

**LES PRIX DE DESSERTE
TERRESTRE DES PORTS EN
TRAFIC CONTENEURISE :
LES PORTS FRANCAIS
CONCURRENCES JUSQU'AU
SUD DE LYON PAR ANVERS
ET ROTTERDAM**

**LA FORMATION DES PRIX
DES PRE ET POST
ACHEMINEMENTS
PORTUAIRES N'EST PAS
FAVORABLE AUX PORTS
FRANCAIS**

LA ROUTE : Des prix au véhicule et au kilomètre.

Les prix routiers sont les mêmes pour un conteneur de vingt pieds ou de quarante pieds, et sont proportionnels à la distance.

5 Francs du kilomètre, prix moyen pratiqué par les routiers français ;

4 Francs du kilomètre, prix moyen pratiqué par les routiers belges ;

4,70 Francs du kilomètre, prix moyen pratiqué par les routiers néerlandais.

LE FER : Des prix dégressifs en fonction de la distance, quelquefois de la région, et du nombre de conteneurs.

Les prix pratiqués varient en fonction :

du conteneur, 20 ' ou 40 ' ,

du poids,

du mode d'acheminement (wagon isolé, train entier),
de la distance.

Pour un 20 ' chargé à 15 tonnes par train entier, au départ ou à destination d'un embranchement particulier, le prix pratiqué par la C..N.C. varie de 4 Francs du kilomètre pour 700 kilomètres à 5,60 Francs pour 250 kilomètres de distance.

En cas de parcours terminal ou initial routier, il convient d'augmenter ces prix de 1 Franc en moyenne.

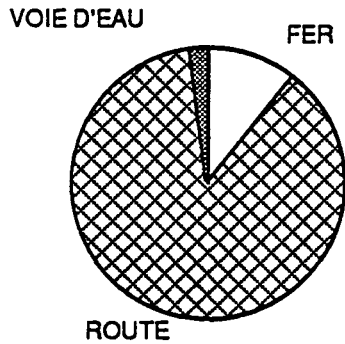
Ces cotations sont donc assez compétitives par rapport à celles des routiers français.

A contrario, les prix pratiqués par INTERCONTAINER sont rarement compétitifs par rapport aux prix du marché international. Ils varient de 3,80 Francs au kilomètre pour 700 kilomètres, à 10,90 Francs pour 130 kilomètres (vers ou depuis ANVERS), et de 4,30 Francs pour 840 kilomètres à 11,50 Francs pour 221 kilomètres (vers ou depuis ROTTERDAM).

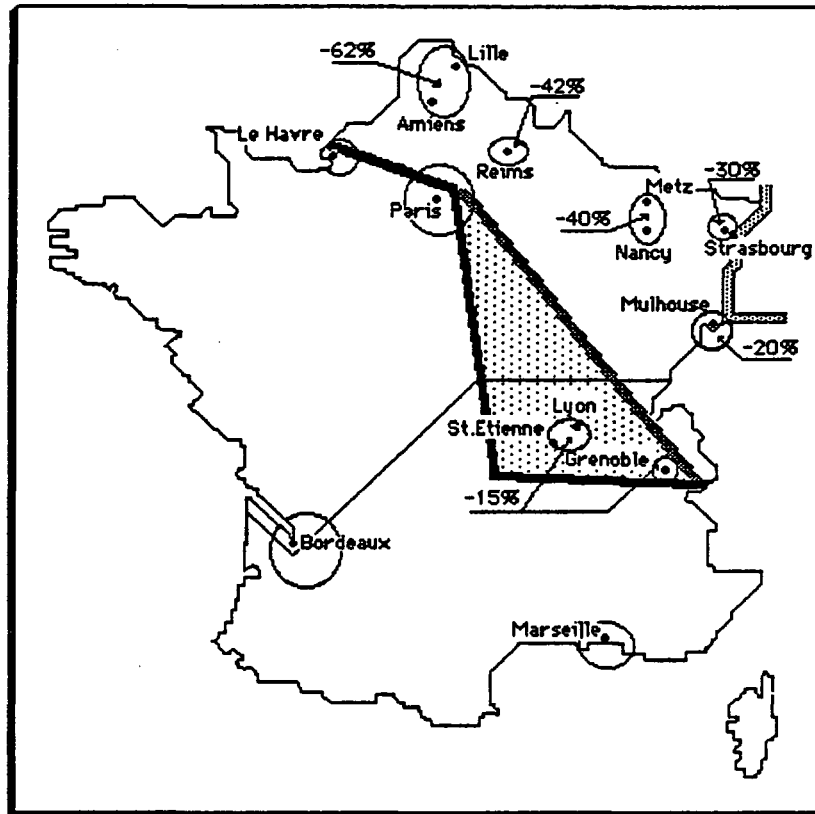
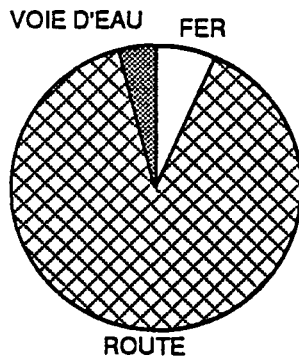
**REPARTITION
MODALE DES
DETOURNEMENTS
DE TRAFIC
CONTENEURISE**

**ZONE D'ATTRACTION DES PORTS D'ANVERS ET
DE ROTTERDAM EN FONCTION DES COUTS DE
TRANSPORT TERRESTRE**

IMPORTATIONS



EXPORTATIONS



- Frontière de la zone d'attraction des ports d'Anvers et de Rotterdam par route
- Frontière de la zone de compétitivité du fer par rapport à la route
- Zone d'attraction du port de Marseille
- -15% Différentiel de prix en faveur des ports d'ANVERS et ROTTERDAM

PRIX PRATIQUES DE DESSERTE PORTUAIRE

REGIONS	LE HAVRE		MARSEILLE		ANVERS			ROTTERDAM		BARGE
	ROUTE 20'	FER 20' 15 T.	ROUTE 20'	FER 20' 15 T.	ROUTE 20'	FER 20' 15 T.	ROUTE 20'	FER 20' 15 T.		
PARIS	100	100			123	215	183	305		
NORD PICARDIE	162	185			100	205	305	377		
NANCY	172	140	235	177	100	152	139	212		
STRASBOURG	174	129	208	155	100	138	135	187	94	
MULHOUSE	157	120	149	138	100	130	132	173	85	
LYON	208	147	100	78	180	218	236	275		
BORDEAUX	100	79	106	77	116	132	151	177		

Pour chaque région, la base 100 correspond au prix le plus bas par voie routière.

**DETOURNEMENTS DE
TRAFIC ET
CONCURRENCE
MODALE : LE RAIL
N'EST PLUS
TOUJOURS
COMPETITIF.**

UNE ZONE D'ATTRACTION QUI DEPASSE LYON...

Les prix pratiqués par la C.N.C. sont établis en fonction de la concurrence française, tournée essentiellement vers les ports français. De cette situation, aggravée par les prix pratiqués par les routiers étrangers (inférieurs de 10 à 20 %) *au service des ports du BENELUX*, il résulte que la zone d'attraction d'ANVERS et de ROTTERDAM s'étend jusqu'au sud de LYON. Elle atteint SAINT-ETIENNE et GRENOBLE.

**LE FER PARVIENT PEU A CONTRARIER LA CONCURRENCE
ROUTIERE...**

La pénétration des ports du BENELUX est à peine contrariée par l'offre ferroviaire de la C.N.C. plus compétitive sur cette zone pour les conteneurs de 20' en trains entiers. Cela crée une situation de forte pénalisation pour les ports français, et principalement pour LE HAVRE.

**LA PLUS GRANDE PARTIE DU TISSU INDUSTRIEL DANS
L'ATTRACTION DE PORTS ETRANGERS...**

En effet, la zone d'attraction entraîne des détournements d'autant plus importants en tonnage et en valeur, qu'elle s'exerce sur la partie la plus dense du tissu industriel français.

On rappellera que les détournements de trafic conteneurisé représentent à l'exportation 900 000 tonnes, soit 21 % du trafic maritime correspondant, et 270 000 tonnes à l'importation, soit 14 % du trafic maritime correspondant.

Cependant, on sait que le choix du port de ROTTERDAM n'est pas uniquement lié aux seuls coûts des transports terrestres. Au contraire, les différences de cotation en défaveur de ce port devraient avantager ANVERS ou LE HAVRE. La réalité des détournements de trafic actuels suppose donc que d'autres critères entrent en jeu.

**CHEZ NOS
PARTENAIRES DES
POLITIQUES
PROTECTIONNISTES
OU DES MESURES
D'ORGANISATION
EMPECHENT LA
PENETRATION DES
PORTS ETRANGERS.**

En France, la concurrence sur le trafic français s'exerce entre la C.N.C et la route, sans autre préoccupation que de maximiser leurs trafics respectifs.

Au contraire, en ALLEMAGNE ou au BENELUX, le souci de défendre les intérêts portuaires est très présent.

- En ALLEMAGNE, le tarif "INGRID" par chemin de fer privilégie les ports allemands par ses cotations ;

- Aux PAYS BAS et en BELGIQUE, des structures organisationnelles de "ports secs" (WENLO et ATHUS) ont été mises en service, et fonctionnent comme des avant-ports desservis par trains entiers.

La structure industrielle française se prêterait facilement à ce genre de construction avec les zones de LYON, SAINT ETIENNE, REIMS, NANCY-METZ, MULHOUSE et BORDEAUX, d'autant que les distances d'acheminement terrestre sont relativement importantes.