

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

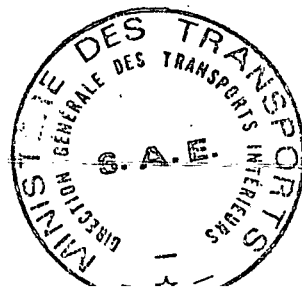
D.G.T.I

SERVICE D'ANALYSE ÉCONOMIQUE

M. P. MERLIN – CGPC
Commission Transport et aménagement du Territoire.
Préparation 8^e plan

ANALYSE DES TRAFICS DES PORTS MOYENS

Juillet 1979



S O M M A I R E
* * * *

INTRODUCTION P.3

Chapitre I Analyse des Trafics 6

A - Analyse Générale des Trafics en entrées et sorties 7

1) - Trafic de cabotage lié à l'acheminement du Commerce Extérieur. 7

2) - Les Trafics d'Importation et d'Exportation par type de produits 10

3) - Trafics des grands ports et trafics de ports moyens..... 10

B - Caractérisation des Trafics de ports moyens (Etude détaillée par types de produits).....18

1) - Caractérisation par type de produit 18

2) - Autres trafics liés à des activités industrielles locales. 19

3) - Trafics liés à l'activité agricole 19

4) - Trafic de bois 20

5) - Véhicules et objets manufacturés 21

Stabilité de ces trafics de 1970 à 1976 22

Chapitre II Hinterland des Ports 39

1) - L'Hinterland des ports pour l'ensemble des produits à l'Importation et à l'Exportation 43

2) - L'Incidence de la destination ou de l'origine à l'Etranger dans le partage des trafics entre les différents ports.... 45

3) - L'analyse de la répartition des trafics des produits manufacturés (Chap.9 de la N.S.T.) 52

4) - L'Hinterland des ports moyens pour certains trafics spécifiques 59

Chapitre III - Les facteurs qui conditionnent l'évolution des trafics des ports moyens 71

Les facteurs de l'offre et les trafics des ports moyens.. 71

a : La desserte terrestre 72

b : Les services portuaires 72

La confrontation de l'offre et de la demande 75

a : Les ports de la Manche et le trafic trans-Manche ou le trafic "Europe-Nord" plus généralement..... 77

b : Les trafics de produits liés à l'Agriculture et les trafics des ports bretons..... 84

c : En ce qui concerne les trafics	85
d : En ce qui concerne la vocation régionale des ports bretons	86
e : Les grands ports de l'Atlantique	89
f : L'hinterland économique	91
g : La desserte maritime	93

CONCLUSION : Une typologie des différents types de situation.

ANNEXE 1 :

- . Trafics par ports des principaux produits sur la période 70-77

ANNEXE 2 :

- . Trafic de cabotage
- . Evolution des trafics des 19 ports hormis le chapitre 3 (produit pétrolier)

ANNEXE 3 :

- . Hinterland des ports
- . La répartition des trafics entre les façades suivant les grandes zones à l'Etranger.

ANNEXE 4 :

- . Trafic trans-Manche
- . Ports bretons

ANNEXE 5 :

- . Origines et destinations à l'étranger des principaux flux de marchandises qui passent par les P.M.

ANNEXE 6 :

- . Trafic des zones

LISTE DES TABLEAUX DU TEXTE

	<u>Pages</u>
Trafic des ports en 1976	8
Produits pétroliers 1977	9
Evolution des trafics de 19 ports maritimes français entre 1970 et 1977 (en %)	12-13
Evolution des trafics de 4 grands ports autonomes français et de 15 ports moyens maritimes entre 1970 et 1977 (en %)	12-13
Trafics des 19 ports maritimes français par chapitre NST en 1970	14-15
Trafics des 19 ports maritimes français par chapitre NST en 1977	16-17
Hydrocarbures	26
Sables, graviers, huiles et ciments	27
Autres trafics liés à des activités industrielles locales ...	28
Trafics liés à l'activité agricole (principaux flux)	29
Bois, cellulose et déchets (principaux flux)	30
Véhicules et objets manufacturés	31
Evolution des principaux trafics (tous ports)	33
Pourcentage de croissance des principaux trafics de tous ports entre 1970-1977	34
Evolution en tonnages des trafics des 19 ports maritimes entre 1970-1977 hormis le chapitre 3 (produits pétroliers) ..	36-37
L'importance des détournements de trafics par région pour l'année 1974	41-42
Trafics portuaires tous produits et toutes zones pour l'année 1976	(47-48 (49-50)
Répartition des trafics de tous produits en % entre les ports des différentes façades suivant les zones de pro- venance ou de destination à l'étranger	51
Trafics portuaires toutes zones par port et par région française du chapitre 9	(54-55 (56-57

...

Pages

Répartition des trafics des produits du chapitre 9 en pourcentage entre les ports des différentes façades suivant les zones de provenance ou de destination à l'étranger	58
Trafic : Région \rightleftarrows Ports (produits 05 - bois et liège)	61
Produits : 7 (engrais)	63
Produits : 17 nourriture pour animaux	64
Trafic régions \rightleftarrows Ports (produits 01 - céréales)	66
Trafics régions (produits 03 - fruits et légumes)	67-68
Trafic Manche	80
Trafic international	81
Ports de la Manche (Imports)	82
Ports de la Manche et trafic Manche : pourcentage du trafic total d'un port en 1976	83

I N T R O D U C T I O N

ANALYSE DES TRAFICS DES PORTS MOYENS

L'objet de cette étude est d'analyser les trafics des ports moyens en vue de mieux cerner leur impact économique sur leur région ou sur l'économie nationale.

Les ports retenus dans cette étude sont : Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, St-Malo, Roscoff, Lorient, La Rochelle, Bayonne, La Nouvelle et Sète. Leur trafic total varie généralement entre 1 Million et 5 Millions de tonnes (le trafic de Sète d'un côté qui dépasse 7 Mt. et celui de Roscoff de l'autre qui n'atteint pas 0,5Mt. sont en dehors de cette fourchette).

Toutefois les ports de Nantes et Bordeaux seront parfois ajoutés à cette liste. Bien qu'ayant un statut de port autonome, ces deux derniers ports n'ont quand même pas l'impact des quatre grands ports (Le Havre, Rouen, Dunkerque, et Marseille) sur les transports et la géographie économique.

L'analyse des trafics est effectuée à la fois :

- par types de produits
- par région d'origine (exportations) ou de destination (importations) en France
- par grandes zones de provenance ou de destination à l'étranger.

L'analyse par type de produit conduit à une caractérisation des produits qui transitent par les ports moyens : cette caractérisation est effectuée d'abord à un niveau assez agrégé (10 chapitres de la nomenclature des statistiques de transports) puis à un niveau plus fin pour mieux préciser la nature des activités économiques qui sont en relation avec les trafics portuaires considérés.

L'analyse de l'hinterland des ports est effectuée en étudiant la répartition entre les ports des trafics issus (ou à destination) des différentes régions : cette approche permet non seulement de délimiter l'hinterland des différents ports mais également de localiser les parties de l'hinterland d'un port soumis à l'attraction des autres ports.

Dans la mesure où il apparaît souvent certains liens privilégiés entre un port et un pays étranger en raison de la localisation de ce port ou en raison des dessertes qui y sont offertes, les trafics ont été également individualisés par grandes zones géographiques à l'étranger : Europe du Nord, Méditerranée, Afrique, Amérique, reste du monde. Suivant les zones considérées, les hinterlands des ports se différencient.

Tous ces éléments, qui constituent une sorte de "dossier quantitatif", caractérisent les trafics des ports moyens et concourent à définir leur spécialisation et, par la même, leur impact économique.

L'analyse des statistiques par types de produits à également été faite en évolution sur la période de 1970 à 1976. Il serait intéressant d'étudier de même la déformation des hinterlands sur cette période mais les exploitations informatiques ne sont pas encore disponibles.

Enfin, les trafics des ports moyens sont comparés aux trafics correspondant des 4 grands ports autonomes : cela permet de situer la spécialisation relative de ces deux groupes de ports et l'éventuelle concurrence ou complémentarité qui peut exister soit par type de produit soit pour la desserte d'une région déterminée.

Cette étude en évolution et cette comparaison par rapport aux 4 grands ports constituent une première approche dans l'appréciation de la stabilité des trafics des ports moyens.

Elle n'est certes pas suffisante car les causes de développement ou de récession d'un trafic font intervenir de nombreux autres facteurs qui ne sont pas étudiés dans ce premier rapport d'une manière suffisante : la liaison des niveaux de trafic et l'activité économique qui les commandent, qualité de l'offre de transport (transport maritime et transport dans l'hinterland), tarifs maritimes et portuaires, organisation des chaînes de transports etc...

Les problèmes qui se posent aux différents ports moyens apparaissent souvent bien spécifiques en fonction de leur possibilité d'accueil, leur localisation, l'avenir des activités économiques de leur hinterland.

Ces différents facteurs qui conditionnent l'évolution des trafics des ports moyens sont brièvement analysés dans une dernière partie. Il sont souvent liés à trois grands types de problèmes :

- 1°/ Le trafic transmanche dont l'aspect "transport maritime" est parfois contesté lorsqu'il ne s'agit que du prolongement d'un transport routier et son incidence sur les ports moyens de la Manche.
- 2°/ Le problème des trafics des matières premières agricoles en particulier dans les ports bretons.
- 3°/ Le problème du développement des trafics de marchandises diverses dans les ports moyens et en particulier dans les trois plus grands ports de l'Atlantique (Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et La Rochelle); Ces ports, contrairement aux grands ports autonomes, n'ont pas attiré les trafics des marchandises les plus riches qui se développent très rapidement.

Il faut noter enfin que ce document reprend des éléments qui ont déjà été diffusés par le S.A.E. et notamment une première note du mois d'octobre 1976 sur la caractérisation des trafics et l'hinterland des ports moyens.

Les statistiques utilisées proviennent de deux sources :

- l'annuaire des ports de la Direction des Ports,
- une exploitation de la banque de données SITRAM du département des statistiques transport du S.A.E.

CHAPITRE I

ANALYSE DES TRAFICS

A - ANALYSE GENERALE DES TRAFICS EN ENTREES ET SORTIES

1) Trafic de cabotage et trafic lié à l'acheminement du commerce extérieur.

Le trafic portuaire se décompose dans une première classification entre le trafic de cabotage national lié aux échanges entre deux ports français et le trafic d'importation et d'exportation lié à l'acheminement de commerce extérieur.

Le cabotage national est de l'ordre de 14 millions de t. ce qui représente environ 6 % de l'ensemble des entrées dans les ports français et 33 % de leurs sorties.

Ce trafic de cabotage est essentiellement un trafic d'hydrocarbures (approximativement les 3/4 du cabotage); le pétrole brut importé dans certains ports est redistribué en partie vers d'autres ports soit en l'état soit sous forme de produit raffiné. Les ports non autonomes qui à l'exception de Sète, ne disposent pas de raffineries reçoivent donc en entrées des trafics de cabotage de pétrole raffiné.

Il s'en suit que la part du cabotage en entrées atteint des pourcentages relativement élevés dans les ports moyens non autonomes qui ont un trafic pétrolier important : c'est le cas notamment de Lorient (49 %), Brest (47 %); Saint-Malo (36 %) et La Nouvelle (67 %).

La part du cabotage de ces ports en sorties est beaucoup plus faible, inférieure à 10 %, voire 5 % (Le cas de Lorient, pour lequel le trafic de sortie est presque inexistant est une exception). En effet, à côté de ce trafic de cabotage pétrolier, il faut noter un trafic de cabotage et de bornage de produits destinés à la branche du "bâtiment et travaux publics" (le trafic de bornage de sables et graviers) et à celle des engrais (trafic de bornage de Moerl, notamment).

(Milliers de tonnes)

	Total entrées	Cabotage	Trafic importation Sources : (1)		Total sorties	Cabotage	Trafic exportation Sources : (1)		Trafic Total
			Ports	Douane			Ports	Douane	
Dunkerque	27.873	3.317	24.556	22.596	5.640	659	4.981	4.324	33.514
Calais	2.678	85	2.593	1.313	2.079	6	2.073	702	4.757
Boulogne	1.452	70	1.382	1.151	931	100	831	628	2.383
Dieppe	710	0	710	432	498	-	498	227	1.208
Le Havre	65.191	971	64.220	59.250	14.625	7.346	7.278	4.977	79.816
Rouen	9.036	458	8.577	8.372	6.551	1.048	5.503	5.643	15.586
Caen	1.434	161	1.273	1.285	563	92	471	456	1.997
Cherbourg	511	126	384	174	575	-	575	338	1.085
St-Malo	1.236	445	791	790	90	0,9	89	69	1.325
Roscoff	142	-	142	82	129	-	129	59	271
Brest	1.737	823	914	911	137	29	108	240	1.873
Lorient	1.706	829	877	864	84	8	0,3	4,8	1.714
Nantes	13.480	1.764	11.715	12.084	1.841	886	955	1.108	15.321
La Rochelle	2.824	1.198	1.626	1.636	847	18	828	832	3.671
Bordeaux	10.006	2.110	7.895	10.006	2.062	742	1.320	1.796	12.068
Bayonne	799	102	697	195	1.504	141	1.362	837	2.302
La Nouvelle	914	611	303	301	336	8	327	322	1.250
Sète	5.369	90	5.549	5.267	1.795	28	1.772	1.571	7.435
Marseille	88.071	459	87.612	60.002	15.908	2.835	13.073	4.932	103.979

(1) Plusieurs raisons expliquent l'écart entre les sources des douanes et celles de la Direction des Ports parmi lesquelles :

- Prise en compte de la tare des véhicules et de l'emballage,
- Localisation des bureaux de dédouanement etc... (cf. une étude de la Direction des Ports à ce sujet).

Source : Direction des Ports : Etude sur 10 ports des origines des cabotages aux entrées

	Port de dest. Port de provenance	DUNKERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES	BORDEAUX	SETE	MARSEILLE	CALAIS	CHERBOURG	ST-MALO
72 900	DUNKERQUE		116 400	54 400	63 700	91 000		86 200	25 600	20 800	14 800
11 600	LE HAVRE	2 378 900		28 700	2 953 800	1 353 300		100		88 000	108 800
41 400	ROUEN	89 800	74 000		22 600	368 500		13 700			72 800
62 900	NANTES		105 300	9 500		348 100					
26 500	BORDEAUX	39 500	26 000	356 200	104 800						
44 800	MARSEILLE	131 800		64 300	70 600	118 500	2 800	256 800			
41 700	CAEN	13 400			19 000					4 700	4 600
37 800	HONFLEUR	37 800									
2 100	LA NOUVELLE							2 100			
1 200	ANTIBES							1 200			
	TOTAL	2 691 200	321 700	513 200	3 234 500		2 800	360 000	25 600	113 500	201 000

Tonnes

2) Les trafics d'importation et d'exportation par type de produits

Les trafics des 19 ports sont donnés par grands groupes de produits dans les tableaux 4 à 7 à l'importation et à l'exportation, pour les années 1970 à 1977 ; la décomposition retenue est celle de la nomenclature des statistiques de transport en 10 chapitres codifiés comme suit :

- 0 - Produits agricoles et animaux vivants
- 1 - Denrées alimentaires et fourrages
- 2 - Combustibles minéraux solides
- 3 - Produits pétroliers
- 4 - Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 - Produits métallurgiques
- 6 - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 - Engrais
- 8 - Produits chimiques
- 9 - Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.

3) Trafics des grands ports et trafic des ports moyens

Si l'on regroupe d'une part les trafics des ports moyens et d'autre part ceux des 4 grands ports autonomes on obtient une première idée de la spécialisation de chacun de ces deux ensembles de ports (tableaux 3 et 4).

a) Ainsi à l'importation

La part de ports moyens dans les trafics est surtout élevée pour les produits liés à l'agriculture (produits agricoles et alimentaires, engrais). Cette part est également forte pour les objets manufacturés (chap. 9) et les produits chimiques; toute-fois, en ce qui concerne le chap. 9, il apparaîtra par la suite que cette situation est à attribuer à l'importance et au développement du trafic trans-manche dans les ports moyens de la Manche.

Par contre la part des ports moyens est faible pour les hydrocarbures (chap. 3), les produits métallurgiques et le minerai de fer (chap. 4 et 5).

- L'évolution entre 1970 et 1977 des trafics (tableau 3) montre une situation plutôt favorable aux ports moyens : globalement + 35 % de croissance pour les ports moyens contre 27 % pour les grands ports.

Leur relative spécialisation dans les produits liés à l'agriculture s'accroît. Pour les produits chimiques, métallurgiques et les articles manufacturés leur position se renforce considérablement par rapport à celle des 4 grands ports. Leur part relative se détériore uniquement pour le charbon (trafic qui décline dans les P.M. mais qui est en rapide expansion dans 4 P.A. : -30% contre 174 %) et le minerai de fer.

b) A l'exportation :

La relative spécialisation des P.M. dans les produits liés à l'agriculture est moins nette, surtout pour les produits alimentaires et les engrais. Leur position semble également moins favorable à l'exportation pour les produits chimiques et les articles manufacturés.

En évolution (période 70, 77), contrairement à l'importation, la situation est plutôt défavorable aux P.M. (+ 54 % contre + 70 % pour les P.A.). Leur position se détériore fortement pour les produits liés à l'agriculture (chap. 0, 1, et 7). A l'exportation les PM accroissent leur part uniquement pour les articles du chap. 9 (objets manufacturés) phénomène qui, comme à l'importation, est à attribuer au développement du trafic transmanche(1).

L'analyse au niveau des 10 chapitres NST permet donc d'apprécier l'évolution générale des trafics des ports moyens. Mais elle ne permet pas de tirer des conclusions suffisamment précises sur la spécialisation des ports moyens; les chapitres retenus et notamment les chapitres 0 et 1 qui ont une importance particulière pour les ports moyens regroupent des ensembles de produits trop hétérogènes.

Le paragraphe suivant s'attache à caractériser à un niveau beaucoup plus fin les trafics des ports moyens.

(1) Il est à noter que le fait de compter la tare des véhicules dans les trafics du chap. 9 (statistiques portuaires) surestime considérablement la part des ports moyens dans ce type de trafic. Cette part apparaît moins importante dans l'analyse qui sera faite par la suite sur les trafics "transmanche" à partir des statistiques douanières.

EVOLUTION DES TRAFICS DE 19 PORTS MARITIMES FRANCAIS ENTRE 1970 ET 1977 (%)

I M P O R T A T I O N S

Tableau 3

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1970 19 ports	5 597,7	5 006,9	6 503,2	137 461,9	11 581,1	1 029,5	2 420,3	3 890,4	1 724,3	2 312,1	177 607,4
1977 19 ports	5 619,9	5 864,9	5 065,8	164 215,3	17 952,4	1 110,0	4 478,4	5 342,3	2 443,9	5 746,6	227 783,5
Evolution	+0,4%	+17,1%	+128,8%	+19,5%	+55%	+7,8%	+85%	+37,3%	+41,7%	+148,5%	+28,3%

EVOLUTION DES TRAFICS DE 4 GRANDS PORTS AUTONOMES MARITIMES ET DE 15 PORTS MOYENS MARITIMES
ENTRE 1970 ET 1977 (%)

I M P O R T A T I O N S

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1970 4PA 15PM	3 057,2	2 646,8	5 129,5	116 013,8	10 379,9	845,6	1 558,8	1 947,3	1 117,1	1 456,8	144 152,8
1977 4PA 15PM	2 567,1	2 410,5	4 049,3	136 745,5	16 703,8	668,8	2 890,5	2 503,8	1 300,4	2 691,5	182 531,2
Evolution (1977/70)	-16%	-9%	+173,9%	+17,9%	+60,9%	-21%	+85,4%	+28,6%	+2,4%	+84,7%	+26,6%
• PA	-16%	-9%	+173,9%	+17,9%	+60,9%	-21%	+85,4%	+28,6%	+2,4%	+84,7%	+26,6%
• PM	-0,15%	+46,4	-30,1%	+28%	+3,9%	+139,9%	+84,3%	+46%	+88,3%	+257,2%	+35,4%

4 PA = 4 ports autonomes à savoir : Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille

15 PM = 15 ports moyens

Source : Ports

EVOLUTION DES TRAFICS DE 19 PORTS MARITIMES FRANCAIS ENTRE 1970 ET 1977 (EN %)

E X P O R T A T I O N S

Tableau 4

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1970											
19 ports	4 143,6	1 606,8	367,5	17 028,1	128,5	2 145,5	3 670,3	731,4	1 451,6	3 537,9	34 811,5
1977											
19 ports	5 914,6	4 604,8	373,1	26 664,0	48,7	3 495,9	4 538,6	457,3	3 311,8	8 269,5	57 678,3
Evolution	+47,7%	+186,6%	+1,5%	+56,6%	-62,1%	+62,9%	+23,7%	-37,8%	+128,1%	+133,7%	+65,7%

EVOLUTION DES TRAFICS DE 4 GRANDS PORTS AUTONOMES FRANCAIS ET DE 15 PORTS MOYENS MARITIMES ENTRE 1970 ET 1977 (EN %)

E X P O R T A T I O N S

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
1970											
4PA	2 173,7	1 460,7	185,7	14 101,1	33,0	1 595,6	1 677,4	400,1	1 257,3	2 625,2	25 509,8
15PM	1 969,9	146,1	181,8	2 927,0	95,5	549,9	1 992,9	331,3	194,3	912,7	9 301,7
1977											
4PA	3 780,3	3 456,5	209,1	22 818,2	30,7	2 775,1	2 175,7	214,0	2 864,3	5 055,7	43 379,6
15PM	2 134,3	1 148,3	164,0	3 845,8	18,0	720,8	2 362,9	243,3	447,5	3 213,8	14 298,7
Evolution											
(77/70)PA	+73,9%	+136,6%	+12,6%	+61,8%	-7%	+73,9%	-29,7%	+46,5%	+127,8%	+92,6%	70,0%
PM	+8,3%	+686%	-9,8%	+31,4%	-81,2%	+31,0%	-26,6%	-26,6%	+130,3%	+252,1%	53,7%

I M P O R T A T I O N S
1 9 7 0Tableau 5
Source : Ports

Ports	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
DUNKERQUE	411,8	422,1	1632,6	3216,1	9085,2	265,9	813,2	289,4	78,1	290,7	21535,
DALAIS	210,5	17,3	-	74,0	171,1	-	132,3	-	149,9	393,9	1149,
BOULOGNE	112,8	46,8	7,5	64,0	691,7	-	32,2	-	80,0	162,7	1197,
DIEPPE	263,2	38,3	1,8	-	-	3,4	5,9	-	7,0	127,7	447,
LE HAVRE	745,3	521,3	1532,6	45663,2	339,2	298,6	158,5	7,0	267,9	585,1	50118,
ROUEN	522,5	421,9	1833,0	1537,3	20,2	68,1	403,8	1154,7	392,9	277,2	6681,
CAEN	172,8	75,1	836,5	812,2	19,4	1,3	1,0	40,1	11,7	-	1970,
CHERBOURG	129,9	4,4	5,6	97,2	-	-	31,8	-	-	39,5	308,
ROSCOFF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ST-MAL	286,3	60,8	68,2	82,9	-	-	67,1	6,9	17,7	11,5	601,
BREST	75,9	161,5	131,2	548,7	-	2,8	116,5	72,9	6,0	6,1	1121,
LORIENT	85,2	190,0	42,2	557,1	-	1	47,8	28,6	33,2	-	955,
NANTES ST-NAZAIRE	234,5	645,4	222,3	7834,5	1	125,5	72,7	312,1	80,7	11,9	9549,
LA ROCHELLE	428,1	3,2	44,7	1319,1	32,8	5,9	215,7	152,1	52,7	29,0	2293,
BORDEAUX	377,2	555,5	68,5	5235,4	189,7	37,1	63,8	389,7	118,6	68,6	8104,
RAYONNE	31,5	-	25,1	167,7	15,3	5,9	13,0	535,7	39,5	1,0	834,7
LA NOUVELLE	1,2	32,2	-	993,0	-	-	22,4	7,8	-	-	1056,6
SETE	131,4	520,6	-	2662,3	80,2	1,0	39,3	387,2	50,2	3,4	3875,6
MARSEILLE	1377,6	1281,6	81,3	60597,2	935,3	213,0	183,3	496,2	378,2	303,8	65487,

EXPORTATIONS
1970Tableau 6
Source : Ports

Ports	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
BUNKERQUE	421,3	491,5	68,5	739,2	0,6	1 126,6	264,1	214,4	106,8	430,9	3 881,
CALAIS	-	-	-	5,8	-	2,2	3,4	-	6,4	377,2	395,
BOULOGNE	17,0	2,9	-	-	-	137,8	236,5	-	-	131,0	525,
DIEPPE	70,9	80,5	-	-	-	-	-	-	4,1	105,8	261,
LE HAVRE	416,2	408,0	31,4	5 503,5	3,3	87,8	197,0	14,6	280,2	929,7	7 871,
ROUEN	1 141,4	528,6	41,7	3 160,6	17,4	104,0	562,0	115,8	148,5	286,8	6 106,
CASH	67,4	20,8	15,6	-	-	269,5	28,9	-	-	8,5	410,
CHEBBOURG	14,2	2,5	-	-	-	-	-	-	38,3	38,3	118,
ROSCOFF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ST-MAL	74,5	12,1	-	-	-	1,1	28,2	-	1,9	4,1	121,
BREST	58,5	13,0	31,4	6,2	-	1,3	2,6	7,8	-	5,8	126,
LORIENT	6,0	7,4	-	-	0,6	-	1,0	-	-	-	15,
NANTES ST-NAZAIRE	66,9	-	15,1	773,0	18,1	104,9	10,5	23,4	60,2	28,3	1 100,
LA ROCHELLE	424,4	-	-	6,7	-	14,0	3,2	14,8	3,4	41,5	508,
POURCELAUX	420,8	4,3	-	1 903,9	17,5	13,6	109,2	109,4	39,3	112,1	2 730,
SAVONNE	459,2	2,6	-	-	-	3,0	1 438,7	13,2	26,9	0,5	1 944,
LA NOUVELLE	114,5	-	-	24,1	7,2	-	16,4	40,5	12,5	0,7	215,
SEPT	175,6	-	119,7	207,3	52,1	2,5	50,5	122,2	39,6	58,9	828,
MARSEILLE	194,6	32,6	26,1	4 697,8	11,7	277,2	654,3	55,3	721,8	977,8	7 649,

IMPORTATIONS
1977Tableau 7.
Source : Ports

Ports	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
DUNKERQUE	265,2	417,5	4 068,2	9 577,5	10 704,0	176,2	1 187,9	113,7	185,7	279,9	26 975,8
CALAIS	95,6	152,9	17,6	86,7	282,6	60,5	316,7	1,7	257,1	1 622,0	2 893,1
BOULOGNE	97,2	79,2	12,6	70,5	525,2	14,0	12,1	-	287,1	425,0	1 529,3
DIEPPE	360,6	63,3	-	1,4	-	87,8	52,5	0,5	15,7	250,6	832,4
LE HAVRE	859,5	675,9	3 855,8	53 660,1	133,9	228,2	1 066,2	356,1	658,2	1 285,3	62 789,2
ROUEN	449,9	296,5	4 386,1	1 893,2	8,9	39,6	438,7	1 563,1	215,4	295,1	9 586,0
CAREN	261,3	52,8	647,5	-	162,8	-	60,9	12,3	4,8	4,7	1 207,3
CHERBOURG	14,6	24,7	-	121,5	1,1	15,2	38,2	1,0	6,8	338,5	561,9
ROSCOFF	7,1	24,7	1,6	-	-	1,0	64,2	2,8	-	67,6	169,0
ST-MAL	165,3	90,1	53,1	201,1	10,3	1,3	163,8	570,8	3,0	46,2	1 305,6
BREST	272,8	493,3	51,4	568,6	15,1	-	322,9	46,9	7,4	1,0	1 779,0
LORIENT	144,0	682,9	1,4	792,3	-	8,8	54,4	23,7	4,8	-	1 712,5
NANTES ST-NAZAIRE	423,9	615,2	168,6	11 230,8	4,5	173,6	57,8	724,3	177,0	89,4	13 665,3
LA ROCHELLE	597,2	8,7	11,3	1 377,0	7,1	14,6	343,7	164,9	214,3	110,1	2 848,6
BORDEAUX	311,0	663,4	34,3	7 598,0	199,6	35,1	17,6	370,7	88,7	49,6	9 368,3
DAYONGNE	9,7	10,0	17,1	129,0	3,0	1,2	17,5	641,6	8,5	1,0	838,0
LA NOUVELLE	4,1	-	-	884,2	3,8	-	9,9	2,7	18,6	3,6	926,9
SETE	287,9	493,2	-	4 408,8	33,5	28,1	55,7	275,1	49,7	45,8	5 577,0
MARSEILLE	992,5	1 020,6	1 739,2	71 614,7	5 857,0	224,8	197,7	470,9	231,1	831,2	83 179,7

EXPORTATIONS
1977

Tableau 8
Source : Ports

PORTS	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total
DUNKERQUE	490,6	921,1	81,5	1 927,1	3,5	1 397,7	218,3	19,8	107,4	587,7	71602,2
CALAIS	228,3	239,5	126,0	3,7	1,2	75,9	17,1	1,0	212,8	682,9	2588,1
BOULOGNE	41,6	41,4	-	-	-	190,6	780,1	-	12,6	307,0	1373,1
NIEPPE	200,3	158,1	-	3,1	-	17,6	3,9	-	17,9	218,9	619,1
LE HAVRE	534,2	677,7	6,6	10 372,9	6,8	183,2	721,0	12,8	960,5	917,1	15392,2
ROUEN	2 079,9	1 097,8	54,9	2 752,4	15,4	116,6	324,2	140,5	282,1	453,8	7317,1
CABRI	123,6	71,1	19,0	157,9	-	267,1	5,6	-	5,4	50,8	700,1
CHERBOURG	41,6	25,8	-	-	-	32,7	57,7	-	3,3	376,9	538,1
ROSCOFF	45,3	7,5	-	-	-	-	2,0	0,5	3,0	76,7	135,1
ST-MEL	27,4	28,3	2,6	-	-	-	1,3	19,5	1,2	20,4	100,1
BREST	40,9	111,4	19,9	12,1	5,3	-	-	-	-	-	189,1
LORIENT	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	1,0	2,1
NANTES ST-NAZAIRE	94,1	84,8	7,0	1 641,9	-	97,7	50,2	47,1	3,3	142,6	2158,1
LA ROCHELLE	404,1	28,9	-	-	-	8,3	17,8	28,4	7,9	28,9	524,1
BORDEAUX	419,4	208,0	2,1	882,6	-	10,1	84,6	65,2	97,5	179,2	1948,1
BAYONNE	232,3	3,2	-	-	-	2,0	115,6	-	38,9	-	1392,1
LA NOUVELLE ORLEANS	180,8	17,5	-	8,8	-	-	11,9	22,3	3,6	24,1	269,1
SETE	54,6	121,8	6,4	1 135,7	11,5	28,8	215,1	59,4	40,1	104,4	1777,1
MARSEILLE	185,0	759,9	66,1	7 765,8	5,0	1 077,6	912,2	40,9	514,3	2 097,1	14423,1

B : CARACTERISATION DES TRAFICS DES PORTS MOYENS (ETUDE DETAILLEE
PAR TYPES DE PRODUITS) :

1) Caractérisation par type de produit : (1)

Il est délicat d'établir une typologie des trafics des ports moyens. Il apparait bien souvent que quelques types de produits (cinq à six dans la décomposition qui sera utilisée en annexe 1) représentent plus des 3/4 du trafic d'un port, aussi bien en entrées qu'en sorties. En dehors de ces flux, il ne reste en général que des trafics d'importance beaucoup plus limitée (inférieurs à 10 ou 20.000t. pour donner un ordre de grandeur) ; En ce sens, on peut donc dire qu'il y a spécialisation des ports moyens dans l'acheminement de certains produits. Mais ces spécialisations sont souvent très différentes. Certains ports ont un trafic essentiellement de vrac liquide ou solide, d'autres assurent avant tout un trafic de marchandises diverses.

Le premier regroupement qui a été retenu pour caractériser les différents types de trafic a été le suivant :

- 1°/ Quelques trafics souvent rencontrés dans les ports moyens.
- 2°/ Autres trafics liés à des activités industrielles locales.
- 3°/ Trafics destinés à l'activité agricole.
- 4°/ Trafic de bois.
- 5°/ Trafics de véhicules et objets manufacturés.

(1) Les paragraphes 1 et 2 reprennent les analyses d'une note diffusée par le S.A.E. au mois d'octobre 1978.

1°/ On observe souvent dans les ports moyens, des trafics de pondéreux à usage soit industriels soit domestiques, pour lesquels le recourt au mode maritime est plus avantageux, voire inévitable (cf. tab. 9. et 10.)

a) les hydrocarbures : dans presque tous les ports moyens (à l'exception de Dieppe et Roscoff), il y a un trafic non négligeable d'hydrocarbure. Ce trafic est le plus souvent un trafic de cabotage en provenance de ports plus importants possédant dans leurs zones industrielles portuaires des raffineries (Il a été vu que les hydrocarbures représentent en entrées la plus grande partie du trafic de cabotage) Ces hydrocarbures sont constitués essentiellement par des gaz-oils, fuels légers et domestiques ainsi que de l'essence de pétrole. A l'exception des ports autonomes, Sète est le seul port qui reçoit directement en importation du pétrole brut (environ 4 MT). Ce pétrole brut ^{est} transformé dans des industries locales et une partie de cette production est d'ailleurs réexpédiée par mer (1 MT).

En ce qui concerne les autres ports le trafic d'hydrocarbures est particulièrement élevé à La Rochelle, La Nouvelle, Lorient, Brest.

b) les sables et graviers, extraits en mer dans la plupart des cas, génèrent des trafics en rapide développement.

c) la houille, dont les trafics sont plutôt en diminution contrairement à la tendance nationale. Les ports moyens ne sont pas des ports d'importations pour les centrales thermiques d'E.D.F. ou les nouvelles usines sidérurgiques

d) les ciments qui génèrent des trafics en expansion à l'embarquement dans de nombreux points, dont Boulogne, Sète et Bayonne mais qui se trouvent en entrées pour le port de Brest.

2°/ Autres trafics liés à des activités industrielles locales.

Les trafics précédents sont certes plus ou moins liés à des activités industrielles locales. Il en est de même pour le bois qui, sera étudié par la suite.

Mais il existe également des activités industrielles plus spécifiques à un port donné (Tab.11) qui génèrent des expéditions ou des réceptions de produits acheminés par mer.

On note ainsi des trafics de minerais à Calais, Boulogne (minerai de Mg) et un très important trafic de Soufre à Bayonne.

Les trafics du port de Caen (minerai en entrées, produits métallurgiques en sorties) reflètent l'activité des usines sidérurgiques de son hinterland.

3°/ Trafics liés à l'activité agricole (Tab. 12):

Ces flux sont d'abord des flux de matières premières destinées à l'agriculture : nourritures pour animaux, engrais.

Ce sont aussi des flux de produits agricoles, parmi lesquels ceux de fruits et légumes et ceux de céréales semblent être les plus importants.

Tous ces produits générés par l'activité agricole sont souvent à l'origine d'une activité industrielle : usines de traitement des engrais ou de nourriture pour animaux, silos de stockage de céréales dont l'implantation détermine le port de passage.

Dans le Nord de la France, il semble que ce soient principalement les grands ports (Rouen d'abord, puis Dunkerque et Le Havre) qui ont attiré ces trafics. Boulogne n'assure qu'un relativement faible trafic d'exportation de fruits et légumes. La seule exception est le port moyen de Dieppe pour lequel passe un trafic important d'importations (bananes) et d'exportations de fruits et légumes.

Plus à l'Ouest, Caen assure un trafic d'entrées de nourriture pour animaux et d'engrais ainsi qu'un trafic croissant de céréales. Cherbourg participe de plus en plus aux exportations de fruits et légumes.

Tous les autres ports moyens (sauf Roscoff et La Nouvelle) ont en général un trafic d'engrais, (très élevé à Bayonne et Saint-Malo), pour approvisionner leur hinterland. Lorient et Brest sont les principaux ports pour les entrées de nourritures pour animaux. (Tourteaux, mais aussi maïs). Mais, mis à part Sète, les ports moyens de l'Ouest et de la Méditerranée n'ont pratiquement pas de trafic de fruits et légumes.

En ce qui concerne les céréales, il ne semble pas que la croissance de leurs exportations ait beaucoup bénéficié aux ports moyens : La Rochelle, La Nouvelle et dans une moindre mesure Caen sont les seuls ports à avoir profité de cette expansion. Bayonne augmente modérément ses tonnages, ceux de Sète et St-Malo diminuent. Les autres ports ne participent pas à ces exportations qui ont fortement progressé dans tous les ports autonomes (sauf Marseille).

Il existe aussi pour les produits agricoles des trafics plus spécifiques dans certains ports moyens : importation de Mélasses à Lorient, exportation de Sucre à Boulogne, importation de plus de 400.000t. de vin à Sète, exportation de 48.000t. de viande à Brest notamment;

4°/ Trafic de bois (tableau 13)

La situation est un peu inversée en ce qui concerne les importations de bois qui touchent bon nombre de ports moyens : les 4 grands ports voient leur trafic très sensiblement diminuer alors que ceux des ports moyens (Boulogne, Caen, La Rochelle, Sète ainsi d'ailleurs que les trafics de Nantes et Bordeaux) augmentent sensiblement, sauf à Calais où ces importations ont presque disparu.

Dans un mouvement un peu analogue Boulogne accroît son trafic d'importation de cellulose et pâte à papier alors que ceux de Rouen et Le Havre chutent. Calais maintient le sien. Plus au Sud La Rochelle importe quatre fois plus de cellulose alors que le trafic de Bordeaux est divisé par trois.

5° / Véhicules et objets manufacturés (tableau 14)

Dans l'analyse des trafics des ports moyens, les transports de véhicules et objets manufacturés se limitent pratiquement aux échanges trans-manche.

En effet, seuls les ports moyens de la Manche (Calais, Boulogne, Dieppe, Cherbourg et pour des trafics moins élevés St-Malo et Roscoff) participent à ce type de trafic, et assurent la desserte des pays du nord de l'Europe.

Ces échanges trans-manche sont constitués principalement de transport de véhicules de tourisme et de trafics ro-ro pour d'autres marchandises. Les tonnages correspondants annoncés par la Direction des Ports, qui, comprennent, la tare des véhicules, sont donc bien supérieurs à ceux qui sont donnés par les Douanes.

Calais apparaît dans le Nord comme le premier port dépendant presque exclusivement de ces échanges qui représentent les 2/3 de ses entrées et plus de 90% de ses sorties avec dans chaque sens plus d'un million de tonnes de véhicules de tourisme.

Dans les autres ports de la Manche, il s'agit principalement de transport ro-ro de marchandises le développement des embarquements et des débarquements de véhicules de tourisme étant moins rapide qu'à Calais très proche de l'Angleterre.

Cherbourg et Roscoff, plus à l'Ouest, dépendent aussi très étroitement du trafic trans-manche qui s'accroît à un rythme très élevé et représente largement plus de la moitié de leur activité.

Ce type de trafic a une place relativement moins importante à Cherbourg Dieppe et Saint-Malo qui sont spécialisés dans d'autres types d'échanges.

Sur les autres façades maritimes de la France, on note un trafic limité d'objets manufacturés à La Rochelle, constitué pour plus de la moitié par des papiers et des cartons.

Mis à part le trafic trans-manche qui procure une activité importante, en rapide expansion aux ports moyens de la Manche, il semble difficile aux autres ports moyens de participer aux échanges extérieurs d'objets manufacturés très concentrés sur les ports du Havre et de Marseille.

2) Stabilité de ces trafics de 1970 à 1976

Dans cette étude des trafics deux approches permettent de mieux apprécier la stabilité des flux dans les ports moyens : l'analyse de l'évolution des trafics sur moyenne période entre 1970 et 1976 et l'analyse des fluctuations de ces trafics. Dans ces deux approches il est possible de comparer la situation des ports moyens et la situation correspondante des grands ports autonomes.

a) L'évolution des trafics caractéristiques des ports moyens de 1970 à 1976.

Cette évolution des trafics est variable suivant la nature des trafics et le port considéré.

Ainsi pour un taux d'accroissement annuel moyen de l'ordre de 5 à 10 % dans l'ensemble des ports moyens on remarque :

- que les ports qui connaissent le développement le plus rapide sont des ports étroitement liés au trafic transmanche. Ainsi le taux annuel d'accroissement est voisin de 25 % à Calais et à Cherbourg et dépasse 50 % à Roscoff dont le trafic il est vrai était presque inexistant en 1970.
- que, au contraire, certains trafics importants sont en forte régression. Ainsi, le trafic d'entrée du port de Caen a diminué de plus de 0,5 MT à la suite de la construction d'un pipe qui empruntent désormais les flux d'hydrocarbures en provenance du Havre. Le port de Bayonne voit ses exportations de soufre diminuer fortement ce qui entraîne une baisse de son trafic. Il en est de même à la Nouvelle où les entrées d'hydrocarbures baissent.

- Pour les hydrocarbures, la croissance modérée des trafics d'entrées entre 1970 et 1976 au niveau national qui s'est traduite par une augmentation très forte des importations de pétrole brut du port de Sète, (2,7Mt à 4,2Mt), une croissance plus réduite des entrées de Lorient et Brest, mais aussi par une baisse de trafics de La Nouvelle et Bayonne. Le cas particulier du port de Caen a déjà été évoqué.
- Une forte croissance des trafics de sables et graviers dans l'ensemble des ports.
- Une diminution du trafic de houille dans les ports moyens qui a été déjà mentionnée.
- Une croissance de trafic de ciment sauf à Bayonne.

En ce qui concerne les trafics plus spécifiques liés à des activités industrielles locales, on constate que, aussi bien à Caen qu'à Boulogne, ces industries ont peu contribué au développement des trafics. A Bayonne au contraire il a été vu que la chute des trafics de soufre avait entraîné une baisse d'activité portuaire. Seuls les trafics de minerais de Calais ont contribué positivement au développement de ce port.

En ce qui concerne les trafics liés à l'activité agricole :

- les importations de nourritures pour animaux ont fortement augmentées. Ce phénomène a surtout profité aux ports de Brest, de Lorient et de Caen et de St-Malo bien plus qu'à Rouen qui est le seul grand port à importer des quantités importantes de ces produits.
- les importations d'engrais se développent modérément et bénéficient surtout aux ports de St-Malo et Nantes.
- dans les échanges de fruits et légumes, les importations ont plutôt stagné dans l'ensemble des ports. Mais les exportations se développent et ce phénomène a bénéficié presque exclusivement aux ports de Dieppe et de Cherbourg.

- en ce qui concerne les importations de bois la situation est très différente suivant les ports. Bien qu'au niveau national ces importations aient quelque peu augmenté, les grands ports du Nord ont perdu une bonne partie de leurs trafics de bois. Boulogne au contraire, ainsi que Caen, améliorent leur position dans ce domaine. Mais les principaux ports d'importation demeurent les ports voisins de Nantes, La Rochelle et Bordeaux ; seuls les deux premiers profitent véritablement de l'accroissement des trafics.
- pour les importations de cellulose et déchets, on observe des phénomènes très comparables à ceux qui viennent d'être décrits pour le bois.
- en ce qui concerne les exportations de céréales (hors maïs), il a été vu que la situation est très différente de celle décrite pour le bois : mis à part La Rochelle ce sont les ports autonomes (à l'exception de Marseille) qui ont bénéficié de la croissance de ces trafics.

HYDROCARBURES (03)

Tableau n° 9

Milliers de tonnes

Ports :		Gasoil, fuels légers et domestiques		Essence de pétrole		Total 03	
Entrées		1970	1976	1970	1976	1970	1976
Sorties : S							
CALAIS	E	73	70				
BOULOGNE	E	64	69				
DIEPPE	E						
CAEN	E	556	117	245	0	812	117
	S	0	91			0,2	93
CHERBOURG	E	69	99	24	36	97	142
	S						
ST-MALO	E	22	0	42	187	83	187
ROSCOFF	E						
BREST	E	408	337			549	586
LORIENT	E	416	528	141	240	557	767
LA ROCHELLE	E	916	939	300	389	1 319	1 343
BAYONNE	E	100	65	60	32	168	131
LA NOUVELLE	E	642	516	228	273	993	872
	S					24	10
SETE	E	267	192	125	68	2 662	4 256
	S					207	919
TOUS PORTS	S	8 448	7 085	2 669	2 797	138 794	174 477

SABLES, GRAVIERS, HOUILLES ET CIMENTS

Tableau n° 10

Milliers de tonnes

Ports : Entrées : Sorties :		Sables et graviers		Houilles		Ciments	
		1970	1976	1970	1976	1970	1976
CALAIS	E	80	185	0	93		
BOULOGNE	E	25	2			236	456
DIEPPE	S						
DIEPPE	E	0	39				
CAEN	E						
	S						
CHERBOURG	E						
	S	64	145	16	0		
ST-MALO	E	33	101	68	49		
ROSCOFF	E	-	38				
BREST	E			131	58	103	265
LORIENT	E	48	63	42	15		
LA ROCHELLE	E	121	322	45	7		
BAYONNE	E			25	16		
	S					82	76
LA NOUVELLE	E						
	S						
SETE	E						
	S				19	0,3	192
TOUS PORTS	S	1 749	3 753	6 740		1 186	1 974

AUTRES TRAFICS LIES. A DES ACTIVITES INDUSTRIELLES LOCALES

tableau n° 11

Milliers de tonnes.

		1970	1976
Calais	E Autres minerais de métaux non ferreux et concentrés	155	309
Boulogne	E Minerais de Manganèse et concentrés	692	578
	S Fonte brute, spiéjel, ferro-mg carboné	131	149
Caen	E Minerai de fer	6	133
	S Produits Métallurgiques (barres laminées, fil, vrach)	270	278
Bayonne	S Soufre	1.355	866

TRAFICS LIES A L'ACTIVITE AGRICOLE

PRINCIPAUX FLUX (MILLIERS DE T.)

tableau n° 12

	Milliers de t. trafics 30 000t.	Nourritures pour animaux (17)		Engrais (7)		Production fruits et légumes (03)		Céréales (01)	
		1970	1976	1970	1976	1970	1976	1970	1976
DUNKERQUE	E S	25	34	289	136	320	273	55	315
CALAIS	E S								
BOULOGNE	E S						30		
DIEPPE	E S					238 47	296 170		
ROUEN	E S	124	209	1155	1293	200	163	1104	2214
LE HAVRE	E S	34	15	7	313	181 40	195 72	304	686
CAEN	E S	48	72	40	12			61	108
CHERBOURG	E S			2	56				
ST-MALO	E S	46	55	7	534			64	20
ROSCOFF	E S						36		
BREST	E S	121	362	73	45	37	40	0 (maïs)	191
LORIENT	E S	126	604	29	27			0 (maïs)	66
NANTES	E S	131	212	312	800	58	30	63	239
LA ROCHELLE	E S			162 15	156 334			424	657
BORDEAUX	E S	202	382	390	375	61	41	308	498
BAYONNE	E S			536	600			410	501
LA NOUVELLE	E S							106	236
SETE	E S			387	330	45	31	51	105
MARSEILLE	E S	57	30	496	498	576 45	507 32	48	19
TOUTS PORTS	E S	991	2076	4364	5806	1400 514	1375 755	3450	6090

Source : Ports

BOIS - CELLULOSE ET DECHETS

PRINCIPAUX FLUX (MILLIERS DE T.)

tableau n° 13

Millions de t. trafics 30 000 t.		Bois et liège (05)		Cellulose et déchets (84)	
		1970	1976	1970	1976
DUNDERQUE	E S	166	106		
CALAIS	E S	211	25	134	136
BOULOGNE	E S	55	104	80	255
DIEPPE	E S				
ROUEN	E S	285	230	260	97
LE HAVRE	E S	228	158	69	15
CAEN	E S	172	264		
CHERBOURG	E S				
ST-MALO	E S	62	161		
ROSCOFF	E S				
BREST	E S	38	23		
LORIENT	E S	85	57		
NANTES	E S	168	347	34	24
LA ROCHELLE	E S	427	658	46	177
BORDEAUX	E S	260	315	91	34
BAYONNE	E S				
LA NOUVELLE	E S				
SETE	E S	68	277		
MARSEILLE	E S	210	208	232	71
TOUS PORTS	E S	2779	3211	1014	839

Source : Ports

tableau n° 14

(9)

	ENTREES						SORTIES					
	Total		poste 9		dont :		Total		poste 9		dont :	
	1970	1976	1970	1976	(Manutention horizontale)	1970	1976	1970	1976	(Manutention horizontale)	1970	1976
Dunkerque	291	280				381	431	672				605
Calais	394	1.721	269 véh. tourisme	1.014		1.719	377	1.930	265 véh. tourisme	1.011		1.905
Boulogne	163	279	112 véh. tourisme	78		264	131	199	117 véh. tourisme	75		245
Dieppe	128	229	71 véh. tourisme	46		334	106	159	55 véh. tourisme	47		423
Rouen	277	283	245 Papiers	227 cartons		18	287	407				61
Le Havre	585	1.279				833	930	1.719				899
Caen		2					8	29				
Cherbourg	40	250	24 véh. tourisme	47		311	38	310	24	46		378
St-Malo	11	51					4	22				
Roscoff		63				101		70				127
Brest	6	3					6	12				
Lorient		1										
Nantes	12	80				82	28	121				83
La Rochelle	29	81	28 Papiers	61 cartons			41	27				
Bordeaux	69	46				32	112	173				7
Bayonne												
La Nouvelle							1	2				
Sète	3	24				26	59	112				95
Marseille	304	718				359	978	1.635				1.123
Tous ports	2555	5.838					3.694	7.962				

Source :

b) La comparaison de l'évolution de ces trafics spécifiques dans les ports moyens et dans les 4 grands ports autonomes apparait dans le tableau n° 15 de la p.33

Il en ressort d'abord une croissance plus forte en entrées et plus faible en sorties des trafics des ports moyens par rapport à ceux des grands ports autonomes (le cabotage y compris). Cette remarque recoupe celle faite précédemment sur les trafics d'importation et d'exportation.

Par type de produits on retrouve également les remarques précédentes, à savoir en précisant les pourcentages d'évolution :

- Une croissance beaucoup plus forte dans les ports moyens des trafics de nourriture pour les animaux (+ 400 % environ contre + 33 % dans les 4 ports autonomes), de bois (+ 15 % contre - 29 %), d'engrais (+ 40 % contre 30 %), de maïs et de pâte à papier. En ce qui concerne les entrées d'hydrocarbures la bonne performance des ports moyens (+ 24 % contre + 18 %) est à attribuer au port de Sète, Bordeaux et Nantes qui ont fortement développé leurs importations de pétrole brut mais les entrées de gas-oil, fuels oils légers et domestiques sont au contraire en nette régression dans les ports moyens. L'interprétation de l'évolution des entrées des marchandises du chap. 9 doit être également faite avec prudence dans la mesure où le fort développement du trafic transmanche masque la difficulté des ports moyens à capter ces types de trafic sur d'autres destinations.

- A l'avantage des grands ports autonomes on retourne en entrées l'évolution des trafics de houille (+ 173 % contre - 30 % dans les ports moyens). Celle des sables et graviers et en sorties l'évolution des trafics de céréales (+ 7 % contre - 0,5 % dans les ports moyens)

4

% DE CROISSANCE DES PRINCIPAUX TRAFICS DE TOUS PORTS ENTRE 1970 - 1977

tableau 15

	Total en millier de tonnes		% de croissance 77/70	
	1 9 7 0	1 9 7 7	4 Ports autonomes*	Autres ports
<u>E N T R E E S :</u>				
3-Hydrocarbures dont :	138 793	165 082	+ 17,9 %	+ 24,4%
3259-Gas-oil, fuels oils, légers et domestiques ..	8 448	7 242	- 2,0 %	- 20,0 %
3210-Essence de pétrole	2 668	3 525	+162,5 %	+ 3,5 %
6120-Sables et graviers	1 748	3 457	+ 85,6 %	- 7,0 %
21-Houilles	6 740	15 120	+173,0 %	- 30,1 %
17-Nourriture pour animaux	991	1 889	+ 33,2 %	+397,8 %
7-Engrais dont :	4 364	6 018	+ 29,0 %	+ 40,3 %
71-Engrais naturels	(3 912)	(5 011)	+ 29,9 %	+ 26,5 %
72-Engrais manufacturés	(451)	(1 007)	+ 12,9 %	+176,6 %
03-Fruits et légumes dont :	1 460	1 432	- 7,0 %	+ 8,0 %
0352-Bananes	(482)	(544)	- 0 %	+ 40,5 %
0150-Maïs	53	375	- 94,0 %	+6100,0 %
05-Bois et liège	2 778	2 798	- 29,3 %	+ 14,8 %
8410-Pâte à papier cellulose	1 003	892	- 60,0 %	+159,3 %
9-Véhicules et objets manufacturés	2 554	6 234	+ 84,7 %	+223,0 %
9991-Véhicules de tourisme	(651)	(821)		
TOTAL DES ENTREES TOUS PRODUITS	182 074	232 180	+ 26,6 %	+ 31,0 %
<u>S O R T I E S :</u>				
6410-Ciments	1 186	2 544	+ 73,8 %	+173,9 %
01-Céréales	3 450	4 421	+ 71,4 %	- 0,5 %
03-Fruits et légumes	514	839	- 14,5 %	+355,6 %
1110-Sucre	59	160	0 %	+112,0 %
14-Denrées alimentaires périssables	460	600	+ 3,3 %	+ 69,3 %
9-Véhicules et objets manufacturés dont :	3 693	8 612	+ 92,5 %	+232,4 %
9991-Véhicules de tourisme	(646)	(1 004)	+129,0 %	+339,1 %
TOTAL DES SORTIES TOUS PRODUITS	37 253	58 715	+ 64,4 %	+ 30,0 %

* 4 ports autonomes : Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille.

Source : Ports

EVOLUTION DES PRINCIPAUX TRAFICS (TOUS PORTS)
EN MILLIER DE TONNES

Tableau n° 16

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
<u>E N T R E E S :</u>								
3-Hydrocarbures dont :	138 793	145 865	160 116	186 345	185 552	155 880	174 477	165 082
325 -Gas-oil, fuels oils, légers et domestiques.....	8 448	8 997	9 062	7 941	7 565	6 224	7 084	7 242
3210-Essence de pétrole.....	2 668	2 872	3 023	3 038	2 896	2 886	2 797	3 525
6120-Sables et graviers.....	1 748	2 315	2 244	2 754	3 355	2 962	3 753	3 457
21-Houilles.....	6 740	6 751	5 267	6 017	8 904	11 249	14 033	15 120
17-Nourriture pour animaux.....	991	1 033	1 371	1 462	1 370	1 553	2 076	1 889
7-Engrais dont :	4 364	5 043	5 469	6 336	6 880	4 607	5 806	6 018
71-Engrais naturels.....	(3 912)	(4 328)	(4 783)	(5 464)	(6 290)	(3 948)	(4 682)	(5 011)
72-Engrais manufacturés.....	(451)	(715)	(686)	(872)	(590)	(659)	(1 123)	(1 007)
03-Fruits et légumes dont :	1 460	1 494	1 611	1 620	1 525	1 401	1 375	1 432
0352-Bananes.....	(482)	(504)	(559)	(532)	(540)	(525)	(513)	(544)
0150-Maïs.....	53	49	50	56	11	105	350	375
05-Bois et liège.....	2 778	2 712	2 960	3 632	3 021	2 111	3 210	2 798
8410-Pâte à papier cellulose.....	1 003	901	1 016	1 074	1 009	771	836	892
9-Véhicules et objets manufacturés.....	2 554	2 843	3 466	4 086	4 617	4 848	5 837	6 234
9991-Véhicules de tourisme.....	(651)	(777)	(975)	(1 050)	(1 200)	(1 440)	(1 563)	(821)
SOUS-TOTAL.....	171 600	180 876	195 655	224 321	226 706	194 597	221 634	214 082
TOTAL.....	182 074	189 866	205 622	239 124	246 628	211 210	240 197	232 180
<u>S O R T I E S :</u>								
6410-Ciments.....	1 186	1 537	1 709	2 209	2 343	2 243	2 004	2 544
01-Céréales.....	3 450	3 637	5 550	6 587	7 241	5 826	6 090	4 421
03-Fruits et légumes.....	514	533	557	634	658	686	754	839
1110-Sucre.....	59	62	55	31	37	88	133	160
14-Denrées alimentaires périssables.....	460	477	416	526	586	507	480	600
9-Véhicules et objets manufacturés dont.....	3 693	3 962	4 551	5 310	6 474	7 146	7 962	8 612
9991-Véhicules de tourisme.....	(646)	(751)	(947)	(1 066)	(1 196)	(1 449)	(1 539)	(1 004)
SOUS-TOTAL.....	3 047	3 211	3 604	4 244	5 278	5 697	6 423	7 608
TOTAL.....	37 253	38 826	43 612	56 126	59 064	55 847	57 684	58 715

Source : Ports

c) les fluctuations des trafics

L'analyse des fluctuations des trafics met l'accent sur un autre aspect des phénomènes dans la mesure où elle s'attache aux variations à plus court terme de l'activité des ports moyens.

Il ressort des tableaux n° 17 et 18, ci-joints, que les fluctuations des trafics sont en général plus importants dans les ports moyens que dans les 4 grands ports autonomes, surtout à l'exportation.

Mais cette situation résulte bien souvent de la nature même des trafics prédominants dans les ports moyens : ce sont des trafics de vrac plus sensibles à la conjoncture.

Ainsi, si l'on compare pour un même type de produits les fluctuations de trafic dans les ports moyens et dans les 4 grands ports autonomes elles apparaissent de même ordre de grandeur sauf peut-être pour les céréales (cf. annexe n°2). Il apparaît difficile de dire que l'activité des ports moyens se détermine en fonction des possibilités de passage dans les grands ports et que les ports moyens apparaissent comme des ports de délestage car dans cette hypothèse les fluctuations de leur activité devrait amplifier les fluctuations de l'activité de l'ensemble les ports.

EVOLUTION EN TONNAGES DES TRAFICS DES 19 PORTS MARITIMES ENTRE 1970 - 1977 HORS/MIS

LE CHAPITRE 3 (PRODUITS PETROLIERS)

E X P O R T A T I O N S

Tableau n° 17

En milliers de tonnes

	Evolution moyenne (1)	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Dunkerque	6,6	+ 5,4	+ 12,8	- 0,6	- 2,5	+ 3,6	+ 11,9	- 8,9
Calais	32,1	+35,0	+ 65,7	+29,3	+42,5	+10,0	+ 17,9	+24,3
Boulogne	20,9	+14,1	+ 16,2	+42,7	-13,8	- 1,7	+ 10,6	+47,6
Dieppe	17,3	+35,6	+ 17,0	+13,3	+18,3	- 6,1	- 6,6	+24,2
Le Havre	14,8	+12,6	+ 32,7	+28,6	+ 8,3	- 9,2	+ 10,1	+ 1,9
Rouen	10,8	+ 0,6	+ 37,1	+ 7,0	+ 6,3	-12,2	+ 4,6	+ 7,5
Caen	13,8	+25,3	+ 25,6	+ 5,0	- 1,2	- 9,2	- 14,9	+15,3
Cherbourg	66,4	-30,3	+131,3	-48,5	+127,3	+59,6	+ 59,9	- 8,0
Roscoff							- 24,0	+ 5,5
St-Malo	32,9	-23,8	- 1,1	-15,2	+25,7	-54,1	+ 95,6	+14,8
Brest	16,9	+11,6	- 0,8	-12,7	+13,7	-21,8	+ 24,0	+34,1
Lorient	71,3	-46,7	+225,0	+ 7,7	-42,9	-42,9	- 50,0	-87,5
Nantes St-N.	21,3	+ 1,5	+ 2,3	+18,4	+66,2	+12,7	- 30,3	-17,9
La Rochelle	22,8	- 4,0	+ 45,4	+19,0	+14,9	-25,5	+ 12,7	-38,0
Bordeaux	18,3	- 8,5	+ 2,3	+22,3	+20,2	+26,9	- 38,8	- 9,2
Bayonne	9,1	- 4,5	+ 1,3	+ 1,6	- 7,4	-26,4	+ 15,4	- 7,3
La Nouvelle	36,0	+72,0	- 18,3	+69,3	-13,2	-37,0	+ 22,2	-20,0
Sète	26,0	-16,6	+ 51,6	+27,7	- 2,5	-37,5	+ 19,8	-26,6
Marseille	12,3	-1,3	- 4,0	+24,3	+21,6	- 0,7	- 0,5	+33,5

Source : Ports

(1) Somme des valeurs absolues des variations annuelles de trafics divisé par 7.

EVOLUTION EN TONNAGES DES TRAFICS DES 19 PORTS MARITIMES ENTRE 1970 - 1977 HORS MIS

LE CHAPITRE 3 (PRODUITS PETROLIERS)

IMPORTATIONS

Tableau n° 18

En milliers de tonnes

	Evolution moyenne (1)	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Dunkerque	22,3	- 6,3	+ 11,8	+ 24,9	- 40,9	+ 47,7	+ 19,3	- 5,8
Calais	16,2	+14,9	+ 28,3	+ 10,7	+ 21,4	- 3,7	+ 26,0	+ 8,6
Boulogne	10,3	+ 0,4	+ 13,8	+ 17,1	+ 12,5	- 20,9	+ 2,4	+ 5,1
Dieppe	9,7	+ 12,0	+ 10,2	+ 6,9	- 1,2	+ 6,7	+ 13,9	+ 17,0
Le Havre	20,5	+ 11,1	- 15,3	+ 36,2	+ 37,1	+ 9,0	+ 19,9	+ 15,2
Rouen	14,4	+ 11,2	- 11,4	- 3,0	+ 24,2	- 10,7	+ 37,7	+ 2,5
Caen	7,2	+ 11,0	+ 6,6	-12,3	+ 1,7	- 7,1	+ 3,0	- 8,4
Cherbourg	27,8	+ 4,2	+ 13,2	+20,4	+ 78,2	+ 38,0	+ 20,7	+ 19,8
Roscoff							+ 4,4	+ 19,0
St-Malo	24,9	+ 3,9	+ 27,5	+35,4	- 5,1	- 29,3	+68,0	+ 5,4
Brest	11,7	+ 18,0	+ 21,6	+11,8	- 0,7	+ 5,9	+18,9	+ 5,3
Lorient	15,2	- 3,3	+ 34,0	+17,6	+ 2,3	+ 13,4	+33,4	- 2,0
Nantes St-N.	25,8	+ 80,7	- 28,8	+25,6	- 6,5	- 8,3	+17,6	- 13,0
La Rochelle	12,1	- 0,1	+ 21,0	+14,6	- 1,4	- 15,4	+31,5	- 0,6
Bordeaux	10,8	+ 9,9	- 1,0	+ 3,2	- 21,0	- 10,8	+18,8	- 10,7
Bayonne	15,7	+ 7,9	+ 8,6	+ 2,8	+ 14,4	- 42,9	+26,8	+ 6,5
La Nouvelle	18,8	- 7,8	- 11,9	+44,2	- 13,4	- 41,5	+10,5	+ 2,4
Sète	6,9	- 3,3	+ 21,8	+ 1,8	- 8,8	- 0,4	+ 3,9	- 8,3
Marseille	15,4	- 6,2	+ 1,2	+13,3	+ 62,7	- 0,8	+11,5	+ 12,1

Source : Ports

(1) Cf note p. précédente.

A la suite de ce premier chapitre sur les trafics des ports moyens qui a permis de définir leur spécialisation, l'appréciation de la situation des ports moyens face aux grands ports autonomes apparaît très différente suivant le type de trafic considéré.

En règle générale, l'évolution des trafics n'est pas défavorable aux ports moyens en ce qui concerne leurs trafics de vrac qui représentent la plus grande part de leur activité mesurée en tonnage. Mais ces types de trafics sont bien souvent en nombre très limité et la chute de l'un d'entre eux peut dans certains cas particuliers avoir de graves conséquences sur l'activité générale port moyen concerné.

Par ailleurs on remarque que les trafics de marchandises diverses des ports moyens demeurent à un niveau extrêmement faible si l'on exclut le cas particulier des trafics transmanche. Or ces trafics concernent les marchandises les plus riches et se développent rapidement dans les échanges internationaux; l'acheminement de ces produits s'est concentré sur les grands ports autonomes.

L'analyse des hinterlands constitue une deuxième approche pour apprécier la situation des ports moyens. Elle précise les zones qui sont soumises à l'attraction de plusieurs ports et sur lesquelles s'exerce une certaine concurrence entre ports moyens et ports autonomes.

CHAPITRE II - HINTERLAND DES PORTS

Dans ce chapitre, il s'agit de préciser l'hinterland des différents ports en prenant comme unité géographique la région de programme. Ces hinterlands sont également comparés les uns par rapport aux autres en étudiant la répartition entre les différents ports des trafics issus (ou à destination) d'une région donnée ; il est possible ainsi de localiser les zones soumises à l'attraction de plusieurs ports qu'il s'agisse de ports moyens ou de grands ports autonomes.

L'analyse de l'hinterland des ports est faite en quatre parties :

1°/ Hinterland des ports pour l'ensemble des produits à l'importation et à l'exportation.

2°/ L'incidence de la destination ou de l'origine à l'étranger dans le partage des trafics entre les différents ports.

3°/ Le cas de l'acheminement des marchandises les plus élaborées (Chap. 9 N.S.T.)

4°/ L'hinterland pour les principaux produits qui transitent par les ports moyens.

Il convient toutefois de préciser dans l'interprétation de cette analyse :

- que les statistiques douanières utilisées ne prennent pas en compte les trafics de cabotage.

- que les statistiques utilisées privilègent en général le concept de première "destination ou celui de "dernière" origine en France ; ces concepts surestiment l'importance des régions portuaires en particulier pour le transport de produits en vrac. En effet, ces produits sont souvent stockés ou subissent une première transformation dans des zones proches des ports avant d'être acheminés vers leur destination finale.

.../...

- enfin que seule l'attraction des ports français est analysée de manière détaillée. Il ne semble pas que les principales régions d'implantation des ports moyens (régions de l'Ouest et de la Méditerranée) aient été jusqu'à présent très soumises à l'attraction des ports étrangers (cf. tableau n° 19 et 20, pages 41 et 42 . Les trafics internationaux issus ou à destination de la France qui transitent par les ports étrangers sont essentiellement des trafics qui concernent le nord et l'est du pays, voire le bassin parisien. Les "détournements de trafic" peuvent donc affecter les trafics de certains ports moyens de la Manche mais leur part exprimée en valeur des produits transportés est restée faible dans les régions du littoral atlantique et méditerranéen (de l'ordre de 2 % à l'importation et un peu plus, de l'ordre de 5 %, à l'exportation pour la structure des trafics en 1974).

L'IMPORTANCE DES DETOURNEMENTS DE TRAFICS
PAR REGION POUR L'ANNEE 1974

I M P O R T S

Tableau n° 19

Pays de dernière provenance Régions de destination finale	Trafic détourné			Million de francs	
	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement			Rappel	Rapport en %
	Belgique Valeur	Pays-Bas Valeur	Total Valeur	Import. françaises par voie mari- times totales	du trafic détour- né aux import- ations totales
Nord	2 684	1 542	4 226	10 210	41,4
Picardie	335	323	658	969	67,9
Région Parisienne	1 902	2 163	4 065	15 219	26,7
Centre	81	113	194	739	26,3
Haute-Normandie	302	302	606	22 174	2,7
Basse Normandie	34	27	61	951	6,4
Bretagne	26	19	45	1 922	2,3
Pays de la Loire	46	77	123	5 633	2,2
Poitou-Charente	28	42	70	1 022	6,8
Limousin	4	4	8	280	2,9
Aquitaine	45	43	88	5 967	1,5
Midi-Pyrénées	137	47	184	1 124	16,4
Champagne- Ardennes	206	71	277	225	123,1
Lorraine	401	608	1 009	2 094	48,2
Alsace	341	551	892	3 560	25,1
Franche-Comté	69	44	113	106	106,6
Bourgogne	87	135	222	580	38,3
Auvergne	23	87	110	426	25,8
Rhône-Alpes	383	178	561	4 840	11,6
Languedoc	17	118	135	2 569	5,3
Provence C. d'Azur Corse	71	101	172	20 280	0,8
Toutes régions françaises de desti- nation finale cumulées	7 222	6 597	13 819	100 890	13,7

L'IMPORTANCE DES DETOURNEMENTS DE TRAFICS
PAR REGION POUR L'ANNEE 1974

E X P O R T S

Tableau n° 20

Million de francs

Pays de première destination	Trafic détourné			Rappel Import. françaises par voie maritimes totales	Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totale
	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement				
Régions françaises d'origine	Belgique Valeur	Pays-Bas Valeur	Total Valeur		
Nord	2 476	273	2 749	5 276	52,1
Picardie	854	67	921	2 395	38,5
Région Parisienne	935	355	1 290	16 659	7,7
Centre	95	76	171	1 020	16,8
Haute-Normandie	236	74	310	7 821	4,0
Basse Normandie	93	17	110	1 792	6,1
Bretagne	46	12	58	1 161	5,0
Pays de la Loire	63	27	90	2 850	3,2
Poitou-Charente	108	35	143	2 439	5,9
Limousin	4	2	6	157	3,6
Aquitaine	108	14	122	3 477	3,5
Midi-Pyrénées	23	6	29	1 108	2,6
Champagne-Ardenne	513	41	554	1 117	49,6
Lorraine	2 016	50	2 066	1 407	146,8
Alsace	511	134	645	1 214	53,1
Franche-Comté	248	137	385	2 836	13,6
Bourgogne	172	39	211	1 386	15,2
Auvergne	105	40	145	1 608	9,0
Rhône-Alpes	588	149	737	6 690	11,0
Languedoc	6	2	8	1 567	0,5
Provence C. d'Azur					
Corse	96	36	132	4 911	2,7
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	9 296	1 586	10 882	68 901	15,8

Source : S.A.E. - Département des Statistiques des Transports.

1. - L'HINTERLAND DES PORTS POUR L'ENSEMBLE DES PRODUITS A L'IMPORTATION ET A L'EXPORTATION :

Les hinterlands des 19 principaux ports retenus sont décrits dans les tableaux de la p. 47 et p. 48 qui croissent les trafics portuaires et les trafics générés par les régions, à l'importation et à l'exportation respectivement

Les trafics de ces tableaux sont exprimés, en tonnages toutes marchandises confondues ; il conviendra par la suite de nuancer les appréciations en fonction de la nature des marchandises.

Il ressort alors, de cette première analyse, une vocation régionale marquée pour les ports moyens.

En effet, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, la majeure partie des trafics qui passent par les P.M. ont pour destination ou pour origine la région d'implantation du port.

Cette remarque s'applique d'abord aux ports de Brest, Caen, Bayonne et La Nouvelle puis à ceux de St-Malo, Lorient et Roscoff dont plus de 80% voire plus de 95% de l'activité est générée par les trafics de leur région.

Les ports de Bordeaux, Nantes St-Nazaire, La Rochelle et Sète qui traitent des trafics beaucoup plus importants, étendent leur hinterland sur des régions voisines de leur région d'implantation. Mais leur hinterland demeure néanmoins relativement limité dans la mesure où les trafics générés par des régions plus éloignées ne concernent que des tonnages très faibles.

Cette remarque, toutefois, ne s'applique pas véritablement aux ports de la Manche tels Calais, Boulogne, Dieppe, voire Cherbourg dont, les hinterlands sont plus diffus : à travers le territoire.

Cette vocation régionale, apparaît également si l'on considère réciproquement les trafics générés par les régions littorales ; on constate que ces trafics transitent en général par les ports des régions considérées, que ces ports soient des ports moyens maritimes ou des ports autonomes maritimes.

Ainsi il apparait dans les tableaux de la p.49 et p.50 que la part du trafic assuré par les ports régionaux est bien souvent supérieure à 90% voire 95%. Il est bien entendu, difficile de tirer une conclusion de ces chiffres pour les ports comme Boulogne, Calais et Dieppe qui sont dans les régions d'implantation de deux grands ports autonomes Dunkerque et Le Havre ; mais ces parts de trafics traduisent pour tous les autres ports moyens l'attraction qu'ils exercent sur des trafics régionaux mesurés globalement en tonnage.

Toutefois, cette attraction apparait moins nette dans la région Languedoc-Roussillon où les ports de Sète et La Nouvelle sont souvent délaissés en raison de la proximité de Marseille qui se trouve administrativement dans la région voisine. De même, d'importants trafics bretons passent par Nantes St-Nazaire qui, bien qu'étant un débouché portuaire naturel d'une partie de la Bretagne, ne s'y trouve pas rattaché administrativement.

De plus on relève dans les pourcentages de ces tableaux une certaine différence entre les trafics d'importation et les trafics d'exportation. L'attraction qu'exercent les ports régionaux sur les trafics de leur région d'implantation semble moins marquée à l'exportation qu'à l'importation. L'explication de cette situation réside en partie dans la différence de la composition de ces deux types de trafics ; les produits pondéreux représentent une part beaucoup plus importante à l'importation qu'à l'exportation et, le port de passage est plus souvent choisi en fonction d'un critère de proximité, en raison du coût de l'acheminement terminal. De plus, il a été déjà relevé que ces trafics de pondéreux donnent souvent lieu à une première transformation ou à un stockage dans une région proche du port, et qu'il est souvent impossible de les suivre jusqu'à leur destination finale. Par la suite l'analyse se limitera aux marchandises à valeur unitaire élevée, et les conclusions seront sensiblement différentes.

Enfin on remarque que les ports de l'Atlantique et les ports bretons de la Manche exercent relativement peu d'attraction sur les trafics des régions qui n'ont pas de débouché maritime si ce n'est sur quelques régions du centre de la France : régions Centre, Limousin, Midi-Pyrénées. Pour ces trois régions, leur part dans l'ensemble des trafics se situe entre 20% et 40 % (mis à part les trafics en direction du Limousin à l'importation qui passent presque dans leur totalité par les ports de l'Atlantique). Mais cette part de trafic est en général bien inférieure à 5 % pour les autres régions continentales ; en ce sens, la façade atlantique n'est pas véritablement une façade maritime de la France.

2 - L'INCIDENCE DE LA DESTINATION OU DE L'ORIGINE A L'ETRANGER DANS LE PARTAGE DES TRAFICS ENTRE LES DIFFERENTS PORTS :

Dans le paragraphe précédent, la répartition des trafics a été étudiée indépendamment de la localisation géographique de la destination ou de l'origine des flux à l'étranger.

Mais en réalité, le choix du port de passage ne s'effectue pas uniquement en fonction des conditions d'acheminement terminal en France ; les conditions de desserte maritime d'une zone à l'étranger déterminée sont différentes suivant les ports.

Ainsi l'importance de la façade de la manche dans les trafics maritimes (54% des importations en tonnages et 58% des exportations) est à apprécier en fonction de l'intensité des échanges maritimes avec l'Europe du Nord. Il en est de même pour la façade méditerranéenne et les échanges avec les pays du pourtour de la méditerranée (32% des importations et 25% des exportations) :

On constate que indépendamment de l'origine ou de la destination en France, plus de 70 % des trafics d'échange avec l'Europe du Nord passent par la façade "Manche" aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. Plus de 60 % de l'ensemble des échanges avec la zone "Amérique" passe également par cette même façade. De même, on remarque que plus de 40 % des trafics d'échanges avec la zone "Méditerranée" passent par la façade méditerranéenne.

Qu'il s'agisse de port moyen ou de port autonome, les appréciations doivent souvent être modulées suivant la zone à l'étranger concernée. Une analyse des hinterlands a été faite en décomposant les flux issus ou à destination d'une région française suivant 5 grandes zones à l'étranger : Europe Nord, Méditerranée, Amérique, Afrique, reste du monde (les tableaux correspondants sont dans l'annexe III du rapport).

Il ressort de cette analyse les remarques générales suivantes :

. Lorsqu'il s'agit d'échanges avec "l'Europe Nord" les ports de la manche drainent non seulement la totalité des trafics de leurs régions littorales mais aussi une partie des trafics du littoral atlantique et du littoral méditerranée : ce phénomène peu marqué à l'importation est beaucoup plus net à l'exportation surtout pour le littoral méditerranéen.

Les trafics des régions centrales et des régions de l'Est qui n'ont pas de débouché maritime passent principalement par les ports de la Manche ou les ports étrangers (1) : seules les régions du centre, Midi-Pyrénées et Limousin acheminent une partie de leur trafic d'importation par les ports de l'atlantique et, l'Auvergne, par ceux de la méditerranée.

. Dans les échanges avec les pays de la méditerranée, les régions littorales font toujours passer la majorité de leurs trafics par les ports de leurs régions. Néanmoins les régions du littoral de la manche et de l'atlantique exportent une faible part de leurs trafics par les ports de la méditerranée (environ 10%).

Quant aux trafics des régions centrales et de l'est, ils se répartissent entre les ports de la manche et de la méditerranée de manière assez inégale suivant qu'il s'agit d'importation ou d'exportation et suivant leur proximité des façades concernées.

. Dans les échanges avec les pays d'Amérique l'attraction des ports du nord de la France apparaît forte à l'exportation y compris pour les trafics issus du littoral atlantique. Néanmoins à l'importation les ports de l'Atlantique en conservent la presque totalité et captent une partie des trafics des régions centrales.

Les régions de l'Est répartissent leurs trafics entre les ports de la méditerranée et, surtout, de la manche.

. Dans les échanges avec les pays d'Afrique, la règle^K semble être à nouveau, en ce qui concerne les régions littorales, le passage par un port de la région : la seule exception est la région "pays de la loire" dont 1/3 des exportations vers cette zone transite par les ports de la Manche. On observe également la position ^{relativement} plus favorable des ports de l'Atlantique dont l'attraction apparaît plus forte en direction des régions du centre de la France sans pour autant drainer le trafic de la région parisienne. Les régions de l'Est répartissent leur trafic entre la façade méditerranée et celle de la Manche.

. La configuration de la répartition des flux est analogue pour les échanges avec le reste du monde. Cependant l'attraction des ports de l'atlantique pour les régions centrales apparaît moins nettement bien que à l'importation ; la façade atlantique draine la moitié des trafics à destination de la région parisienne

(1) Il est rappelé que cette analyse ne prend pas en compte les trafics qui passent par les ports étrangers.

Tableau n° 21

port. zone) IMPORTS

TRAFICS PORTUAIRES TOUS PRODUITS ET TOUTES ZONES POUR L'ANNEE 1976 (en millier de tonnes)

Ports	Regions	01	02	05	06	07	08	09	11	12	20	21	03	04	10	13	14	15	16	17	18	19
1	Dunkerque	209787	609	1962	03	59	15	13	22	27	11	160	1587	41	0,2	4,2	12585	93	5,6	9,7	1,7	567
2	Calais	9318	332	18,9	51	25	56	37	51	35	13	134	1482	86	0,6	13,4	195	153	2,3	7,1	3,6	693
3	Boulogne	7495	307	22,0	74	12	82	24	21	02	01	14	2329	26	0,3	7,5	33,3	07	0,6	4,6	1,9	394
4	Dieppe	111	87	2203	28	06	76	10	208	12	0	11	1322	158	0,2	0,9	20	12	5,8	1,9	10,1	125
5	Le Havre	54296	707	441679	525	262	530	152	129	77	54	339	89490	778	2,8	12,2	167	1665	7,1	28,8	30,1	562
6	Rouen	581	29,8	64389	51	12	67	27	10	08	05	49	17597	559	0,1	5,1	28	327	0,6	3,9	1,9	105
7	Caen			03	12716		02	01	01				03				23	01	0,2	0,1	0,1	
8	Cherbourg	03	12	22	1000	154	138	28	24	22	51	18	172	21	1,0		22		0,1	0,5	0,4	20
9	Roscoff	07		01	02	748	25	05	04	02	04	01	09	03	0,1	0,2	09	10	0,1			
0	St-Malo		03	02	14	6944	53		01	02		01	326	502						0,6	0,6	
1	Brest					9010	76				23											
2	Lorient			09	21	7419	15			01			1065	13								151
3	Nantes St-Nazaire	02		02	10	371	119932	17	62		341	23	251	03		0,3	01	05	0,5			47
4	La Rochelle	20		42	148	1069	53,6	13055	96,7	1059	108	12	264	823	829	2,8	78	79		1,5	3,1	472
5	Bordeaux	25		28	05	35	165	363	96196	2465	65	426	1231	300	526			17	0,2	3,0	20,6	405
6	Bayonne							0,1	188,3	6,2						0,1						
7	La Nouvelle								0,7	0	293,5		4,8								5,2	07
8	Sète	25	02	112	12	08	01	18	445	724	49504	737	296	21	12	0,5	54	313	0,4	17,4	5,7	1436
9	Marseille	95	18	94	14	38	68	77	275	1112	1162	421472	4143	10,8	18	1,5	388,2	74221	9,2	42,8	37,1	72908
	Total	28176	237,5	510957	14674	26172	121833	1382,3	100306	561,0	54277	123384	121615	3419	1438	49,7	5239,7	76903	32,7	1219	1215	77982

Tableau n° 22, TRAFICS PORTUAIRES TOUS PRODUITS ET TOUTES ZONÉS POUR L'ANNEE 1976 (en millier de tonnes)

Ports	Regions	01	02	05	06	07	08	09	11	12	20	21	03	04	10	13	14	15	16	17	18	19	
1	Dunkerque	24802	329,3	239	6,4	1,0	47	29	63	78	59	258	5521	147	04	1801	5954	239	140	131	75	275	
2	Calais	3335	32,9	44	6,1	2,0	201	135	206	189	297	596	662	112	37	140	138	88	231	272	44	301	
3	Boulogne	5513	1,0	20	0,1		08	03	18	16	25	41	211	05	03	14	102	192	07	15	01	23	
4	Dieppe	31	3,2	868	5,8	3,3	148	44	166	71	93	79	321	53	29	45	09	06	14	13	28	125	
5	Le Havre	1206	107,6	28525	47,5	23,2	564	580	1283	186	120	280	9228	660	25	863	694	289	455	658	924	1287	
6	Rouen	572	58,0	1181	15,4	9,6	88	19	52	135	36	39	13876	240	07	856	106	219	163	245	93	103	
7	Caen	04	0,3	36	428,5	1,2	27		01		02	01	151	02	03	04	01	14	03	02	01	03	
8	Cherbourg		0,3	22	167,4	6,0	363	104	105	86	19	14	772	30	12	06	02		41	15	12	42	
9	Roscoff				0,3	40,4	57	05	27	40	10	17	01	06	01				01			02	
0	St-Malo	12		01		39,7	14	50	02	02	03	01	172			01			09	02	20	01	
1	Brest	893				147,6				02									01				
2	Lorient					4,6																	
3	Nantes St-Nazaire					43,5	10564	01	38		01	01	23	03			07			01			
4	La Rochelle	02	0,2			0,1	88	5073	32	291	05	05	20	46	02	18			01	01		02	16
5	Bordeaux	17	4,1	07	1,3	2,1	111	1078	13668	738	52	106	457	372	46	10	11	07	76	24	152	84	
6	Bayonne					0,5			8347	06			13	10									
7	La Nouvelle	01								486	2812								15			17	
8	Sète	294	5,2	19		1,3	09	22	268	916	12122	118	436	241	09	43	15	311	140	36	152	234	
9	Marseille	553	93,0	350	7,4	6,0	13	237	537	707	755	30496	1734	367	42	337	1368	447	289	808	1496	9819	
	Total	37235	635,1	61312	686,2	351,7	12432	7379	24813	3949	16421	32052	33598	2294	218	4138	8407	1839	1562	2239	2997	12315	

1 48 =

TRAFFIC PORTUAIRE TOUS PRODUITS ET TOUTES ZONES POUR L'ANNEE 1976

IMPORTS

TABLEAU N° 23

en milliers de tonnes

		Total trafic	Port+ rég. %	Manche %	Atlantique %	Méditerranée %
Manche	01	28177	100	100	-	-
	02	238		100	-	-
	05	51096	100	100	-	-
	06	1467	100	100	-	-
Bretagne	07	2617	98	2	98	-
Atlantique	08	12183	97	3	97	3
	09	1382	99	1	99	1
	11	10031	98	1	98	1
Méditerranée	20	5428		-	1	99
	21	42338		-	1	99
Régions Centrales	03	12162		93	4	3
	13	50		97	2	1
	04	342		48	48	4
	10	144		3	95	2
	12	561		3	64	33
Est	14	5237		24	2	74
	15	7690		3	-	97
	16	33		70	-	30
	17	122		50	1	49
	18	121		41	20	39
	19	7798		2	2	94
		189217		50	35	35

source : Douanes

En ligne : les trafics des différentes régions regroupées en grandes zones.

En colonne : la part des trafics de la région donnés par les ports implantés dans la région, par les ports de la Manche, par les ports de l'Atlantique (ports bretons inclus), par les ports de la Méditerranée.

TRAFICS PORTUAIRES TOUS PRODUITS ET TOUTES ZONES POUR L'ANNEE 1976

Tableau n° 24

E X P O R T S

		En milliers de tonnes				
		Total Trafic	Port rég. %	Manche %	Atlantique %	Méditerranée %
Manche	01	3 723	96	96	2	2
	02	635		85		15
	05	6 131	100	100		
	06	686	76	76	24	
Bretagne	07	352	86	11	86	2
Atlantique	08	1 243	90	10	90	
	09	738	85	12	85	3
	11	2 481	89	8	89	3
Méditerranée	20	1 642	95	5		95
	21	3 205	95	5		95
Régions Centrales	03	3 360		90	4	6
	13	414		91		9
	04	229		54	20	26
	10	22		56	22	22
	12	395		18	41	41
Est	14	841		84		16
	15	184		59		41
	16	156		64	7	28
	17	224		60	3	37
	18	300		40	5	55
	19	1 232		18	1	81
		28 193		58	17	25

Source : Douanes

REPARTITION DES TRAFICS DE TOUS PRODUITS EN % ENTRE LES PORTS DES DIFFERENTES

FACADES SUIVANT LES ZONES DE PROVENANCE OU DE DESTINATION A L'ETRANGER

Tableau n° 25

Façades	Europe Nord (1)	Méditerranée (2)	Amérique (3)	Afrique (4)	Reste du monde (5)
IMPORTS :					
Manche	71,8	54,2	61,9	52,3	25,3
Atlantique	14,6	5,8	24,1	17,8	45,0
Méditerranée	13,6	40,0	14,0	29,9	29,7
TOTAL	100	100	100	100	100
EXPORTS :					
Manche	70,9	40,2	68,3	59,1	43,8
Atlantique	24,6	15,3	7,3	12,3	15,2
Méditerranée	4,5	44,5	24,4	28,6	40,0
TOTAL	100	100	100	100	100

Tableau constitué d'après les données des Douanes

La définition précise des zones géographiques à l'étranger est en annexe II, page

3) L'analyse de la répartition des trafics des produits manufacturés (chap. 9 de la nomenclature N.S.T.)

Ces produits qui en tonnage ne représentent qu'une faible part des trafics sont ceux dont la valeur unitaire est la plus élevée. Leur coût du transport est en général assez faible par rapport à la valeur du produit, et leur mode d'acheminement est plus dépendant de la qualité de service offerte : cette qualité est appréciée en termes de rapidité, de sécurité, de fréquence offertes dans les services de transport.

Il a été vu que, au regard de ces trafics, on distingue deux grands groupes de ports moyens : les ports de la Manche qui participent au trafic transmanche et les autres ports moyens pour lesquels les trafics de ce type de marchandises demeurent très faibles.

On retrouve ce clivage au niveau de l'étude de l'hinterland de ces trafics :

- d'un côté des ports comme Calais, Boulogne et dans une moindre mesure Cherbourg et Dieppe pour lesquels l'hinterland est relativement étendu tant à l'importation qu'à l'exportation. Dans ce groupe, les trafics régionaux ne représentent souvent qu'une part assez faible de l'ensemble des trafics portuaires de ce type de produits.
- d'un autre côté des ports comme Brest, Lorient, Bayonne, La Nouvelle pour lesquels ces trafics sont soit inexistantes soit très faibles et limités à la région d'implantation du port. Les ports de Caen (surtout à l'importation) et de Roscoff pour lesquels les trafics régionaux sont prépondérants, se rapprochent assez de ce deuxième ensemble.

Le cas de Sète est un peu particulier : Sète est une plate-forme assez importante de trafic "roll-on roll-off" sur la Méditerranée et son hinterland s'étend le long du couloir Rhodanien.

Les ports de Nantes - Saint-Nazaire et surtout Bordeaux ont des trafics de produits manufacturés plus importants mais qui restent toutefois à un niveau assez faible par rapport aux trafics correspondants des grands ports autonomes. Bien que leur hinterland soit plus étendu (surtout Bordeaux, à l'importation) leur vocation est quand même essentiellement régionale.

La répartition des trafics de ces produits entre les différents ports s'adapte moins bien aux critères de proximité géographiques entre les pôles d'émission (ou de réception) et les points d'embarquement (ou de débarquement). L'attraction des grands ports est en général plus forte, mais ainsi que le montrent des tableaux p.56 et p. 57 la majeure partie des trafics générés par les régions littorales passent toujours par les ports de leur région. La faiblesse des trafics de produits manufacturés (chap. 9 N S T) dans les ports moyens ne s'explique pas uniquement par la concurrence qu'exercent sur ces trafics les grands ports autonomes mais également par le faible niveau d'importation et d'exportation des régions d'implantation de ces ports moyens.

La description des hinterlands a également été faite suivant les grandes zones d'échanges à l'étranger. Les tableaux correspondants figurent en annexe III. Il en ressort notamment que l'attraction des ports de la Manche se montre plus forte lorsqu'il s'agit d'échanges avec l'Europe du Nord ou les pays d'Amérique. Celle des ports de la Méditerranée est plus marquée dans les échanges avec les pays de la méditerranée.

TRAFICS PORTUAIRES TOUTES ZONES PAR PORT ET PAR REGION FRANCAISE DU CHAPITRE 9 (EN MILLIER DE TONNES) 1976

(ex port zone)

Ports	Regions	01	02	05	06	07	08	09	11	12	20	21	03	04	10	13	14	15	16	17	18	19
1	Dunkerque	380	14,8	2,5	3,1	0,2	2,8	1,3	1,0	0,9	0,5	2,3	137,2	4,4	0,2	21,7	13,4	5,8	4,5	5,3	3,2	14,5
2	Calais	54,1	14,5	1,5	4,6		1,6	0,6	2,5	0,5	0,6	1,1	17,7	3,9	12	5,3	4,4	2,3	19,2	3,2	1,0	6,6
3	Boulogne	9,8	8,3	0,3							0,1		4,9	0,3	0,1	0,5	0,4	0,5	0,6	0,1		0,1
4	Dieppe	1,4	1,4	5,7	2,5		1,3	1,9	5,7	1,0	0,4	0,3	27,0	0,5	1,0	3,0	0,6	0,4	1,2	0,6	0,1	4,0
5	Le Havre	92,9	58,9	162,6	24,2	12,5	15,1	6,2	12,0	2,8	0,9	9,8	292,0	17,6	0,7	14,0	13,4	15,3	24,4	20,5	77,4	51,5
6	Rouen	7,9	19,8	72,9	7,0	8,8	4,2	0,6	1,4	0,5	0,1	0,7	167,1	8,8	0,3	5,3	3,9	5,6	14,6	2,4	8,4	5,0
7	Caen		0,2	1,5	12,1		2,5	0,5					4,6	0,2	0,3							3,1
8	Cherbourg		0,1	0,6	5,5	0,3	6,7	0,9	0,8	0,5			67,0	0,4	0,4	0,2			4,1		0,1	
9	Roscoff					2,9	0,6			0,5												
10	St-Malo					1,6	0,1						0,2			0,1						
11	Brest					7,6																
12	Lorient					2,7																
13	Nantes St-Nazaire					40,0	207,3	0,1					1,6									
14	La Rochelle		0,2	0,2			0,7	27,8	1,0	0,3			1,7	0,5				0,1			0,4	1,3
15	Bordeaux	5,1	3,6		1,7	1,4	4,6	6,2	90,1	7,6	0,4	1,3	18,6	3,5	1,6	0,1	0,1	0,1	7,7	1,1	0,6	3,5
16	Bayonne																					
17	La Nouvelle																					
18	Sète	3,8									7,1				0,1	2,4	1,3	1,3	1,0	1,0	1,7	8,0
19	Marseille	44,3	34,4	8,2	4,8	2,7	6,8	11,3	8,1	14,7	7,6	298,8	225,2	22,6	1,6	22,8	14,0	25,5	62,7	25,9	35,3	220,1
	Total	599,3	418,2	256,0	65,5	80,7	254,3	57,4	122,6	29,3	17,7	314,3	964,8	62,7	7,5	75,4	51,5	66,9	140,0	60,1	128,2	317,2

Tableau 27
Import zone

TRAFICS PORTUAIRES TOUTES ZONES PAR PORT ET PAR REGION FRANCAISE DU CHAPITRE 9 (EN MILLIER DE TONNES) 1976

Ports	Regions	01	02	05	06	07	08	09	11	12	20	21	03	04	10	13	14	15	16	17	18	19
1	Dunkerque	59,7	3,5	0,8	0,2	0,1		0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	85,6	0,6	0,1	0,6	1,3	0,6	0,2	0,3	0,3	1,5
2	Calais	32,0	17,5	4,6	3,5	0,6	2,1	3,7	2,5	0,7	1,3	4,1	64,6		0,2	8,2	3,0	5,0	0,7	1,1	1,1	15,5
3	Boulogne	33,3	3,2	1,3	6,0		0,2	2,0	1,0			0,3	33,2		0,6	5,4	0,2	0,1		1,0	1,0	4,0
4	Dieppe		2,1	6,9				0,2	0,9	0,1			16,6		0,1	0,1	0,1	0,1		0,2	0,2	3,0
5	Le Havre	9,0	24,0	82,0	8,0	1,9	15,5	4,6	7,6	1,8	1,6	9,4	208,2	21,0	0,8	2,7	4,2	4,6	1,4	8,3	6,8	23,2
6	Rouen	0,7	1,1	15,2	1,6	0,9	0,5	0,1	0,5	0,2		1,0	120,8	12,6		0,3	0,6	1,3		0,1		0,2
7	Caen				17,8								0,2									
8	Cherbourg	0,1	0,5	0,4	4,9	1,9	1,9	0,4	1,0	0,6		0,3	7,2	0,7			0,6	0,1		0,1		1,0
9	Roscoff					2,7	0,2	0,1	0,2				0,2							2,7		
10	St-Malo					30,7							0,1									
11	Brest					14,7	0,3															
12	Lorient					1,6									0,2							
13	Nantes St-Nazaire					19,6	82,9	0,2					1,4					0,5				
14	La Rochelle				0,7	0,7	8,2	76,5	7,2	0,2		0,5	1,4	7,8	8,0					1,1	0,5	1,6
15	Bordeaux				0,2		2,2	2,8	90,3	0,7			0,8									0,5
16	Bayonne								4,5													
17	La Nouvelle																					
18	Sète								0,2	0,7	3,7	2,3	0,3			0,1						0,6
19	Marseille	2,4	0,5	0,5	0,4	0,8	1,8	0,7	3,0	7,2	3,9	560,0	104,1	7,2	0,3	0,5	0,7	2,4	0,5	3,0	9,1	16,3
	Total	137,2	52,4	211,7	43,3	76,2	115,8	91,4	37,0	12,2	10,8	578,4	544,0	49,9	10,3	17,9	10,7	10,2	2,8	15,2	19,0	66,9

- 56 -

TRAFFICS PORTUAIRES TOUTES ZONES PAR PORTS
ET PAR REGION FRANCAISE DU CHAPITRE 9
(en milliers de tonnes) 1976

Tableau 28

IMPORT

		Total trafic	Port rég. %		Manche %	Atlantique %	Méditerranée %
Manche	01	137	91		98	-	2
	02	52			99	-	1
	05	212	93		100	-	-
	06	43	52		97	2	1
Bretagne	07	76	66		7	92	1
Atlantique	08	116	72		17	81	2
	09	91	84		12	87	1
	11	119,2	76		11	86	3
Méditerranée	20	11	34		23	7	70
	21	578			3	-	97
Régions Centrales	03	644			83	1	16
	13	18			97	-	3
	04	50			69	17	14
	10	10			17	80	3
	12	12			28	7	65
Est	14	11			93	-	7
	15	10			71	5	24
	16	3			82	-	18
	17	15			55	25	20
	18	19			49	3	48
	19	67			72	3	25

- 57 -
**TRAFFICS PORTUAIRES TOUTES ZONES PAR PORT ET
 PAR REGION FRANCAISE DU CHAPITRE 9 (en milliers
 de tonnes)**

Tableau 29

EXPORT

		Total trafic	Port rég. %		Manche %	Atlantique %	Méditerranée %
Manche	01	599	74		92		8
	02	148			75	2	23
	05	256	94		97	-	3
	06	65	27		90	3	7
Bretagne	07	81	18		27	70	3
Atlantique	08	254	82		13	84	3
	09	57	48		28	59	20
	11	123	73		19	74	7
Méditerranée	20	18	40		15	2	83
	21	314	95		5	-	95
Régions Centrales	03	965			75	2	23
	13	75			67	-	33
	04	63			58	6	36
	10	8			56	21	23
	12	29			21	29	50
Est	14	51			71	-	29
	15	67			60	-	40
	16	140			48	6	46
	17	60			53	2	45
	18	128			70	1	29
	19	318			26	2	72

3 819

REPARTITION DES TRAFICS DES PRODUITS DU CHAPITRE 9 EN % ENTRE LES PORTS DES
DIFFERENTES FACADES SUIVANT LES ZONES DE PROVENANCE OU DE DESTINATION A L'ETRANGER

Tableau n° 30

Zones Façades	Europe Nord	Méditerranée	Amérique	Afrique	Reste du monde
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
IMPORTS :					
Manche	63,2	40,5	61,7	24,6	27,2
Atlantique	12,9	28,8	25,0	56,5	8,1
Méditerranée	23,9	30,7	13,3	18,9	64,7
TOTAL	100	100	100	100	100
EXPORTS :					
Manche	86,6	29,9	70,1	47,6	60,6
Atlantique	11,9	14,1	19,5	15,8	9,1
Méditerranée	1,5	57,0	10,4	36,6	30,3
TOTAL	100	100	100	100	100

Tableau constitué d'après les données des Douanes.

4) L'hinterland des ports moyens pour certains trafics spécifiques

Un certain nombre de produits qui génèrent une part importante de l'activité des ports moyens ont été relevés dans le premier chapitre.

Ces produits apparaissent surtout à l'importation et sont essentiellement les hydrocarbures, le charbon, les sables et graviers, le bois, les engrais, la nourriture pour animaux. A l'exportation on retient les céréales et, dans une moindre mesure, les fruits et légumes.

Il convient alors de s'interroger sur les caractéristiques des hinterlands portuaires de ces types de produits qui constituent une sorte de spécialisation des ports moyens; on peut en effet se demander si l'importance du rôle joué par les ports moyens dans leur acheminement ne se traduit pas par l'existence d'un hinterland relativement plus étendu.

Il semble que la réponse soit a priori négative pour les trois premiers types de produits (hydrocarbures, charbon, sables et graviers) dans la mesure où, dans ce cas, le port moyen est en général une sorte de plate forme de distribution de sa région environnante.

Pour les autres types de produits la vérification d'une telle hypothèse est en général difficile.

La première raison tient à la nature des statistiques disponibles qui ne permettent pas toujours de cerner la destination finale de produits tels, le bois, les engrais ou la nourriture pour animaux. Cette limite des statistiques douanières relevée précédemment s'applique tout particulièrement à ces produits qui subissent des premières transformations dans les zones proches des ports. Ainsi, si l'analyse des hinterlands qui suit permet de révéler certaines situations de concurrence entre les ports pour la desserte d'une région donnée, elle ne permet pas de les déceler toutes en raison de cette mauvaise appréciation des "premières" origines ou des destinations finales.

La deuxième raison tient à la nature même des produits. Ce sont des produits pondéreux pour lesquels le critère de proximité d'un port est plus déterminant bien que l'utilisation de trains complets tende parfois à élargir considérablement les zones d'attraction des ports.

a) Le bois (et le liège) :

De nombreux ports important du bois ; ce bois provient essentiellement de l'Europe du Nord, de l'Afrique mais aussi de l'Indonésie (?) et du Canada (cf. annexe).

Pour les bois d'Europe du Nord les hinterlands des ports semblent assez bien limités : la possibilité d'utiliser des bateaux de faible tonnage pour ces zones peu éloignées amène probablement les importateurs à choisir plus facilement le port le plus proche de la destination. Il ressort toutefois que le port de Boulogne assure pour ces bois un trafic important vers la région parisienne alors que celui de Rouen semblerait se limiter à la desserte de sa région. Le Havre n'assure pratiquement pas de trafic de bois sur ces relations.

La situation est très différente pour les bois d'Afrique et dans une moindre mesure d'Extrême-Orient ; les hinterlands des trois ports de l'Atlantique pour lesquels le trafic de bois est important (Bordeaux, La Rochelle, Nantes St-Nazaire) se recouvrent plus facilement bien que La Rochelle assure presque tout le trafic à destination de la région Poitou-Charente et que sa position soit moins forte que celle de Nantes dans les pays de la Loire ou que Bordeaux en Aquitaine. Ces ports et surtout La Rochelle, desservent les régions centrales, y compris la région parisienne.

Sur la Méditerranée Sète et Marseille s'assurent un quasi-monopole dans leur région mais sont en situation de concurrence pour les trafics important à destination de la région Rhône-Alpes : dans cette concurrence il semble que Sète s'assure la plus grande part du marché.

Dans le Nord, Dunkerque, Le Havre, Rouen et Boulogne sont également des ports d'importation de bois mais les tonnages traités ne dépassent pas ceux des ports moyens cités précédemment et leur position n'apparaît pas dominante sur ce type de trafic. Tous ces ports participent à la desserte de la région parisienne dont le principal port demeure Boulogne.

L'hinterland des autres ports est en général limité à leur région d'implantation quelque soit l'origine de ces importations : les ports bretons assurent la desserte de la Bretagne, Caen essentiellement de la Basse-Normandie et ils apparaissent peu menacés par la concurrence d'un autre port dans leur région.

TRAFIC : REGIONS ↔ PORTS

PRODUIT : 05 (BOIS ET LIEGE)

SENS : ENTREES

Tableau n° 31

1976

	1 NORD	2 PICARDIE	3 R. PARISIENNE	4 CENTRE	5 HTE NORMANDIE	6 BASSE NORMANDIE	7 BRETAGNE	8 FAYS LOIRE	9 POITOU-CHAR.	11 AQUITAINE	12 MIDI-PYRENEES	20 LANG. ROISS.	21 PROV. C. AZUR
Dunk.	110292	57	774	150	285	70							
Calais	24039	35	219	617					175	26		46	2
Boulogne	33497	10 765	56 524			1 076		351	91	56			
Dieppe	1 083	190	89		10 181	114				1			
Rouen	287	74	13 907	369		804	97	19					
Le Havre	689	394	10 420	8 787		26 961	742	2 116	714	2 300	172	19	2
Caen			48		264	255 920	890	206	18				
Norbouy					5	4 682	45		16	79			
St-Malo					44		161 388	4 213				2 275	
Roscoff								40					
Brest							25 618						
Lorient			42			58	57 505	1 233					
Nantes			3 072	15	26	919	9 761	322982	550	3			
La Rochelle	500		6 033	10 825	3 844	14 156	9 279	26933	523271	31 691	1 605	80	
Bordeaux	2 189		8 959	1 364	896	355	1 010	1 089	4 450	224 218	9 098	570	23
Bayonne										9 354		4	
La Nouvelle												3 687	
Bèze	140			6 026	3 593	1 166	55	108	1 745	549	9 700	129 727	11 41
Marseille	307		1 092		587	442	2	101	1 111	624	614	1 206	16681

unité : tonne

b) Les engrais

Les zones d'influence des ports, telles qu'elles peuvent être appréciées à l'aide des statistiques douanières sont assez bien délimitées en ce qui concerne les engrais.

Au nord de la Loire Saint-Malo est le seul port moyen avec un trafic d'engrais important. Il assure la desserte de la Bretagne avec Brest, dont les trafics sont plus faibles, ainsi que la desserte de la région du Centre avec Rouen.

Nantes a presque l'exclusivité de l'approvisionnement des pays de la Loire. Dans le sud, les trafics issus de Bordeaux et Bayonne se rencontrent pour la desserte de l'Aquitaine.

Sète et Marseille se divisent des trafics sur les bords de la Méditerranée : ceux qui sont destinés au Languedoc Roussillon passent par le premier port, ceux qui sont acheminés vers la région Provence - Côte d'Azur passent par le second.

c) Importation de nourriture pour animaux

Les plus grands ports importateurs de nourriture pour animaux sont les ports de Lorient, Brest, Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux. Ces trafics atteignent dans ces ports des tonnages très importants par rapport auxquels ceux de Rouen et Marseille apparaissent faibles.

Pour ce produit les hinterlands des ports semblent assez bien délimités. Deux régions seulement recourent à plusieurs ports pour leur approvisionnement : la région parisienne desservie à la fois par Rouen et Lorient et la Bretagne desservie par les trois ports de Brest, Saint-Malo et Lorient à nouveau.

Les autres ports, par contre, jouissent d'une position relativement peu menacée pour la desserte de la région de leur hinterland.

Produit : 7 (engrais)

TABLEAU N° 32

Sens : Entrées

	1. Nord	2. Picardie	3. Région Parisienne	4. Centre	5. Hte Normandie	6. Basse Normandie	7. Bretagne	8. Pays Loire	9. Poitou Charentes	11. Aquitaine	12. Midi Pyrénées	20. Languedoc Roussil.	21. Prov. Côte d'Azur
Dunkerque	114929	5257	30737	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-
Calais	169	140	1	-	85	21	-	-	-	17	-	-	2
Boulogne	18	-	1	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-
Dieppe	-	154	-	193	1882	-	-	-	-	-	-	-	-
Rouen	3050	25206	28600	39690	-	41	-	-	60	-	-	-	-
Le Havre	-	-	1082	2399	288700	-	-	-	-	-	-	-	-
Caen	-	-	-	-	-	11751	-	-	-	-	-	-	-
Nerbourg	-	-	148	95	416	306	36	-	-	-	-	-	-
Saint Malo	-	-	3493	50193	60	-	3454	-	-	-	-	-	-
Noscof	-	-	540	-	-	-	5397	170	-	-	-	-	-
Brest	-	-	-	-	-	-	46439	-	-	-	-	-	-
Orient	-	-	5250	-	-	-	8658	-	-	-	-	-	-
Antes	-	-	4643	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
La Rochelle	-	-	-	-	-	-	675	-	-	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	39404	-	-	-	1093	1696	-	-	-	-	-
Mayenne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2730	-	-	-
Port la Nouvelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5167	-	-
ète	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16340	-	2140
Marseille	-	-	747	-	-	-	-	-	-	4200	-	-	-

Unité : tonnes

Produit : I7 (nourriture pour animaux)

Tableau n ° 33

Sens : Entrées

	1. Nord	2. Picardie	3. Région Parisienne	4. Centre	5. Hte Normandie	6. Basse Normandie	7. Bretagne	8. Pays Loire	9. Poitou Charentes	11. Aquitaine	12. Midi Pyrénées	20. Languedoc Roussil.	21. Prov. Côte d'Azur
Dunkerque	28653	20	2747	0	0	I6	-	-	-	-	-	-	-
Calais	I80	I86	133	-	25	I4	I5	-	-	-	-	-	-
Boulogne	559	133	21	-	301	-	-	-	-	-	20	-	-
Dieppe	532	-	1290	523	856	266	84	I422	228	-	323	-	-
Rouen	2835	-	54958	550	I4II78	-	I798	-	-	-	-	-	-
Le Havre	2204	54	772	I50	I567	141	345	2	-	I5	40	-	-
Caen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cherbourg	I9	-	I9I4	3	102	1269	549	284	111	12	38	-	-
Saint Malo	-	-	I5979	-	I5	1008	-	-	-	9	-	-	-
Roscof	I9	-	-	-	I5	5028	II6	I35	-	33	-	-	-
Brest	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lorient	-	-	89690	I371	930	300	-	I50	-	-	025	-	-
Nantes	-	-	7725	260	0	0	3734	-	-	490	-	-	-
La Rochelle	-	-	-	-	-	-	-	-	684	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	7I54	700	454	-	-	300	-	100	100	300	1090
Bayonne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Port la Nouvelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3687	-
Sète	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marseille	-	-	63	20	II9	-	50	-	-	-	I426	696	99102

Unité : tonne

d) Exportations de céréales

Caen, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, La Nouvelle et dans une moindre mesure Bayonne sont des ports exportateurs de céréales. Les trafics ont en général pour origine la région dans laquelle le port est implanté et très rarement ces trafics régionaux sont détournés par d'autres ports.

Les autres ports moyens participent très peu à ce mouvement d'exportation soit parce que leur région n'est pas exportatrice soit parce qu'ils se trouvent à proximité d'un port qui attire les trafics de la région. Parmi ceux-ci, outre les ports précédents, il faut mentionner les grands ports de Dunkerque, Rouen Le Havre. Ces grands ports et en particulier Rouen, drainent les exportations des centres céréaliers du bassin parisien.

e) Fruits et légumes

o. Importation : Dieppe est le seul port moyen gros importateur de fruits et légumes (1). Il dessert principalement la région parisienne avec Le Havre et la Haute-Normandie avec Rouen. Le trafic de Dieppe est très spécialisé et plus des 2/3 des tonnages concernent la banane.

o. exportation : Bien qu'il existe des centres producteurs de fruits et légumes qui exportent un peu partout sur l'ensemble du territoire, ces centres sont surtout concentrés dans le sud de la France. Une grande partie de ces produits est acheminée vers les ports du Nord et expédiée vers l'Angleterre en particulier. La position de l'hinterland des ports pour ce type de produit s'explique largement par ce mouvement Sud-Nord. Des ports comme Calais et le Havre ont des hinterlands très larges touchant les pays de la Loire, le Languedoc-Roussillon et la région Provence - Côte d'Azur. Il en est de même pour Dieppe, à un moindre degré. Dunkerque et Rouen par contre ne semblent pas participer à ce type d'exportation et menacer les ports précédents.

Cherbourg est un port d'exportation important pour les fruits et légumes produits dans la région de la Loire et même dans des régions plus septentrionales

Pour la Bretagne, il faut signaler les exportations qui passent par Roscoff dont l'hinterland d'ailleurs dépasse assez peu cette région.

(1) dans la liste des 19 ports retenus. En effet des quantités importantes de fruits et légumes sont également importés par Port-Vendre, en provenance du Maroc. Les trafics de "légumes" de Brest et Lorient concernent essentiellement le manioc destiné à la nourriture pour animaux.

TRAFIC : REGIONS \updownarrow PORTS

PRODUIT : 01 (CEREALES)

SENS : SORTIES

Tableau n° 34

1976

	1 NORD	2 PICARDIE	3 R. PARISIENNE	4 CENTRE	5 HTE NORMANDIE	6 BASSE NORMANDE	7 BRETAGNE	8 PAYS LOIRE	9 POITOU-CHAR.	11 AQUITAINE	12 MIDI-PYRENEES	20 LANG.ROUSS.	21 PROV.C.AZUR
unk.	25 784	5 012	287 776	1 147				12					
alais	603		465		36			21		20	49		
oulogne			21										
ieppe		5	11										
ouen	2 328	17 847	365 160	1 501	2058 053						322		
e Mare	4 199	19 320	386 054		241 109			231		29			2
aen			5 486			103 226							
erboug													
Malou			10 005				11 193	2					
oscoff								12					
rest							36 047						
orient													
antes								267 490		3 800			
schella									664471		20		1
ordeau			7	8					43032	873 625	14 693	422	91
yonne										60 892			
rwells											14 483	215192	
te													
seille			4 341					153			69	12	4 682

unité : tonne

TRAFIC : REGIONS ↔ PORTS

PRODUIT : 03 (FRUITS ET LEGUMES)


SENS : ENTREES

Tableau n° 35

1976

	1 NORD	2 PICARDIE	3 R. PARISIENS	4 CENTRE	5 HTE NORMANDIE	6 BASSE NORMANDIE	7 BRETAGNE	8 PAYS LOIRE	9 POITOU-CHAR.	11 AQUITAINE	12 MIDI-PYRENEES	20 LANG. ROUSS.	21 PROV. C. AZUR
Dunk.	4 359		66		13					126			33
Calais	308	2 915	1 468				118						51
Boulogne		436	34			14		262					
Dieppe	6 325	72	98 904		144 092								190
rouen	73		3 325		150 844		74	86					90
Le Havre	448	60	134 266		20 657	76	560	456	12	402	58		6 3 731
Caen													
harbourg			156			43	17						
St-Malo							1 255	594					
oscoff							179						
rest							75 034						
orient			4 524			1 710	78 821						
antes	8 30 417												15
a ochelle			27							79			74
ordeau			8 169							29 498			68
ayenne													
a auvelk													
ète	78	79	220								174	1 966	6 51
arseille	6		22 879	122	140		668			45	105	175	32757

Unité: tonne

TRAFIC : REGIONS  PORTS

PRODUIT : 03 (FRUITS ET LEGUMES)

SENS : SORTIES

Tableau n° 36

1976

	1 NORD	2 PICARDIE	3 R. PARISIENNE	4 CENTRE	5 HTE NORMANDIE	6 BASSE NORMANDE	7 BRETAGNE	8 PAYS LOIRE	9 POITOU-CHAR.	11 AQUITAINE	12 MIDI-PYRENEES	20 LANG. ROUSS.	21 PROV. C. AZUR
unk.	26	90	108	125			15	210		1 808	2 854	1 119	563
alais	17	7 361	1 432	4 474		38	579	11 733	1 421	5 380	14 008	23 303	31309
oulogne		354	208	167				458	115	1 216	979	2 029	4025
ieppe		115	135	3 939	240	15	113	8 587	301	5 348	1 189	8 542	7275
ouen		3	562	17				196		2 253	169	1 158	160
e Havre	13	327	1 143	6 260	2 872	148	1 212	14 873	2 578	3 514	8 057	4 390	3792
aen												227	
ambour		49	380	1 863		1 697	1 517	21 940	902	3 685	6 888	1 393	546
t-Malo				52			191	730		158	196	43	19
oscoff			33	412		20	19 906	4 083	68	2 342	3 359	990	1708
rest							3 878			34	480	18	
orient									15				
antes			44	4				12 514		9		103	22
a ochelle									8		4		82
ordeaux	1		112					13	3	3 517	3 237	424	458
ayonne													
a - auvelles													
te			1052							1 031	4 123	4 290	638
seille			861		38		5	13		238	654	389	12 413

Unité: tonne

Ainsi les ports du Sud exportent peu de fruits et légumes. Bordeaux, Sète, Marseille n'assurent que de faibles trafics et leur hinterland est très soumis à l'influence des ports du Nord.

*
**

L'analyse des hinterlands portuaires permet donc de décrire la déformation des zones d'attraction des ports suivant les types de produit ou suivant les grandes zones d'échange à l'étranger.

Dans cette analyse on retrouve l'importance de la distinction entre produits pondéreux et produits manufacturés :

- Dans le premier cas l'hinterland des ports moyens n'apparaît souvent pas plus étendu (dans les limites des statistiques disponibles) pour les produits dans lesquels ces ports sont spécialisés; il est vrai que leur caractère de produits pondéreux ne favorise pas jusqu'à présent un acheminement terminal trop long, mais les ports moyens ne semblent pas participer pour ces produits à la desserte de l'intérieur du pays.

Il existe cependant quelques exceptions parmi lesquelles on relève des trafics de bois à partir des trois grands ports de l'Atlantique vers le centre du pays, des trafics de tourteaux à partir de Lorient vers le bassin parisien ainsi que quelques trafics de céréales.

Pour ces produits, les hinterlands des ports moyens ne recouvrent que très rarement ceux des grands ports autonomes; mis à part les trafics de céréales les zones de concurrence apparaissent surtout entre les ports moyens eux-mêmes : trafics de nourriture pour animaux pour la desserte de la Bretagne, trafics de bois entre les ports de Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux, trafics de céréales entre Sète et La Nouvelle etc...

- Dans le deuxième cas, il apparaît pour les hinterlands des produits manufacturés :

- o d'une part l'importance de la localisation du port moyen sur la façade méditerranéenne ou la Manche,
- o d'autre part des zones d'attraction portuaires beaucoup plus étendues. Cette remarque concerne principalement les ports du trafic transmanche : Calais, Boulogne, Dieppe.

Pour ce type de produit les hinterlands des ports moyens et des ports autonomes se recouvrent plus fréquemment et l'attraction des grands ports autonomes s'exercent sur les régions d'implantation des ports moyens.

A côté de ces deux groupes de produits, il faut mentionner les fruits et légumes pour lesquels les hinterlands sont étendus et qui sont parfois à l'origine d'une concurrence entre ports moyens et ports autonomes (cas de Dieppe, par exemple).

En règle générale, cependant, la vocation régionale des ports moyens se confirme en ce sens que les trafics des régions littorales passent dans leur majeure partie par les ports moyens d'implantation locale et que réciproquement les trafics des ports moyens sont essentiellement générés par ceux de leur région d'implantation.

Cette remarque ne s'applique bien entendu pas à des ports comme Calais, Boulogne, Dieppe voire Sète qui sont situés à proximité de grands ports autonomes mais dont l'impact sur les trafics locaux est cependant loin d'être négligeable.

CHAPITRE III - LES FACTEURS QUI CONDITIONNENT L'ÉVOLUTION DES TRAFICS DES P.M.

La caractérisation et l'analyse de l'évolution des trafics, la description des hinterlands permettent une meilleure appréhension du problème de la stabilité et des perspectives des trafics des P.M.

Mais elles sont insuffisantes dans la mesure où elles n'intègrent pas les différents facteurs de l'offre qui interviennent dans la constitution d'une chaîne de transport. De plus elles ne fournissent pas une analyse suffisante des relations qui existent entre l'activité économique ou les relations économiques qui en amont gèrent les trafics des P.M.; or, l'activité des P.M. est le reflet d'activités économiques et ce n'est que dans cette perspective que l'on pourra éclairer l'avenir des P.M.

L'objet de ce chapitre n'est certes pas d'apporter une réponse à ces problèmes, mais uniquement de recenser et de classer les principaux facteurs qui conditionnent l'évolution des trafics des P.M. aussi bien au niveau de l'offre de service transport que de la demande de transport.

A - Les facteurs de l'offre et les trafics des P.M. (*) :

Le choix d'un port pour un trafic déterminé dépend de tout un ensemble complexe de considérations qui ne se limite pas aux seuls facteurs de l'offre de services portuaires ; le passage dans un port est une phase de l'acheminement de la marchandise qui s'intègre dans l'organisation de l'ensemble de la chaîne de transport.

Les facteurs de l'offre de transport doivent donc être considérés à la fois au niveau de la desserte de l'hinterland du port, des services offerts dans le port lui-même, (soit par les autorités portuaires ou par les entreprises qui y exercent une fonction de transport) et également de la desserte maritime du port.

Ces différents facteurs n'ont certes pas la même importance suivant le type de trafic considéré et, suivant les cas, les P.M. sont dans une position plus ou moins forte face aux grands ports autonomes.

a) La desserte terrestre :

La qualité de la desserte terrestre est très variable suivant les P.M. considéré. Mais bien souvent les P.M. se trouvent dans des régions excentrées, économiquement moins développées et la qualité des infrastructures est parfois un élément dissuasif pour les trafics.

Cette localisation de certains ports a des conséquences en matière de tarifications ; le faible niveau de trafic et la rentabilité médiocre qui en résulte pour les exploitants des modes de transports sont à l'origine d'une tarification au kilomètre supérieure à celle qui est offerte pour la desserte de ports concurrents. Les responsables locaux sont en général très sensibles à cet aspect du problème de la desserte.

On peut toutefois noter que, à terme, les surcoûts qui apparaissent du fait de la saturation de certaines lignes desservant des grands ports peuvent, comparativement rendre plus attractive l'exploitation de lignes moins chargées qui desservent des P.M.; mais il ne faut pas exagérer la portée d'une telle évolution.

b) Les services portuaires :

Au niveau des services portuaires on rencontre des facteurs qui tendent à dissuader les passages par des P.M. et d'autres au contraire qui tendent à les encourager.

Ces appréciations diffèrent suivant qu'il s'agisse d'un trafic de pondéreux acheminé en vrac ou d'un trafic de marchandises diverses.

En ce qui concerne les éléments qui ont une influence plutôt négative sur les niveaux de trafic de P.M., on relève d'abord leurs qualités nautiques: tirant d'eau maximum, longueur maximale des bateaux. De nombreux P.M. (dont notamment Bayonne, La Nouvelle) ne peuvent recevoir que des bateaux d'un tonnage limité. Cela dissuade le chargeur qui ne peut bénéficier de réduction de frêt lié à l'utilisation de bateaux d'un tonnage plus élevé et cela réduit les possibilités de desserte maritime.

(*) La localisation du port n'est pas considérée ici comme un facteur de l'offre; cet aspect a été abordé dans le chapitre précédent.

Or, l'évolution des techniques de transport maritime tendent à l'utilisation de bateaux de plus en plus importants. Ce phénomène est observé à la fois dans les transports de vrac et de conteneurs. On s'attend notamment à ce que s'intensifie certains trafics de voies et de nourriture pour animaux.

Par ailleurs, les équipements portuaires de manutention sont souvent moins sophistiqués dans les P.M. ce qui a pour effet d'allonger les temps d'immobilisation des navires et par conséquent d'augmenter le coût du transport.

Il faut noter toutefois que l'utilisation de techniques Roll-on Roll-off nécessite relativement peu d'équipements portuaires surtout en Méditerranée où il n'y a pas de marées. Le développement de ces techniques de transport sur des destinations de plus en plus éloignées est donc un facteur qui n'est pas défavorable aux P.M. Le port de Sète bénéficie largement de cette évolution et même un port comme La Nouvelle a assuré une liaison RoRo sur le Maroc. Le trafic transmanche des ports moyens de Nord est essentiellement un trafic Ro-Ro (-).

De plus, si les équipements de manutention portuaire ont parfois un effet dissuasif, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de la manutention assurée par les dockers dans les P.M. Des P.M. comme Sète, la Rochelle ou bien d'autres ports de moindre importance ont la réputation d'avoir des coûts de manutention moins élevés que dans les grands ports.

La taille plus réduite d'un port peut ainsi être un élément positif pour des entreprises qui veulent privilégier un point de passage portuaire et que le gigantisme des grands ports rebute. Ces entreprises ont en général besoin d'un minimum d'installations portuaires pour faire transiter leur marchandise (unités de stockages pour le pétrole, l'essence, les céréales, les produits chimiques, surfaces de stockage pour le bois, chaix pour le vin, entrepôts frigorifiques pour les fruits et légumes...) et recherchent une certaine stabilité dans leurs chaînes de transport. De telles politiques de distribution, voire de production lorsqu'une première transformation est effectuée dans les zones portuaires, sont de nature à stabiliser les trafics des P.M. et leur avenir se trouve plus étroitement lié à celui de quelques grandes entreprises.

(*) Cette technique permet aux P.M. d'accéder à certains trafics de marchandises diverses qu'ils ont, en règle générale, des difficultés à attirer.

Mais les services portuaires ne s'apprécient pas uniquement en fonction de la qualité des équipements portuaires privés ou publics ; les services commerciaux sont souvent déterminants surtout pour drainer les marchandises diverses.

Il y a d'abord les services commerciaux du port et, à cet égard, les directions des P.M. ne disposent pas toujours des moyens pour mener une politique de prospection commerciale semblable à celle des grands ports.

En ce qui concerne les entreprises commerciales d'auxiliaires de transport, il est certain que les transitaires et les agents maritimes recherchent une implantation dans les ports à gros trafics ; or, ces entreprises sont avant tout celles qui ont une vocation pour drainer les trafics de marchandises diverses. Bordeaux est peut-être le seul port qui n'appartient pas au groupe des 4 grands ports autonomes et qui a une forte représentation commerciale.

La croissance du trafic de marchandises diverses de Sète a suivi l'implantation d'un transitaire de taille internationale. Ceci montre l'importance de cet élément commercial dans la chaîne de transport de ces produits qui sont moins dépendants des infrastructures.

A un autre niveau dans le domaine commercial, l'existence d'une négoce spécialisée près d'un port peut être à l'origine d'un trafic déterminant pour ce port ; l'implantation des négociants joue parfois un rôle équivalent à celui de l'implantation d'entreprises de productions, dans la mesure où ils participent à l'organisation du transport. Le trafic de vin de Sète s'explique par la présence de négociants dans ce port. Il en est de même des trafics de fruits et légumes qui passe par Port-Vendres, proche du marché de Perpignan spécialisé dans ces produits.

Il est donc difficile de conclure en ce qui concerne les services portuaires sur les "atouts" et les "handicaps" des P.M. En reprenant la classification par type de produits on retient cependant les problèmes rencontrés pour le transport des pondéreux en raison de la médiocre qualité nautique de certains ports et la faiblesse commerciale des P.M. qui ne leur permet pas de drainer avec efficacité les marchandises diverses. Si l'on exclut les cas particuliers liés à leur localisation, leurs principaux "atouts" sont : leurs coûts de manutention souvent moins élevés et la "possibilité" d'être choisis comme port de passage privilégié dans le cadre de la politique d'une grande entreprise qui désire garder la maîtrise de son transport.

C) La desserte maritime

Si l'on écarte les aspects de la desserte maritime liés à l'accueil des navires dans les ports, les problèmes de desserte maritime se limitent essentiellement à ceux de l'implantation des lignes régulières.

En effet, lorsqu'il s'agit de transport de vracs, l'affrètement des bateaux s'effectue bien souvent en fonction de la nature du produit et des caractéristiques portuaires.

Mais le problème est très différent lorsqu'il s'agit de marchandises diverses qui sont acheminées par des lignes régulières. L'organisation de ces lignes est régie par des conférences maritimes internationales au sein desquelles les plus grosses compagnies maritimes françaises ont des difficultés à faire entendre leurs voix. Dans ces conditions, on imagine mal que soient pris en compte les intérêts de ports moyens dont les trafics sont limités.

Les seules exceptions concernent la desserte de certains pays d'Afrique ou celle de pays étrangers relativement proches de la France (lignes transmanche et quelques lignes en méditerranée lorsque l'organisation des conférences se montre moins contraignante) : ce problème dépasse donc bien souvent celui des P.M. et, Bordeaux est le seul port en dehors des 4 grands ports autonomes qui se recommande d'un nombre assez élevé de lignes régulières.

La confrontation de l'offre et de la demande

Dans l'optique de la confrontation de l'offre et de la demande de transport qui conditionne l'activité des P.M., on relève trois grands types de problèmes dont l'incidence est déterminante pour l'avenir des P.M.

Le premier est celui du développement du trafic transmanche qui concerne essentiellement les P.M. du nord de la France.

Le deuxième est celui du transport maritime de produits liés à l'activité agricole et en particulier du transport des matières premières agricoles. Il est particulièrement important pour les ports bretons.

Le troisième enfin est celui des grands ports de l'atlantique dont la faiblesse économique de leur hinterland ne leur a pas permis de suivre l'évolution des 4 grands-ports-autonomes, notamment dans les échanges de produits manufacturés avec les pays les plus éloignés de la France.

Il reste bien entendu d'autres éléments à prendre en compte dans l'évolution des trafics des P.M. ; les problèmes des P.M. de la méditerranée s'apparentent parfois à ceux des P.M. du nord lorsqu'il s'agit de la desserte de pays relativement proches, mais, la prise en compte de tous ces éléments, suppose des études spécifiques pour chacun des ports en question étant donné la diversité des situations.

Les trois exemples précédents qui sont très différents, constituent néanmoins une référence utile pour tenter de définir une typologie des situations auxquelles sont confrontés les P.M.

a) Les ports de la Manche et le trafic trans-manche ou le trafic "Europe-Nord"
plus généralement

Le trafic "Transmanche" comprend essentiellement le trafic des ports français avec l'Angleterre et l'Irlande. Dans une acceptation plus large, on y introduit également les échanges avec les pays scandinaves.

Le trafic "Europe Nord" comprend outre le trafic "transmanche" les échanges maritimes avec les pays de la Mer du Nord et ceux de la Mer Baltique, y compris l'U.R.S.S.

Les échanges avec les pays de l'Europe du Nord apparaissent alors relativement déséquilibrés, les flux d'importations étant bien supérieurs, en tonnage, à ceux des exportations (25 millions de tonnes contre 11 millions de tonnes). Ce déséquilibre est particulièrement net dans les échanges avec les pays scandinaves (5,2 millions de tonnes d'importations contre 1,3 millions de tonnes d'exportations).

Dans les échanges des produits manufacturés (chap. 9 de la nomenclature N.S.T.) ces flux sont cependant mieux rééquilibrés, puisque les importateurs en provenance de cette zone s'élèvent à 1,8 millions de tonnes contre 0,8 millions de tonnes pour les exportations. Ces produits les plus riches sont échangés principalement avec l'Angleterre et les pays scandinaves (cf. tableau 37).

La proximité de l'Angleterre, l'importance du commerce de produits transformés de la France avec ce pays expliquent d'ailleurs le niveau élevé des tonnages acheminés par "ferry boat ou car ferry" : environ 1 million de tonnes à l'importation et à l'exportation. Les autres pays de l'Europe du Nord participent très peu à ce type de trafic.

Les ports moyens ont une place importante dans l'acheminement des échanges avec l'Europe du Nord : la part des trafics qu'ils assurent est particulièrement élevée lorsqu'il s'agit d'échanges avec l'Angleterre (tableau 39) et lorsque les produits échangés sont des produits manufacturés (tableau 38); elle correspond à une vocation de transit intra et extra régional des P.M.

Ainsi les ports moyens assurent 31% du trafic "trans manche" et 28,5% du trafic "Europe Nord" à l'importation pour les produits du chapitre 9 de la N.S.T.

Ces pertes de trafic sont néanmoins plus faibles à l'exportation où elles n'atteignent que 22% et 10% respectivement.

Le seul port de Calais parvient à attirer environ le 1/3 des échanges de ces types de produit avec l'Angleterre et atteint sur ces tonnages des trafics sensiblement égaux à ceux du Havre.

Pour apprécier la dépendance des P.M. de la manche à l'égard des échanges de la France avec la zone "Europe Nord", le tableau 40 donne la part des trafics de ces ports qui s'est réalisée en provenance ou à destination de cette zone. Ainsi les ports qui apparaissent les plus dépendants sont Calais et Ronaff auxquels il faut ajouter à l'exportation Dieppe et Saint Malo.

Les ports de Cherbourg et Caen révèlent par contre une diversification géographique plus grande de leurs échanges.

Enfin, Boulogne apparaît relativement peu dépendant de la zone "Europe Nord" si l'on considère ses trafics globaux et est au contraire très lié à l'Angleterre dans l'acheminement des produits manufacturés.

Dans ce même tableau 40 on remarque d'ailleurs que cette dépendance des P.M. est encore plus forte si on se limite aux produits manufacturés. Ces produits sont essentiellement des importations et des exportations du Royaume Uni ou des pays scandinaves et représentent près des 3/4 des trafics de produits manufacturés des P.M. à l'exclusion toutefois de ceux de Bordeaux, Nantes, St-Nazaire et la Rochelle. On retrouve ici le fait que les trafics d'objets manufacturés (chap. 9 N.S.T.) des P.M. se limitent pratiquement au trafic transmanche. Seule la part du trafic transmanche des trois plus grands ports de l'Atlantique ne dépasse pas 20% pour ce type de produit.

Cette spécialisation géographique en fonction d'une zone à l'étranger relativement proche se traduit parfois pour les P.M. en question par un hinterland assez étendu.

Les P.M. de la Manche sont d'ailleurs les seuls P.M. qui disposent d'un hinterland relativement étendu et l'attraction qu'ils exercent en dehors de leur région d'implantation jusque sur la Côte Atlantique concerne presque exclusivement le trafic transmanche : les seules exceptions d'importance sont un trafic de bois à Boulogne, un trafic de fruits et légumes à Dieppe et un trafic d'objets manufacturés à Cherbourg qui proviennent d'autres zones du globe et dont la diffusion en France n'est pas uniquement régionale.

La proximité des grands ports ne semble donc pas avoir empêché les P.M. de la Manche d'attirer le trafic transmanche.

Il est vrai que ce trafic est un trafic portuaire bien particulier et qu'il ne constitue bien souvent que le simple prolongement d'un trafic routier ce qui dans certains cas explique l'étendue de l'hinterland.

Mais tous les P.M. de la Manche n'ont pas bénéficié autant de l'intensification des échanges entre la France et l'Europe du Nord, et en particulier l'Angleterre. Les situations des différents ports demeurent assez diversifiées. Calais est le port le plus spécialisé dans le trafic transmanche. Boulogne, Dieppe, Cherbourg ont d'autres trafics plus ou moins prometteurs. Roscoff, Saint Malo et Caen sont également très tournés vers la zone "Europe Nord" mais leur implantation en France est plus régionale.

TABLEAU 37TRAFIC MANCHE : Milliers de tonnes.1976

	IMPORTS		EXPORTS	
	Ttes March.	Chap. 9	Ttes Marc.	Chap. 9
Trafic zone 1	25 184,4	1 269,3	10 795,9	832,9
dont :				
Trafic GB	4 515,0	403,0	5 036,8	455,4
Irlande	122,8	7,2	422,3	22,2
Norv. FIN-SU-DK	5 213,6	681,0	1 299,5	126,3
<u>TRAFIC FERRY BOAT OU CAR FERRY :</u>				
G.B.		976,0		1 014,2
Irlande		39,5		20,7
NOU.FIN.SUE.D.K.		50,6		3,0

Milliers de tonnes.

TABLEAU 38

TRAFFIC INTERNATIONAL (EN MILLIERS DE T.) 1976

	4 P.A.	15 PM	Dont		Total	15 PM
			12 PM	Bordeaux Nantes La Rochelle		Total %
<u>IMPORTS :</u>						
(1) Toutes origines	1 642,9	763,8	467,2	296,6	2 406,7	
(2) Transmanche	681,6	409,6	362,9	46,7	1 091,2	31,2 %
(2)/(1) %	41,5	53,6	77,7	15,7	45,3	
(3) Europe nord	783,6	485,7	361,7	124,0	1 269,3	28,5 %
(3)/(1) %	47,7	63,8	77,4	41,8	52,7	
<u>EXPORTS :</u>						
(1) Toutes origines	2 860,1	810,5	290,2	441,3	3 670,6	
(2) Transmanche	315,0	288,7	207,4	81,3	603,7	22,0 %
(2)/(1) %	11,0	35,6	71,5	18,4	16,4	
(3) Europe Nord	449,9	383	283,1	99,9	832,9	
(3)/(1) %	15,7	47,3	97,6	22,6	23,5	10,4 %

Source : Douane.

PORTS DE LA MANCHE TRAFIC EN MILLIERS DE T. 1976

I M P O R T S

	Trafic				Dont Chap. 9				
	Total	Zone 1	Dont G.B.	SUE.FIN NORV.DK	Total	Zone 1	G.B.	SUE.FIN NORV.DK	
Dunkerque	22 596,3	5 746,4	1 901,5	1 375,4	157,6	74,1	55,1	1,7	
Calais	1 313,5	972,3	471,2	155,5	178,6	171,9	133,7	36,7	
Boulogne	1 150,6	311,8	16,1	105,8	95,7	89,3	12,1	60,8	
Dieppe	431,3	170,0	107,8	4,6	36,8	33,4	33,0	0,2	
Le Havre	59 249,8	4 209,6	382,4	1 688,3	452,8	182,5	124,3	1,2	
Rouen	8 371,9	5 737,2	295,6	144,8	259,9	224,2	4,6	216	
Caen	1 285,2	814,8	96,6	147,5	18,1	1,1	0,4	0,6	
Cherbourg	174,3	98,2	34,7	4,7	66,8	28,4	19,3	0,7	
Roscoff	81,5	80,4	54,4	0	3,8	3,7	3,6	0	
Saint-Malo	789,6	304,9	10,8	160,5	31,0	20,0	2,5	17,4	
				E X P O R T S					
Dunkerque	4 324,4	1 964,7	675,4	209,5	619,8	96,0	52,2	7,8	
Calais	701,8	637,6	534,9	89,1	156,8	137,4	134,7	0	
Boulogne	627,9	81,2	29,4	1,5	18,3	12,7	5,9	0,5	
Dieppe	225,9	183,2	170,1	0	59,6	57,5	56,8	0,9	
Le Havre	4 997,0	1 726,8	711,8	287,6	925,2	238,0	135,0	23,9	
Rouen	5 643,1	2 957,7	1 265,4	283,7	343,7	103,7	2,4	73,7	
Caen	455,6	198,0	91,3	58,9	26,7	3,1	1,2	0,8	
Cherbourg	337,9	178,0	160,8	0	91,8	72,4	60,5	9,8	
Roscoff	59,3	58,2	57,8	0	4,1	4,1	3,9	0	
Saint-Malo	69,2	63,2	38,1	0,5	2,3	1,7	1,0	0,7	

PORTS DE LA MANCHE ET TRAFIC MANCHE : POURCENTAGE DU TRAFIC TOTAL D'UN PORT :
1976

I M P O R T S

	Tous trafics			dont Chap. 9		
	Zone 1	dont G.B.	SUE.FIN. NORV.DK.	Zone 1	dont G.B.	SUE.FIN. NORV.DK.
Dunkerque	25	8	6	45	35	1
Calais	74	36	12	96	75	21
Boulogne	27	1	9	92	13	64
Dieppe	40	25	1	89	89	0
Le Havre	7	6	3	40	27	-
Rouen	68	4	2	86	2	83
Caen	63	7	11	6	2	3
Cherbourg	56	20	4	42	28	1
Roscoff	98	66	-	97	95	-
Saint-Malo	38	1	20	64	8	55

E X P O R T S

Dunkerque	45	16	5	15	8	1
Calais	90	72	13	87	86	-
Boulogne	13	5	-	72	32	3
Dieppe	80	75	-	97	95	2
Le Havre	34	14	6	26	15	3
Rouen	53	22	5	30	1	22
Caen	41	20	13	11	5	
Cherbourg	52	48	-	79	66	11
Roscoff	98	97	-	100	95	-
Satin-Malo	91	55	1	74	44	30

b) Les trafics de produits liés à l'agriculture et les trafics des ports bretons

Les P.M. sont souvent implantés dans des régions dont la vocation est essentiellement agricole, cette remarque s'applique tout particulièrement aux ports de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France.

Leurs trafics reflètent ce type d'activité économique de leur hinterland proche et les produits liés à l'agriculture représentent une grande part de l'activité de ces P.M.

En fait, les P.M. drainent surtout les trafics des produits qui sont utilisés dans la production agricole tels les nourritures pour animaux ou les engrais importés de pays d'Outre Mer, mais ils ne parviennent qu'assez rarement à attirer les trafics de produits agricoles destinés à la consommation tels les fruits et légumes, les viandes ou les céréales, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

Cette situation à l'exportation s'explique en particulier par le fait que nos envois de produits agricoles sont principalement destinés à l'Europe continentale et échappent donc au mode maritime. L'Angleterre est un des rares pays d'outre-mer qui importe en quantités relativement importantes des produits agricoles français (si l'on exclut les céréales).

Un bon exemple de cette dépendance étroite entre activité agricole de l'interland est activité portuaire est donné par la Bretagne.

En effet, la Bretagne est une région où l'agriculture occupe dans l'économie une place prépondérante avec notamment toutes les activités qui gravitent autour de l'élevage : élevage "sans-sol" de porcs et de volailles, élevage de bovins avec, en aval, la production de viande, de lait, de fromage, d'animaux vivants et, en amont, les nécessaires importations de nourriture pour animaux.

Ce domaine a connu depuis quelques années une véritable révolution et près de 90% de la production agricole fluide bretonne est constituée par la production animale.

Un bon exemple de cette dépendance étroite entre activité agricole de l'hinterland et activité portuaire est donnée par la Bretagne.

En effet la Bretagne est une région où l'agriculture occupe dans l'économie une place prépondérante avec notamment toutes les activités qui gravitent autour de l'élevage : élevage "sans-sol" de porcs et de volailles, élevage de bovins avec, en aval, la production de viande, de lait, de fromage, d'animaux vivants et, en amont, les nécessaires importations de nourriture pour animaux.

Ce domaine a connu depuis quelques années une véritable révolution et près de 90 % de la production agricole finale bretonne est constituée par la production animale.

Les chiffres les plus récents donnent en pourcentage de la production nationale, 40 % pour les porcs, 12 % pour les gros bovins, 18 % pour les veaux, 20 % pour le lait, 33 % pour les volailles, 24 % pour les oeufs.

Cette évolution se traduit directement dans les trafics des ports bretons et ceci d'autant plus que les ports bretons ont une vocation régionale marquée et que les détournements de trafic y sont relativement peu importants.

c) En ce qui concerne les trafics :

Près de la moitié des trafics en entrées et les 3/4 des trafics en sorties sont liés à l'agriculture.

Les entrées qui représentent plus de 90 % du total des tonnages de l'ensemble des ports bretons se répartissent entre quatre grands postes : "les produits énergétiques", "les bois et matériaux de construction" représentent chacun environ le 1/4 du total. L'autre moitié concerne les produits agro-alimentaires (environ 1,7 million de tonnes en 1976) et les engrais (environ 1 million de tonnes constitué pour moitié d'amendements marins et pour moitié d'importations d'engrais) (1)

(1) Cf. étude de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne sur les perspectives d'activités portuaires et industrielles portuaires en Bretagne - Moisan.

Ces deux derniers postes se sont développés plus rapidement et leur part est passée en un peu plus de 10 ans de 22 % à environ 45 %.

Les produits agro-alimentaires concernant presque exclusivement la nourriture pour animaux (1,5 million de tonne en 1976 et presque 2 millions de tonnes en 1978) : 190.000 tonnes de céréales, 410.000 tonnes de manioc (contre seulement 150.000 tonnes en 1977), 330.000 tonnes de fèves de soja (triturées dans l'usine Soja-France à Brest), 780.000 tonnes de tourteaux de soja, 120.000 tonnes de mélasses, 120.000 tonnes de produits divers (sons, farines, de poissons, etc...) en 1978.

Ainsi, en 1978, les importations de matières premières pour l'alimentation animale ont augmenté de 17 % par rapport à 1977 dans les trois principaux ports (Brest, Lorient, Saint-Malo). Ces produits passent principalement par le port de Brest où est implanté une voirie de trituration et par celui de Lorient (95 % des trafics hors pétrole environ). Les engrais passent surtout par Saint-Malo où est implanté une usine.

La transformation dans les zones portuaires de ces produits est relativement limitée : trituration pour les tourteaux, une usine d'engrais et pour les autres produits, traitement du bois et agglomération de charbon. Ces trafics d'entrées sont donc surtout des trafics de transit vers des usines situées à l'intérieur de la région (environ 200 usines d'aliments du bétail) et les emplois générés dans les zones industrialo-portuaires sont assez faibles, de l'ordre du millier.

En sorties, les trafics des ports bretons sont beaucoup moins élevés. Il faut toutefois mentionner des trafics de fruits et légumes exportés en direction du Royaume-Uni et des trafics liés à l'élevage : produits laitiers et un trafic important de poulets à partir de Brest expédiés pour trois grandes entreprises sur des navires affrétés.

d) En ce qui concerne la vocation régionale des ports bretons.

Contrairement à la situation que l'on rencontre dans l'étude des ports spécialisés dans le trafic transmanche, les trafics des ports bretons reflètent beaucoup plus une activité régionale intérieure qu'ils ne traduisent un niveau d'échanges entre la France et une zone à l'étranger.

En effet, les trafics qu'ils connaissent sont essentiellement des trafics "bretons" et les détournements de trafics y sont relativement peu importants.

- Le transit extra-régional en Bretagne est resté à un niveau assez faible. Les ports qui semblent se trouver dans une situation plus favorable pour attirer un trafic extra-régional sont les ports de Roscoff et Saint-Malo, qui assurent un trafic trans-manche. Il est possible qu'à l'avenir ces deux ports développent leur hinterland en direction du sud. Leur hinterland dépasse déjà quelque peu la Bretagne pour s'étendre vers les pays de la Loire. Mais il est cependant difficile de prévoir aujourd'hui d'importants trafics de transit international qui seraient liés à l'entrée de l'Espagne dans le marché commun bien que l'on ne puisse nier la situation privilégiée de ces deux ports pour la desserte de l'ouest de l'Angleterre.

Mis à part ce trafic trans-manche, seule une spécialisation très prononcée d'un port au niveau national permet une activité de transit extra-régional ; en Bretagne, cette spécialisation ne peut aujourd'hui concerner que l'aliment du bétail mais le port de Lorient rencontre souvent la concurrence de Nantes dans ses trafics extra-régionaux, et le port de Brest est considéré comme trop excentré.

- Quant aux détournements de trafics ils sont également faibles en Bretagne, du moins lorsqu'ils sont exprimés en tonnages. Ils sont inférieurs à 10 % des importations et des exportations et le rôle des ports étrangers est jusqu'à présent très faible dans ces détournements. Encore faudrait-il décompter de ces détournements les marchandises qui transitent par le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, car ce port est un débouché naturel de la Bretagne, bien que le découpage administratif l'en ait exclu.

Toutefois, les détournements exprimés en valeurs de produits sont proportionnellement plus élevés. La valeur unitaire des exportations bretonnes détournées est supérieure à celle des exportations bretonnes qui passent par les ports bretons ; ainsi l'on retrouve le fait que les détournements sont plus importants pour les produits les plus riches, du chapitre 9 de la N.S.T..

Si l'on prend comme critère la valeur des marchandises en 1975, Nantes-Saint-Nazaire était le premier port d'exportations breton (exportations de Citroën notamment), suivi de Brest puis de Roscoff. Puis venaient dans l'ordre 3 grands ports autonomes Le Havre, Rouen, Marseille, les ports de Saint-Malo et surtout Lorient n'assurant qu'un volume plus faible (1).

Malgré cette dernière réserve au sujet des marchandises les plus riches, les trafics maritimes générés par la Bretagne commandent étroitement l'activité des ports bretons et réciproquement cette activité portuaire est un reflet "fidèle" de l'économie bretonne.

A l'intérieur de la Bretagne, Brest est le port privilégié de Finistère, Saint-Malo celui des Côtes du Nord, Lorient celui du Morbihan (cf. tab. 43), bien que ce découpage schématique soit perturbé par la spécialisation de Saint-Malo pour les engrais et celle de Lorient pour les aliments de bétail. Quant au département de l'Ile et Vilaine, il partage ses flux entre Saint-Malo et Nantes-Saint-Nazaire.

Une analyse des perspectives et des potentialités de trafic des ports bretons suppose donc que l'on se place non seulement dans l'optique de l'évolution de l'économie bretonne mais également dans celle de l'évolution des techniques agricoles qui seront utilisées. C'est en effet la croissance de la production agricole mais aussi le développement de l'élevage sans-sol, le changement des techniques d'exploitations agricoles qui expliquent la croissance des trafics portuaires.

Ainsi les importations d'engrais seront fonction du niveau de saturation qui peut apparaître dans l'utilisation de ces produits ou des possibilités de substitution entre phosphates naturels et acides phosphatés au niveau des importations. Les acides phosphatés requièrent des équipements portuaires spécialisés et leur équivalent en tonnage est beaucoup moins élevé.

Le niveau des importations d'aliments pour animaux est certes lié au débouché de l'élevage mais aussi à l'équilibre qui sera réalisé entre les différents composants de cette nourriture : tourteaux, soja, céréales, manioc, etc...

(1) D'après des chiffres de l'étude de la CRCI Bretagne.

Les préoccupations d'indépendance nationale en matière de protéines végétales peuvent modifier à terme les répartitions des approvisionnements entre importations et produits de substitutions nationaux.

L'avenir des ports bretons est conditionné par leur aptitude à s'adapter à l'évolution de la production agricole. Leur relatif "monopole" observé dans les années récentes peut être remis en cause et l'équilibre entre les différentes chaînes de transport de nourriture pour animaux se montre plus instable.

En effet, en ce qui concerne les céréales, les différences de prix "rendu Bretagne" sont très faibles entre les importations et les céréales du bassin parisien. Or, dans le premier cas, il s'agit d'un transport maritime et dans le deuxième d'un transport terrestre.

Mais surtout, les trafics de tourteaux détournés par Rotterdam et acheminés par trains complets semblent se développer. Jusqu'à un passé récent ces trafics étaient très faibles, l'appel au marché de Rotterdam s'effectuant uniquement lorsque les stocks étaient insuffisants en Bretagne. Aujourd'hui, certaines usines envisagent des approvisionnements plus réguliers par Rotterdam voire Gand qui peuvent recevoir des navires d'un tonnage plus élevé et dont le marché est toujours approvisionné.

Entre les ports bretons eux-mêmes l'équilibre risque de se modifier en raison notamment de l'amélioration des qualités nautiques de Brest.

L'économie régionale de la Bretagne est directement soumise aux fluctuations internationales des cours et aux nouvelles réglementations : les ports bretons subissent plus fortement la concurrence d'autres chaînes de transport international.

e.) Les grands ports de l'Atlantique.

Dans l'ensemble des ports de l'Atlantique il faut distinguer les grands ports de Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire dont les problèmes se posent bien souvent à un niveau différent.

En effet, ces deux ports qui ont un statut de port autonome, se trouvaient dans le passé dans une position au moins comparable à celle des quatre plus grands ports français. Ce sont depuis longtemps des ports polyvalents, traitant aussi bien des trafics de vrac que ceux de marchandises diverses ; le port de Bordeaux en particulier dispose d'une forte implantation d'auxiliaires de transport et assure la desserte d'une quarantaine de lignes régulières. Bien que les lignes régulières y soient moins nombreuses, Nantes-Saint-Nazaire est également une place commerciale importante en matière de transport maritime. Ces deux caractéristiques distinguent ces deux ports des autres ports moyens dont les trafics sont plus spécialisés.

La Rochelle est peut-être le seul autre port sur l'Atlantique qui rencontre à la suite d'un développement rapide des problèmes un peu analogues, liés à la diversification des trafics. Ceci d'ailleurs explique la concurrence que se livrent ces trois ports de Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et la Rochelle.

Mais si ces grands ports de l'Atlantique se détachent de l'ensemble des ports moyens, ils n'ont cependant pas connu un des phénomènes les plus marquant de l'évolution récente des 4 grands ports autonomes, à savoir le développement très rapide des trafics de marchandises diverses ou celui des marchandises conteneurisées. Des efforts sont cependant effectués à l'heure actuelle pour combler une partie de ce retard, et, aussi bien le port de Bordeaux que celui de Nantes cherchent à attirer des trafics de conteneurs sur les sites du Verdon et de Montoir ; seules des installations en eaux profondes permettent à ces ports de recevoir des bateaux de tonnages plus élevés et d'éviter la remontée d'estuaires (1).

Toutefois le problème n'est pas seulement celui de l'équipement portuaire pour lequel des investissements sont engagés, mais aussi celui de la relative faiblesse économique de l'hinterland et la difficulté d'ouvrir des lignes régulières sur de nouvelles destinations en direction desquelles se redéploie notre commerce extérieur.

(1) Une étude a été menée par le G.E.T.R.A.M. sur les trafics conteneurisables de l'hinterland de Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire suivant les différentes destinations.

Les grands ports de l'Atlantique, Nantes et Bordeaux en particulier, sont à la recherche d'une vocation nouvelle mi-cemin entre la conception de port industriel et celle de port commercial.

f) L'hinterland économique :

Implanté dans des régions agricoles, les grands ports de l'Atlantique ont des trafics importants de produits liés à l'agriculture. Leurs zones industrialo-portuaires leur fournissent par ailleurs des trafics de produits industriels.

Si l'on se situe au niveau de l'économie des régions de l'ensemble du pays, on constate que les régions d'implantations des ports de l'Atlantique et surtout les régions voisines de leur arrière pays génèrent des échanges extérieurs bien inférieurs à la moyenne nationale (2).

Ainsi l'Aquitaine ne participe que pour près de 3 % au commerce extérieur national, les régions des Pays de la Loire et du Poitou-Charente pour un peu plus de 2,5 % chacune, soit un pourcentage approximativement égal à la moitié de la moyenne nationale pour une région. Les chiffres correspondants sont de l'ordre de 4,5 % pour la région d'implantation de Marseille, de 10 % pour celle de Dunkerque et de 5 % seulement pour celle des deux grands ports de Rouen et Le Havre.

Mais, si l'on compare les pourcentages correspondants des régions intérieures de l'hinterland des ports, les écarts sont beaucoup plus importants en défaveur des ports de l'Atlantique : moins de 1 % pour le Limousin, un peu plus de 2 % pour Midi-Pyrénées et Centre, autour de 1,5 % pour la Bretagne, alors que la région parisienne génère le quart de notre commerce extérieur, la région Alpes 10 % et que tout l'Est de la France ne passe rarement par les ports de l'Atlantique.

Cette situation excentrée des ports de l'Atlantique peut apparaître comme un avantage dans la mesure où l'hinterland serait moins soumis à la concurrence des autres grands ports : il a été vu qu'il n'en est rien pour les marchandises diverses.

(2) Echanges appréciés en valeur des produits.

De plus, l'éloignement géographique des grands centres économiques est parfois accentué par le système de tarification de service des transports terrestres car les coûts d'exploitation à la tonne transportée sont relativement plus élevés sur les itinéraires peu fréquentés. La distance pondérée S.N.C.F. est par exemple supérieure de 1/3 entre Lyon et le Verdon à celle de la liaison Lyon-Le Havre alors que les distances kilométriques sont sensiblement égales.

Mais s'agissant d'un transport maritime, il convient également de s'interroger sur la part du commerce extérieur maritime des régions en question dans les échanges avec les pays étrangers.

A cet égard, l'on observe que la part du commerce extérieur maritime est en général proche de 50 % (1) pour les régions littorales. Ce chiffre est plus faible pour le Nord (24 %) et la Bretagne qui, avec un pourcentage d'environ 30 %, se situe dans la moyenne nationale. Mais les régions intérieures de l'hinterland des ports de l'Atlantique apparaissent moins tournées vers les échanges avec les pays d'outre-mer (les pourcentages correspondants se situent entre 20 et 25 %) que la région parisienne ou la région Rhônes Alpes qui sont situées dans l'hinterland des grands ports autonomes (pourcentages autour de 32 %).

La capacité d'exporter d'une région, dépend de nombreux facteurs parmi lesquels on peut mentionner la structure industrielle et les facteurs liés à la taille des entreprises. Les petites et moyennes entreprises accèdent difficilement à l'exportation et surtout à l'exportation outre-mer ; c'est un problème de prospection des marchés certes, mais aussi un problème d'organisation commerciale de transport et cet aspect revêt une importance toute particulière dans les régions de l'Atlantique où prédomine une structure de petites et moyennes entreprises (P.M.E.).

En effet, la chaîne de transport international est plus complexe lorsqu'il s'agit de relations avec des pays d'outre-mer et P.M.E. qui n'ont bien souvent que peu de notions du prix de transport et aucune connaissance du milieu maritime, hésitent à s'y aventurer. Elles mettent rarement en concurrence les transitaires et ne peuvent obtenir les réductions de prix de transport accordées pour les envois plus importants et réguliers.

(1) Part du C.E. maritime par rapport au C.E. total d'une région exprimés en valeur.

g) La desserte maritime.

Au niveau de la desserte maritime, un premier problème qui se pose aux grands ports de l'Atlantique est celui de la possibilité d'ouvrir de nouvelles lignes régulières.

Il est certain que l'ouverture d'une ligne dépend avant tout de la demande potentielle, mais l'ouverture d'une ligne suppose également l'insertion de cette nouvelle desserte dans l'organisation maritime dominé par le système de conférences.

On dispose ainsi de l'exemple du port de Bordeaux qui a rencontré de nombreuses difficultés pour ouvrir une ligne sur les Etats-Unis : Bordeaux n'étant pas dans le "range" d'une conférence pour la desserte de l'Atlantique nord, la seule possibilité était le recours à un "outsider". Or les "outsider" n'ont pas toujours l'assise financière ou la taille qui leur permettent de lutter durablement contre les conférences qui tentent de les éliminer dans une "guerre" des tarifs.

Ces problèmes d'ouverture de nouvelles lignes deviennent particulièrement importants dans la période actuelle où l'on assiste à un redéploiement de nos échanges extérieurs vers certains pays d'outre-mer dont les pays du Moyen-Orient.

Un port comme Bordeaux était et demeure très lié aux échanges avec les pays d'Afrique et ceux de la zone franc, mais la part des pays de la zone franc dans nos exportations a chuté d'environ 42 % en 1952, à près de 10 % en 1970, et à 5 % en 1977.

Des études ont déjà été effectuées qui permettent d'apprécier les volumes de trafic susceptibles d'être reportés sur les grands ports de l'Atlantique du fait de l'ouverture de nouvelles lignes.

Mais l'incidence en retour de l'ouverture de ces lignes sur l'activité économique régionale est plus délicate à connaître. De nombreux facteurs interviennent parmi lesquels la part des coûts de transport par rapport au prix de la marchandise, ce qui suppose une analyse fine des types de produits échangés et des destinations concernées.

Au seul niveau des transports, il sera également difficile d'apprécier cette incidence du passage dans un port régional plutôt que dans un autre sur la compétitivité du produit. En effet, l'acheminement vers le port, représente une part souvent faible de l'ensemble du coût de la chaîne de transport qui comprend les éventuelles opérations de groupage et dégroupage, les coûts de passage portuaire, les commissions des auxiliaires, et surtout l'acheminement maritime. Dans le cas d'un conteneur, l'acheminement vers le port est peut être de l'ordre du 1/10^e du coût total de l'acheminement vers un pays d'outre-mer assez éloigné. Le frêt maritime représentera certainement entre la moitié et les 3/4 de ce coût total pour donner des ordres de grandeur.

Or, des écarts importants, parfois supérieurs à 30 % du coût total, peuvent apparaître du fait de l'utilisation d'une chaîne de transport plutôt que telles autres et ceci indépendamment de la distance.

L'organisation commerciale de l'expédition peut rendre marginale les écarts liés à l'acheminement terminal, qu'il est difficile de considérer indépendamment des autres éléments de coûts.

Dans ce domaine la concurrence qu'exercent les grands ports français, voire étrangers est très vive et, les grands ports de l'atlantique rencontrent de grandes difficultés pour affirmer une vocation de port commercial.

A l'avenir, il n'est pas sûr que l'entrée de l'Espagne dans le marché commun renforce la position des grands ports de l'atlantique car ils seront plus directement en concurrence avec Bilbao qui dispose de nombreuses lignes régulières.

Il est certain que dans le passé, la politique portuaire n'avait pas mis l'accent sur les ports de l'atlantique pour attirer le trafic de marchandises diverses. L'avenir de Bordeaux et de Nantes St-Nazaire était avant tout conçu dans le V II^e Plan comme celui d'un port industriel s'appuyant sur le développement de zones industrielles portuaires. Or ces zones se remplissent difficilement, et ce type de développement qui est à l'origine de la puissance des grands ports du Nord, est aujourd'hui remis en cause.

Entre ces deux conceptions opposées, mais non contradictoires, de port "de transit" et de port "pôle de croissance" les grands ports de l'atlantique recherchent une vocation nouvelle : celle de "plate forme industrialo-commerciale de pays étrangers".

Ce concept reste encore largement à préciser. il se définit "négativement" par rapport à ceux de "port industriel" et de "port commercial" qui rencontrent des limites : les zones industrialo-portuaires sont concurrencées de plus en plus par les industries de première transformation des pays en voie de développement. Un port commercial a en général un impact économique plus limité sur une région et ses trafics sont toujours difficile à stabiliser.

Mais ce concept se définit aussi "positivement". Dans cette optique les ports en question disposent d'un atout par rapport aux grands ports concurrents : la disponibilité de surfaces importantes reliées aux différentes infrastructures de transport. L'apparition de ce concept relève aussi d'une analyse économique : la dispersion géographique, dans des pays de niveaux de vie différents, d'unités qui participent à un même processus de production.

La plate-forme industrialo-commerciale exercerait alors des fonctions de stockage de longue durée, de centre de regroupement et de réexpédition, d'assemblage ou de conditionnement, et éventuellement de transformation légère.

Le succès d'une telle formule serait, bien entendu, facilité par l'aménagement de la réglementation douanière et la constitution de zones franches.

Ainsi, les problèmes apparaissent bien spécifiques suivant les façades considérées : la Manche, la Bretagne et le reste de l'atlantique.

Les trois questions évoquées sur le développement du trafic transmanche, l'acheminement maritime des grands ports de l'atlantique doivent faire l'objet de réflexions plus approfondies pour mieux apprécier les perspectives des ports moyens concernés et l'impact de ces ports sur l'économie régionale. (1)

(1) Le S.A.E. mène actuellement une étude sur l'acheminement des produits agricoles en accordant une place particulière aux trafics générés par l'ouest de la France.

Mais ces questions n'épuisent pas l'ensemble des problèmes qui se posent aux ports moyens. Chaque port constitue en fait un cas particulier et des analyses plus fines par ports sont nécessaires.

Sur la méditerranée, par exemple, Sète se trouve dans une situation propre qui est celle d'un port moyen proche d'un grand port et qui peut tirer pleinement partie des avantages de sa dimension relativement modeste, en s'assurant, d'un côté l'accès à un hinterland industriel développé et de l'autre côté, la desserte des pays de la méditerranée relativement peu éloignés.

3) Conclusion : Une typologie des différents types de situation

Bien qu'il apparaisse certain qu'une analyse précise de l'évolution des trafics des P.M. relève d'une étude cas par cas, il est possible néanmoins de relever en conclusion les différents types de situations qui ont été rencontrées ; ces situations se combinent différemment pour définir les spécialisations et les fonctions d'un P.M. déterminé.

Ces types de situation s'articulent d'abord autour du transport de certains produits de vrac. Le P.M. apparaît :

1°/ soit comme un port industriel avec une activité industrielle dans l'hinterland proche (industrie du bois, de la chimie, sidérurgie, cimenteries). Les trafics sont en général liés à cette activité industrielle et son captifs.

2°/ soit comme un port de transit, notamment pour les produits liés à la production agricole régionale, (engrais, nourriture pour animaux, céréales).

Lorsque la production régionale atteint dans la spécialisation considérée une part importante de la production nationale, l'hinterland du P.M. peut dépasser ce cadre régional dans des proportions qui resteront toutefois assez faibles par rapport aux besoins locaux.

Ces trafics sont assez captifs et leur niveau ne dépend pas uniquement de l'activité agricole mais aussi des techniques utilisées et de l'équilibre entre approvisionnement intérieur et approvisionnement international.

Ces produits subissent parfois une première transformation dans la zone portuaire : usines d'engrais, ou de trituration.

3°/ soit comme une plate-forme de distribution.

Le P.M. est souvent une plate-forme de distribution pour des produits comme le pétrole, le charbon que leur origine soit nationale (dans ce cas il y a cabotage) ou étrangère.

En sorties le P.M. joue parfois ce rôle pour les céréales.

La stabilité de ces trafics est certes liée aux possibilités de stockages (citernes pour pétrole et produits chimiques, silos etc.) mais elle dépend aussi de la politique des importateurs ou exportateurs qui, dominent parfois le marché et ont le choix entre plusieurs ports de passage. Dans certains cas, il existe une concurrence entre l'acheminement maritime, l'acheminement par fer et celui par pipe.

En ce qui concerne ces trafics de vrac, il faut rappeler l'handicap certain que constitue pour le P.M. l'impossibilité de recevoir des navires de gros tonnage dans un contexte où l'évolution du transport maritime tend à favoriser l'utilisation de tels navires. De plus, un P.M. ne connaît bien souvent que l'acheminement de quelques produits de vrac et ce manque de polyvalence est un facteur de faiblesse auquel il est bien difficile de remédier.

Enfin, le transfert des premiers stades de transformation des produits bruts dans les pays en voie de développement, risque d'affecter les trafics de vrac des ports et donc en particulier ceux des P.M. qui en sont dépendants.

En ce qui concerne les trafics de marchandises diverses, il a été vu que la vocation de transit des P.M. est beaucoup plus limitée.

Elle apparaît presque exclusivement lorsque le P.M. est spécialisé dans la desserte d'un pays relativement peu éloigné. Il s'agit bien souvent

...

d'un trafic Roll on-Roll off qui devient une sorte de prolongement du trafic routier et pour lequel l'implantation commerciale est moins déterminante.

Dans certains ports, on observe toutefois un trafic de produits agricoles destinés à la consommation (par opposition aux matières premières transportées en vrac), trafic qui est lié à l'implantation d'un négoce spécialisé (vracs à Sète, fruits et légumes à Port Vendres ou en Bretagne).

D'autres ports peuvent être choisis comme ports de passage privilégiés par importateur ou un exportateur important pour la distribution des produits manufacturés ; dans ce choix, la taille relativement modeste du port est considérée comme un atout.

Mais la présence de ces trafics de marchandises diverses est assez peu fréquente ; les P.M. peuvent difficilement être desservis par des lignes régulières en raison de la faiblesse de leurs trafics, de leur implantation commerciale et en raison du système d'organisation des conférences.

Une analyse en ces termes permet de mieux apprécier les facteurs de l'évolution des trafics des P.M. et de déterminer les mesures à prendre qui correspondent à leur vocation : aide à l'implantation, amélioration de la desserte terminale, type d'équipement portuaire à réaliser.