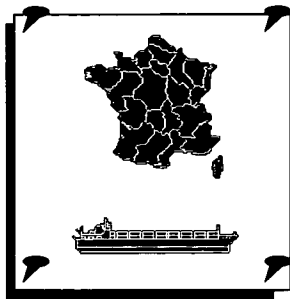


LE MARCHÉ MARITIME FRANÇAIS : TRAFICS ET HINTERLANDS PORTUAIRES

Gilles DUMARTIN



L'intensification du commerce maritime international depuis la fin des années 1970 s'est accompagnée de nouvelles exigences en matière de transport de la part des opérateurs et chargeurs, en terme de coût, de délai, de fiabilité d'acheminement... Maillons clés de ces chaînes logistiques, les ports évoluent dans un contexte de plus en plus concurrentiels. Le développement des infrastructures terrestres, en autorisant des parcours toujours plus longs, concourt à intensifier cette concurrence : il convient donc, au moment de l'élaboration de nouveaux schémas directeurs de transport, de prendre en considération les enjeux portuaires.

Contexte et méthode

Depuis le début des années 1980, les ports français ont en effet particulièrement souffert du dynamisme de leurs voisins européens, notamment du Benelux.

Cette évolution, correspondant en outre à une tendance à la concentration des flux vers les grandes plates-formes portuaires, menace la pérennité du système portuaire français, pourtant important vecteur d'activité économique. Les actions mises en oeuvre par les pouvoirs publics à partir de 1992 visent à redonner leur compétitivité aux ports français. L'amélioration de la qualité de leur desserte terrestre en constitue un des facteurs, traité actuellement dans le cadre de l'élaboration des schémas directeurs de transport.

Une étude (à paraître à l'OEST) rétrospective des volumes de trafic des différents ports acheminant le commerce extérieur français s'intéresse :

- d'une part à l'évolution de la demande en transport maritime (nature des trafics, localisation sur le territoire),
- d'autre part à son affectation entre les ports et les modes de transport.

Ainsi peut-on faire apparaître pour chacun des ports leur zone d'attractivité, observer leur évolution dans le temps et tenter d'établir des relations avec le développement des infrastructures terrestres.

Les statistiques douanières du commerce extérieur de la France, disponibles dans la base de données SITRAM de l'OEST, ont servi de base à cette étude. Elles décrivent les principales caractéristiques des flux : type de produit, origine et destination (en France et à l'étranger), modes d'acheminement, pays de détournement lorsqu'un flux transite par un port étranger... Ces statistiques présentent cependant des limites : la mise en place du marché unique en 1993 en a sensiblement appauvri le contenu, raison pour laquelle cette étude a porté sur la période 1980-1991. L'origine ou la destination en France de certains flux (tels que ceux de céréales) est, du fait d'un stockage sur les sites portuaires, mal connue, ce qui limite le champ d'étude des hinterlands.

Par ailleurs, certaines filières, cohérentes selon une logique de transport, ne peuvent être isolées : c'est le cas des conteneurs dont les statistiques douanières sous-estiment les volumes de trafic. Ces statistiques n'en donnent pas moins une connaissance globale et riche du marché du transport maritime.

PORTS

Des dynamiques portuaires diverses

Quantitativement, la croissance des échanges de la France a davantage concerné leur composante terrestre (avec le reste de l'Union Européenne) que maritime, notamment marquée par une baisse des importations de produits pondéreux. Ainsi, les importations maritimes de la France (hors produits pétroliers, exclus d'emblée du champ de l'étude car essentiellement acheminés par conduite sur le territoire français) ont à peine retrouvé en 1991 (86 millions de tonnes) leur volume de 1980, après une forte baisse entre ces deux dates.

Le Havre et Dunkerque ont été les principales victimes de cette mutation, leur trafic d'importations diminuant respectivement de 50 et 40 % entre 1980 et 1988, pour croître à nouveau par la suite.

A l'inverse, le volume des exportations a sensiblement crû (42 millions de tonnes en 1980 pour 54 en 1991) notamment grâce aux émissions de céréales (10 Mt en 1980, 18,5 Mt en 1991). Ce marché est resté l'apanage de certains ports français (Le Havre-Rouen, Dunkerque, Bordeaux), leur permettant de maintenir tant bien que mal leur volume de trafic à l'exportation.

Mais, de manière générale, les ports du Benelux se sont montrés très présents sur les secteurs dynamiques. Les ports belges ont ainsi accru leur trafic de 75 % en 11 ans assurant, en 1991, 10 % des échanges maritimes de la France (8,5 Mt à l'import et 5,6 Mt à l'export). Pour les marchandises diverses, les plus "lucratives" en terme d'activité portuaire, Anvers est même devenu le plus important point de passage du commerce international français.

Le trafic de Marseille est resté stable sur la période étudiée, ce qui constitue une performance médiocre en regard de la croissance de l'activité de ses concurrents directs en Méditerranée (Barcelone, Gênes, La Spezia...). Il n'apparaît cependant pas que ces derniers ports aient capté une part significative des échanges français jusqu'en 1991 : les marchés portuaires sont restés plus nationaux qu'au Nord de la France.

Sur la façade atlantique, les deux principaux ports autonomes ont connu des fortunes diverses : le port de Nantes-St-Nazaire a doublé son trafic (8 Mt) notamment grâce à son activité minière. Bordeaux a pour sa part subi une constante érosion des importations sur tous les marchés. Ces ports n'assurent pratiquement plus de trafic de produits manufacturés.

Des courants d'échanges évolutifs

Au-delà des considérations relatives à la qualité de prestation de transport "de bout en bout" (non appréhendées ici), d'autres facteurs relatifs aux caractéristiques des échanges concourent à expliquer les divergences d'attractivité des ports.

Il en est par exemple ainsi des partenaires commerciaux concernés. Ainsi, la forte baisse des échanges avec l'Afrique a affecté l'activité des ports français. A l'inverse, les ports du Benelux ont su profiter de la croissance des autres échanges intercontinentaux (Amérique, Asie, Océanie), confortant même leurs positions sur ces échanges.

Les échanges intra-européens constituent une part importante du marché maritime français. Le volume des exportations maritimes a sensiblement crû (excepté vers la Scandinavie) tandis que celui des importations s'est rétracté, au moins pour celles en provenance de l'Europe continentale. Il reste cependant à évaluer si cette évolution résulte de la baisse générale du trafic de produits lourds ou bien d'un transfert des échanges de la mer vers les modes terrestres. Sur ce point, le développement des réseaux terrestres pourrait avoir nui à l'activité des ports français.

Les échanges avec les Iles Britanniques constituent pour leur part un marché assez spécifique, en pleine expansion (pour ce qui concerne les exportations

PORTS

françaises) dont bénéficient en premier lieu les ports de la Manche (Calais) et de la Mer du Nord... mais aussi depuis peu le tunnel sous la Manche.

De la définition des hinterlands...

L'étude des hinterlands portuaires (limitée de par le champ couvert par les statistiques douanières au territoire français) apporte un éclairage complémentaire sur les dynamiques respectives des différents ports. L'hinterland d'un port peut être défini comme le territoire générant l'essentiel du trafic le concernant, ou bien comme celui recourant majoritairement à ce port pour l'acheminement de ses échanges. Bien que formellement différentes ces définitions se recouvrent partiellement, apportant des enseignements complémentaires.

Globalement, les zones génératrices d'échanges maritimes sont en premier lieu les régions industrialo-portuaires du Nord de la France, les grandes régions économiques 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 statistique, 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 pas d'observer des déformations des hinterlands sensibles entre 1980 et 1991.

... à leur étude

La plus nette concerne les ports belges : si la majeure partie des trafics qu'ils captent sur le territoire français concerne les régions Nord de la France, ces ports ont cependant sensiblement accru leur attractivité sur les parties Centre et surtout Centre-Est de l'hexagone, venant y concurrencer Le Havre-Rouen et Marseille. Au-delà du seul dynamisme commercial des ports belges, il est probable que le développement des axes Nord-Sud (autoroutiers et ferroviaires) dans la partie Est du territoire a favorisé cette expansion.

L'essentiel de l'activité des ports du Havre et de Rouen émane de la Normandie et de l'Île-de-France. Ces ports ont cependant renforcé leurs positions sur la partie Ouest du territoire (notamment pour les exportations), occupant des positions dominantes dans des départements pourtant situés plus près des ports de l'Atlantique. La réalisation des autoroutes A10 et A11 a probablement favorisé cette évolution.

L'hinterland du port de Marseille, essentiellement constitué des régions PACA et Rhône-Alpes, concerne aussi, quoique modérément, les régions Bourgogne et Franche-Comté. De plus, ce port capte des trafics significatifs dans le Sud-Ouest et notamment dans la vallée de la Garonne que sont venues desservir au cours des années 80 les autoroutes A62 et A61.

Le port de Calais présente un hinterland beaucoup moins concentré que les autres ports : il s'étend sur le territoire situé à l'Est de l'axe Calais-Paris-Marseille, jusqu'en Méditerranée pour les exportations, sensiblement moins au Sud pour les importations. Au-delà de l'amélioration de la desserte autoroutière de Calais (A26), il apparaît que ce port bénéficie d'une attractivité particulière pour les échanges franco-britanniques, dont il capte en 1991 près du quart du volume : sa situation géographique privilégiée explique donc l'amplitude de son influence.

Le port de Dunkerque spécialisé dans les importations de charbon et de minerais et les exportations de céréales présente un hinterland limité aux régions Nord-Pas-de-Calais et Lorraine à l'importation et à la Picardie à l'exportation. Conséquence de la concurrence des grands ports voisins, la position de Dunkerque s'est affaiblie au cours des années 1980 tant en Lorraine qu'en Champagne-Ardenne.

PORTS

La croissance des acheminements routiers

Hormis pour les produits pétroliers et les céréales qui restent essentiellement transportés par conduite ou par fer, la croissance des échanges dans les grands ports étudiés a profité au transport routier : + 50% de tonnage pour Le Havre et Rouen entre 1980 et 1991 ; + 60% pour Marseille ; + 160% pour les ports belges.

Sur la même période le trafic fluvial s'est effondré aux ports du Havre et de Rouen, de même que le trafic ferroviaire à Marseille.

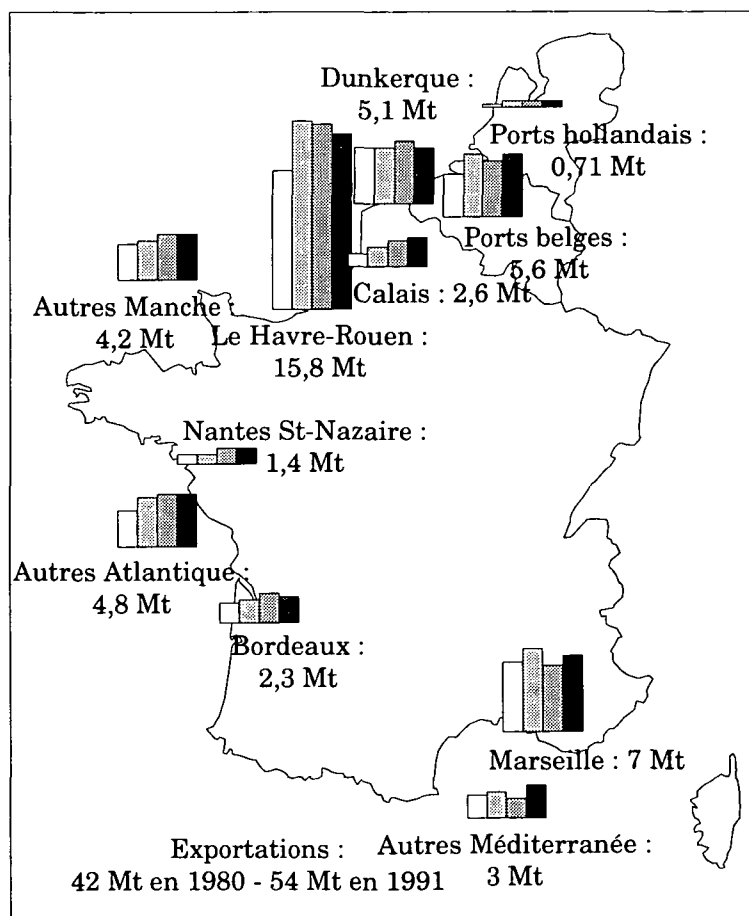
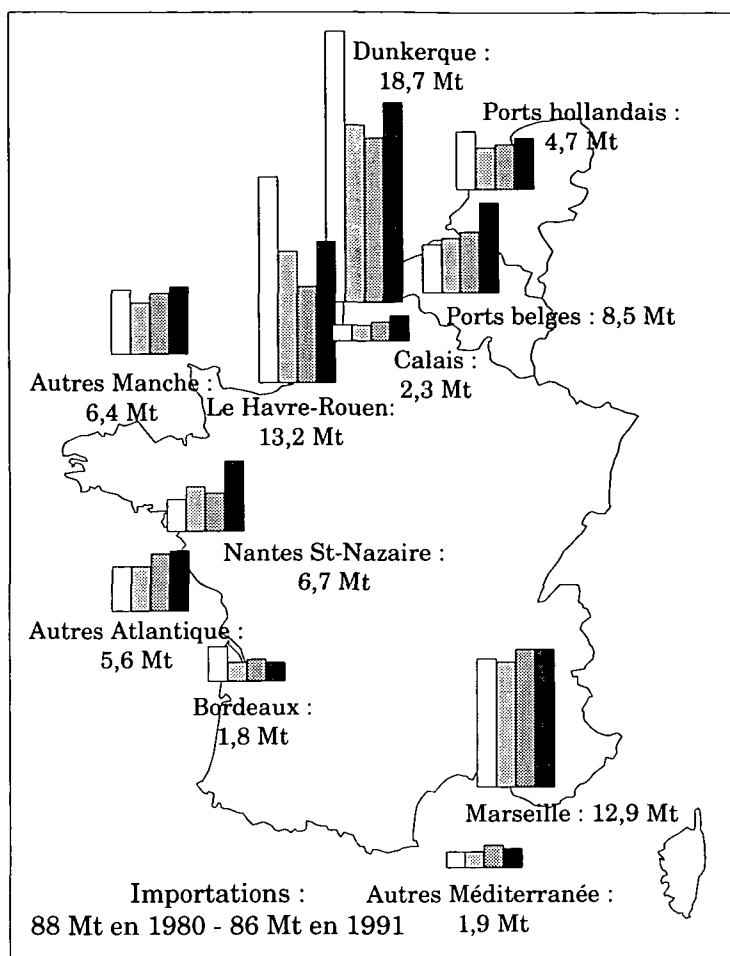
A l'inverse les volumes acheminés vers ou depuis les ports belges (hors céréales et pétroles) se sont maintenus par voie ferroviaire et ont même sensiblement progressé par voie fluviale.

Les infrastructures : catalyseur des évolutions

L'approche résumée ici, si elle ne vise pas à imputer au développement des infrastructures terrestres l'évolution des hinterlands portuaires qui résulte en premier lieu de dynamiques portuaires, en décèle dans certains cas des effets : il offre à des zones au départ enclavées et donc plus ou moins captives d'un unique débouché maritime de nouvelles possibilités dans la recherche d'un service de transport adapté à la demande. Il apparaît que le développement des réseaux terrestres concourt au renforcement des ports au départ les plus dynamiques. Dans ce contexte, l'amélioration de la compétitivité des ports français apparaît comme indispensable pour bénéficier du développement des réseaux terrestres et en limiter les effets pervers : il s'agit d'une part de préserver un important secteur d'activité, d'autre part d'empêcher une concentration excessive de flux sur des axes Nord-Sud (desservant les ports du Benelux déjà menacés de congestion). ■

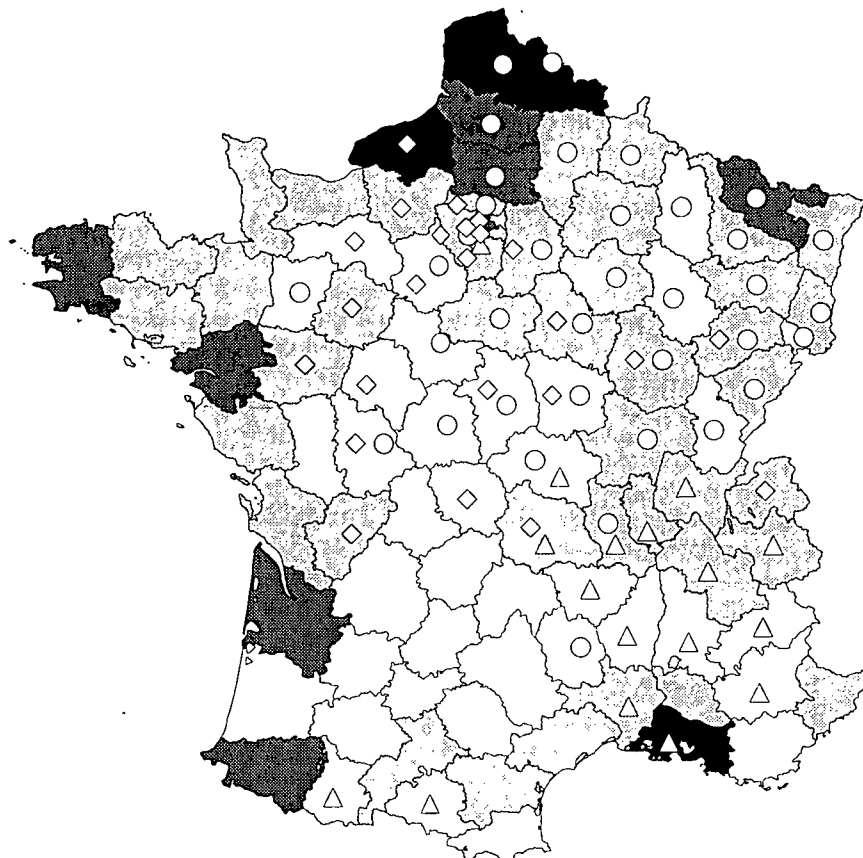
PORTS

Les échanges maritimes français (hors produits pétroliers)



PORTS

Exportations maritimes et hinterlands portuaires

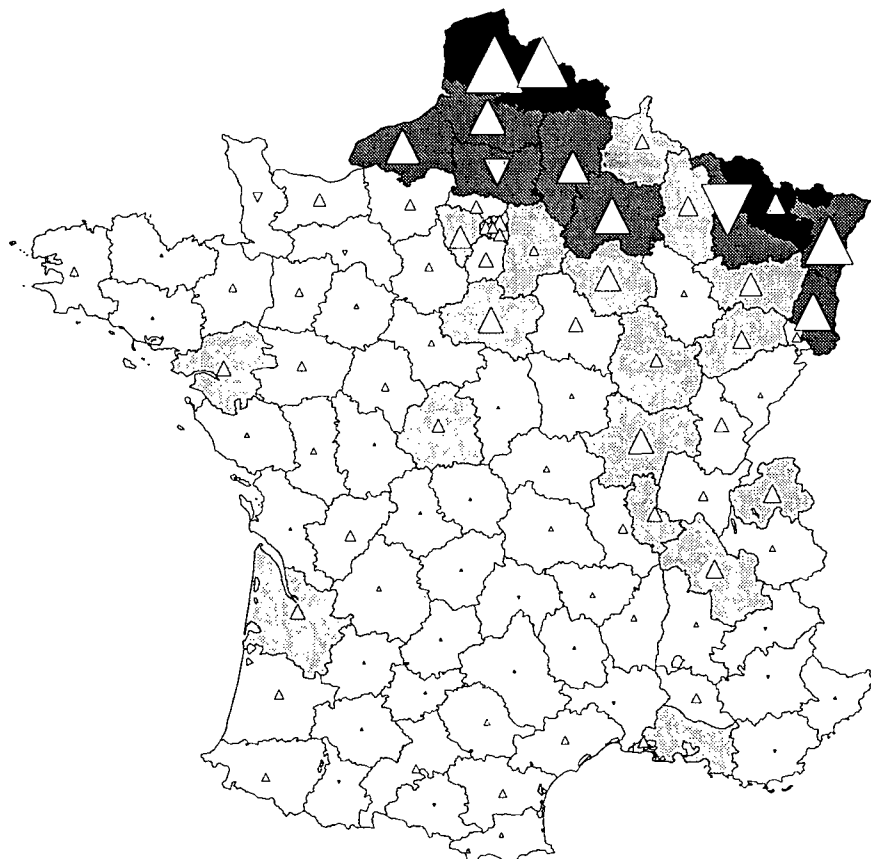


**Tonnages 1991
hors céréales et pétroles**

■	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)

Les losanges, triangles et ronds indiquent respectivement les départements dont 25 % ou plus des exportations transitent par Le Havre-Rouen, Marseille ou un port étranger.

Les trafics détournés : exportations 1991



**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)