

COMPARAISON DE L'ARRIÈRE-PAYS DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS CONTINENTAUX

Philippe HUAULT



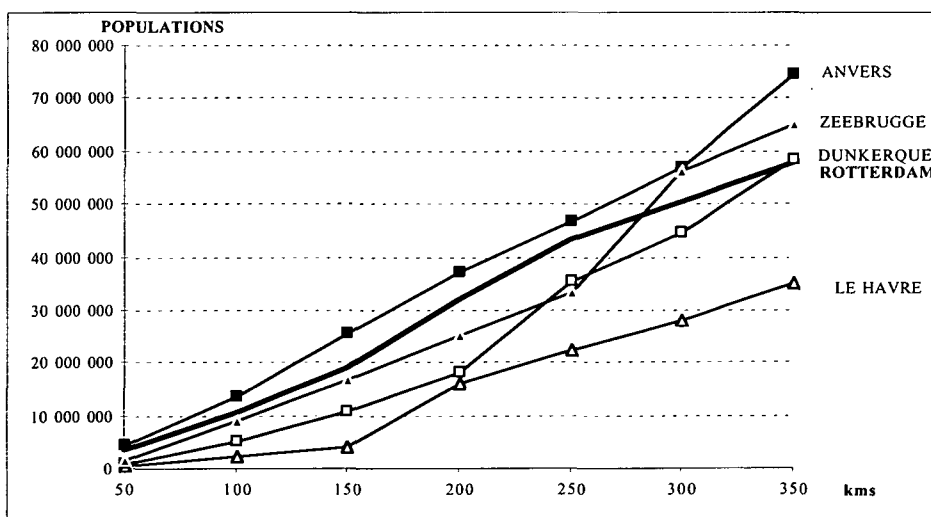
Cette note présente les premiers résultats d'un examen demandé par la Commission des comptes des transports de la nation. Il apparaît que, pour l'activité relative aux marchandises diverses ou aux marchandises conteneurisées, la taille de la population habitant à 200 km au plus du port considéré joue un rôle important, sans être néanmoins le seul facteur explicatif ; les phénomènes d'échelle semblent également jouer un grand rôle. Du point de vue de la densité de population, la situation du Havre est moins enviable que celle de la plupart des grands ports nord-européens. Relativement à la population potentiellement desservie, les tonnages traités au Havre sont moins importants qu'à Rotterdam et à Anvers, alors même que les zones de chalandise de ces deux ports se recoupent. En Méditerranée, si les quantités de marchandises diverses traitées à Marseille sont relativement plus importantes que sur les pôles Gênes/La Spezia et Barcelone, la situation est moins favorable en ce qui concerne les conteneurs.

**La population
située à moins
de 200 km
du port du Havre
ne représente
que 43%
de celle qui réside
à une même
distance d'Anvers**

On analysera séparément, dans toute cette note, les ports nord-européens et les ports méditerranéens (voir encadré).

Les courbes ci-dessous font clairement apparaître la différence entre les bassins d'Anvers et de Rotterdam d'une part et ceux du Havre ou de Dunkerque d'autre part pour les deux tranches de distance 150 et 200 kilomètres. Ainsi, l'arrière-pays du port du Havre, avec 16,1 millions de personnes dans un rayon de 200 km, ne représente que 43% de celui d'Anvers pour la même distance (37,5 millions de personnes).

Répartition des populations selon la distance aux principaux ports continentaux nord-européens



Sources : Eurostat, Megrin

Copyright Sabe/Megrin

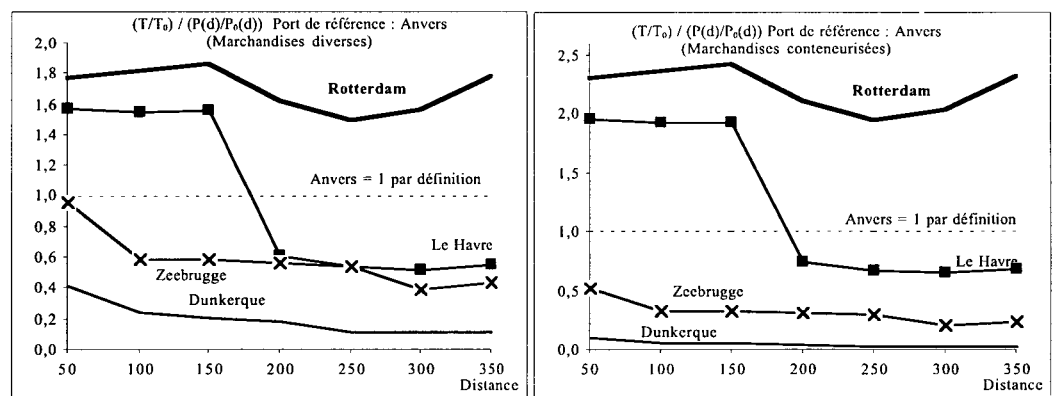
L'activité des ports est ici mesurée sous l'angle des tonnages de marchandises diverses (marchandises qui ne sont pas des vracs solides ou liquides) d'une part, et sous l'angle des seuls tonnages conteneurisés d'autre part. L'idée implicite sous jacente est que plus le bassin de population est important, plus l'activité du port devrait être élevée. Ne connaissant que l'activité totale du port et non la destination (ou l'origine) réelle des marchandises, on a, pour un port donné,

PORTS

rapporté respectivement l'activité (notée T) d'une part et la population rencontrée pour une distance donnée d'autre part (notée P(d)) aux mêmes quantités concernant un port de référence (à savoir T_0 et $P_0(d)$). Il est alors intéressant d'examiner comment varie, en fonction de la distance, le quotient entre ce rapport et celui d'un port de référence à savoir la quantité $(T/T_0)/(P(d)/P_0(d))$ et de comparer ainsi indirectement les ports*. On a, pour cela, choisi Anvers comme port de référence pour l'Europe continentale du Nord et l'ensemble Gênes/La Spezia pour la Méditerranée (voir encadré).

Il apparaît qu'à partir de 200 km, les courbes d'activité du Havre sont situées nettement en dessous de celles d'Anvers (niveau égal à un par définition) et, encore plus, de Rotterdam (le changement de niveau qui se produit pour le Havre entre 150 km et 200 km résulte du fait que l'agglomération de Paris est précisément située à cette distance du Havre*). Ainsi, pour l'ensemble des marchandises diverses, le rapport des ratios concernant le Havre oscille autour de 0,55 de 200 à 350 km, cette valeur avoisinant 0,70 pour les marchandises conteneurisées. En fait, le diagnostic est peut être encore plus sévère dans la mesure où les bassins de population de Rotterdam et d'Anvers se recouvrent fortement. Si on cumule les activités d'Anvers et de Rotterdam rapportées à une population moyenne pour chaque distance, les rapports entre les ratios du Havre et ceux de cette entité fictive descendent à un niveau avoisinant 0,22, tant pour l'ensemble des marchandises diverses que pour les marchandises conteneurisées à partir de 200 km.

Comparaisons relatives des bassins de populations et des tonnages de marchandises des ports nord européens par rapport au port d'Anvers



Sources : DTMPL, Eurostat, Megrin

Copyright Sabe/Megrin

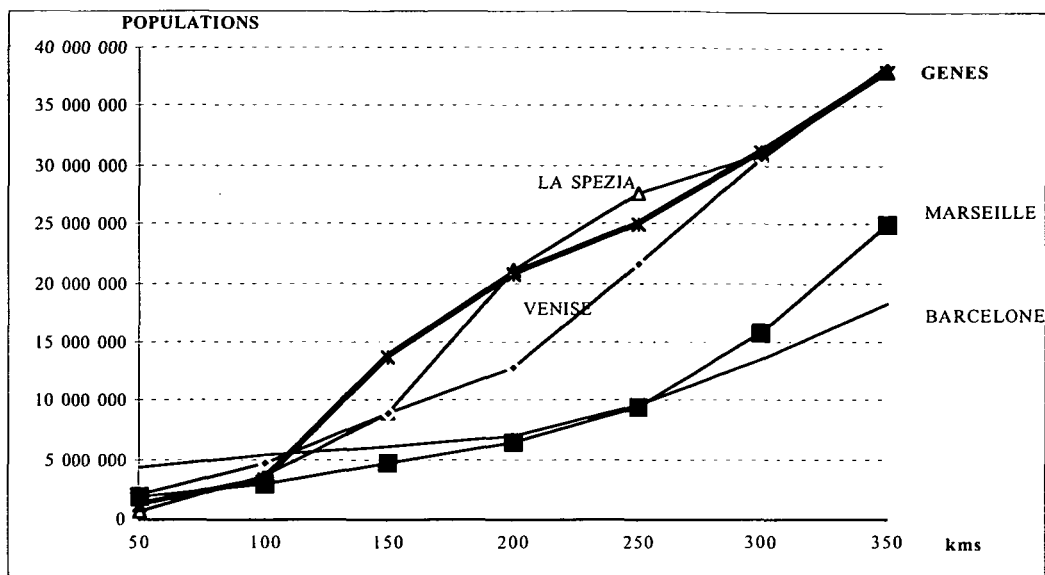
Au vu de ces graphiques, deux autres remarques peuvent être formulées :

- la première est que Rotterdam, notamment pour les marchandises conteneurisées, devance nettement Anvers ; l'histoire, le bassin du Rhin et une économie d'échelle offrent un avantage important,
- la seconde est qu'un phénomène de spécialisation des ports joue manifestement pour Dunkerque et Zeebrugge, puisque Dunkerque reçoit surtout du minerai et ne réalise que de faibles tonnages de marchandises diverses. L'activité du port de Zeebrugge est partiellement constituée par les navires transbordeurs en relation avec les Iles britanniques. En résumé, outre le bassin du Rhin et l'immense zone qu'il irrigue, le facteur économie d'échelle semble aussi jouer à plein.

* Il convient de bien voir que le rapport T/T_0 pour un port donné est une constante et donc que les fluctuations du rapport choisi en fonction de la distance ne font que refléter les différences de répartition des populations en fonction de la distance. Le fait que cette quantité reste inférieure à 1 pour des distances importantes montre, en général, que le port a une activité relativement moins importante que le port de référence.

PORTS

Répartition des populations selon la distance aux principaux ports méditerranéens



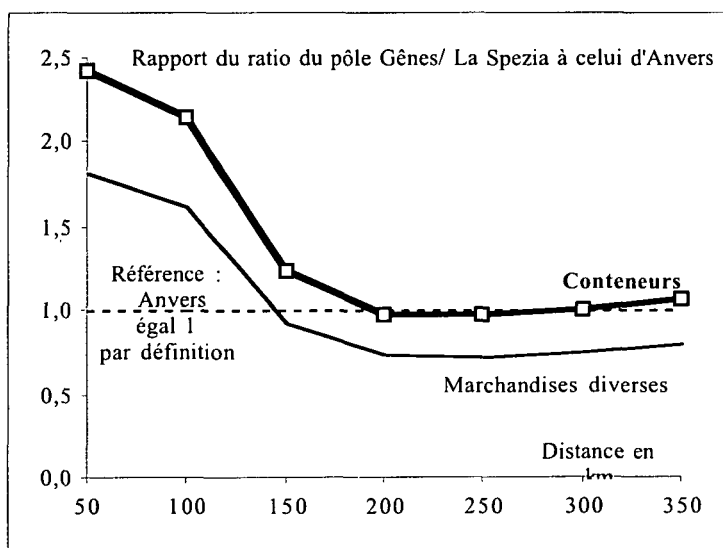
Sources : Eurostat, Megrin

Copyright Sabe/Megrin

En Méditerranée, les bassins de population des principaux ports sont moindres : à moins de 200 km de Gênes et la Spezia, ce qui constitue le bassin le plus important en Méditerranée, on ne trouve que vingt millions de personnes soit légèrement plus qu'au Havre ou à Dunkerque. Mais l'écart entre Gênes/La Spezia d'une part et Marseille et Barcelone d'autre part est important car l'arrière-pays de ces deux derniers ports est environ trois fois moins peuplé dans un rayon de 200 km.

Avant de comparer Marseille et Barcelone à la référence choisie pour les ports de Méditerranée, à savoir le pôle Gênes/La Spezia (voir encadré), il n'est pas inutile de situer ce dernier par rapport à Anvers.

Situations relatives d'Anvers et du pôle Gênes/La Spezia



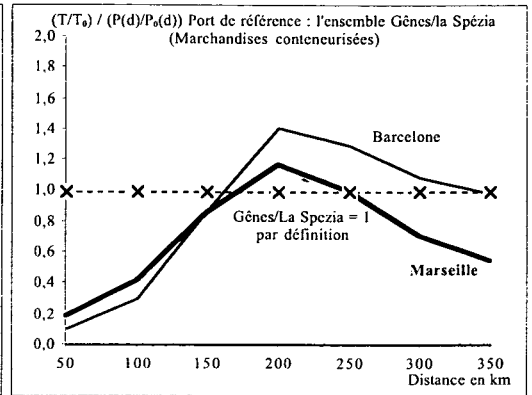
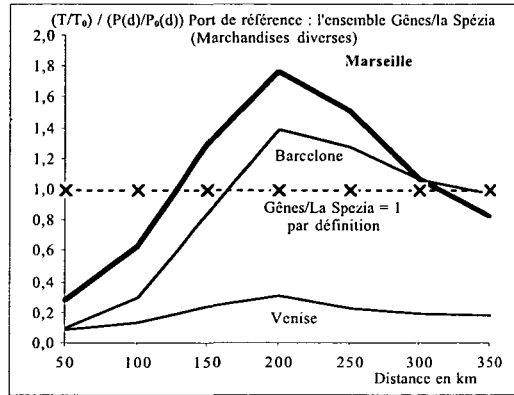
Sources : DTMPL, Eurostat, Megrin

Copyright Sabe/Megrin

De 200 à 350 km, les rapports entre tonnages et populations sont très comparables pour ces deux ensembles. Par contre, ce rapport est beaucoup plus élevé avant 150 km et semble dû au fait que la plaine du Pô n'est pas vraiment atteinte, en particulier les agglomérations de Milan et Turin.

PORTS

Comparaisons des bassins de population et des tonnages de marchandises des ports méditerranéens par rapport à l'ensemble Gênes/La Spezia



Sources : DT MPL, Eurostat, Megrin

Copyright Sabe/Megrin

Les ports de Marseille et de Barcelone assez bien placés par rapport à l'ensemble Gênes/La Spezia pour les marchandises diverses entre 150 et 300 km...

... mais Marseille est moins bien placé pour les conteneurs après 250 km

A l'exception du port de Venise, particulièrement mal situé géographiquement au fond de l'Adriatique, les tonnages de marchandises diverses ou conteneurisées sont fortement reliés à l'importance de la population habitant dans un rayon d'au moins 150 km autour du port. Les courbes ci-dessus montrent que les situations respectives de Marseille et Barcelone sont tout à fait satisfaisantes par rapport à celle du pôle Gênes/La Spezia. Par contre, celle de Marseille est moins favorable en ce qui concerne les conteneurs, pour un acheminement à plus de 250 km.

Sur la façade atlantique, pour le seul port examiné, à savoir celui de Nantes-St Nazaire, on ne trouve que 7,2 millions de personnes dans un rayon de 200 km soit 19% du bassin de population d'Anvers pour la même distance ; les rapports des ratios relatifs aux activités marchandises diverses d'une part et aux marchandises conteneurisées d'autre part (référence Anvers, pour cette distance de 200 km) étant respectivement de 0,2 et 0,13. Cela confirme aussi l'importance des facteurs d'échelle observés pour Rotterdam notamment.

Cet examen a été rendu possible grâce à l'obligeance d'Eurostat qui a communiqué un fichier de populations communales (populations 1990) d'une part et de la société MEGRIN d'autre part. Cette dernière gère et commercialise, entre autres, une base de données sur les coordonnées géographiques de ces communes ; elle a consenti à communiquer gracieusement cette information au SES, pour lui permettre de réaliser cette étude.

Signalons que la base des populations ne comprend pas les communes allemandes appartenant à l'ancienne RDA. Les ports de Brême et de Hambourg, proches de cette zone, n'ont donc pas été pris en compte car leur inclusion aurait faussé les comparaisons. Enfin, ces comparaisons entre ports ont été effectuées à l'intérieur de deux familles distinctes, à savoir les ports nord européens d'une part et les ports méditerranéens d'autre part, en raison de contextes différents, pour mieux comparer la situation relative de chaque port à l'intérieur de chaque famille.

L'activité des ports a été mesurée à partir des données portant sur l'année 1996. Il convient, ici, d'avertir le lecteur que l'on ne dispose, pour le port italien de la Spezia, que du nombre d'équivalents vingt pieds (EVP) ; ces tonnages correspondants ont donc été estimés sur la base de dix tonnes par EVP. On a ainsi supposé que l'activité de la Spezia était intégralement du conteneur pour les marchandises diverses.

Enfin, en raison de la proximité des ports de Gênes et de la Spezia, distants d'environ 70 km, on a ici volontairement cumulé leur activité en calculant la moyenne des bassins de population pour chaque distance.