

PORT DU HAVRE: UNE MEILLEURE COMPETITIVITE DE LA DESSERTE TERRESTRE

Le prix et la qualité de la desserte terrestre prennent une part de plus en plus grande dans la compétitivité des ports, en particulier dans le trafic conteneurisé.

Une synthèse sur la comparaison des prix pratiqués pour la desserte portuaire parue dans le numéro de janvier des notes de synthèse de l'O.E.S.T., montrait que la zone d'attraction des ports d'Anvers et de Rotterdam s'étendait jusqu'au Sud de Lyon grâce aux prix pratiqués par les routiers Belges et Néerlandais. Cela créait une situation de forte pénalisation pour le port du Havre, limitant sa compétitivité dans l'offre "porte à porte" et l'excluant des trafics induits d'une grande partie du tissu industriel français.

**Les nouvelles
offres tarifaires de
la C.N.C.** (compagnie
nouvelle de conteneurs)

Par ailleurs la C.N.C. subissait d'une chute de son trafic maritime . Compte tenu de l'importance de la part de ce trafic (60 %), la C.N.C. a proposé au mois de janvier 1987, de nouvelles offres tarifaires qui se traduisent d'une part, par la mise en oeuvre de prix promotionnels sur de nouvelles relations à destination ou en provenance du Havre (Nancy - Dijon - Chalon-sur-Saône - Reims - Tours - Orléans - Nantes - Morlaix - Lille) et d'autre part, de réductions sur les prix des autres relations. Celles-ci varient suivant les relations et peuvent atteindre 30 %. Elles sont, de plus, accompagnées de réductions très intéressantes sur le positionnement des conteneurs vides, allant de 20 à 40 %.

Les chiffres repris dans les tableaux ci-après ont été calculés sur **des trajets aller-retour** d'après les nouveaux prix pratiqués par la C.N.C. et ceux pratiqués par la route. Ces derniers n'ont pas sensiblement variés depuis le dernier semestre 1986 . On peut cependant constater une certaine tendance à la hausse des prix au kilomètre pratiqués par les routiers belges qui se rapprocheraient du niveau des prix des routiers néerlandais. Les prix ferroviaires sont des prix de référence et sont susceptibles d'être améliorés suivant des conditions de remise, de fidélité, de massification etc... Il comprennent également la livraison à domicile dans la périphérie des villes retenues pour l'analyse. Enfin il faut remarquer la baisse assez spectaculaire des tarifs pratiqués par Intercontainer, notamment au départ de la région Rhône-Alpes.

**La compétitivité de
l'approche
terrestre du Havre
s'est nettement
améliorée pour le
conteneur de 20'**

Les efforts consentis par la C.N.C permettent au port du Havre, pour le 20' seulement, d'avoir un coût d'approche inférieur à ceux d'Anvers et Rotterdam quelque soit le point de destination ou d'expédition français en dehors de ceux situés dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et de Metz, curieusement oubliée.

Les résultats de cette nouvelle politique sont déjà sensibles pour les régions du Nord-Est pour lesquelles les prix offerts par la C.N.C. donnent près de 20 % pour le port du Havre ; ils sont encore plus significatifs pour l'axe Lyon -Châlon-sur-Saône - Dijon avec des différences de prix d'environ 80 %.

Octobre 1987

REGION	LE HAVRE		MARSEILLE		ANVERS		ROTTERDAM	
	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE
	20'12 T	20'	20'12 T	20'	20'12 T	20'	20'12 T	20'
20'								
CHALON-SUR-SAONE	100	205	104	197	183	171	228	234
DIJON	105	214	100	251	194	169	243	236
LYON	140	291	100	140	185	252	300	335
REIMS	111	165	-	-	180	100	245	164
METZ	137	215	166	321	156	100	165	146
NANCY	100	203	140	276	110	118	163	164
MULHOUSE	102	206	100	194	104	130	148	173
STRASBOURG	100	205	113	246	103	118	146	159
BORDEAUX	118	174	100	205	166	203	186	291
PARIS	100	102			185	172	242	188
AMIENS	119	100			202	105	264	171
SAINT-QUENTIN	159	182			207	100	286	173
LILLE	203	284			305	100	442	205

La base 100 du tableaux correspond au prix le plus bas pratiqué sur la relation.

L'acheminement vers Rotterdam et Anvers est toujours compétitifs pour les transports terrestres par conteneur de 40' pour les régions situées dans le nord et le nord-est de la France

La situation n'est malheureusement pas aussi favorable pour l'acheminement terrestre des 40' pour les régions situées dans le Nord-Est et le Nord de la France, pour lesquelles le port d'Anvers demeure plus attractif.

En effet, si les nouvelles offres de la C.N.C. pour les 40' permettent de remonter l'hinterland de la desserte du Havre jusqu'à pratiquement Dijon, il n'en demeure pas moins que les régions françaises du Nord et du Nord-Est subissent encore l'attraction favorable d'Anvers et de Rotterdam.

REGION	LE HAVRE		MARSEILLE		ANVERS		ROTTERDAM	
	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE	FER	ROUTE
	40'22 T	40'	40'22 T	40'	40'22 T	40'	40'22 T	40'
40'								
CHALON-SUR-SAONE	104	120	103	115	202	100	250	136
DIJON	109	126	105	148	215	100	269	139
LYON	180	207	122	100	245	179	362	239
REIMS	194	165	-	-	331	100	459	164
METZ	240	215	265	321	156	100	341	146
NANCY	151	172	223	235	168	100	260	139
MULHOUSE	130	159	142	149	146	100	206	133
STRASBOURG	154	174	176	208	159	100	228	135
BORDEAUX	112	100	103	118	176	129	200	168
PARIS	163	100			290	168	392	184
AMIENS	206	100			320	105	445	171
SAINT-QUENTIN	276	162			330	100	473	173
LILLE	266	284			482	100	731	205

La base 100 du tableaux correspond au prix le plus bas pratiqué sur la relation.

Dans la mesure où le handicap de la distance ne peut être surmonté par une offre routière face aux chaînes de transport passant par Anvers, la défense du port du Havre nécessite une offre ferroviaire adaptée.

Si la C.N.C a réussi à proposer des tarifs et une desserte intéressants pour l'acheminement des 20', l'offre pour l'acheminement des 40' est encore insuffisamment attractive : cela est d'autant plus préoccupant pour le port du Havre que les transports des 40' représentent 60 % du trafic conteneurisé.

Octobre 1987