



**HAL**  
open science

## Les ports de l'hexagone vont-ils rester en rade ?

César Ducruet

► **To cite this version:**

César Ducruet. Les ports de l'hexagone vont-ils rester en rade?. Jean-Pierre Denis; Vincent Giret. Atlas de la France et des Français, coédition La Vie / Le Monde, 2014, 978-2-36804-029-4. halshs-03085767

**HAL Id: halshs-03085767**

**<https://shs.hal.science/halshs-03085767>**

Submitted on 22 Dec 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# LES PORTS DE L'HEXAGONE PEINENT À PRENDRE LE VENT

Transport intermodal insuffisant, délai de paiement trop court... Malgré la création de sept grands ports, la France ne parvient pas à concurrencer les *clusters* d'Europe du Nord.

La position géographique privilégiée de la France et de ses ports sur la façade atlantique de l'Europe – dont 90 % des échanges commerciaux extérieurs ont lieu par voie de mer – a longtemps été un argument de taille pour penser la stratégie portuaire française d'hier et de demain. Or, l'avance prise par les ports nordiques depuis l'industrialisation du XIX<sup>e</sup> siècle, renforcée par une législation douanière contraignante depuis les années 1970, confère aux ports français un rôle surtout local.

La réforme portuaire de 2008, qui visait l'ouverture à la concurrence de la manutention et le renforcement des collectivités locales dans la prise de décision, a créé sept « grands ports maritimes » (Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen), qui concentrent à l'heure actuelle environ 80 % du trafic portuaire français métropolitain. Ces ports sont stratégiques par leur fonction première d'importation énergétique (combustibles en vrac liquide ou solide), qui occupe plus de la moitié de leur trafic en volume, par rapport aux ports de taille plus modeste, essentiellement tournés vers les marchandises diverses.

En partie à cause de la crise mondiale, le tonnage total métropolitain est récemment retombé en deçà du niveau atteint à la fin des années 1990. Les parts du trafic français dans l'Europe des quinze et dans la rangée nord-européenne (Le Havre-Hambourg) ont perdu, respectivement, 2 et 5 % entre 1997 et 2012. Malgré la croissance régulière du trafic conteneurs, la France tend à stagner autour de 4-5 % du total européen et sa part a chuté de moitié depuis les années 1970 au sein de la rangée nord, tandis qu'en parallèle le commerce extérieur français n'a cessé d'augmenter, exception faite du recul généralisé des années 2008-2010.

La desserte du territoire français dépend de deux pôles majeurs, Marseille et la Basse-Seine, de pôles plus secondaires pour des trafics de pondéreux (Bordeaux, Nantes), mais aussi des ports du Benelux. La difficulté chronique des ports français à développer l'intermodalité, déjà soulignée au XIX<sup>e</sup> siècle dans un contexte concurrentiel tout à fait comparable, se retrouve de nos jours avec 80 % pour la route, contre 50-60 % chez les concurrents nordiques, au détriment du rail et du fleuve.

## Une chaîne logistique émietlée

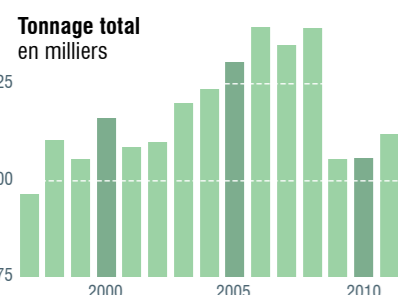
Le commerce extérieur français serait assuré à hauteur de 50 % par les ports du Benelux, contre seulement 20 % dans les années 1990. La 6<sup>e</sup> directive TVA de 1977 (article 23), qui impose aux importateurs le règlement de la TVA dès la commande via un port français et accorde un délai de paiement via un port d'un pays tiers, en serait la cause principale, les effets d'une telle perte de trafic étant évidents en termes d'emploi portuaire mais aussi au niveau de la difficulté à attirer de grands groupes logistiques.

La chaîne logistique reste émietlée entre de multiples petits transitaires, tandis que les grands opérateurs intermodaux se concentrent vers Paris et dans les ports nordiques concurrents, mais également en Espagne. La « solution » du canal Seine-Nord, pour l'instant à l'arrêt en raison des surcoûts liés notamment au contexte de crise mondiale, ne ferait probablement qu'aggraver la fuite de trafic via Anvers, premier port de Paris.

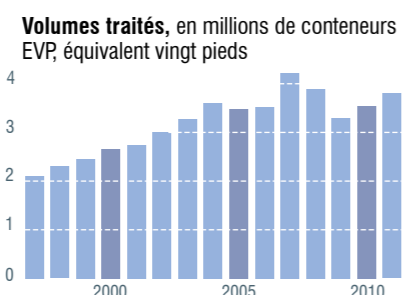
Sur le plan maritime, la centralisation des flux par les grands ports de la mer du Nord a pour conséquence la relégation des ports français en périphérie du système. Une analyse des flux conteneurisés mondiaux

## Un trafic portuaire en demi-teinte

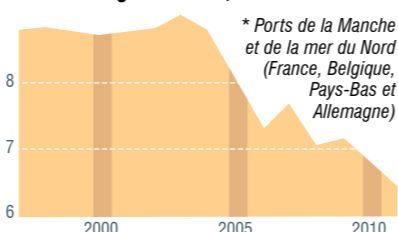
### Les marchandises



### Les conteneurs

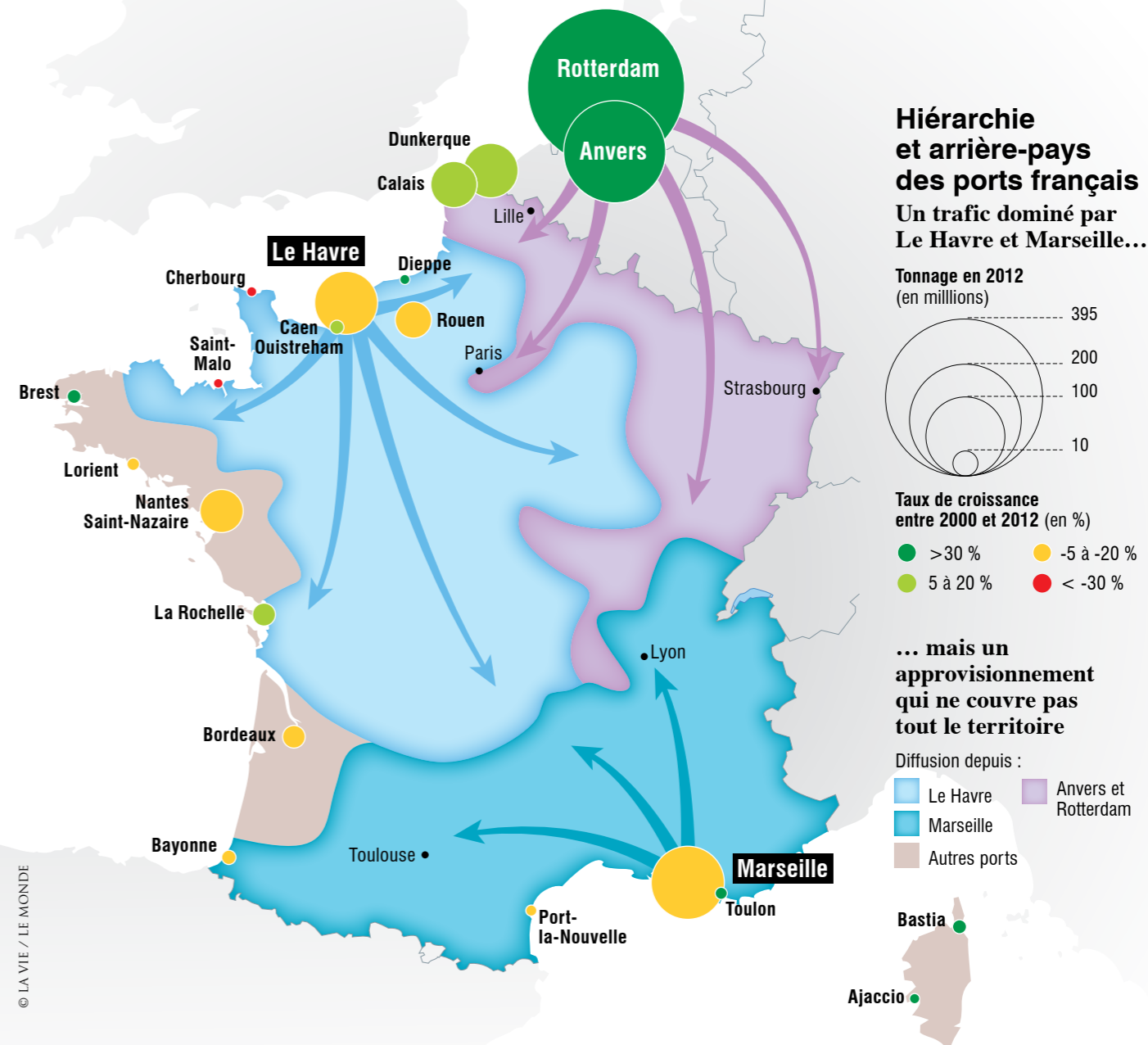


### Part des volumes traités face aux voisins de la « rangée nord »\*, en % d'EVP



\* Ports de la Manche et de la mer du Nord (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne)

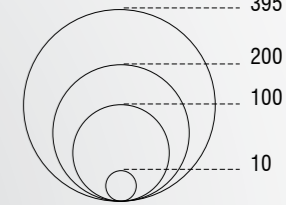
Sources : Eurostat ; Containérisation International © LA VIE / LE MONDE



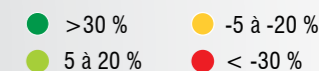
## Hierarchie et arrière-pays des ports français

Un trafic dominé par Le Havre et Marseille...

Tonnage en 2012 (en millions)

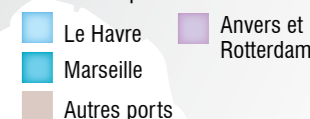


Taux de croissance entre 2000 et 2012 (en %)



## ... mais un approvisionnement qui ne couvre pas tout le territoire

Diffusion depuis :



en 2006 a pu confirmer la mainmise de Rotterdam et d'Anvers (mais aussi Hambourg) sur le transbordement en Europe du Nord, la domination du Havre s'exerçant uniquement sur la France. Cependant, la réforme portuaire de 2008, celle des Incoterms (conditions internationales de vente) en 2011 et la mise en place du groupement d'intérêt économique (GIE) Haropa (Havre-Rouen-Paris) auraient permis de renforcer l'attractivité du Havre. Si l'accueil de la Mediterranean Shipping Company (MSC) a permis de compenser la baisse continue du trafic d'import-export par le trafic de transbordement, les retombées économiques de ce dernier restent limitées.

## Des emplois de manutention des flux

En 2011, une étude de l'OCDE sur l'axe Seine situe plutôt l'impact de l'activité portuaire havraise vers l'Île-de-France. Cela n'a rien d'étonnant quand on sait qu'environ 74 % du trafic conteneurisé du port du Havre a pour destination la région francilienne, devant la région Centre (19 %). En comparaison, les *clusters* industrialo-portuaires d'Anvers et de Rotterdam apparaissent bien plus porteurs localement. Cette difficulté à retenir l'impact sur le plan

local se retrouve aussi dans le fait que seulement 57 % de l'emploi des établissements maritimes et portuaires seraient le fruit de sièges sociaux localisés dans la zone d'emploi du Havre, contre 15 % en Île-de-France, 16 % ailleurs en France et 13 % à l'étranger. De plus, l'emploi local concerne davantage les activités de manutention des flux que les fonctions stratégiques de décision, même si, au final, la part des emplois détenue par des sociétés étrangères reste très semblable au Havre (22,5 %) et à Rotterdam (25 %), ce qui permet de relativiser cette « dépendance » du *cluster* portuaire vis-à-vis de l'extérieur.

Au-delà de leur rôle premier d'interfaces servant la gestion des flux physiques, les ports français offrent un bilan contrasté. Le développement de l'éolien offshore, la création d'un Port Center ouvert au public ou le renforcement de la croisière constituent de réelles avancées. En revanche, d'autres éléments font encore défaut, comme la mise en place de pôles tertiaires tournés vers la valeur ajoutée et la recherche scientifique, la culture et l'histoire maritime et portuaire, qui permettraient de contrebalancer la gentrification et la marchandisation inhérentes aux standards globaux du réaménagement des fronts de mer. ■

César Ducruet

Géographe et chargé de recherches CNRS au laboratoire Géographie-cités, Paris.