

APPROCHE TERRESTRE DU HAVRE : UNE COMPETITIVITE AMELIOREE DEPUIS 1987

Pierre CHANSON

Une amélioration continue de la compétitivité de la desserte du port du Havre.

Deux synthèses parues en 1987 dans cette publication de l'O.E.S.T., sur la comparaison des prix pratiqués pour la desserte des ports, montraient une amélioration de la compétitivité du port du Havre face à Anvers et Rotterdam en particulier grâce aux efforts tarifaires consentis par la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (C.N.C.) sur l'offre ferroviaire.

Comment la situation a-t-elle évolué depuis un an ? Les résultats de la présente analyse sont d'autant plus intéressants que le port du Havre semble devenu un port attractif comme le démontre la récente décision de l'armement européen MAERSK de le retenir pour la desserte de l'Atlantique Nord.

Les chiffres repris dans les tableaux ci-après ont été calculés sur des trajets aller et retour. Les prix ferroviaires sont des prix de références négociables suivant les conditions de remise. Ils comprennent la livraison à domicile dans un rayon de 20 km autour des villes retenues pour l'analyse.

En ce qui concerne les prix routiers, il est constaté une certaine stabilité des prix routiers français variant entre 4,80 et 5,20 F du km et des prix des routiers néerlandais variant entre 3 et 3,15 Florins du kilomètre. A contrario les prix routiers belges sont à la hausse et varient entre 54 et 57 Francs belges du kilomètre.

Une approche terrestre du port du Havre compétitive par 20'.

En dehors des zones périphériques de Lille, St-Quentin, Reims et Metz qui sont presque frontalières, et grâce aux efforts tarifaires de la C.N.C., le port du Havre dispose maintenant d'une approche terrestre française par 20' suffisamment compétitive pour repousser quasiment l'hinterland d'attraction d'Anvers et Rotterdam en dehors des frontières françaises.

Une approche terrestre par 40' qui s'est améliorée.

Les nouvelles offres de la C.N.C. permettent de remonter maintenant la compétitivité du port du Havre au-delà de Dijon, et de diminuer les différentiels tarifaires en faveur d'Anvers pour les régions du Nord et du Nord-Est.

Il n'en demeure pas moins que ces dernières subissent encore l'attraction tarifaire favorable d'Anvers, et que les offres tarifaires très compétitives par barges au départ de Mulhouse et Strasbourg orientent le trafic de des deux régions vers le port de Rotterdam.

La route française, handicapée par des distances de transport plus longues et des prix kilomètres légèrement plus élevés ne peut actuellement pallier l'insuffisance de l'offre tarifaire ferroviaire par 40'.

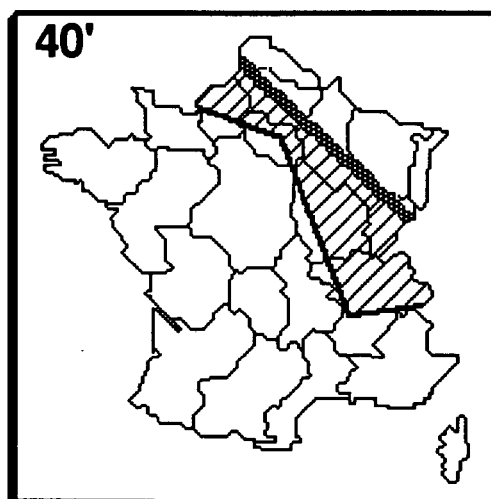
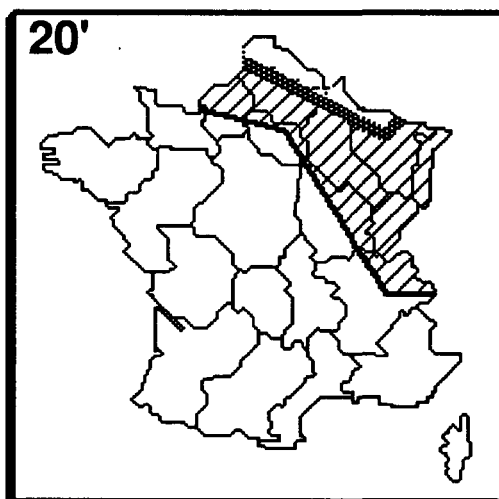
C'est pourquoi nous confirmons que la défense de l'hinterland du port du Havre passe obligatoirement par une offre tarifaire ferroviaire compétitive par rapport aux offres routières du Bénélux. Il est permis de penser que la conjugaison de la massification des flux et d'une offre 80' devrait permettre à la C.N.C. de présenter dans un avenir proche, des cotations ferroviaires suffisamment attractives pour dissuader les chargeurs de choisir les ports d'Anvers et Rotterdam.

Offre comparative pour les transports des conteneurs de 20'

REGIONS	LE HA VRE		MARS EILLE		ANV ERS		ROTT ERDAM	
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route
CHALON SUR SAONE	115	186	100	195	156	171	197	210
DJON	100	163	128	191	147	142	185	177
LYON	133	269	100	129	173	256	237	305
PARIS	100	100			178	132	236	179
BORDEAUX	110	100	100	110	140	132	160	154
STRASBOURG	100	193	128	230	105	121	126	148
MULHOUSE	100	192	110	183	105	132	110	180
NANCY	100	156	125	220	106	100	120	125
METZ	132	197	165	274	145	100	190	132
REIMS	129	153			170	100	231	147
AMIENS	123	100			196	115	260	170
LILLE	229	260			274	100	415	185
SAINT-QUENTIN	152	147			185	100	260	157

Offre comparative pour les transports des conteneurs de 40'

REGIONS	LE HA VRE		MARS EILLE		ANV ERS		ROTT ERDAM	
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route
CHALON SUR SAONE	100	115	100	120	189	106	237	129
DJON	100	119	100	139	199	104	255	129
LYON	100	208	122	100	245	197	345	236
PARIS	150	100			315	132	431	179
BORDEAUX	110	100	100	110	140	132	160	154
STRASBOURG	144	158	166	189	146	100	189	122
MULHOUSE	135	144	133	138	137	100	171	136
NANCY	145	157	202	217	156	100	213	126
METZ	213	198	265	274	262	100	353	132
REIMS	186	153			306	100	428	147
AMIENS	202	100			356	115	485	170
LILLE	332	260			490	100	772	185
SAINT-QUENTIN	247	147			318	100	496	157



mars 1988
 décembre 1986
 Gain de compétitivité du port du Havre

© OEST

Avril 1988