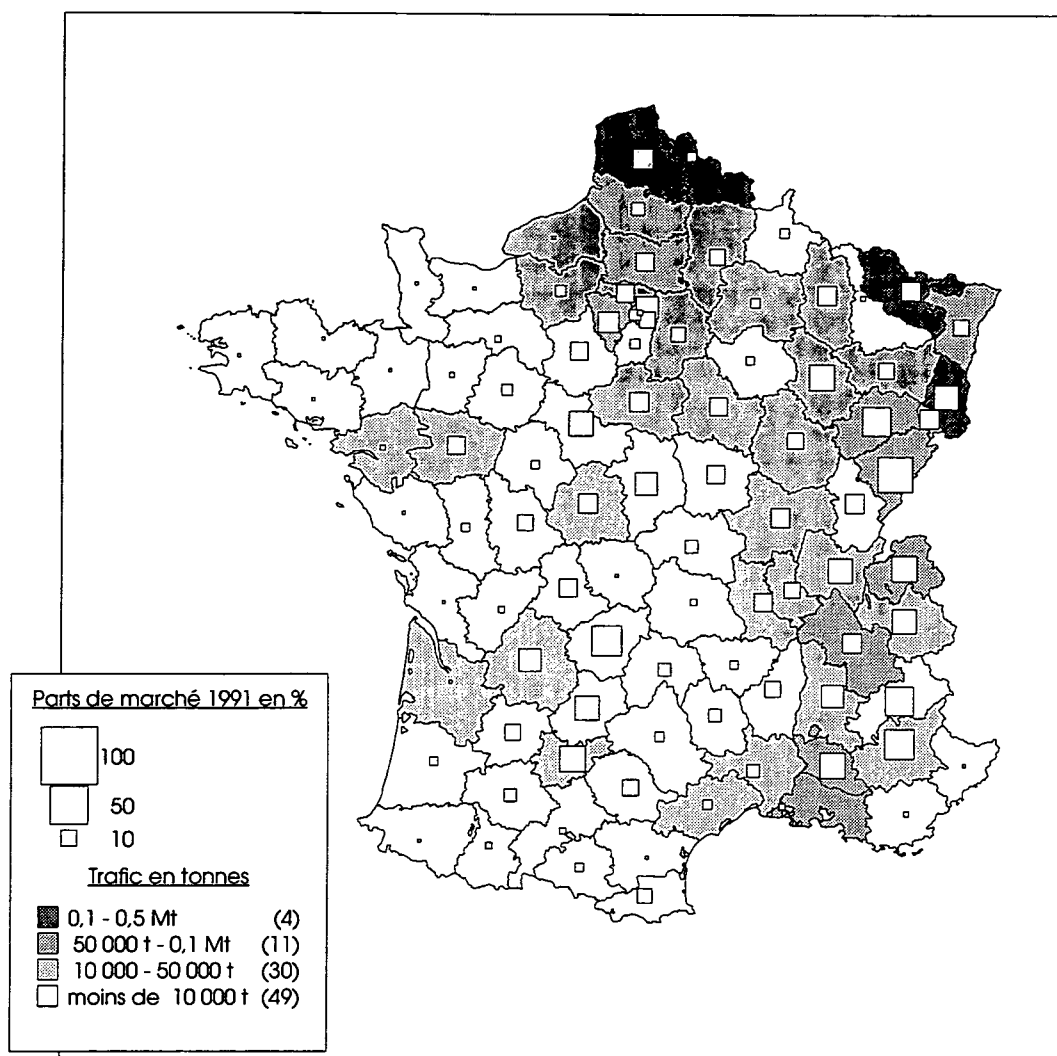
**Importations par le port de Calais en 1991 :
Trafics (2,3 Mt) et parts de marché (2,7 %)**



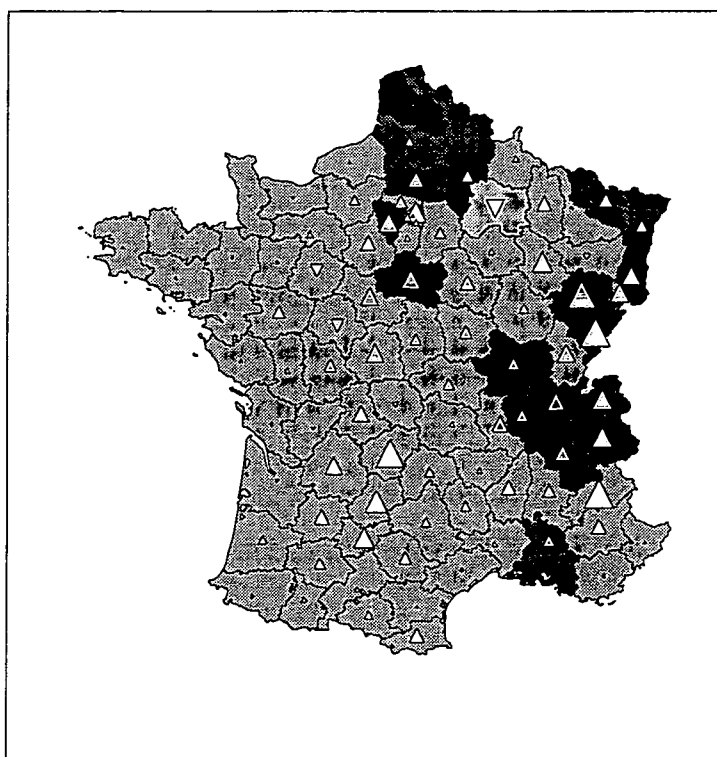
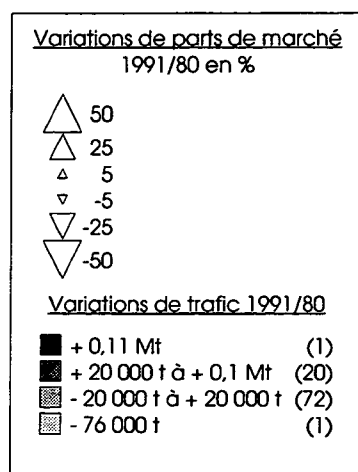
**Variations de trafic (+ 0,9 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



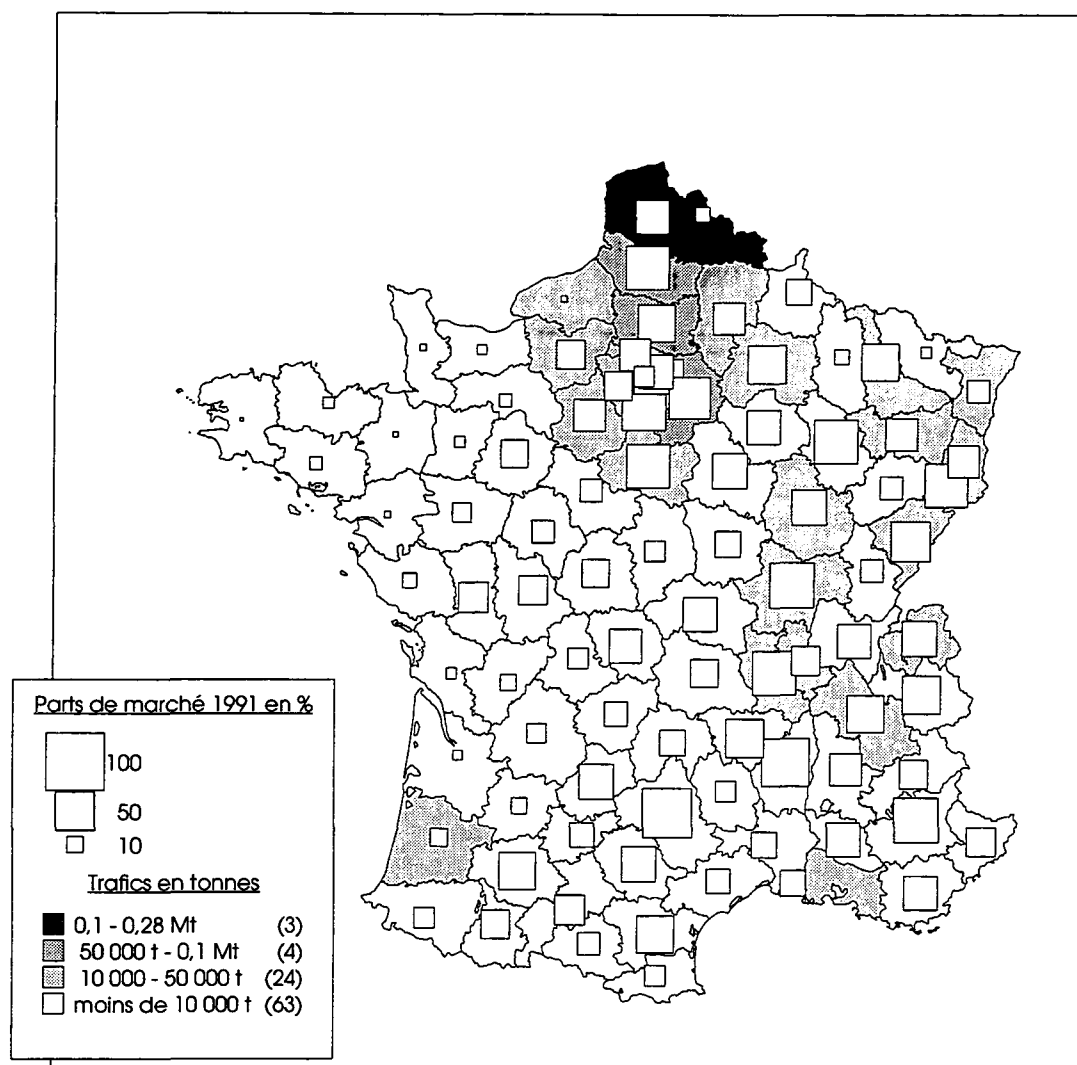
**Exportations par le port de Calais en 1991 :
Traffics (42,6 Mt) et parts de marché (4,8 %)**



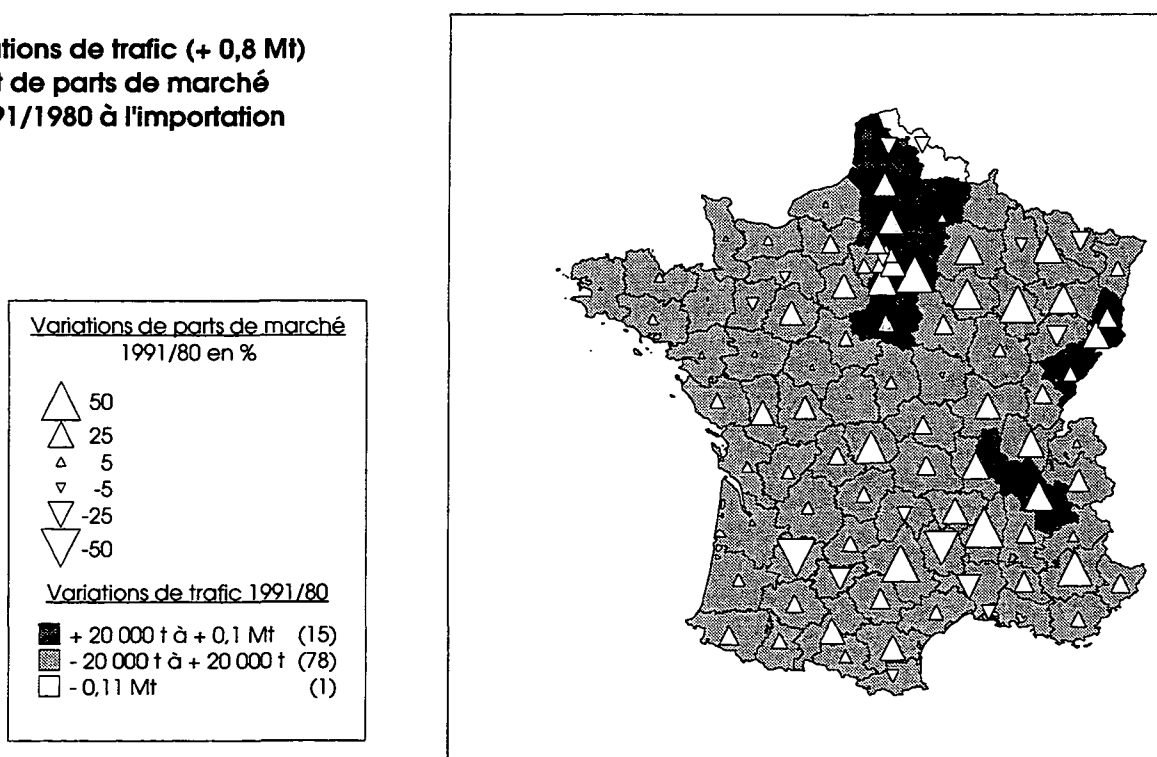
**Variations de trafic (+ 1,4 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



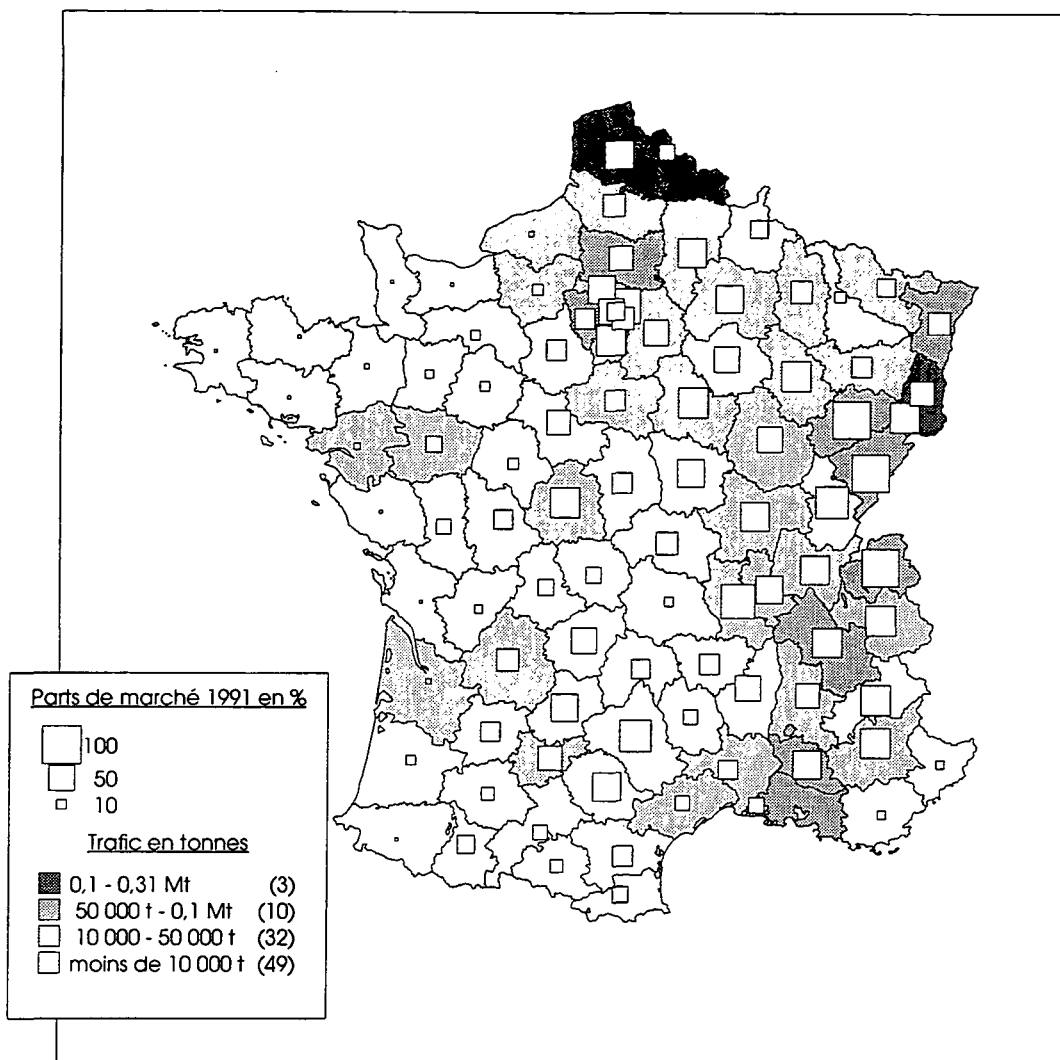
**Importations en provenance des îles britanniques par le port de Calais en 1991 :
Trafics (1,6 Mt) et parts de marché (24 %)**



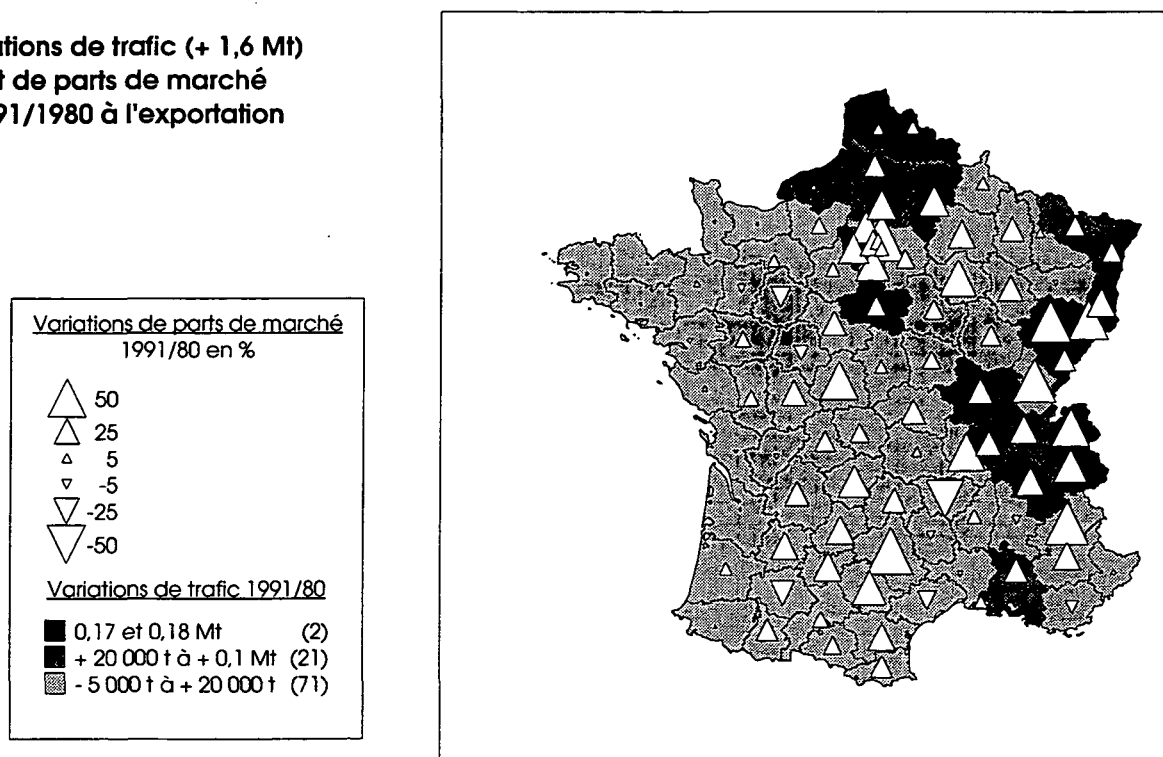
**Variations de trafic (+ 0,8 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations vers les îles britanniques par le port de Calais en 1991 :
Trafics (2,2 Mt) et parts de marché (24 %)**



**Variations de trafic (+ 1,6 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



⑥ Le port de Nantes-Saint Nazaire

① Présentation (source DPNM)

Principal port de l'Atlantique, Nantes - St-Nazaire est depuis 1983 le quatrième port français après avoir longtemps occupé la cinquième position. En 1991, selon les statistiques de la DPNM, il a atteint un record d'activité avec 25,2 Mt. Son trafic est constitué à 69 % de vrac liquides (17,4 Mt dont 16,7 Mt d'hydrocarbures).

② Généralités

Hors produits pétroliers, et selon les statistiques douanières, ce port a enregistré un trafic en forte hausse à l'importation (6,7 Mt en 1991 contre 3 Mt en 1980) contrairement à la tendance observée sur l'ensemble des échanges maritimes français. La construction du terminal méthanier a permis à Nantes de voir sa part de marché passer de 2,4 % en 1980 à 7,8 % en 1991.

A l'exportation, ce port a aussi progressé mais de façon plus modérée (1,4 Mt en 1991 contre 0,9 Mt en 1980) ce qui lui a permis de conserver une part de marché aux environs de 2,5 %.

③ Produits

♦ Exportations

A l'exportation, les céréales et les produits agricoles représentent 63 % du trafic. Contrairement à l'ensemble des ports français, les exportations de céréales via Nantes n'ont pas progressé, se maintenant aux environs de 0,5 Mt.

Le reste est constitué de produits chimiques, produits métallurgiques et d'objets manufacturés.

♦ Importations

Par contre ceux-ci sont quasiment inexistant à l'importation, où 50 % du trafic est constitué de combustibles minéraux solides (contre 12 % en 1980) et 29 % de produits agricoles.

Quoique en baisse au cours des années 80, les importations de bois constitue un trafic significatif (0,3 Mt).

④ *Hinterland*

L'hinterland du port de Nantes est restreint aux quelques départements qui l'entourent auquel on peut ajouter la Gironde à l'exportation et la Seine Maritime à l'importation,

La Loire-Atlantique génère à elle seule 93 % des trafics mais le stockage portuaire accroît artificiellement ce taux. Le trafic est déséquilibré entre les importations et les exportations, cette différence concernant seulement la Loire Atlantique.

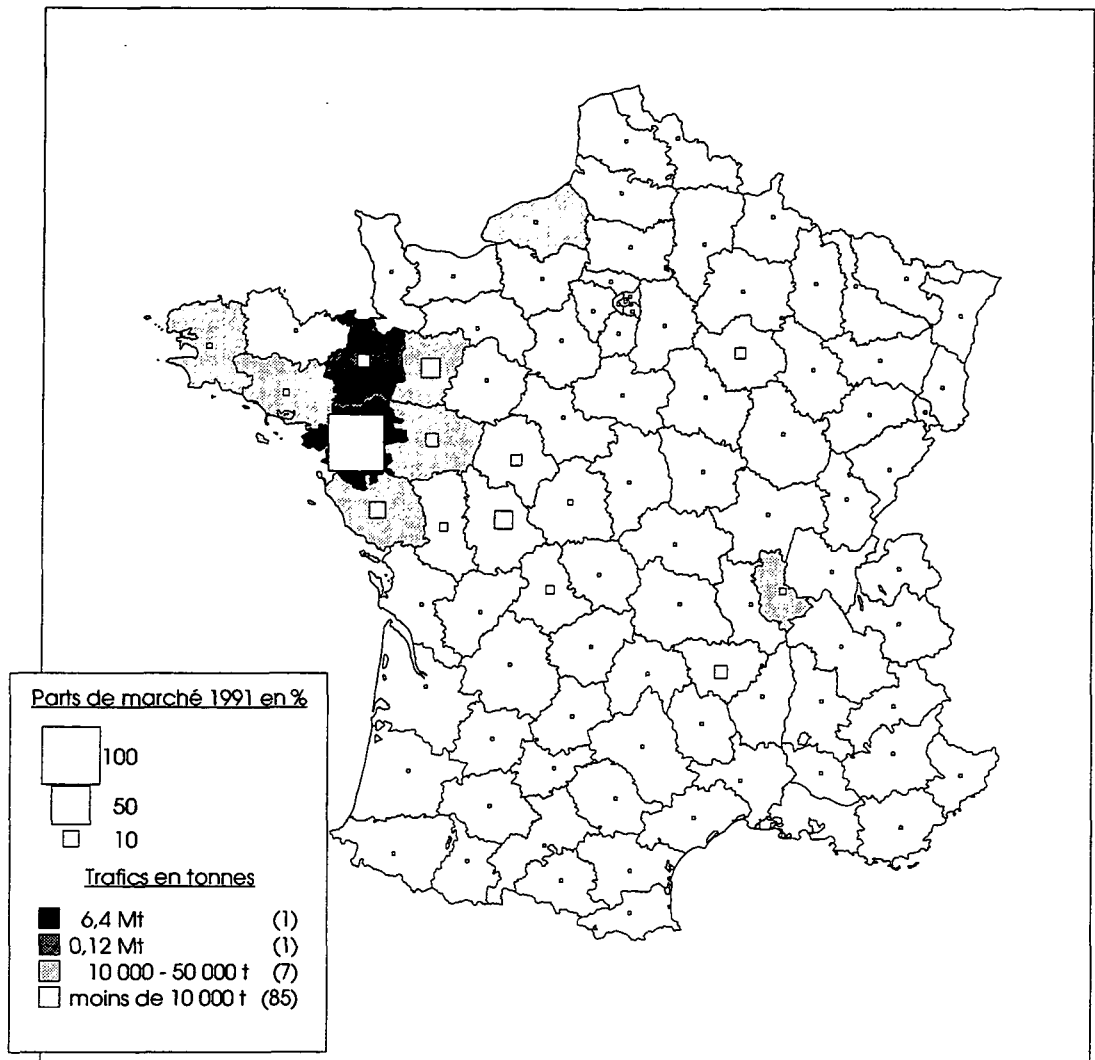
L'hinterland de Nantes ne s'est pas sensiblement modifié au cours des années 80. Les gains de parts de marché réalisés concernent des départements générant des trafics faibles et ne sont pas très significatifs en termes d'activité portuaire.

⑤ *Infrastructures*

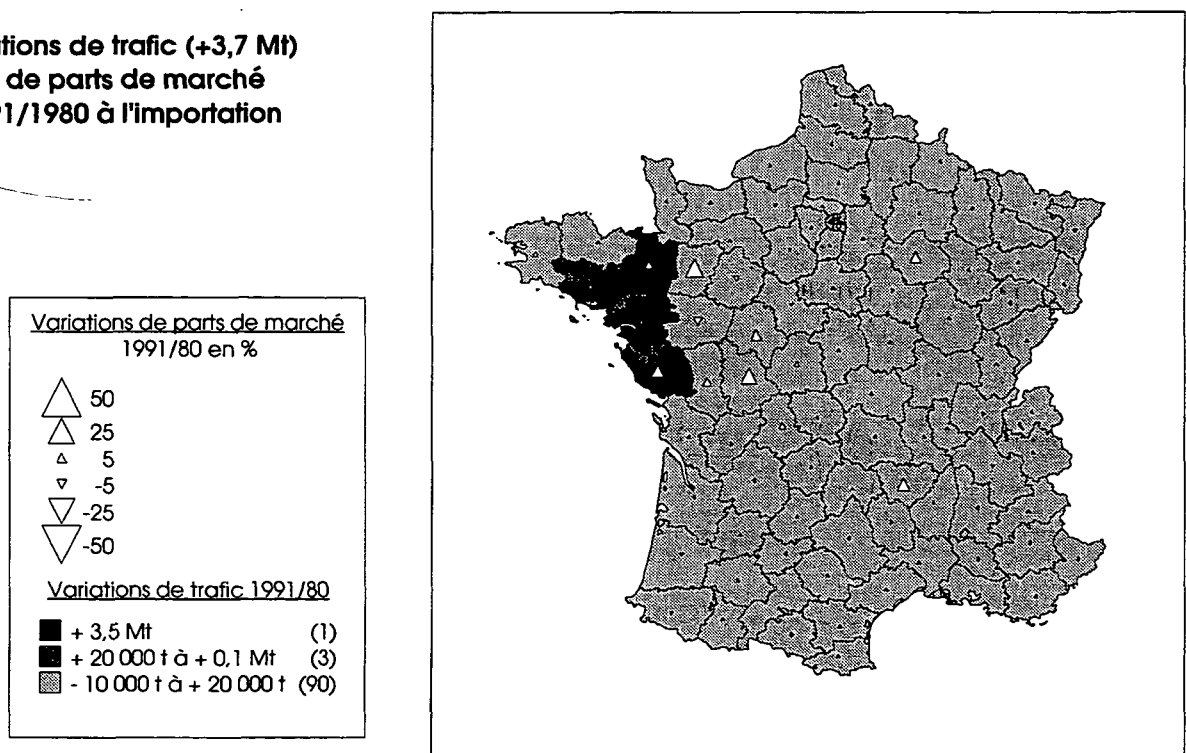
Le long de l'axe Nantes-Paris, le port a perdu des parts de marché alors qu'était réalisée l'autoroute A11: l'infrastructure ne suffit pas à capter les trafics. Au contraire, elle a pu aussi ouvrir à la concurrence des autres ports, des régions jusque-là situées dans l'hinterland "naturel" du port de Nantes.

D'ici l'an 2000, la construction de l'autoroute Tours-Vierzon viendra améliorer l'accès aux régions Centre-Est de la France.

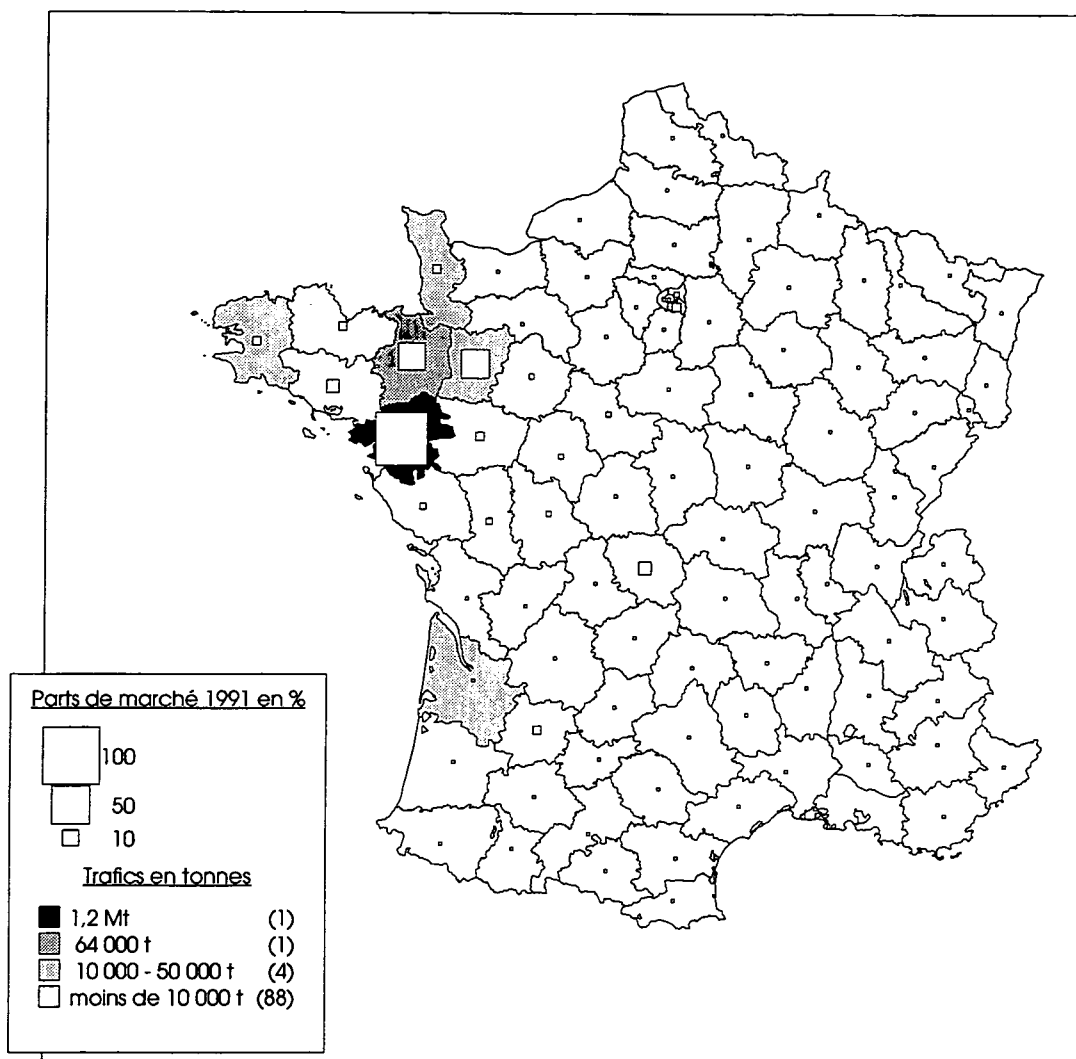
**Importations par le port de Nantes - St-Nazaire en 1991 :
Trafics (6,7 Mt) et parts de marché (7,8 %)**



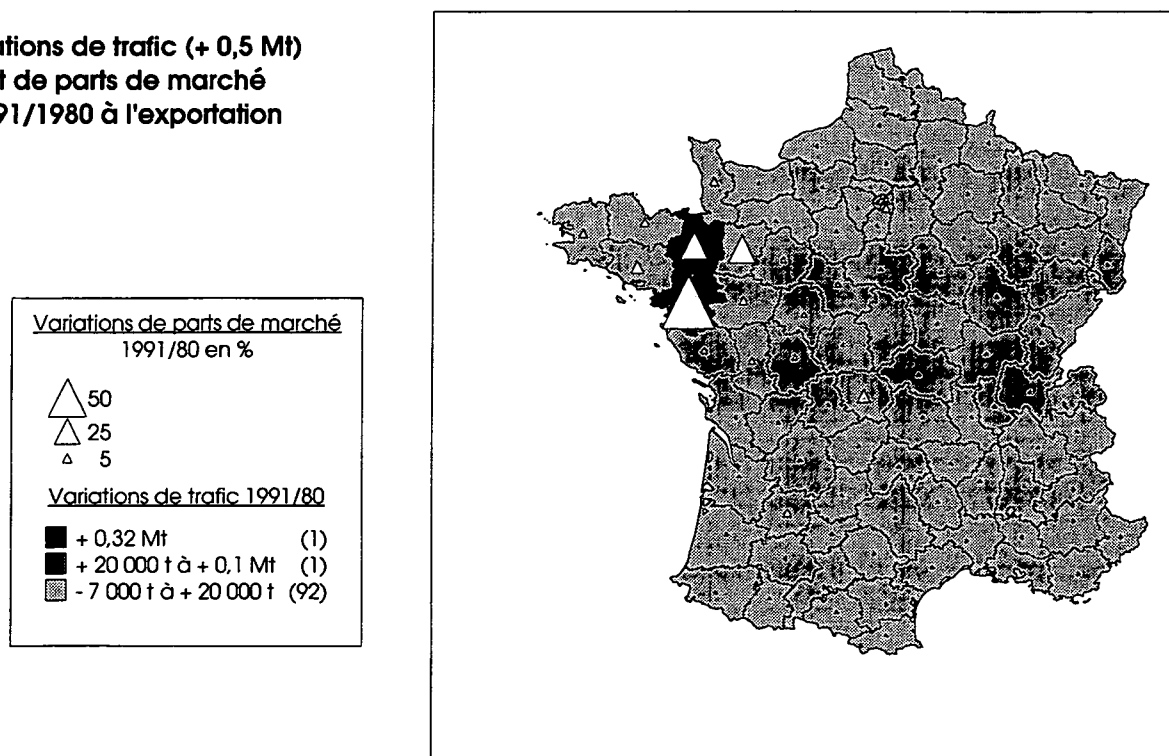
**Variations de trafic (+3,7 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par le port de Nantes - St-Nazaire en 1991 :
Traffics (1,4 Mt) et parts de marché (2,6 %)**



**Variations de trafic (+ 0,5 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



⑦ Le port de Bordeaux

① Présentation (source: DPNM)

Bordeaux est parmi les ports français considérés, celui ayant connu la plus faible croissance de trafic depuis le début des années 60: + 50 % entre 1960 et 1991, contre un triplement en moyenne pour l'ensemble des ports dotés de l'autonomie en 1965.

La fermeture des raffineries a entraîné une chute considérable du volume d'hydrocarbures traité. Les autres trafics bien qu'ayant pratiquement doublé n'ont pas compensé les pertes de la dernière décennie. Les hydrocarbures représentent aujourd'hui seulement 53 % de son activité contre 70 % en 1982.

② Généralités

Hors produits pétroliers, les exportations transitant par ce port ont légèrement progressé : leur volume est passé de 1,8 Mt en 1980 à 2,3 Mt en 1991. Mais dans un contexte de forte croissance des exportations, leur part de marché a stagné (4,2 % en 1991).

A l'importation, ce port a enregistré un trafic de 1,8 Mt en 1991, en forte baisse depuis 1980 (3,4 Mt). Sa part de marché est ainsi passée de 3,9 % en 1980 à seulement 2,1 % en 1991.

③ Produits

Ce port est spécialisé dans les exportations de céréales (69 % de ses exportations) et de produits agricoles (20 %) en nette progression depuis 1980.

Dans un contexte de baisse quasi continue du trafic d'importation, les engrais et produits chimiques (46 %) et les produits agricoles (31 %) constituent l'essentiel des entrées au port de Bordeaux.

Le trafic de produits manufacturés, déjà faible en 1980, a quasiment disparu (71 Kt en 1991).

④ Hinterland

Plutôt spécialisé dans le trafic des produits pondéreux, assez captifs, le port de Bordeaux a une influence limitée à quelques départements aussi bien à l'importation qu'à l'exportation (même si, dans ce second cas, le stockage portuaire des céréales fausse l'analyse).

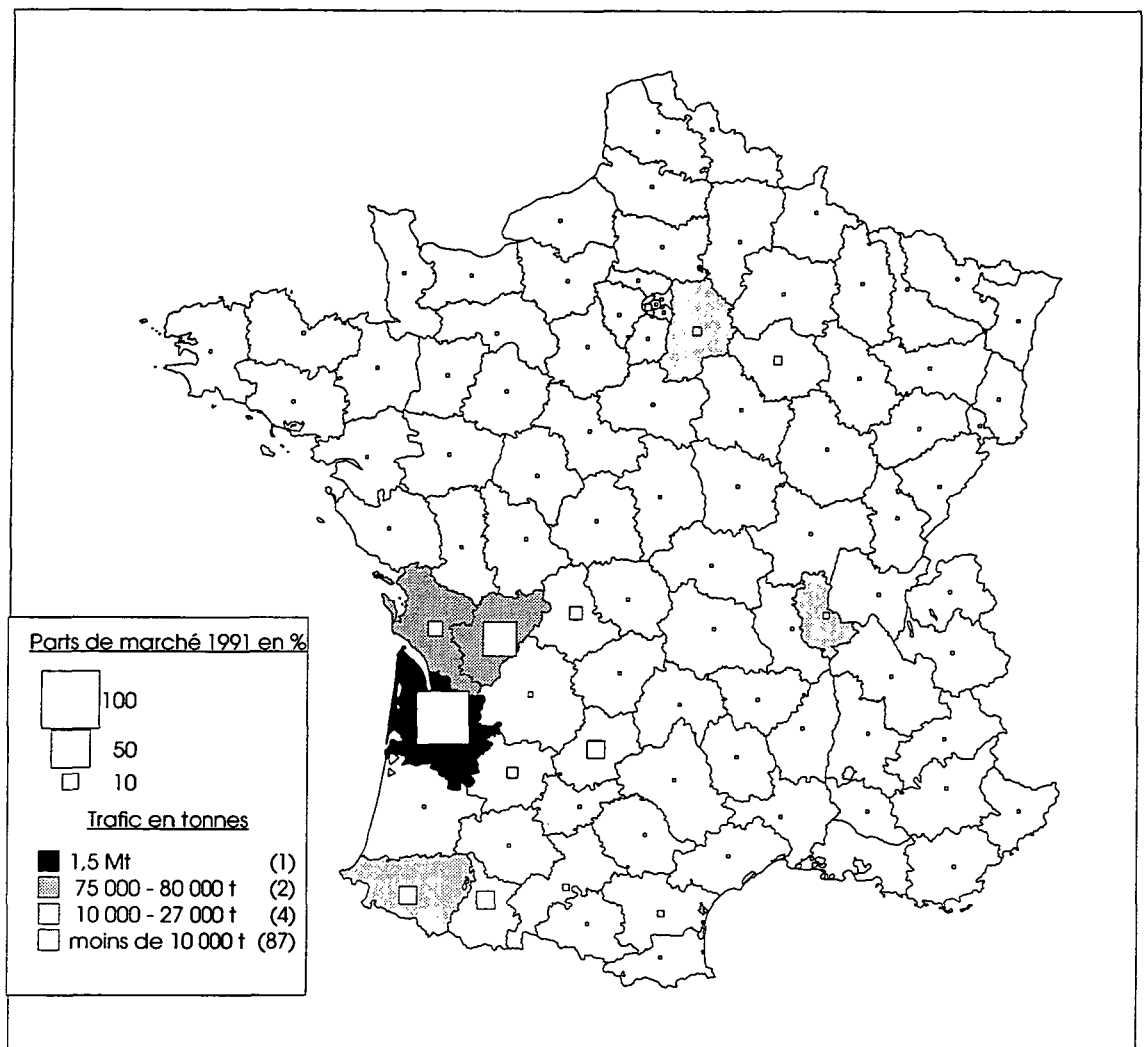
Que ce soit en part de marché ou en volume l'hinterland du port de Bordeaux se réduit quasiment à l'Aquitaine et au sud de la région Poitou-Charentes.

⑤ Infrastructures

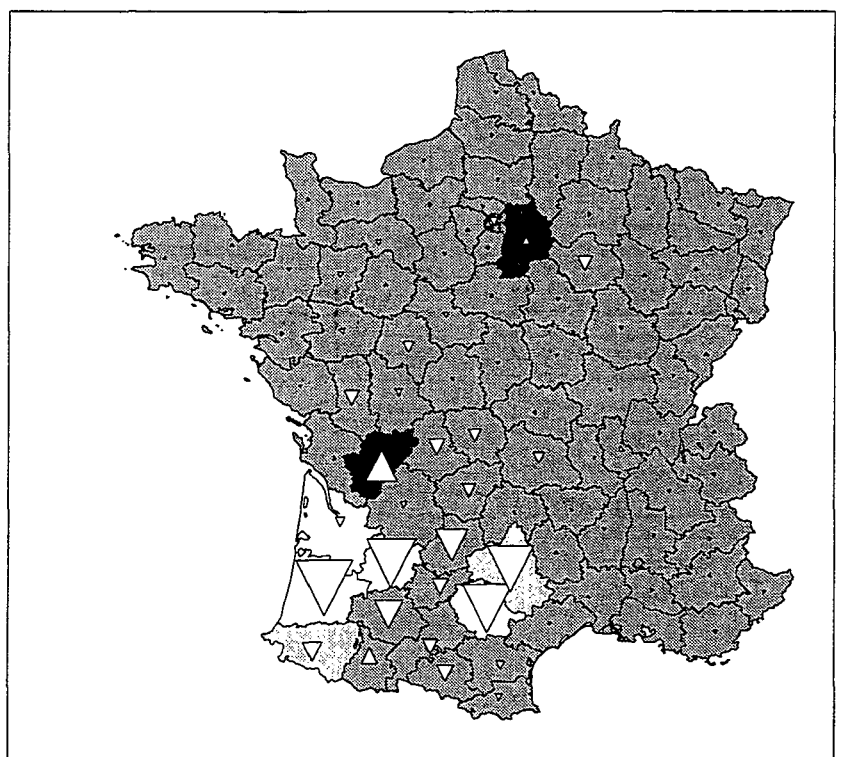
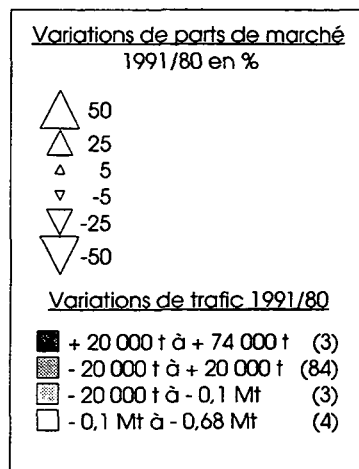
La réalisation de la liaison autoroutière Bordeaux-Méditerranée semble avoir intensifié la concurrence entre ports, permettant notamment à Marseille d'étendre son influence dans le Sud-Ouest. Dans le même temps, le port de Bordeaux a continué de pâtir d'une desserte terrestre terminale peu performante (liaison au Verdon).

En outre, le long de l'autoroute Paris-Bordeaux, en particulier à l'exportation, il a perdu des parts de marché au profit du Havre-Rouen sauf en Charente à l'importation.

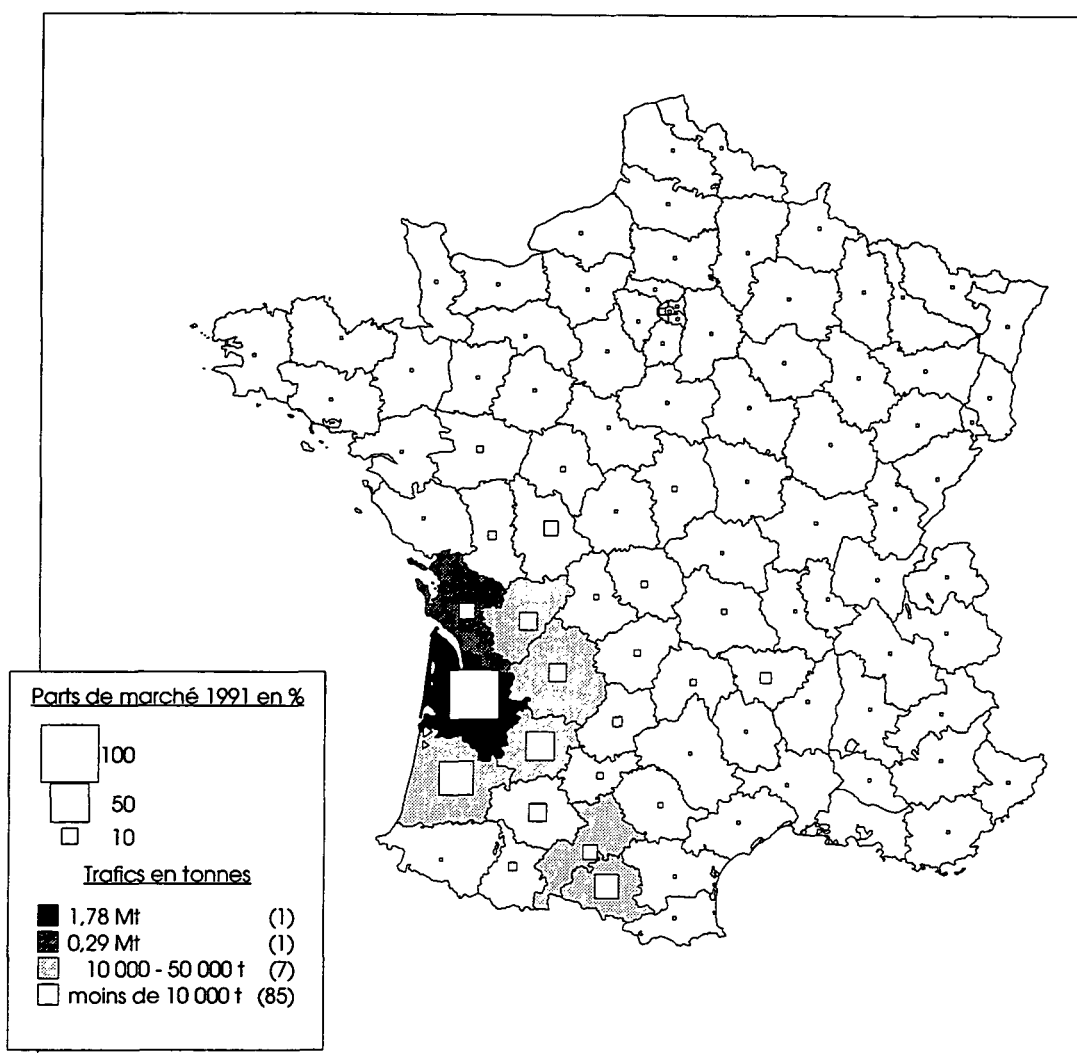
**Importations au PA de Bordeaux en 1991 :
Traffics (1,8 Mt) et parts de marché (2,1 %)**



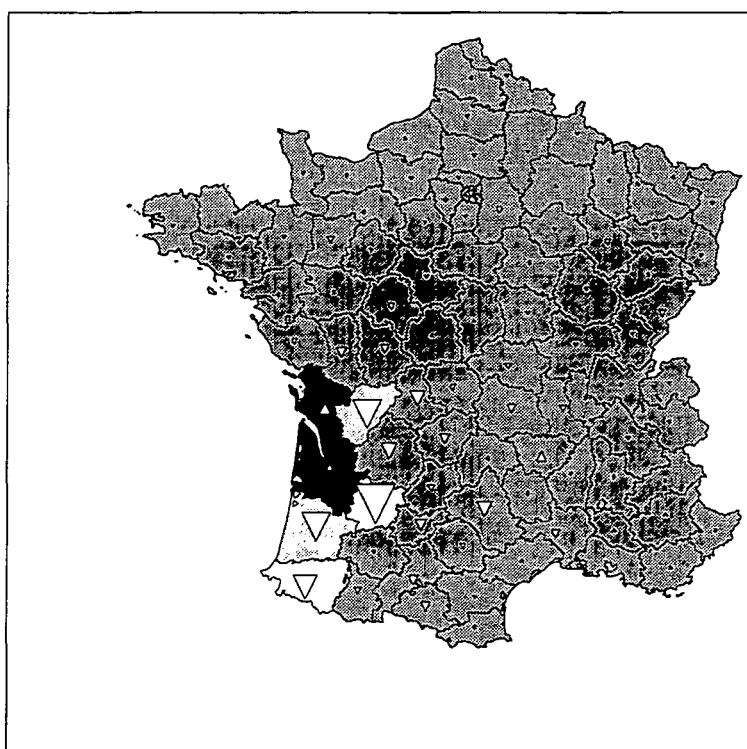
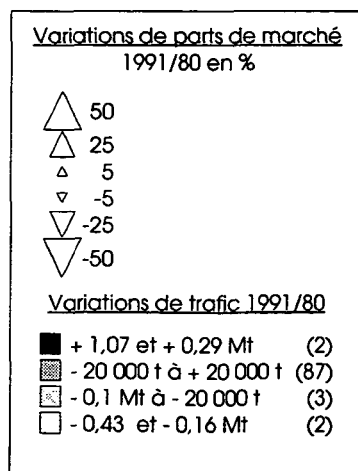
**Variations de trafic (- 1,7 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par le port de Bordeaux en 1991 :
Traffics (2,3 Mt) et parts de marché (4,2 %)**



**Variations de trafic (+ 0,43 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



⑨ Les autres ports français

① *Généralités (hors produits pétroliers)*

♦ Les autres ports de la Manche :

Les importations de ces ports ont stagné en volume entre 1980 et 1991 (6,4 Mt en 1991 soit 7,5 % des importations maritimes françaises).

Sur cette même période le volume des exportations s'est accru de 3,2 Mt en 1980 à 4,2 Mt en 1991 (7,5 % des sorties).

♦ Les autres ports de l'Atlantique

Ces ports ont enregistré un trafic de 5,6 Mt à l'importation en hausse depuis 1980 (3,4 Mt) voyant ainsi leur part de marché passer de 4,9 % à 6,5 %.

Parallèlement, les exportations ont crû de 3,4 Mt en 1980 à 4,8 Mt en 1991 (9 % des sorties en 1991).

♦ Les autres ports de Méditerranée

Ils captent un trafic faible, relativement stable à l'importation (1,9 Mt en 1991) et en hausse à l'exportation (3 Mt en 1991), soit des parts de marché de 2,2 % à l'importation et 5,5 % à l'exportation.

② *Produits*

Les ports moyens sont généralement spécialisés dans le traitement d'un nombre limité de produits particuliers qui constituent la majeure partie de leur trafic, aussi bien en entrées qu'en sorties. Mais ces spécialisations sont différentes selon les ports et il est difficile d'établir une typologie des trafics des ports moyens (bois à la Rochelle, nourriture pour animaux à Lorient et Brest...). Ces trafics sont souvent liés à l'activité locale ou régionale et constitués de produits acheminés essentiellement en vrac. La vocation de transit des ports moyens pour les marchandises diverses est beaucoup plus limitée; elle apparaît presque exclusivement lorsque le port est spécialisé dans la desserte d'un pays relativement peu éloigné et il s'agit bien souvent d'un trafic roulier. Mais en dehors des échanges avec la Manche et en Méditerranée, les ports moyens sont très rarement desservis par des lignes régulières. En Méditerranée, il faut signaler le fort développement du port de Sète. Pour le transport roulier, l'arrière-pays des ports moyens est beaucoup plus large, dépassant le cadre régional.

③ *Hinterland*

♦ Les ports de la Manche

Probablement du fait du trafic transmanche, l'aire d'attractivité des ports de la Manche ne se limite pas aux seuls départements côtiers.

A l'exportation, ils captent dans 29 départements, principalement situés à l'Ouest de la France, 10 à 30 % du trafic. En outre un volume croissant mais néanmoins assez faible (de 10 à 50 Kt par département) des exportations de la vallée de la Seine transitent par ces ports.

♦ Les ports de la Méditerranée

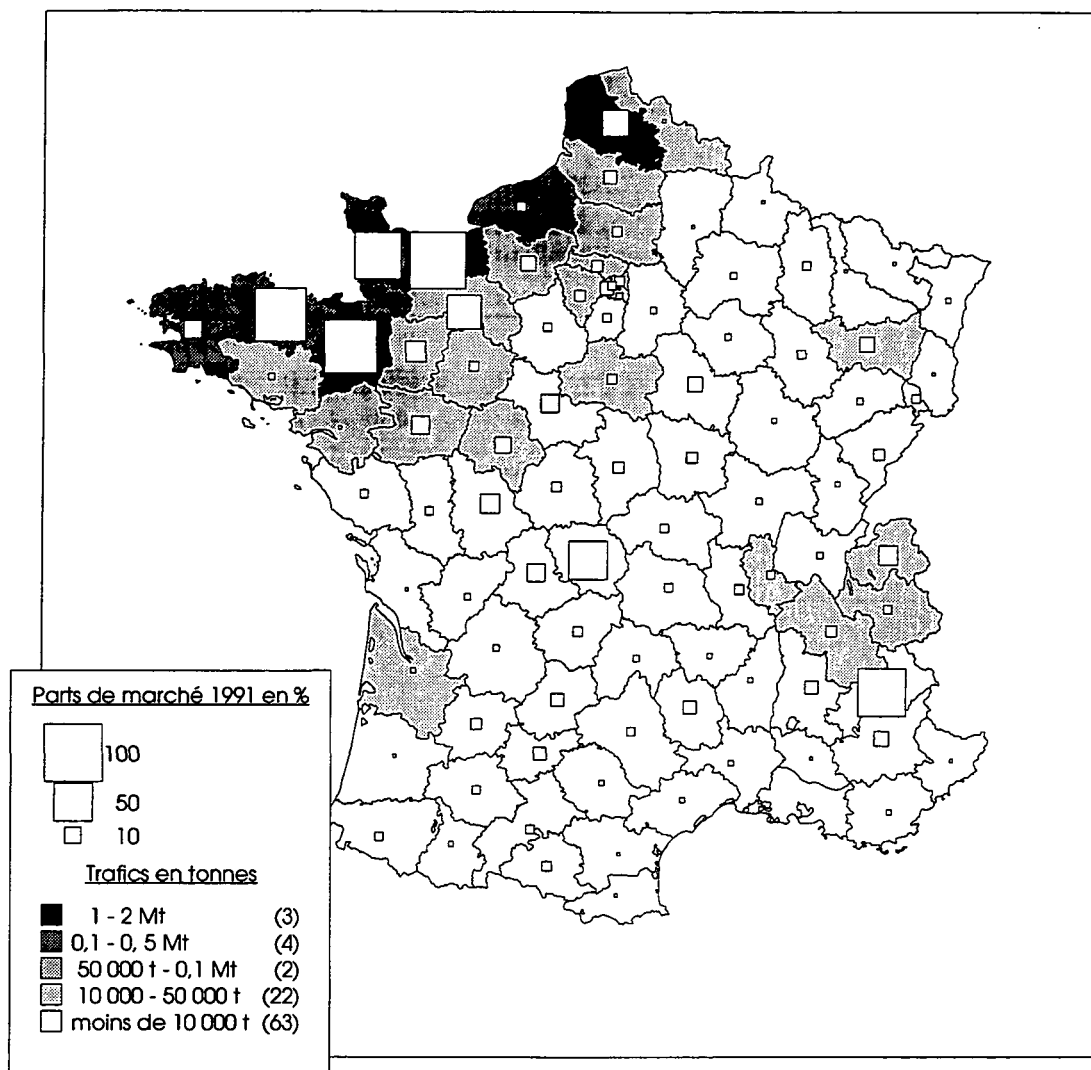
Moins étendue que celle des ports de la Manche, leur influence concerne en particulier le Sud-Ouest et quelques départements du Sud-Est. En 1991, ils captaient plus de 10 % du trafic dans 23 départements.

♦ Les ports de l'Atlantique

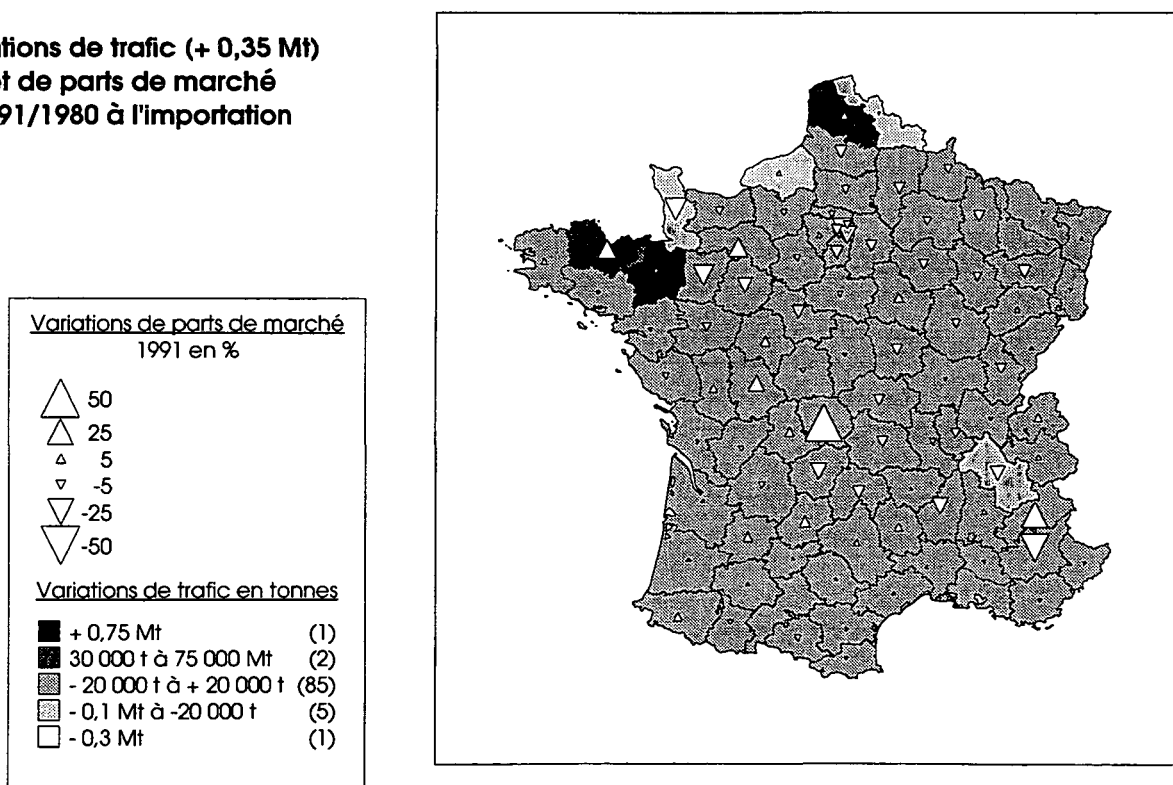
Pour ce groupe de ports, les trafics émanent des départements portuaires et plus particulièrement de la Charente Maritime et des Pyrénées Atlantiques pour lesquels les trafics dépassent 1 Mt.

Dans les départements portuaires, ils ont au cours des années 80 conquis de nouvelles parts de marché, à l'exception du Finistère et de la Charente Maritime.

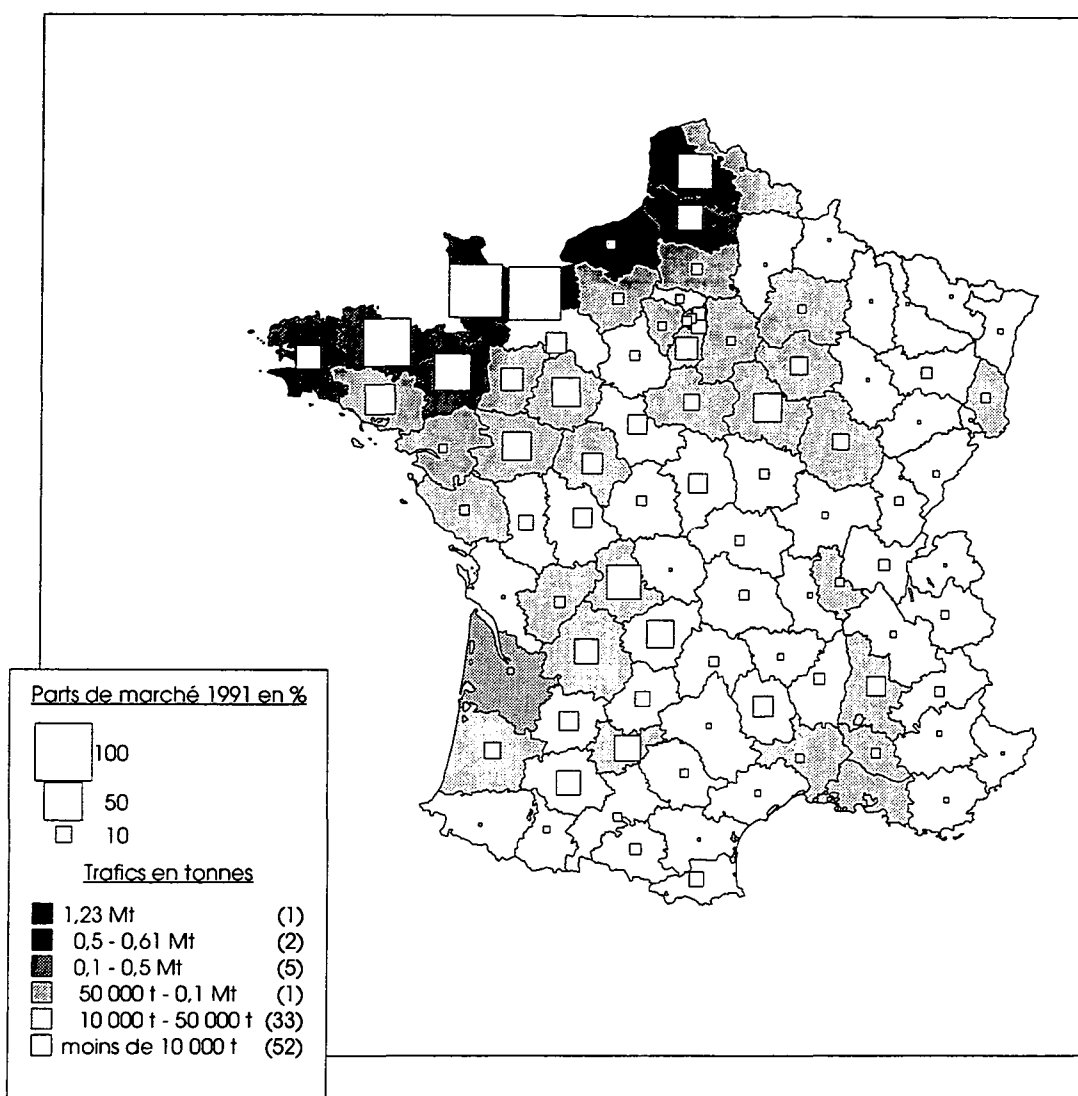
**Importations par les autres ports de la Manche en 1991 :
Trafics (6,4 Mt) et parts de marché (7,5 %)**



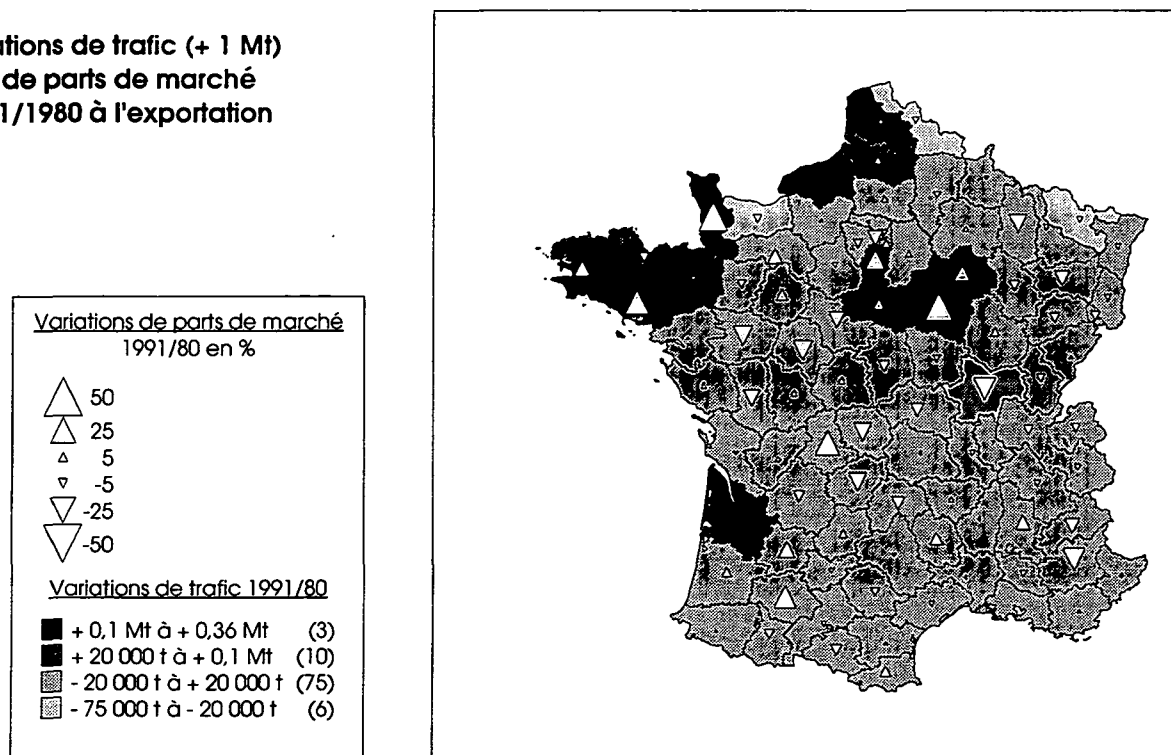
**Variations de trafic (+ 0,35 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



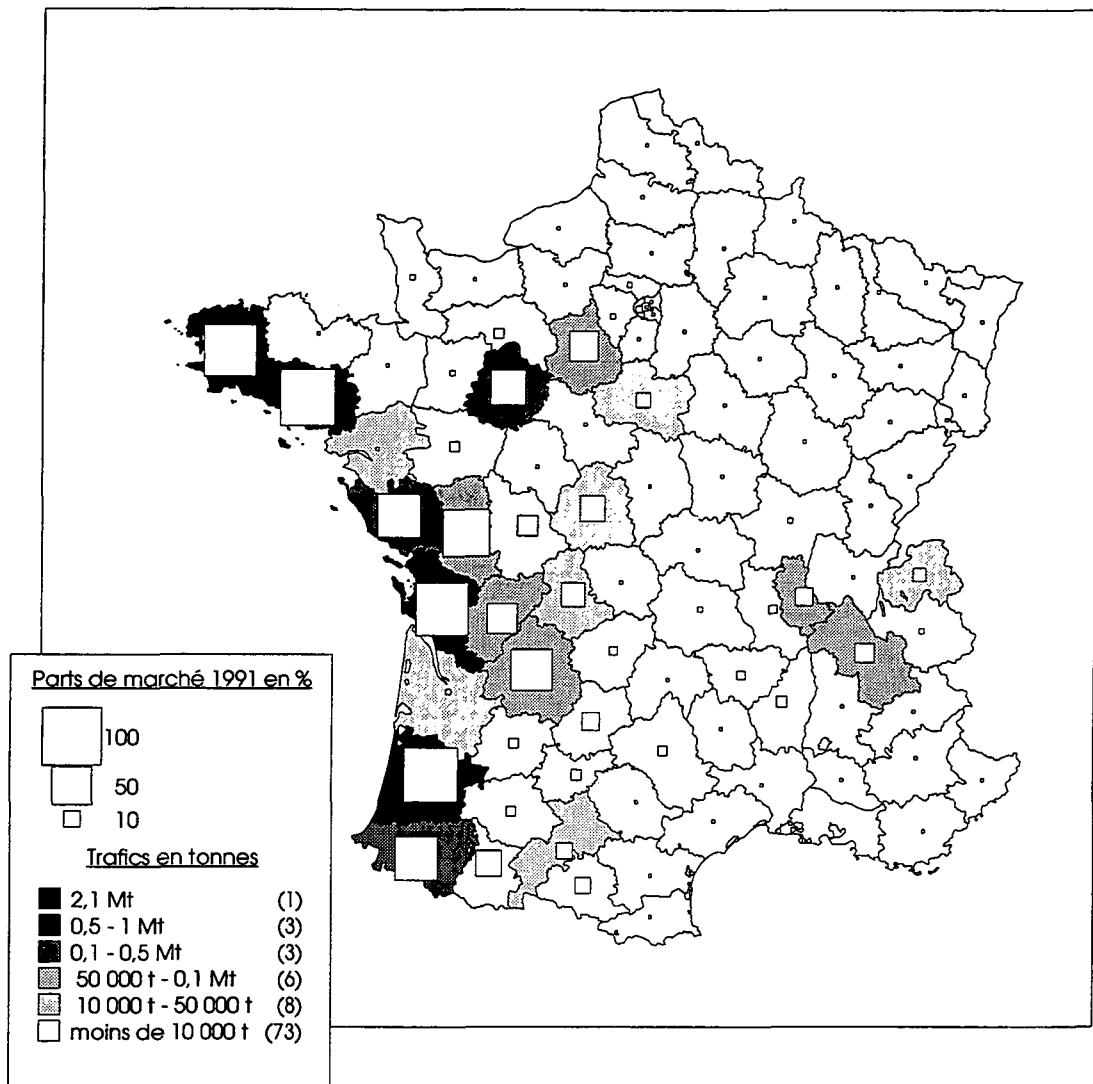
**Exportations par les autres ports de la Manche en 1991 :
Trafics (4,2 Mt) et parts de marché (7,9 %)**



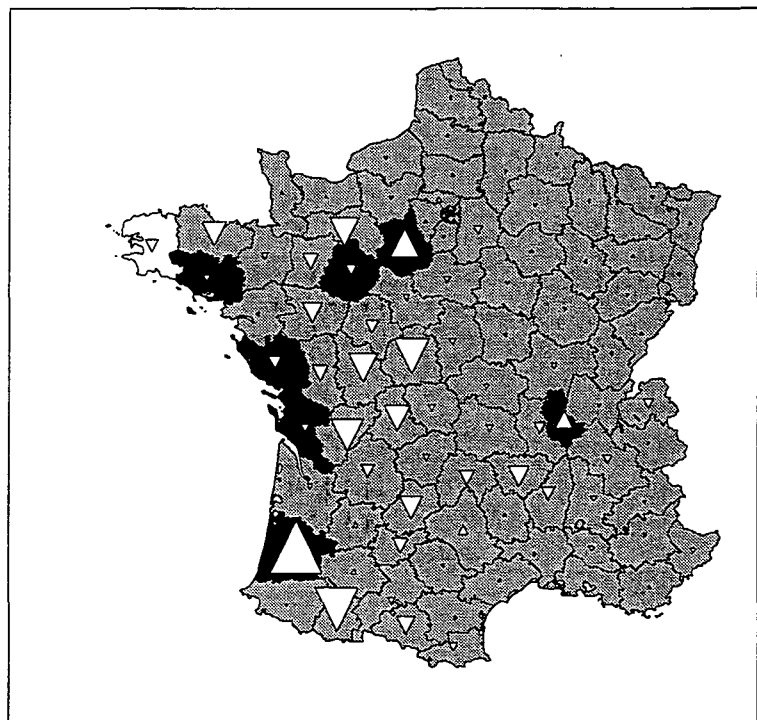
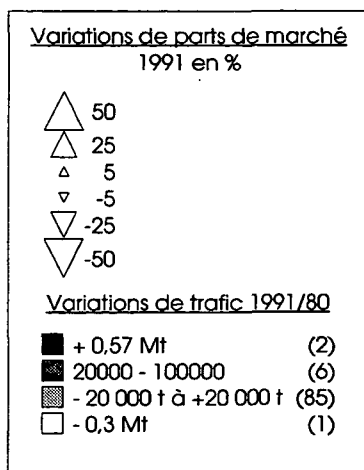
**Variations de trafic (+ 1 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



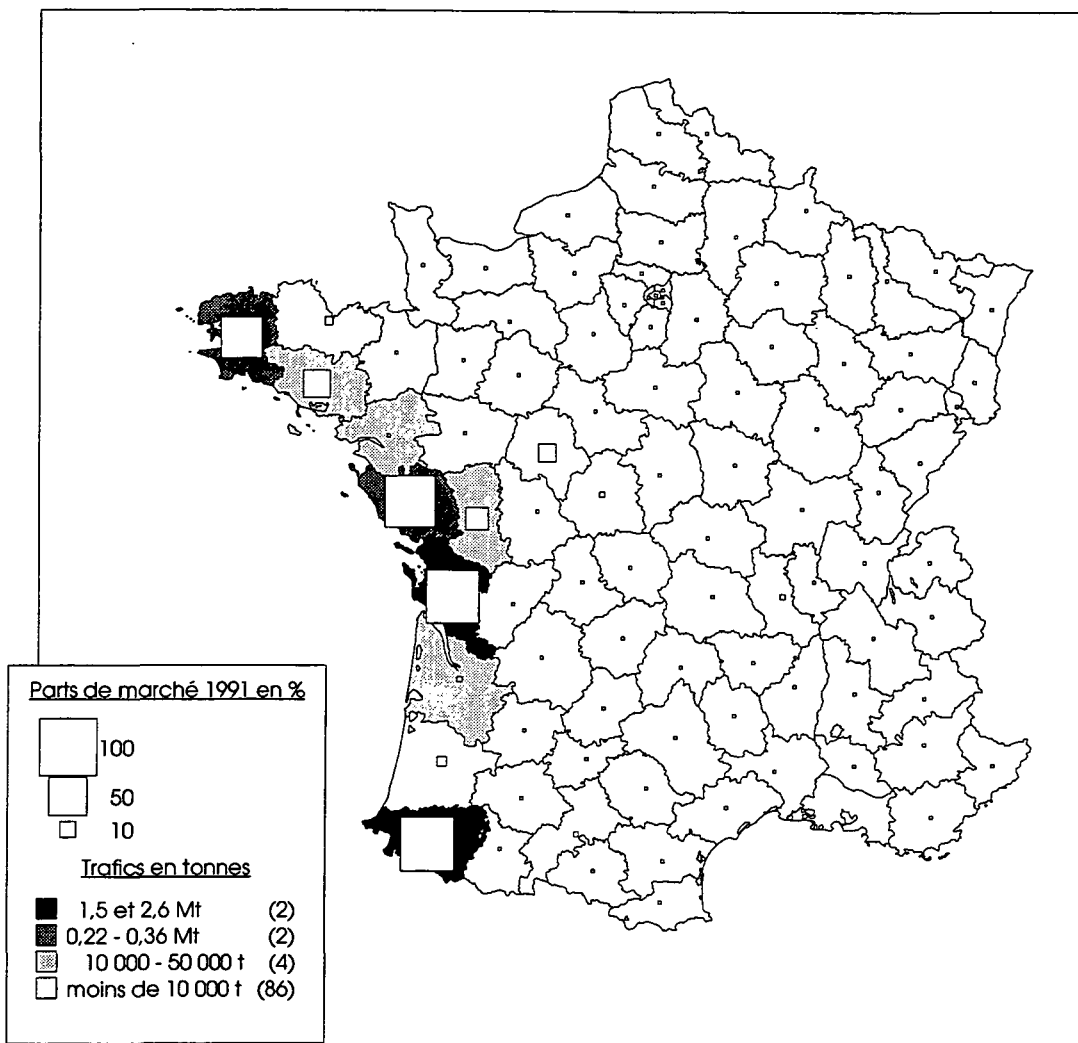
**Importations par les autres ports de l'Atlantique en 1991 :
Traffics (5,6 Mt) et parts de marché (6,5 %)**



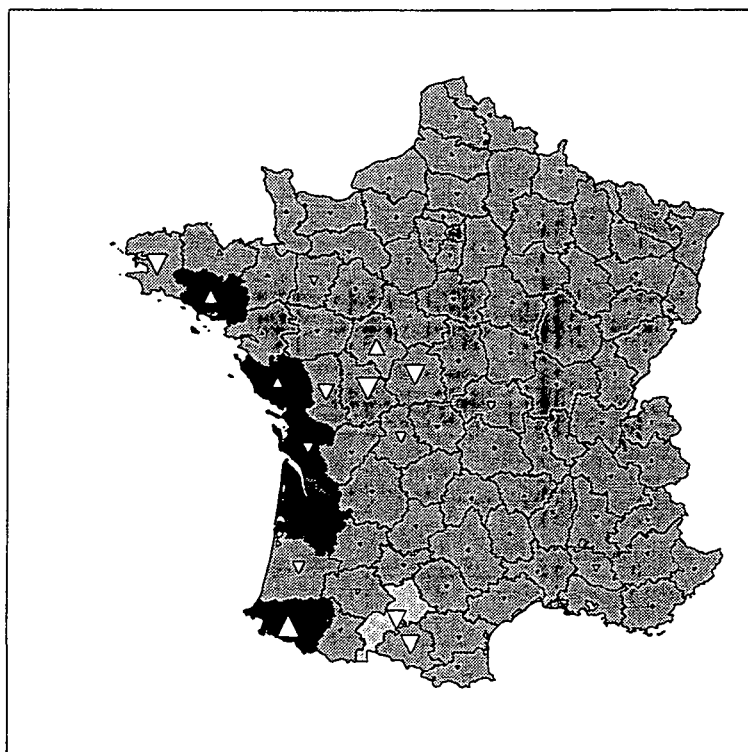
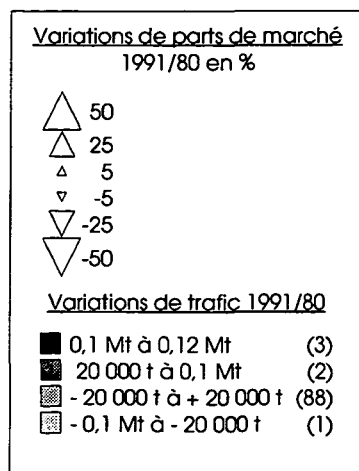
**Variations de trafic (+ 1,25 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



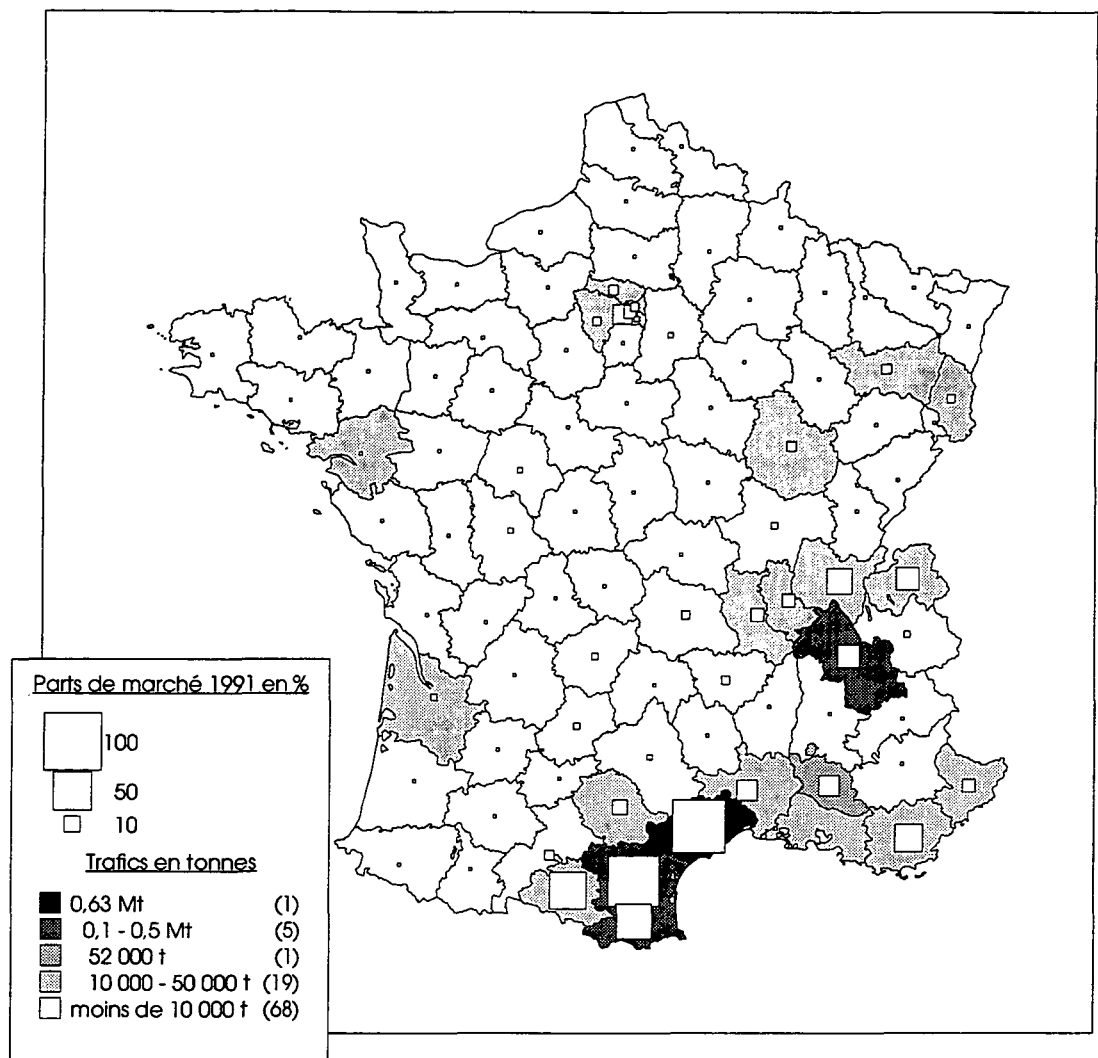
**Exportations par les autres ports de l'Atlantique en 1991 :
Trafics (4,8 Mt) et parts de marché (9 %)**



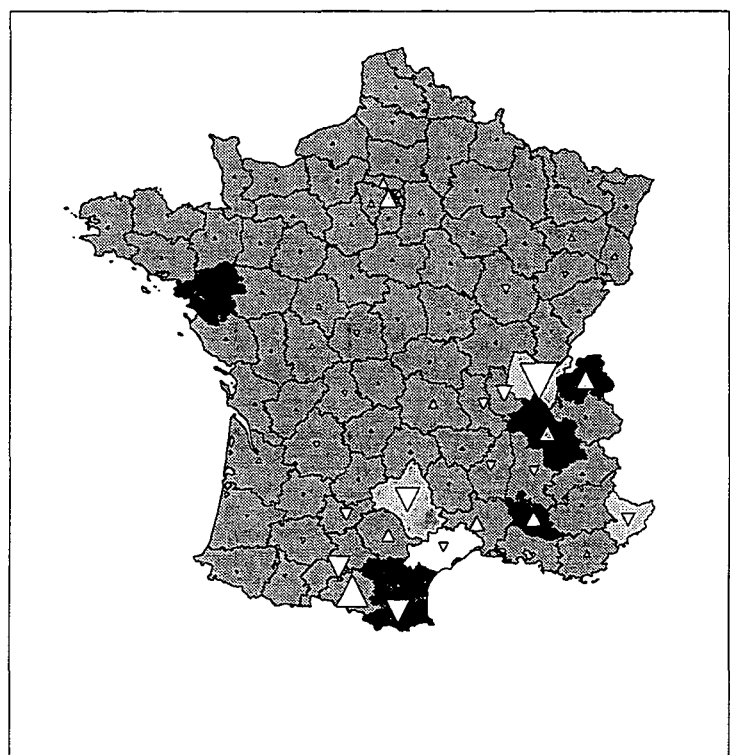
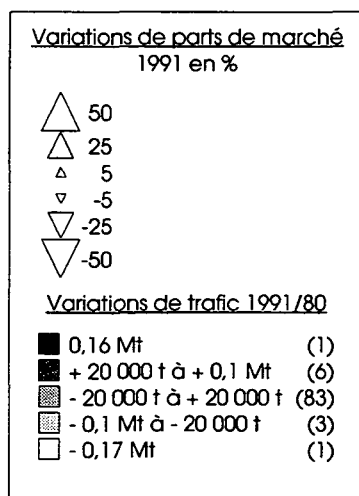
**Variations de trafic (+ 1,4 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



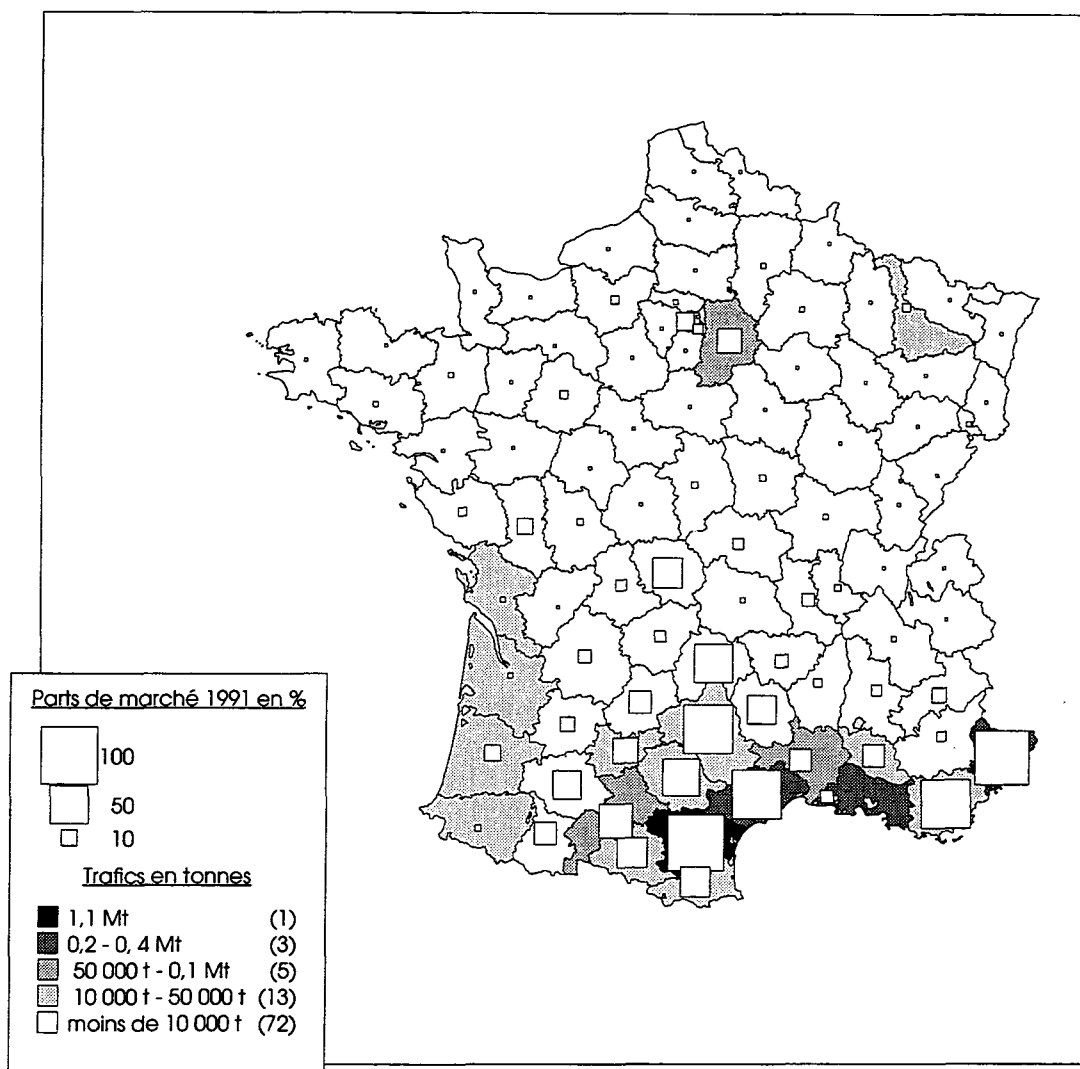
**Importations par les autres ports de la Méditerranée en 1991 :
Traffics (1,9 Mt) et parts de marché (2,2 %)**



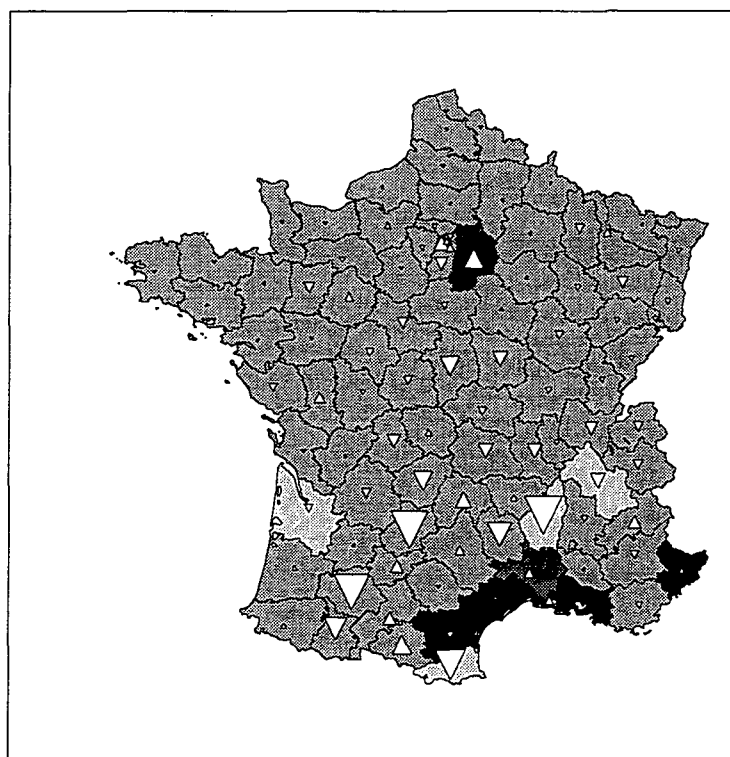
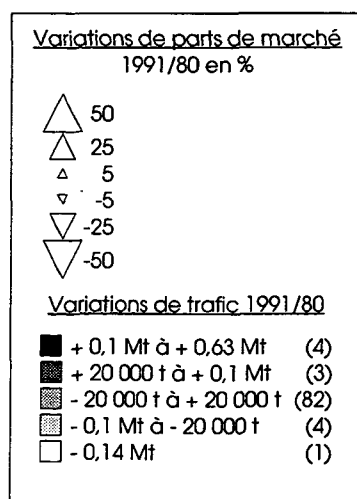
**Variations de trafic (+ 0,27 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par les autres ports de Méditerranée en 1991 :
Traffics (3,3 Mt) et parts de marché (5,5 %)**



**Variations de trafic (+ 0,9 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



③ Les ports belges

Les ports belges sont les principaux concurrents des trois ports français que nous venons d'étudier. Ces trois groupes de ports se partagent d'ailleurs l'essentiel du trafic des zones non littorales de la France.

① Généralités

Hors produits pétroliers, ces ports ont enregistré un trafic de 8,5 Mt à l'importation en forte hausse depuis 1980 (4,5 Mt) voyant ainsi leur part de marché doubler (10 % en 1991)

Sur cette même période les exportations ont aussi augmenté (de 3,6 Mt en 1980, à 5,6 Mt en 1991), leur part de marché progressant de 9 % à 10,5 % des exportations maritimes françaises.

② Produits

A l'importation, on observe une prédominance des trafics de produits métallurgiques, des produits manufacturés, des produits chimiques, des denrées alimentaires, et dans une moindre mesure des combustibles minéraux solides. Ces produits représentent plus de 80 % des trafics captés.

A l'exportation les produits métallurgiques, les denrées alimentaires, les produits manufacturés et les produits chimiques représentent 90 % des trafics captés par les ports belges. Même si leur part a diminué durant les années 80, les produits métallurgiques représentent une grande partie des trafics détournés vers la Belgique (34 % en 1991).

L'attractivité des ports belges pour les produits manufacturés (nst 9) s'est accrue de manière encore plus spectaculaire sur la période étudiée que pour l'ensemble des produits. Ces trafics ont presque triplé pour atteindre en 1991 2,4 Mt au total soit 17 % des échanges captés par les ports belges (alors que les produits manufacturés ne représentent que 12 % du commerce extérieur maritime). De manière générale, les ports belges apparaissent donc particulièrement compétitifs dans le secteur des marchandises diverses (qui ne se limite pas aux seuls produits manufacturés), le plus créateur d'activité au niveau des sites portuaires.

Les échanges de produits agricoles ont eux aussi fortement augmenté sur la période étudiée (1,3 Mt en 1980, 3,2 Mt en 1991).

③ Pays d'origine ou de destination

Comme on l'avait déjà constaté pour l'ensemble des trafics détournés, les échanges avec l'Amérique, l'Asie-Océanie et les pays scandinaves sont particulièrement importants (71 % des trafics détournés) en particulier à l'importation (81 %),

Cependant sur la période étudiée, dans un contexte de forte hausse des détournements de trafic via les ports belges, les échanges avec les pays scandinaves se sont maintenus aux environs de 1,2 Mt.

Par contre les échanges avec les îles britanniques se sont intensifiés au cours des années 80 aux dépens des ports français, pourtant particulièrement bien situés. En 1991, ils représentent tout de même 12 % des trafics détournés par les ports belges (soit 1,6 Mt) .

♦ Importations

Entre 1980 et 1991, le trafic provenant d'Amérique a doublé (4,8 Mt soit 56 % des détras). Cette hausse est en partie due à la forte augmentation des importations de produits métallurgiques (de 0,3 Mt en 1980, elles sont passées à 1,7 Mt en 1991). En ce qui concerne les produits manufacturés provenant d'Amérique, les ports belges se situent avec 313 Kt, en 1991 non loin derrière le premier port français (381 Kt). Il est probable que les trafics de produits manufacturés captés au cours des années 80 l'ont été aux dépens du port de Dunkerque où ce trafic a disparu.

♦ Exportations

Contrairement aux importations, les exportations à destination de l'Amérique n'ont pas progressé entre 1980 et 1991, leur part passant de 34 % en 1980 à 22 % en 1991.

Par contre le volume d'exportations à destination d'Asie a doublé (1,6 Mt en 1991). Parmi celles-ci, il est à noter l'important taux de détournement des produits métallurgiques français par les ports belges (plus de 60 % soit 0,5 Mt) , effectuée notamment aux dépens de Dunkerque.

④ Hinterland en France

A l'exportation, les ports belges ont sensiblement consolidé leurs positions au cours des années 80, bien au-delà de leur hinterland " naturel ", et notamment dans les régions Rhône-Alpes et Centre.

En terme de part de marché (hors produits pétroliers et céréales), les ports belges apparaissent globalement les plus attractifs dans 18 départements, essentiellement situés au Nord-Est pour lesquels les volumes sont particulièrement importants : la Picardie exporte 0,6 Mt par les ports belges (sur 1,4 Mt) et la Champagne-Ardenne 0,5 Mt (sur 0,9 Mt). Parmi ces départements on dénombre en outre quelques départements comme la Saône-et-Loire, le Loiret...

A l'importation, l'emprise des ports belges est encore supérieure et s'étend pratiquement à l'ensemble des départements français (à l'exception des départements côtiers) :

ils représentent le plus important point d'entrée maritime (hors céréales et pétroles) pour 41 départements : outre ceux du Nord de la France il s'agit de ceux des régions Centre, Limousin, Bourgogne et à certains départements d'Ile-de-France et de Rhône-Alpes. Ils ont amélioré leur position dans les régions situées plus au sud, notamment aux dépens du port de Marseille.

Dans les départements du centre de la France, les enjeux en terme de trafic restent assez faibles, Par contre, en Isère, les ports belges, avec une part de marché de 20 %, captent 1 Mt .

⑤ Répartition modale

Les trafics fluviaux via les ports belges concernent le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine en premier lieu, la Picardie et la Champagne -Ardennes dans une moindre mesure. La forte croissance des importations lorraines par voie fluviale en provenance des ports belges explique celle du trafic fluvial total (+50 % pour les ports belges).

Le trafic routier transitant par ces ports a presque triplé entre 1980 et 1991.

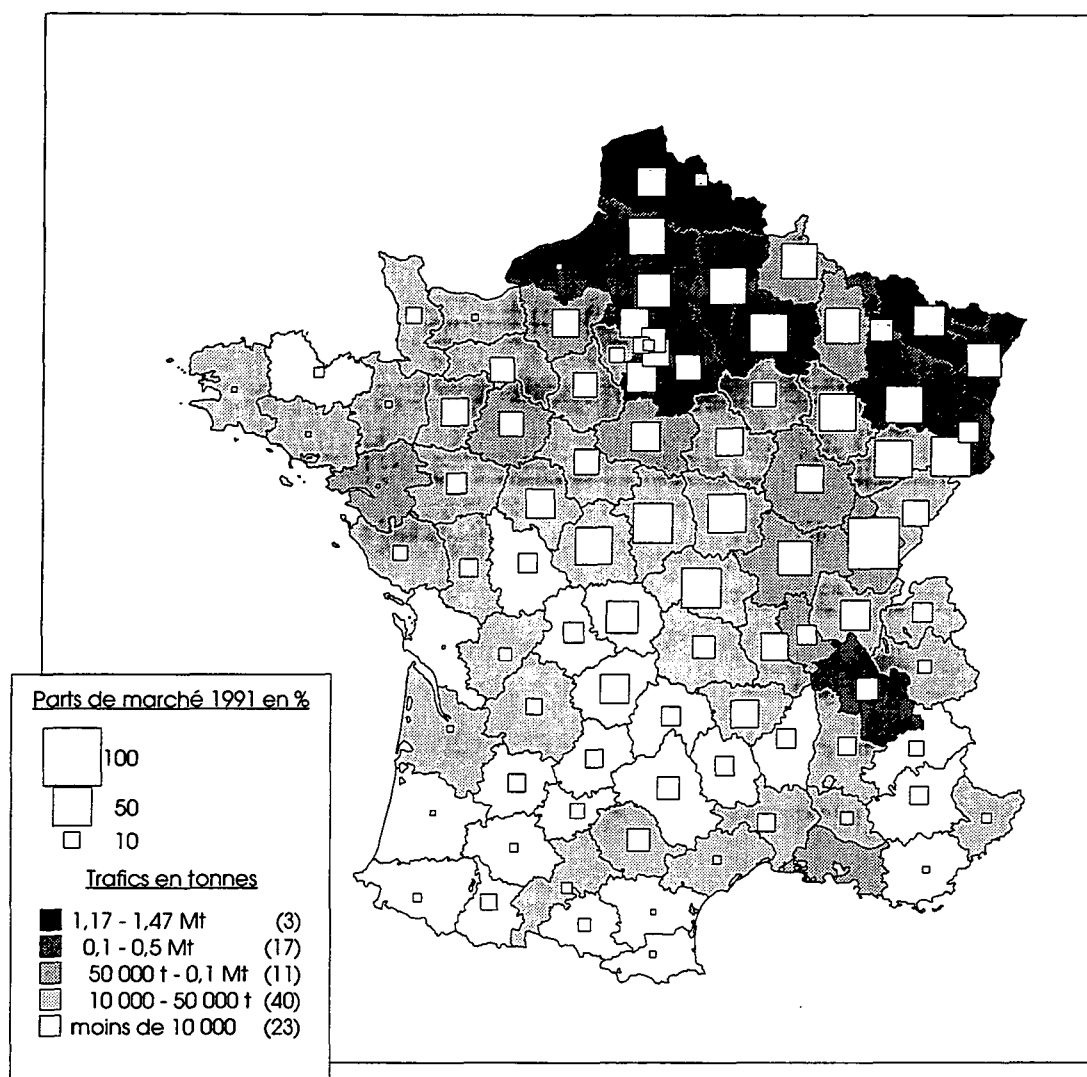
Le trafic ferroviaire via les ports belges s'est pour sa part maintenu sur la période. Son volume équivaut à celui des ports du Havre et de Rouen. Les acheminements ferroviaires de la moitié sud de la France apparaissent même plus important pour les ports belges que pour Le Havre-Rouen.

⑥ Infrastructures terrestres

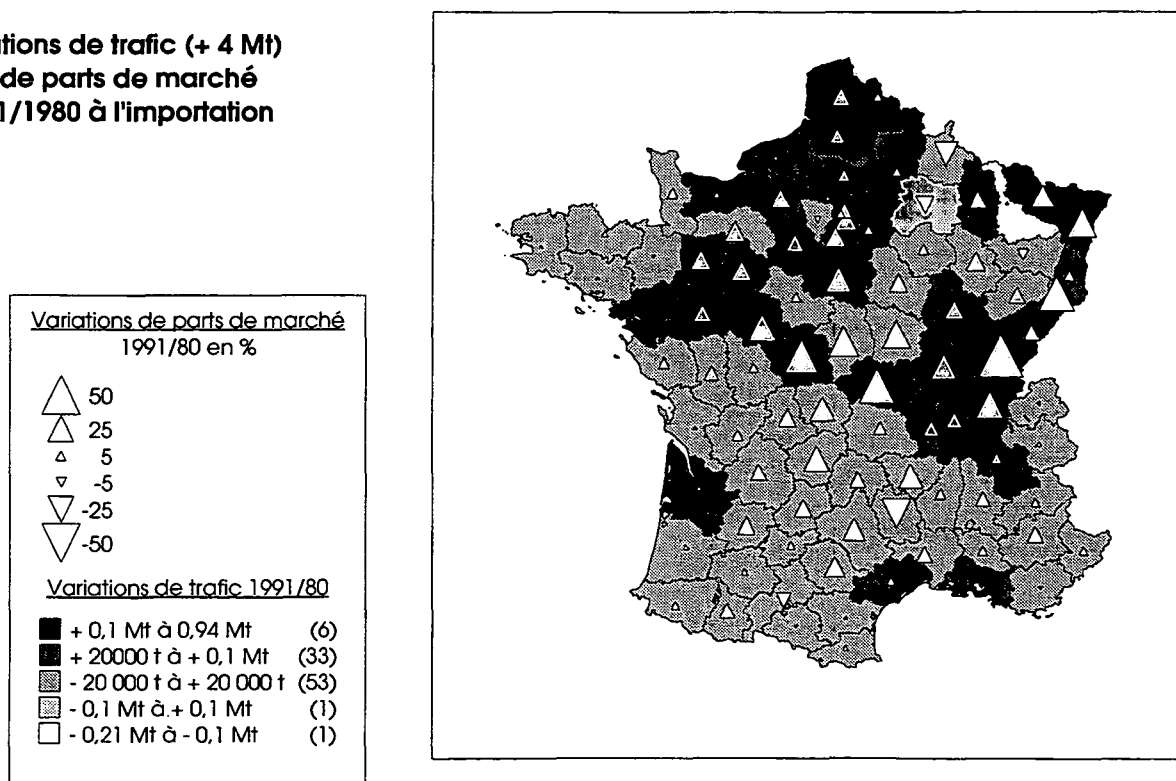
Le bénéfice tiré par les ports du Bénélux des infrastructures récentes apparait assez clairement. Ainsi, il est probable que la construction des autoroutes A26-A5 et A31, reliant Dijon à Lille d'une part et au Luxembourg d'autre part, tout en évitant l'obstacle de la région parisienne a facilité la pénétration des ports belges jusqu'à Lyon.

Par ailleurs, l'organisation en point nodal du réseau ferroviaire pour les relations internationales participe aussi à la compétitivité des ports du Bénélux

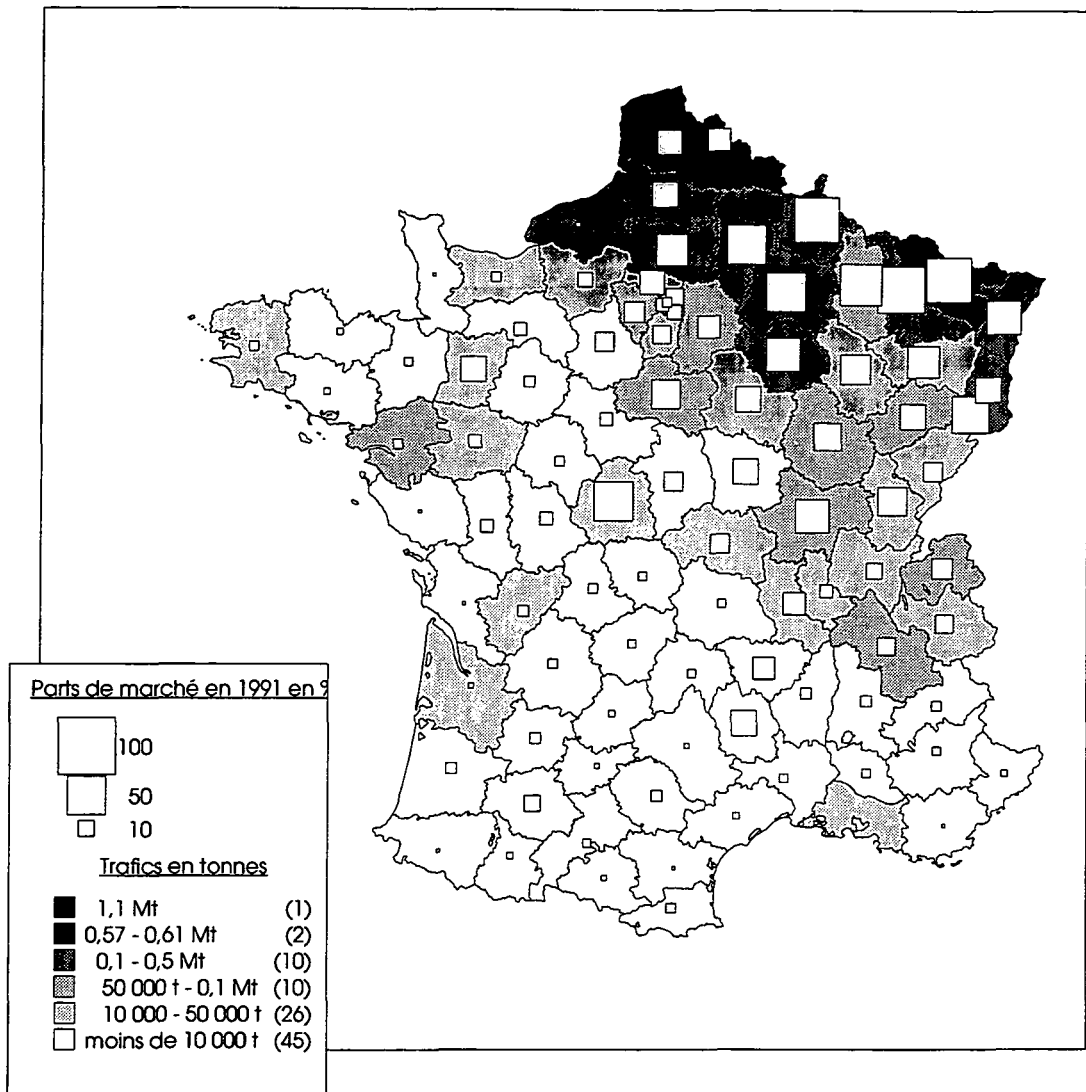
**Importations par les ports belges en 1991 :
Trafics (8,5 Mt) et parts de marché (9,9 %)**



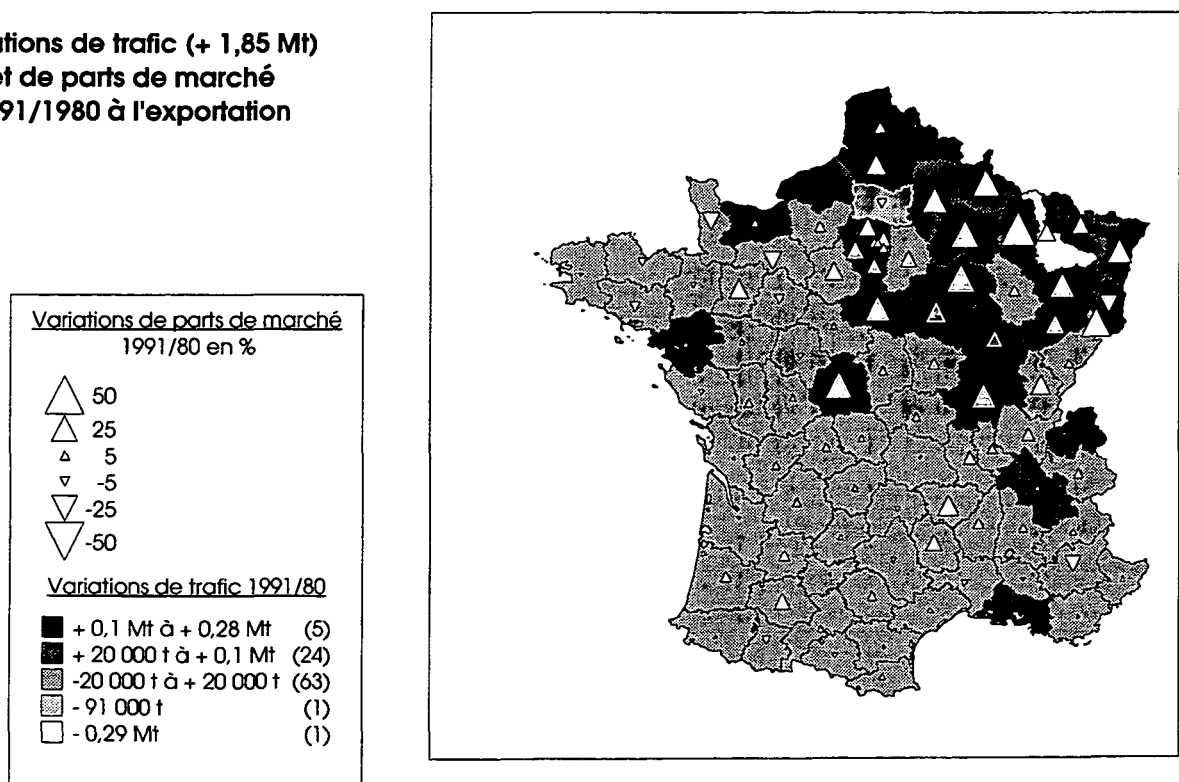
**Variations de trafic (+ 4 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



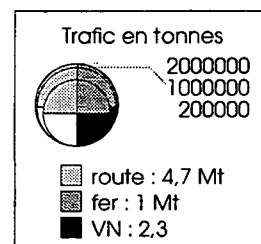
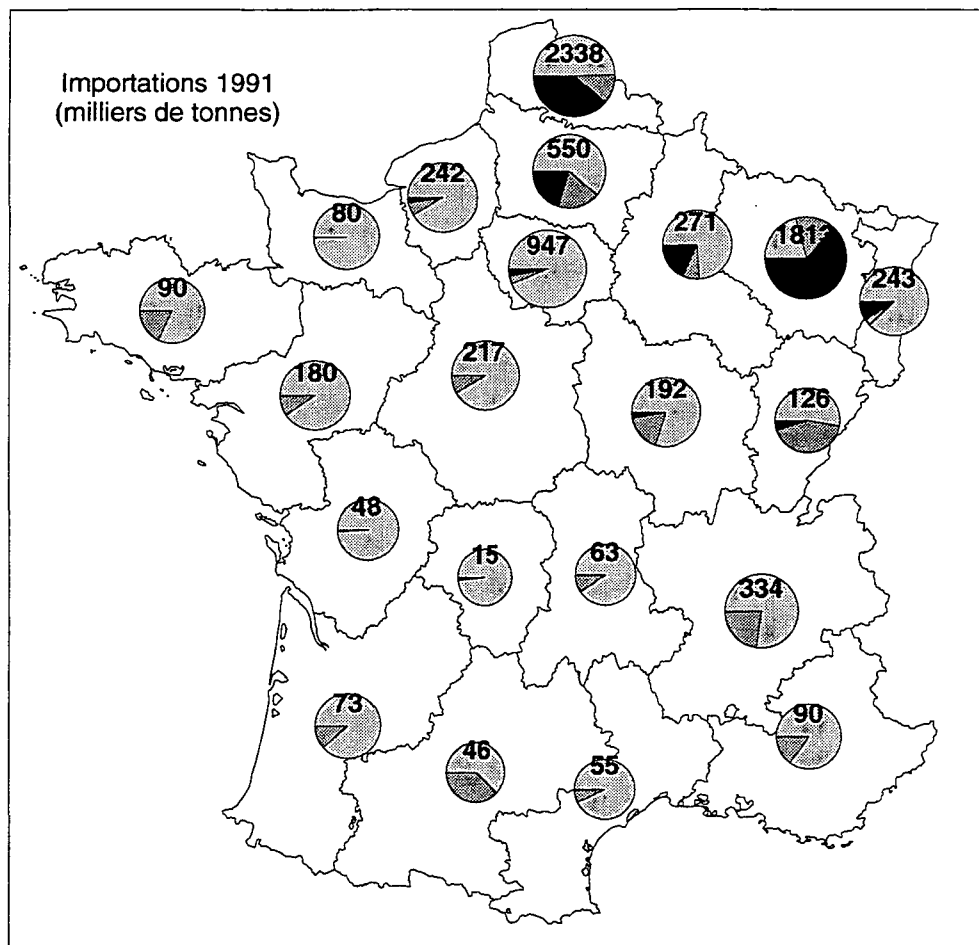
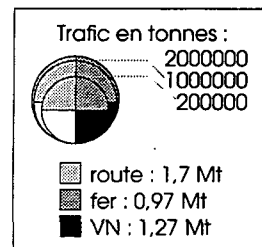
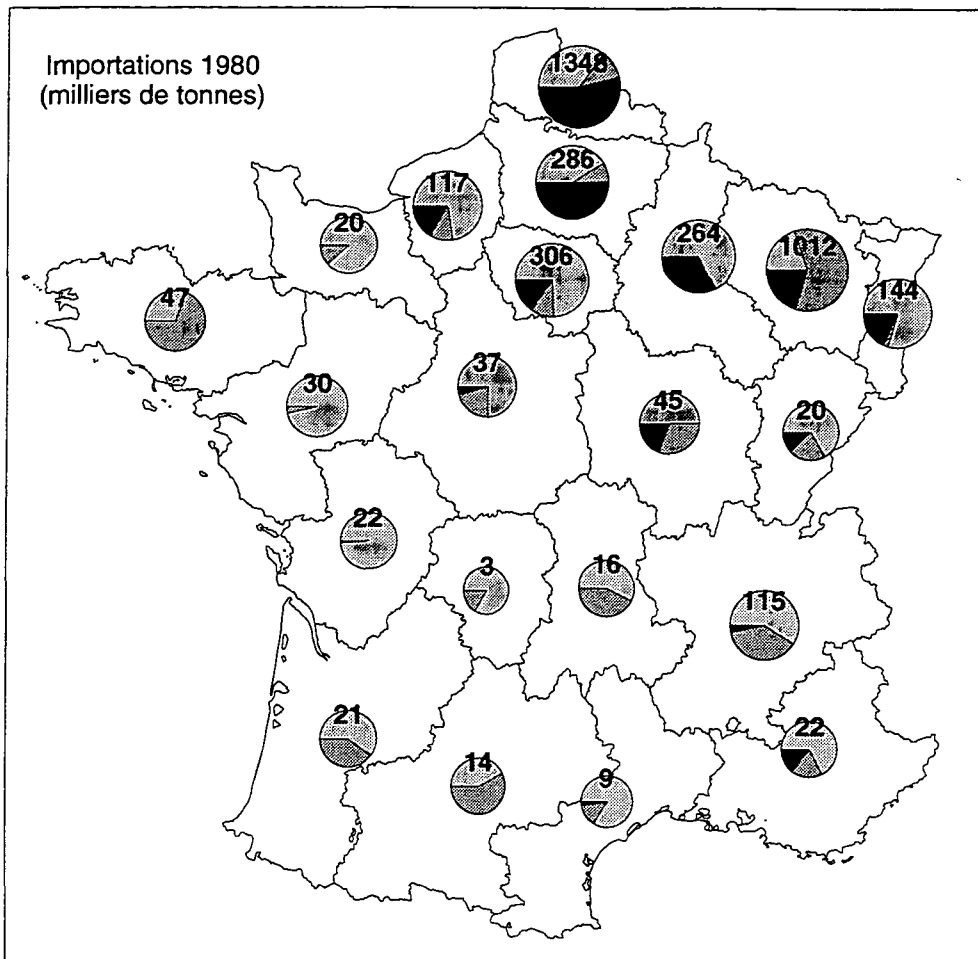
**Exportations par les ports belges en 1991 :
Trafics (5,6 Mt) et parts de marché (10,5 %)**



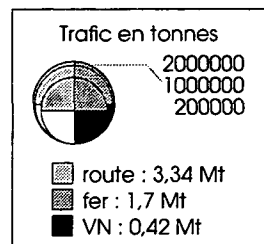
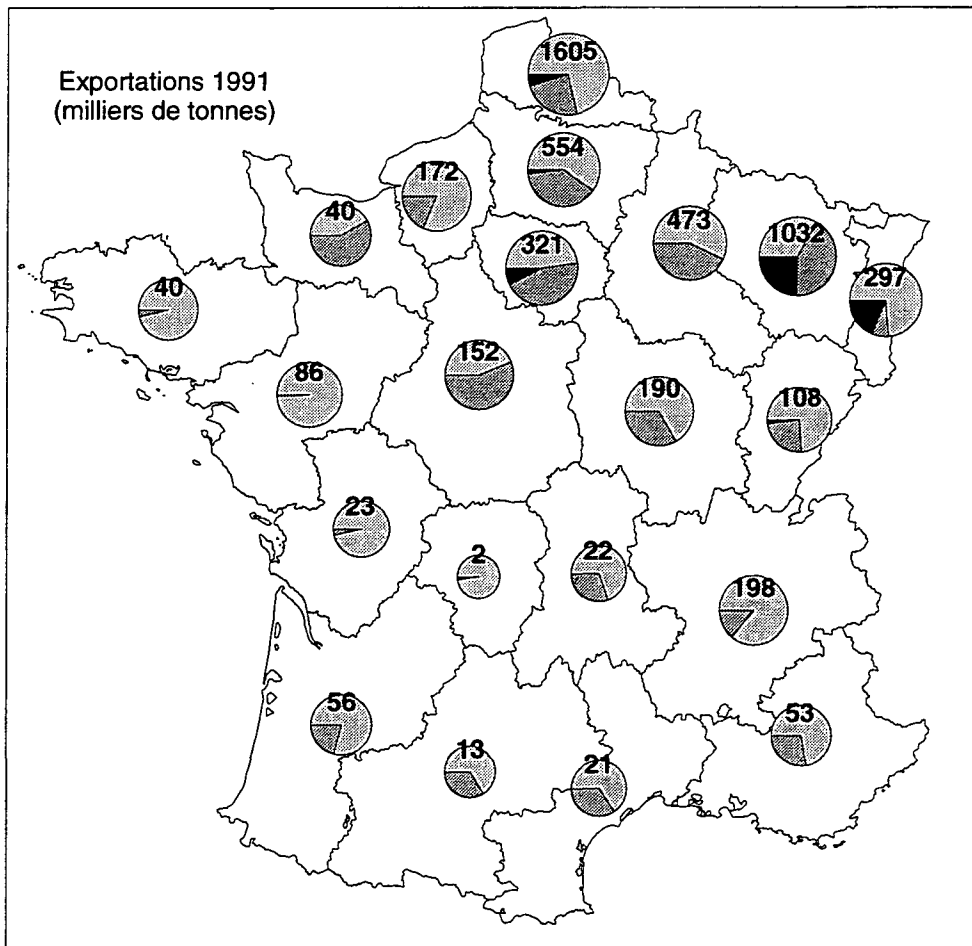
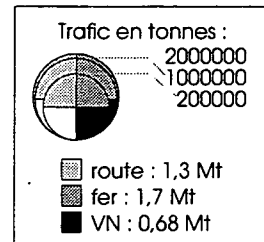
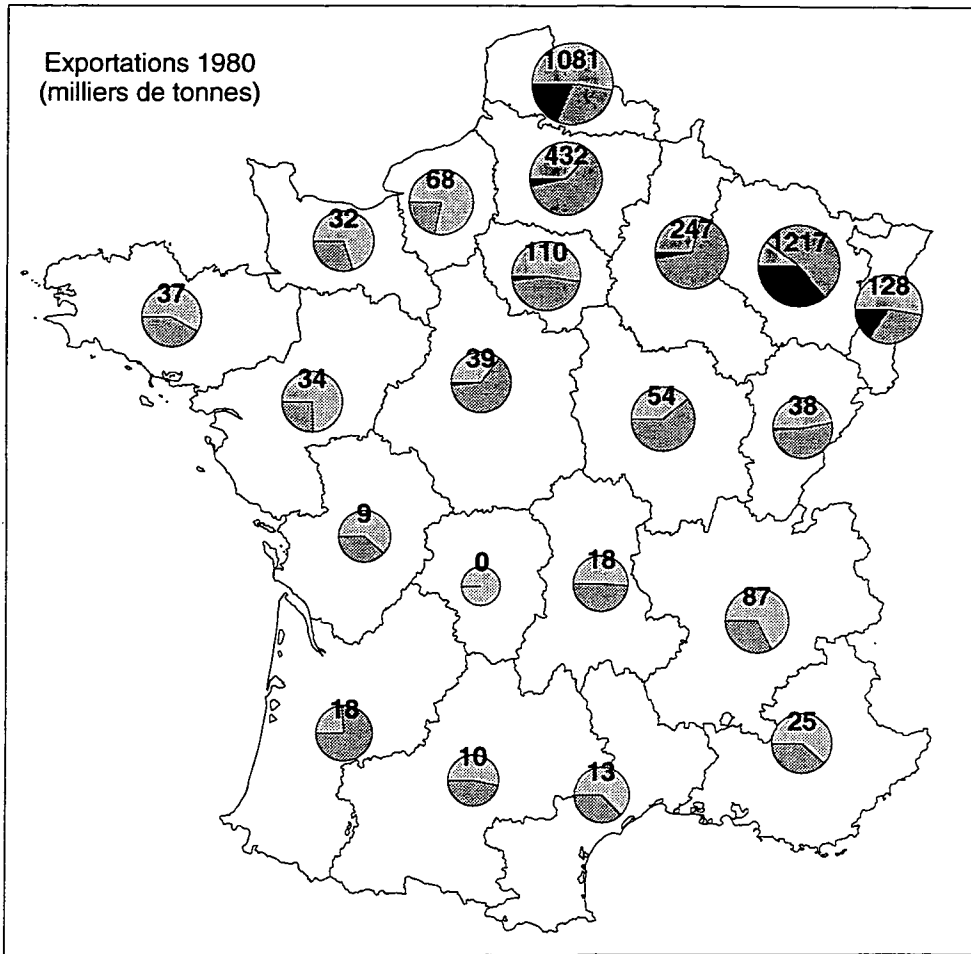
**Variations de trafic (+ 1,85 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



Répartition modale des importations transitant par les ports belges (hors céréales et pétroles)



Répartition modale des exportations transitant par les ports belges (hors céréales et pétroles)



③ Les ports hollandais...

① Généralités

Hors produits pétroliers, ces ports ont enregistré un trafic de 4,7 Mt d'importations françaises, soit une baisse par rapport à 1980 (5,3 Mt). Leur part de marché a donc diminué, contrairement à celle des ports belges.

Sur cette même période les exportations françaises y ont augmenté, mais elles restent assez faibles : de 0,2 Mt en 1980 et 0,7 Mt en 1991 (soit 1,3 % des exportations maritimes françaises).

Le trafic des ports hollandais reste déséquilibré au profit des importations,

② Produits

A l'importation, les combustibles minéraux solides et les produits métallurgiques représentent plus de 69 % du trafic. Contrairement aux ports belges, la part des objets manufacturés reste faible (inférieure à 5 %).

③ Hinterland en France

♦ Exportations

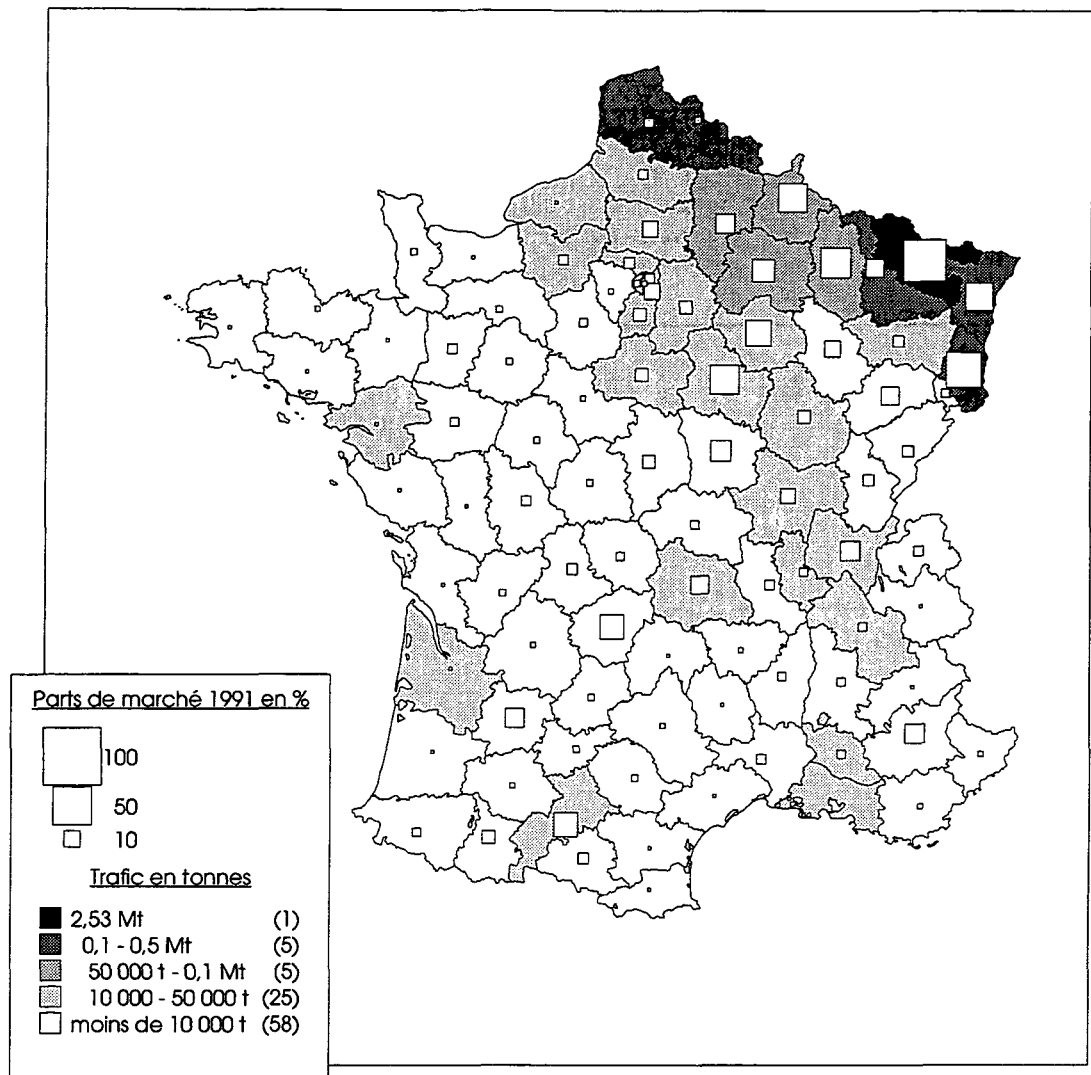
A l'exportation, trois départements exportent plus de 0,1 Mt via les ports hollandais : les deux départements d'Alsace, particulièrement bien desservis par le Rhin et le Pas de Calais. En outre, ils captent une partie du trafic lorrain, et des départements côtiers du Nord de la France.

♦ Importations

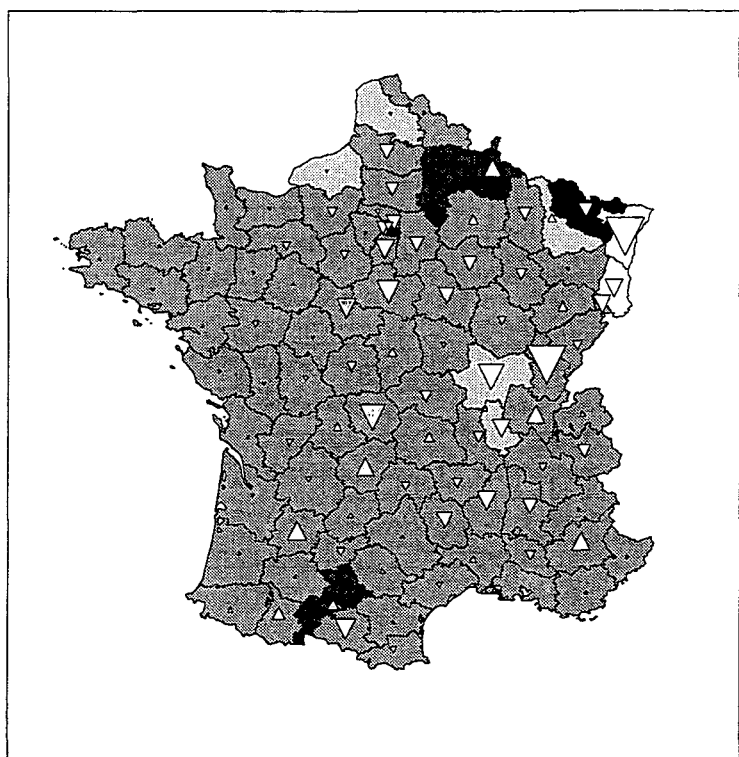
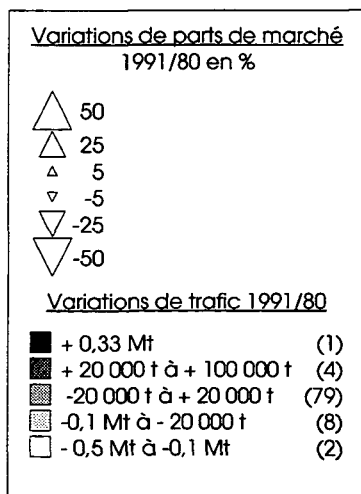
A l'importation, l'influence des ports hollandais s'étend du Nord-Est de la France jusqu'à Lyon, mais 65 % des importations concernent l'Alsace et la Lorraine.

Ces ports ont perdu au cours des années 80 des parts de marché dans 60 départements, notamment en Alsace (le volume des importations de cette région transitant par les ports hollandais est passé de 1,2 Mt en 1980 à 0,4 Mt en 1991) et le long de l'axe Nord Sud.

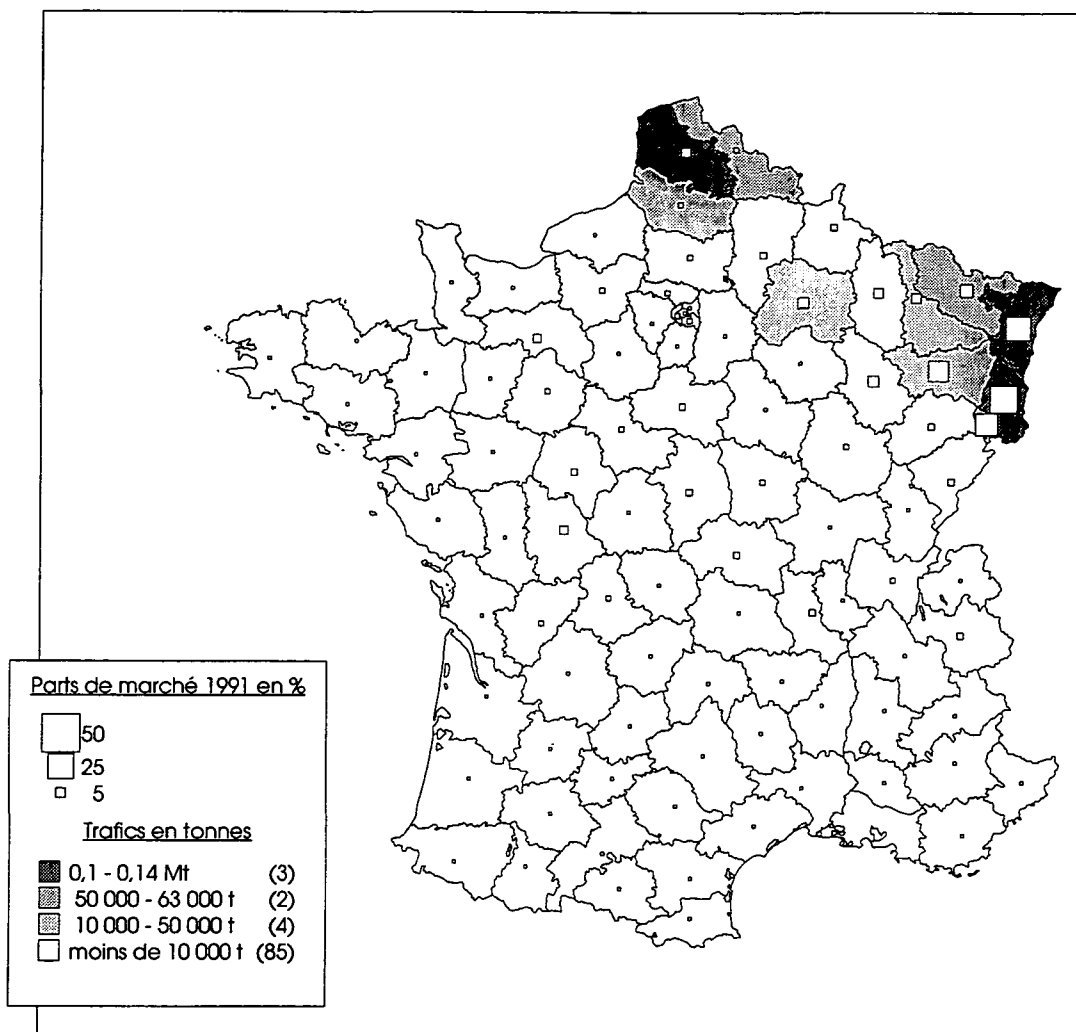
**Importations par les ports hollandais en 1991 :
Trafics (4,7 Mt) et parts de marché (5,5 %)**



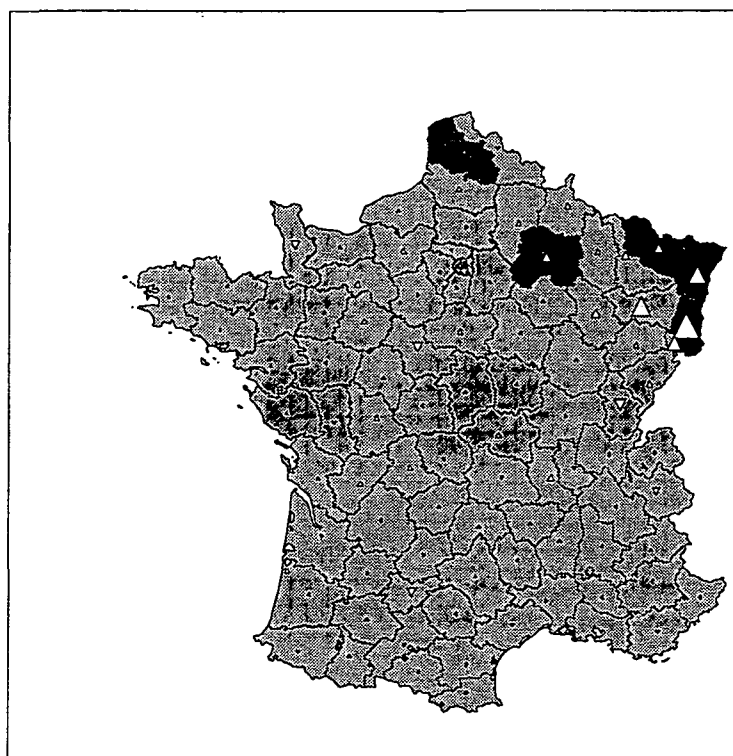
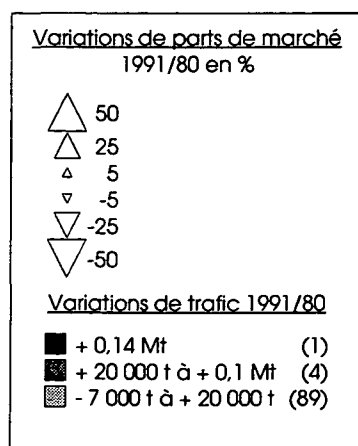
**Variations de trafic (- 0,5 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



**Exportations par les ports hollandais en 1991 :
Traffics (0,7 Mt) et parts de marché (1,3 %)**



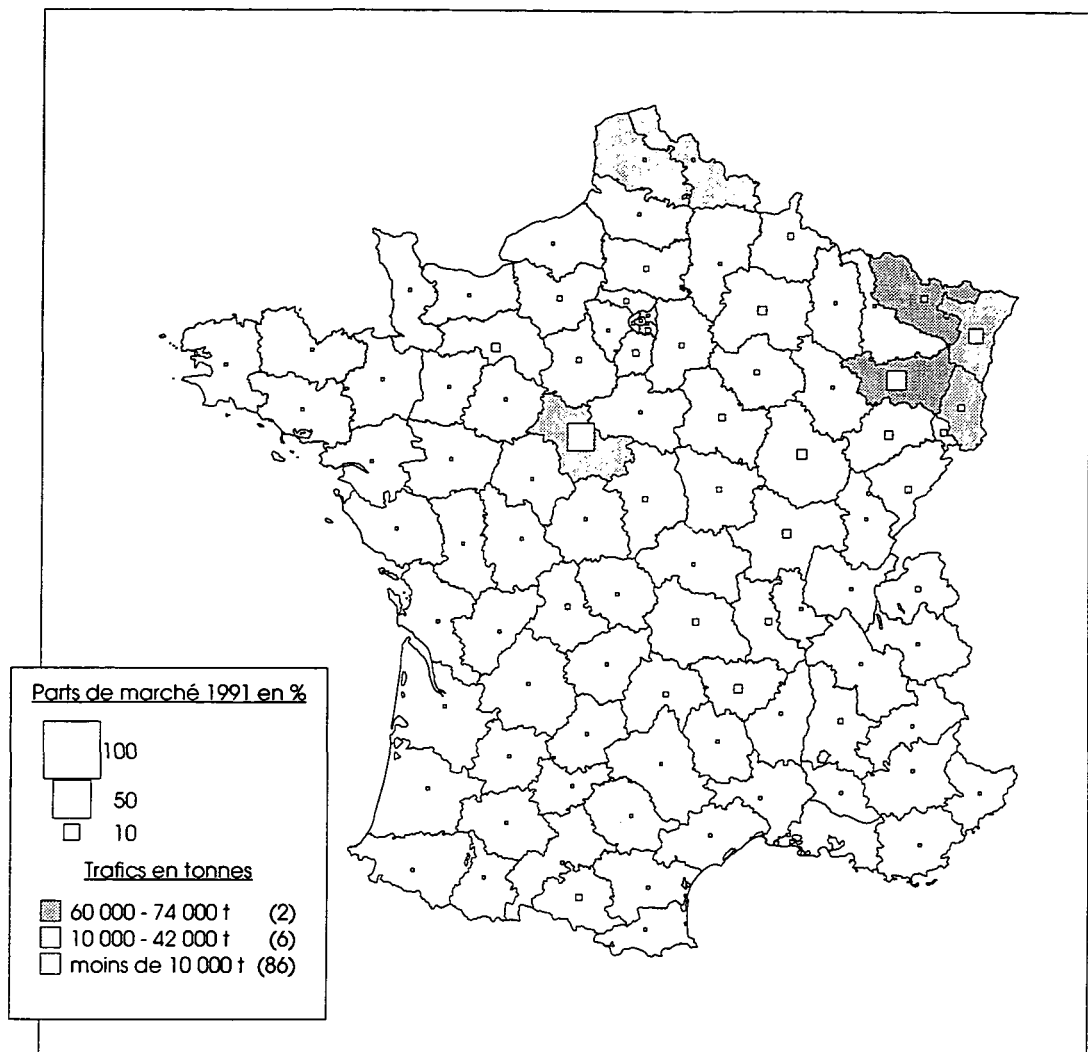
**Variations de trafic (+ 0,45 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'exportation**



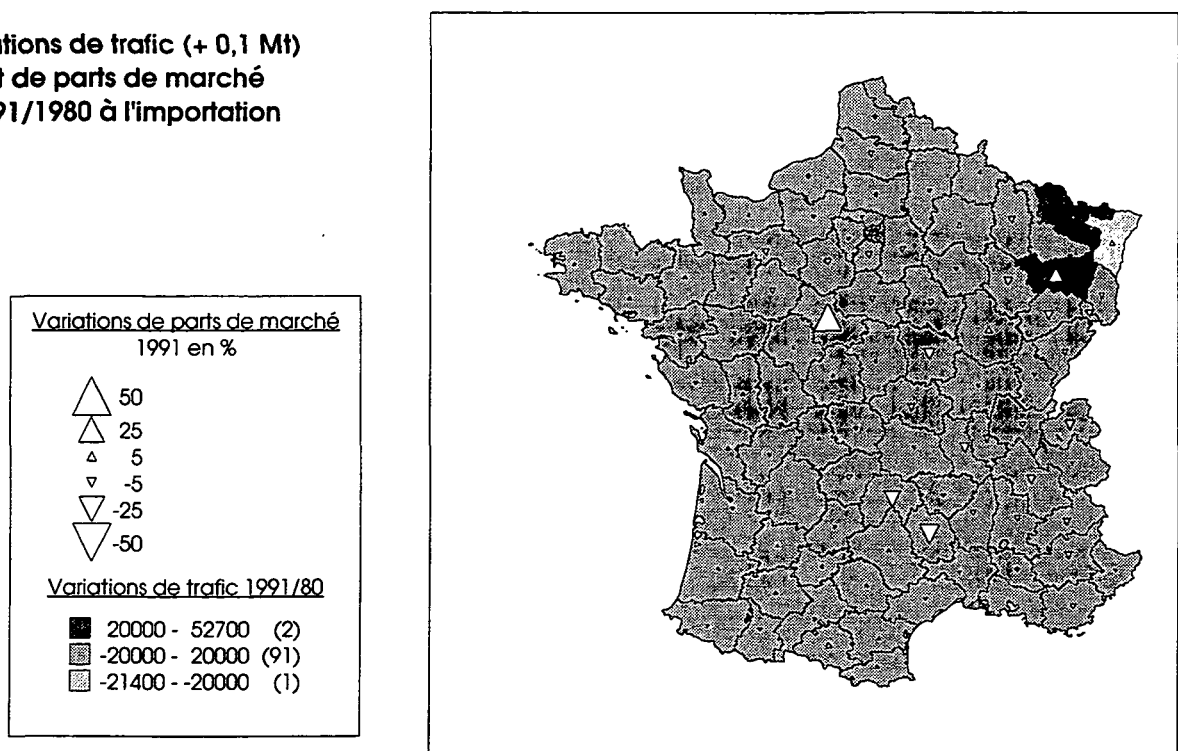
...et les ports allemands

Les trafics détournés par les ports allemands représentent en 1991 0,4 Mt d'importations et 0,2 Mt d'exportations (hors pétrole), soit 16 fois moins que les ports du Bénélux. Leur hinterland correspond à l'Alsace et à une partie de la Lorraine.

**Importations par les ports allemands en 1991 :
Traffics (0,4 Mt) et parts de marché (0,5 %)**



**Variations de trafic (+ 0,1 Mt)
et de parts de marché
1991/1980 à l'importation**



Conclusion

Les mutations économiques, mondiales et françaises, l'intensification de la concurrence dans le secteur des transports, terrestre et maritime, ont profondément marqué l'activité des ports français au cours des années 80.

La forte croissance des échanges extérieurs de la France durant cette période s'est surtout concrétisée avec ses partenaires de la Communauté européenne, suscitant un trafic essentiellement continental. Parallèlement, l'activité des ports français a subi la baisse des échanges intercontinentaux de produits énergétiques et de l'industrie lourde.

Mais, de manière générale, les ports français n'ont pas su se repositionner suffisamment sur d'autres marchés, à la fois en expansion et plus lucratifs en terme d'activité portuaire tels que ceux des marchandises diverses et des conteneurs.

Longtemps issus d'une simple logique géographique, les marchés des ports français et européens (que traduit le terme d'hinterland) sont aujourd'hui devenus l'objet de rudes concurrences, caractérisées par des conditions d'acheminement et de traitement des marchandises toujours plus performantes et spécifiques.

Pour preuve de cette concurrence mais aussi de la difficulté des ports français à y faire face, les ports étrangers et notamment belges et hollandais ont accaparé au cours des années 80 une part croissante du trafic des échanges extérieurs de la France.

Les chaînes de transport international étant soumises à des exigences croissantes de la part des chargeurs, c'est à chacun de leurs "maillons" qu'il convient de chercher la raison des handicaps des ports nationaux dans la concurrence internationale. Si leur niveau de service peut souvent être incriminé, tant au niveau du site portuaire lui-même que pour ce qui concerne leur desserte maritime, il apparaît aussi que le développement des infrastructures terrestres, important au cours des années 80, a participé à ces évolutions, parfois au détriment des ports français.

En effet ce développement a surtout favorisé les courants Nord-Sud (répondant en cela à des besoins bien plus larges que celui des seuls acheminements portuaires). L'émergence d'axes de communication performants Nord-Sud (autoroutiers et ferroviaires), permettant notamment le contournement de Paris par l'Est, ont ainsi facilité le développement des hinterlands d'Anvers et de Rotterdam bien au-delà de leurs aires de rayonnement naturel, longtemps limités en France à sa partie Nord-Est. Ces ports captent ainsi aujourd'hui des trafics importants en région Rhône-Alpes et plus généralement sur la quasi-totalité du territoire français.

Dans le même temps, le développement de l'hinterland du port du Havre sur la partie Centre-Est de la France est en butte au contournement de Paris tandis qu'en direction de l'Est (c'est-à-dire en Champagne-Ardenne et en Lorraine où ses concurrents étrangers ont accru leur emprise), il pâtit d'une absence d'infrastructures terrestres performantes.

De ce point de vue, le choix entre les liaisons fluviales à grand gabarit Seine-Nord où Seine-Est ne sera pas sans conséquence quant au rayonnement du Havre et de Rouen dans ces régions.

De manière générale, tous les ports français de la façade atlantique, de Bayonne à Dieppe souffrent d'une insuffisance des axes de communication transversaux. Le schéma directeur autoroutier prévoit bien de telles liaisons autoroutières mais elles tardent à se concrétiser, sachant que les seuls enjeux portuaires ne suffisent pas à les justifier.

De l'étude rétrospective de l'évolution des hinterlands portuaires, il apparaît cependant que le développement des infrastructures terrestres est loin d'étendre de manière systématique les aires de chalandise des ports. En ouvrant la desserte des territoires à la concurrence, il a souvent eu tendance à bénéficier aux ports les plus dynamiques aux dépens des plus faibles.

Cette concurrence s'est bien sûr exprimée au niveau franco-français. On aurait pu croire que la réalisation de liaisons autoroutières dans l'ouest du territoire permettrait par exemple aux ports de Nantes ou Bordeaux d'étendre leur hinterland le long de ces axes. Au lieu de cela, il semble que ce développement a surtout permis au Havre et Rouen de conforter ses positions dans ces régions, tandis que, dans une moindre mesure, le port de Marseille venait "grignoter" l'hinterland naturel de Bordeaux.

Dans le même temps, Marseille n'a pas tiré profit du développement du réseau autoroutier dans les régions Centre et Centre-Est de la France qui se sont davantage tournées vers les ports du Bénélux.

L'émergence d'un nombre très limité de grands ports assurant à l'échelle européenne la majeure partie des trafics semble aujourd'hui inéluctable. Certains ports de moindre envergure voient leur hinterland se "contracter", souvent pour se limiter à des marchés relativement captifs tels des produits pondéreux à faible valeur massique. Mais il apparaît aussi que, sur des marchés spécifiques pouvant être géographiquement diffus, ces ports sont susceptibles d'offrir aux chargeurs des services compétitifs, et par là de susciter une activité lucrative au plan portuaire.

L'attractivité des ports français, petits ou grands, s'appuie nécessairement sur leur bonne desserte terrestre qui reste aujourd'hui à améliorer. Ceci nécessite la réalisation d'infrastructures (routières, ferroviaires ou fluviales) dont la rentabilité financière est parfois faible mais qui, à terme, devraient contribuer à la survie d'une importante activité économique le long de la façade maritime française et éviter les inconvénients d'une intense massification des flux de marchandises sur quelques axes stratégiques.



ANNEXES

↳ Fiabilité, recoupements et cohérence des sources statistiques

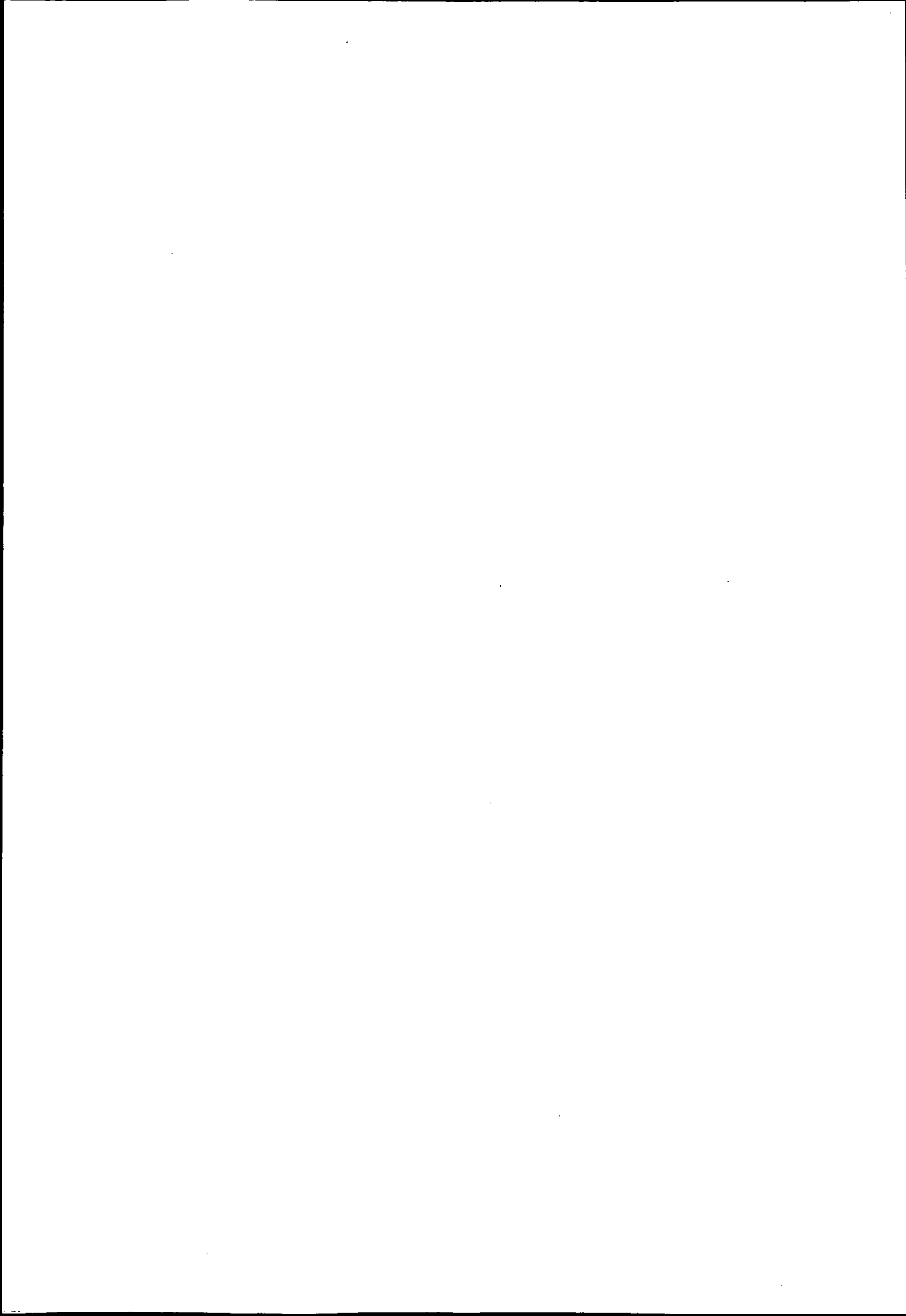
Deux sources principales traitent des trafics portuaires, les statistiques portuaires elles-mêmes, gérées par la Direction des Ports et de la Navigation Maritime, et les statistiques douanières (contenues dans la base de données SITRAM de l'OEST). Les statistiques portuaires s'appuient sur des documents qui sont eux aussi douaniers. Il existe entre ces deux bases des différences explicables par le fait que les ports recensent des trafics autres que ceux du commerce extérieur national : transit, transbordements et cabotage national. Pour explicables qu'elles soient, ces différences n'en sont pas moins incontrôlables, car il n'existe pas de description systématique de ces trafics supplémentaires. Seul le cabotage national semble pouvoir être exclu (cf travaux de la DPNM).

En outre, les statistiques douanières ne comptabilisent que le tonnage des marchandises, les statistiques portuaires prenant en compte le poids du conditionnement. La différence apparaît donc importante pour le trafic de conteneurs et le trafic roulier. (De manière générale, il semble que le trafic conteneurisé soit sous-estimé par les douanes.)

Il apparaît enfin des différences de codage des marchandises, bien que la nomenclature soit commune entre les deux sources. On notera en particulier que les produits non identifiés sont rares côté douanes et abondants côté ports (les trafics rouliers conteneurisés sont évidemment les plus concernés).

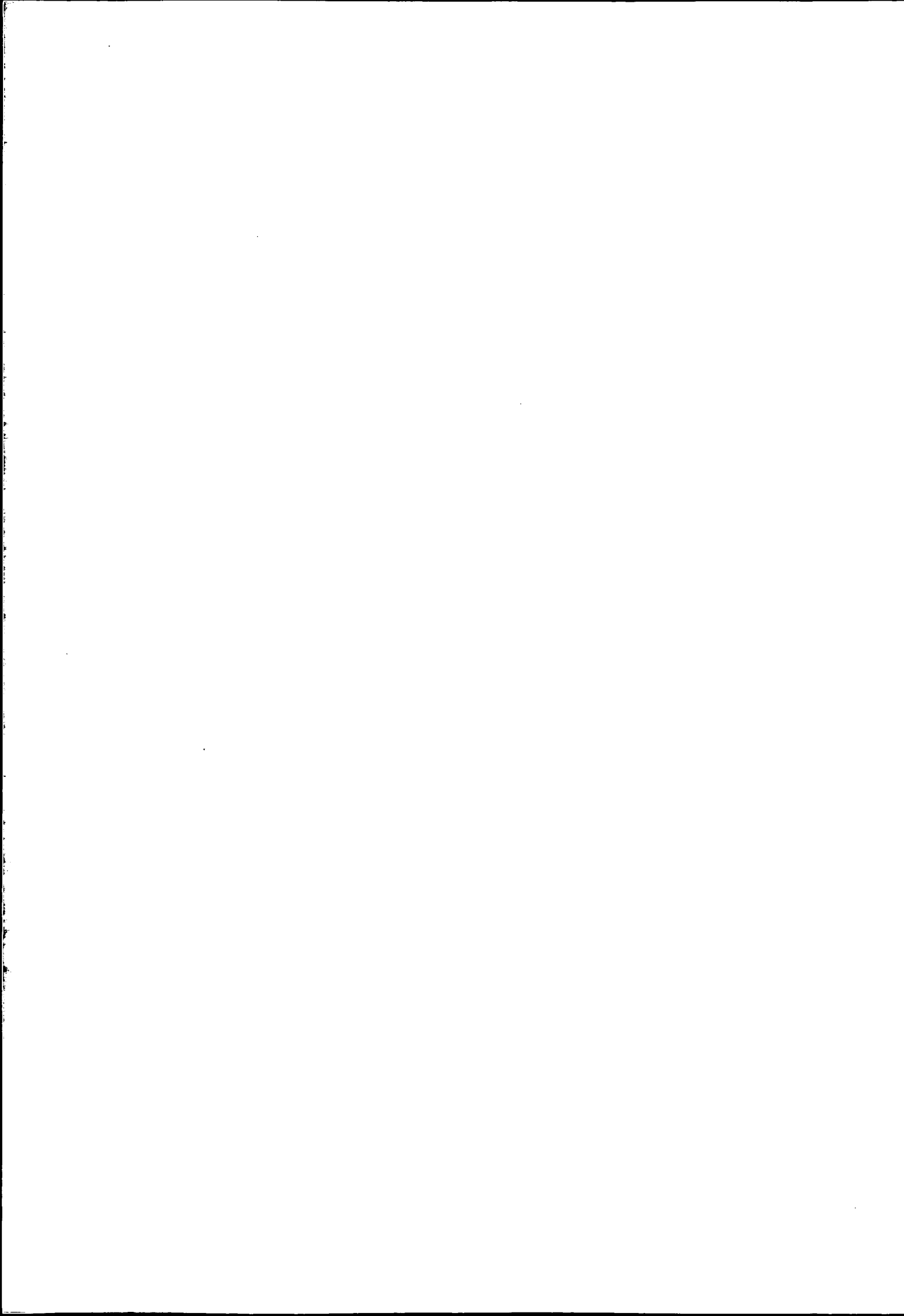
La statistique douanière est la seule base de description systématique des origines et destinations intérieures des trafics. Mais l'interprétation de cette information n'est pas aussi évidente qu'il y paraît. En effet, le trajet intérieur n'est pas pris en compte par les douanes pour certains trafics importants, notamment par ce que les produits concernés sont stockés plus ou moins provisoirement sur le site portuaire. C'est le cas de beaucoup de vracs solides (notamment des céréales). Par ailleurs, il y a parfois confusion entre le lieu d'origine ou de destination en France de la marchandise et le siège social de l'entreprise propriétaire, ce qui entraîne notamment une surestimation des flux de l'Ile-de-France.

Malgré ces limites, et parce ce qu'elle permet les analyses spatiales des hinterlands, la source douanière a constituée la base de l'étude, des recoupements avec d'autres sources (notamment portuaire) étant réalisées dans la mesure du possible.



Nomenclature de pays utilisée pour cette étude :

Code	Désignation
01	Europe continentale: Benelux, Allemagne, Danemark, Pays de l'est, Suisse, Autriche
02	Islande, Iles féroé
03	Europe méridionale: Italie, Yougoslavie, Albanie, Vatican, Malte
04	Royaume-Uni, Eire
05	Norvège, Suède, Finlande
06	Péninsule ibérique: Espagne, Portugal, Andorre, Gibraltar
07	Grèce
08	Turquie
09	Maroc, Algérie, Tunisie
10	Reste de l'Afrique du nord Iles canaries, libye, Egypte, Ceuta et Melilla
11	Reste de l'Afrique (occidentale, centale et orientale)
13	Amérique
14	Syrie, Israël
15	Reste Proche orient (Chypre, Liban)
16	Reste Asie, Océanie
18	Autres continents
20	Dom-Tom



BIBLIOGRAPHIE

- ✓ Politique Européenne des ports Maritimes (Marconsult SPA et Ocean Shipping Consultants Limited - 1993)
- ✓ Activité des ports maritimes de commerce (DPNM - 1991)
- ✓ Les ports maritimes et fluviaux, leur place dans l'économie française et leur rôle dans l'aménagement du territoire (Journal Officiel)
- ✓ L'interdépendance Mondiale (OCDE - 1995)
- ✓ Les transports en France - Les hinterlands portuaires (C. REYNAUD - La Documentation Française - 1982)
- ✓ Les trafics captés par les ports étrangers (OEST - 1991)
- ✓ La compétitivité de l'approche terrestre des grands ports français face à ceux du Bénélux (Note de synthèse de l'OEST - P. CHANSON - Mai 1991)
- ✓ La place des ports français dans les trafics de marchandises (Note de synthèse de l'OEST - P. HUAULT)
- ✓ L'acheminement du commerce extérieur au cours des années 80 (Note de synthèse de l'OEST - G. DUMARTIN)
- ✓ Recherche sur la demande nationale d'acheminement portuaire (F. LILLE - OEST - 1990)
- ✓ Les ports français, instruments d'aménagement du territoire (Journal de la Marine Marchande - Mars 1994)
- ✓ Le Havre: notre hinterland s'appelle Europe (Navigation Ports et Industries n° 3 - Février 1992)

Notes techniques :

- ✓ Parts de marché des ports pour le trafic lié au commerce extérieur de la France avec l'Outremer (C. BERGANO - DPNM)
- ✓ La desserte terrestre des ports français (C. BERGANO - DPNM)
- ✓ Scénarios de prévision de l'activité des ports maritimes français (B. GASSER - DPNM)

