



## Les Cahiers de l'Observatoire n°174, Juillet - Août 2001

### L'Europe portuaire

On peut aujourd'hui parler d'Europe portuaire car les points d'entrée et de sortie du commerce extérieur de chaque pays ne passent pas nécessairement par un port national. A cet égard, les principaux points d'entrée et de sortie de l'Europe se situent dans les grands ports du Nord et notamment Rotterdam et Anvers. Mais il faut aussi désormais compter avec l'extraordinaire croissance des ports étrangers du Sud, notamment sur le créneau des conteneurs. L'étude des ports n'est pas intéressante quand on mesure l'ampleur des détournements de trafics et la place qu'occupe la route pour nos dessertes portuaires.

Pour l'ensemble du commerce extérieur français, le maritime occupe la première place en tant que mode d'acheminement mais la route vient en deuxième position nettement devant les autres modes.

L'internationalisation des échanges n'est pas étrangère à cette part importante du maritime, par ailleurs, la restructuration de l'appareil de production à l'échelle mondiale favorise aussi le développement des flux intercontinentaux. D'une certaine manière, plus les centres de production se spécialisent et plus les besoins de transport augmentent, ce qui favorise le maritime, actuellement le mode le plus performant pour acheminer les marchandises entre les continents.

### France ensemble du trafic (entrées et sorties) -1998

(en milliers de tonnes)

Mer	256 435
Fer	238 229
Eau	18 215
Route	161 647
Air	859
Autres	35 623
<b>Total</b>	<b>496 608</b>

### Rotterdam et Anvers : les deux ports de l'Europe

Il est clair que le grand port européen se situe à Rotterdam, les autres ports se placent très loin de la grande place portuaire nordique. Rotterdam et Anvers assurent presque autant de trafics que les autres grands ports de l'Union économique.

Il faut noter que l'hinterland de ces ports, c'est-à-dire la zone d'influence, va très loin, puisque pour la France, par exemple, cet hinterland atteint la région lyonnaise. Cette influence des ports du Nord s'explique de plusieurs façons : la position géographique, l'importance des lignes qui les desservent, la tradition de commerce international de la Belgique et surtout de la Hollande, enfin la compétitivité et la qualité de ces ports.

### Tonnages totaux des ports européens 1999

(en millions de tonnes)

Amsterdam	56
Anvers	116
Forth	44
Genes	46
Hambourg	81
Le Havre	64
Londres	52
Marseille	90
Rotterdam	303
Trieste	47

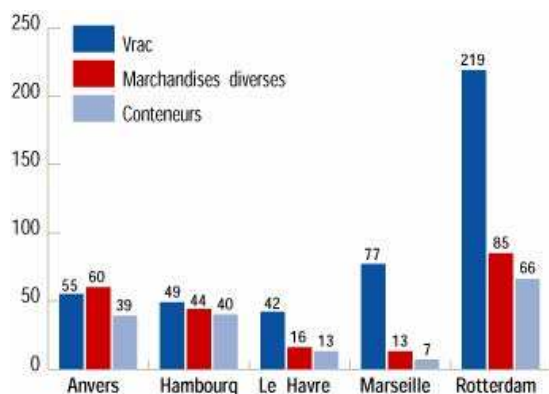
### Les trafics par port

Quand on examine les trois grandes catégories de trafic maritime, on observe que la domination de Rotterdam s'effectue surtout en vrac, c'est beaucoup plus équilibré pour les marchandises diverses et pour les conteneurs dont il faut signaler qu'il s'agit des flux qui progressent le plus. Pour l'ensemble des trafics, on constate une assez grande stabilité des trafics depuis une dizaine d'années sauf pour l'estuaire de Forth, dont le trafic a doublé, et pour Amsterdam, dont le périmètre a été étendu en 1992 et qui progresse de 80% sur la même période.

Le trafic du Havre se tient relativement bien puisqu'une progression de presque 20% est enregistrée tandis que Marseille reste stable.

En France, c'est Marseille qui vient au premier rang pour le vrac alors que le Havre domine pour le conteneur.

#### Composition des trafics des principaux ports d'Europe en 1999 (en millions de tonnes)



#### Evolution des tonnages (Indice base 100 en 1990)

	93	94	95	96	97	98	99
Amsterdam	156	153	160	175	180	178	178
Anvers	100	107	106	104	110	117	113
Forth	115	194	206	199	188	194	nc
Gènes	96	102	110	110	102	108	110
Hambourg	107	111	118	116	125	124	132
Le Havre	102	101	100	104	110	123	118
Londres	94	96	95	98	103	104	97
Marseille	97	101	96	100	104	103	100
Rotterdam	98	102	102	101	108	109	105
Trieste	107	110	110	121	136	138	131

#### Trafic vrac

Globalement, les trafics de vrac sont assez stables, sauf pour Amsterdam (zone géographique étendue en 1992) et pour Forth (qui prend en compte l'estuaire). Marseille diminue légèrement sur la période tandis que le Havre se maintient.

#### Evolution du vrac (Indice base 100 en 1990)

	93	94	95	96	97	98	99
Amsterdam	144	142	152	162	172	172	172
Anvers	94	102	98	93	95	102	95
Forth	107	188	190	193	193	193	nc
Le Havre	101	99	95	101	106	119	100
Londres	99	99	99	100	105	103	91
Marseille	97	102	95	99	103	102	97
Rotterdam	95	98	97	96	101	102	95

#### Marchandises diverses

Pour ce type de trafic, les évolutions sont nettement en progression avec un quasi doublement pour Felixtow, près de 50% de croissance pour Rotterdam, 40% pour Anvers et le Havre. Marseille de son côté n'enregistre que 20% de croissance.

#### Evolution des marchandises diverses (Indice base 100 en 1990)

	93	94	95	96	97	98	99
Anvers	108	114	116	120	130	138	139
Felixtow	125	138	152	162	181	189	nc
Hambourg	113	123	126	130	140	140	143
Le Havre	104	107	116	116	128	137	138
Marseille	95	94	105	110	113	116	121
Rotterdam	110	119	121	123	135	139	145

## Trafics de conteneurs

Comme déjà signalé dans une étude précédente, le conteneur est le segment de marché qui progresse le plus. C'est aussi le trafic qui fait apparaître les plus grandes variations entre les ports. Sur ce créneau très dynamique, les variations de croissance évoluent de 20% à presque 500 %, ce qui est énorme. Rotterdam, qui gagne plus de 60 points, reste en tête en valeur absolue (66 millions de tonnes) mais Hambourg double son trafic (40 millions de tonnes) ; les phénomènes les plus significatifs concernent sans doute la montée de certains ports du Sud. Ainsi Algésiras voit son trafic presque multiplié par 5 (19 millions de tonnes), Valence par 4 (13 millions de tonnes), Gênes également par 4 (12 millions de tonnes) et Barcelone par 3.

**Evolution des conteneurs** (Indice base 100 en 1990)

	93	94	95	96	97	98	99
Algésiras	201	233	295	342	393	464	466
Anvers	125	149	158	181	205	217	242
Felixtow	124	134	144	156	173	183	nc
Gêne	106	142	180	245	358	411	398
Hambourg	129	143	150	159	180	184	204
Le Havre	101	99	109	114	134	146	154
Marseille	88	87	98	107	117	120	122
Rotterdam	112	123	129	130	144	151	163
Valence	105	188	182	218	261	307	362

Finalement les évolutions les plus faibles concernent les ports français (50% de croissance pour le Havre et seulement 22 points pour Marseille). Encore une fois c'est d'autant plus dommageable pour les ports français que ce créneau est de loin le plus porteur.

## Les ports français

Mis à part le Havre et Marseille, les autres ports français font assez pâle figure face aux ports européens. Bordeaux, pourtant port autonome, devient marginal ; quant aux ports d'intérêt national, hormis Calais, ils sont également marginalisés dans l'espace européen.

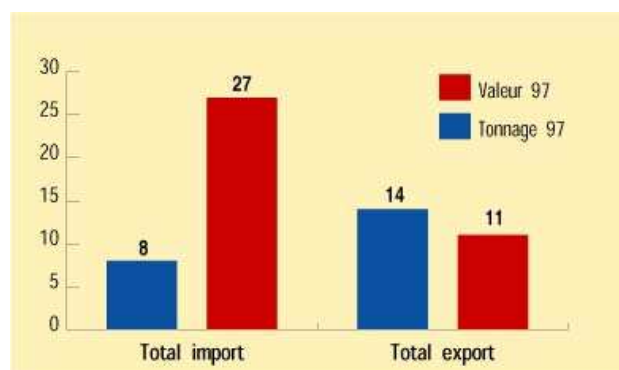
**Trafics en 1999** (en millions de tonnes)

Bayonne	4,4
Bordeaux	8,9
Boulogne	2,9
Calais	35,3
Cherbourg	3,8
Dunkerque	38,3
La Rochelle	7,6
Le Havre	64,1
Marseille	90,2
Nantes St-Nazaire	28,9
Rouen	24,1
Sète	3,7

Les facteurs explicatifs sont assez bien connus : trop grande dispersion géographique de nos équipements portuaires, saupoudrage des investissements, manque de qualité des prestations portuaires, compétitivité insuffisante et - même si la situation s'est notablement améliorée ces dernières années - dysfonctionnements structurels (sociaux, organisationnels, administratifs). Dès lors il ne faut pas s'étonner de la montée en puissance des autres ports et notamment des ports du Sud. Par ailleurs, les «détournements de trafic» demeurent encore importants.

En valeur, c'est presque 30% qui est détourné sur les importations, qui, comme déjà indiqué, passent par les deux grands ports du Nord et depuis quelques années par les ports du Sud, soit espagnols soit italiens. Le transport routier ne pâtit pas nécessairement de cette situation, puisqu'il assure la plus grande partie du trafic en France comme en Europe.

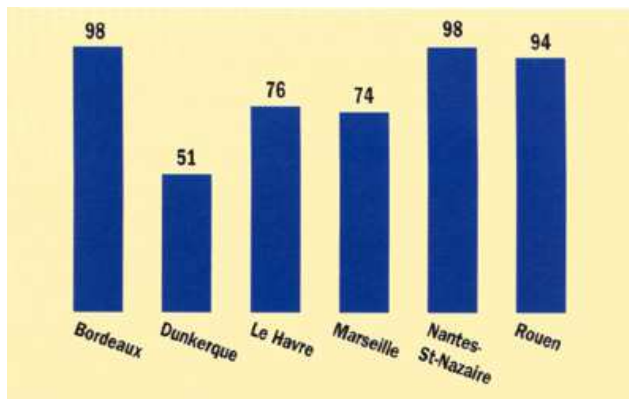
**Détournement des trafics français par d'autres ports européens** (en pourcentage)



### Tonnage 1997 (en pourcentage)

Afrique import	3,2
Afrique export	7,4
Asie Pacifique import	5,3
Asie Pacifique export	18,6
Amérique import	20,0
Amérique export	17,3

### Part de la route sur le tonnage (en pourcentage)



Cependant, s'il est plus facile de recourir au pavillon routier français pour les exportations, y compris sur les ports étrangers, il en va différemment pour les importations où là les pavillons étrangers sont nécessairement plus performants du fait de leur position géographique. Dans une période caractérisée par l'internalisation croissante des échanges, la qualité et la compétitivité des ports revêtent donc une importance capitale pour le pavillon français.

**source** : DIRECTION DES PORTS - CNT

**Gaston BESSAY**