



HAL
open science

Les ports français dans la mondialisation, des handicaps structurels ?

César Ducruet

► **To cite this version:**

César Ducruet. Les ports français dans la mondialisation, des handicaps structurels ?. Thomas Merle. Les littoraux français, Atlande, pp.169-180, 2024, 978-2-35030-932-3. halshs-04654169

HAL Id: halshs-04654169

<https://shs.hal.science/halshs-04654169v1>

Submitted on 19 Jul 2024

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 français dans la mondialisation, des handicaps structurels ?

César Ducruet, CNRS & UMR7235 EconomiX, Université de Paris-Nanterre

Version draft du chapitre publié dans : Merle T. (ed.) (2024) *Les Littoraux Français*. Atlande, pp. 169-180.

Contexte et enjeux

Avec trois façades maritimes et la deuxième plus grande zone économique exclusive mondiale, la France jouit d'une situation géographique exceptionnelle par rapport à ses concurrents. En plus de ses 500 ports décentralisés, spécialisés dans la plaisance, la pêche mais aussi le commerce, la France compte 66 ports maritimes de commerce, ainsi que 11 grands ports maritimes (GPM) et un port d'intérêt national. Les GPM concentrent à eux seuls plus de 80% du trafic portuaire total. La valeur ajoutée associée au fonctionnement du système portuaire français représente environ 15 milliards d'euros, avec 180000 emplois directs et 350000 emplois indirects, sans compter les 1,8 millions d'emplois de la logistique.

Si des réformes successives de la gouvernance portuaire ont eu lieu durant les trois dernières décennies pour moderniser les ports, le bilan actuel de leur performance reste en demi-teinte par rapport aux attentes. Il s'agit avant tout d'un manque de compétitivité des ports et de l'absence d'une vision à long terme de l'Etat, dans un monde où plus de 80% des échanges ont lieu par voie maritime. A l'instar des bouleversements induits au XIX^{ème} siècle par la vapeur [Marnot, 2005], une forte pression concurrentielle s'exerce sur les ports français, eu égard à l'augmentation du commerce et de la taille des navires, l'intermodalité, la concentration des armateurs, et les nouvelles normes environnementales. La progression des trafics n'a pas été aussi conséquente qu'espéré, comme le souligne le rapport de la Cour des Comptes de 2017 mentionnant une mise en œuvre inégale et des effets modestes des réformes, ainsi qu'une attractivité insuffisante.

Des rapports visant à rendre compte de l'efficacité des ports français ont fleuri depuis les années 2000, et plus récemment pour vérifier les effets de la grande réforme de 2008 sur le renforcement de l'attractivité portuaire. D'un rapport à l'autre, le constat reste le même, en termes de sous-investissement chronique, complexité administrative, manque de coopération entre autorités (nationale, locales, intercommunales), mauvaise qualité de service notamment pour les pré- et post-acheminements par rail et par fleuve.

La nouvelle stratégie nationale portuaire, proposée par le gouvernement en juin 2021, sera-t-elle à même de (re)donner aux ports français une place de choix sur la scène européenne et mondiale ?

La desserte de l'arrière-pays

La mauvaise connectivité des transports entre les ports français et le centre de l'Europe est un problème ancien. Elle fait de cet arrière-pays continental (*hinterland**) la chasse gardée des ports belges, flamands et allemands, mais aussi de Gênes. De fait, l'arrière-pays des ports français reste soit local soit national, tandis que 42% du commerce extérieur français en 2017, contre 53% en 2008, continue de transiter par des ports voisins, notamment ceux du Benelux dont Anvers, parfois dénommé « le premier port français » [Vidil, 2015].

On trouve dans la littérature récente la mention des carences de Voies Navigables de France (VNF) qui ne remplit pas sa mission de dragage des fleuves [Gradt, 2016]. Ainsi, la *part modale** des ports

français est dominée par la route (plus de 80%), suivie par le rail (10%) et la voie d'eau (3%). La part du fluvial au port du Havre a néanmoins progressé de 2,5% entre 2008 et 2013 (soit 9,9%), avec une légère baisse de la route (-0,5%) et du ferroviaire (-2%). En comparaison, le fer occupe 42% du trafic d'hinterland à Hambourg, et 35-36% est occupé par le fluvial à Anvers et Rotterdam en 2015.

L'activité de transit ou *transbordement**, qui s'est rapidement développée en Méditerranée depuis les années 1990, n'existe quasiment pas en France. Or la part modale et la connectivité du trafic d'arrière-pays n'expliquent pas entièrement la concurrence subie de la part des ports voisins, au Nord (Benelux) et au Sud (Barcelone, Gênes) de l'Europe. Les filières économiques développées par la France, comme le vin ou les produits de luxe, ont un faible tonnage, ce qui ne favorise pas le transport massifié par conteneur. La France serait frappée d'une désindustrialisation plus marquée que chez ses concurrents, d'après l'Union des Ports de France [Louis, 2021]. Une partie du trafic est déportée à cause, également, des différences de normes douanières, la Belgique par exemple étant plus permissible que la France pour un certain nombre de produits, d'où un passage portuaire plus rapide et fluide.

Le facteur le plus important a longtemps été le contournement des ports français via des ports tiers en raison de la réglementation européenne en matière de commerce extérieur. La 6e directive TVA de 1977 (article 23) imposait aux importateurs le règlement de la TVA dès la commande via un port français, et un délai de paiement via un port d'un pays tiers. Cette directive motivait les *transitaires** français à organiser la chaîne d'approvisionnement à partir surtout d'Anvers, eu égard à leur rôle double de banquiers et de logisticiens auprès des *chargeurs** français. Ainsi et avant la loi sur l'économie bleue de 2016 permettant l'autoliquidation de la TVA, « *de nombreuses marchandises sont déportées dans des entrepôts stratégiques et reviennent ensuite en France par la route (...) Il était fondamental que la France autorise enfin cette ouverture car les ports français estiment à près de 2 millions le nombre de conteneurs par an qui 'fuient' vers les ports d'Anvers, Barcelone ou Gênes* » (L'exportateur, 2017). Si le rapport Vaspart (2020) estimait de 30 à 70000 le nombre d'emplois perdus dans le secteur du conteneur en général, les seuls effets de cette directive amputaient la France d'environ 13000 emplois, 900 millions d'euros par an, et 5 à 7 millions de m² de surface logistique.

Performance, trafics et industries

L'étude sur l'axe Seine publiée par l'OCDE (2014) il y a bientôt dix ans insistait déjà sur la moindre performance de ces ports (Le Havre, Rouen, Paris) par rapport aux autres ports du range Nord (Anvers-Hambourg). Entre 2001 et 2010, la croissance moyenne des trafics du range Nord avaient augmenté de 24%, contre 7% seulement pour l'axe Seine, dont la part dans le trafic du range Nord déclina de 9,9% à 8,6%. L'absence de corrélation entre la croissance du trafic et celle de la population ou du PIB permettait de conclure « *que les arrière-pays portuaires ne suivent pas les frontières nationales* ».

Ainsi, force est de constater le déclin de la part des ports français dans le trafic total européen depuis le milieu des années 1990 (Figure 1). Leur regain en 2009 vient du fait que la France a été relativement épargnée par rapport au reste de l'Europe au niveau des impacts de la crise financière mondiale. Ce déclin s'explique par une perte sèche de trafic mais aussi par l'intégration croissante de nouveaux pays dans l'Union Européenne, notamment en 2004 et 2013. La part des ports français dans l'Union Européenne est ainsi passée 11% en 1997 à 7-8% en 2021, soit une baisse d'environ 4 points. Au niveau de la rangée nord du Havre à Hambourg, le déclin est encore plus visible, soit de 16% en 1997 à 10% en 2021.

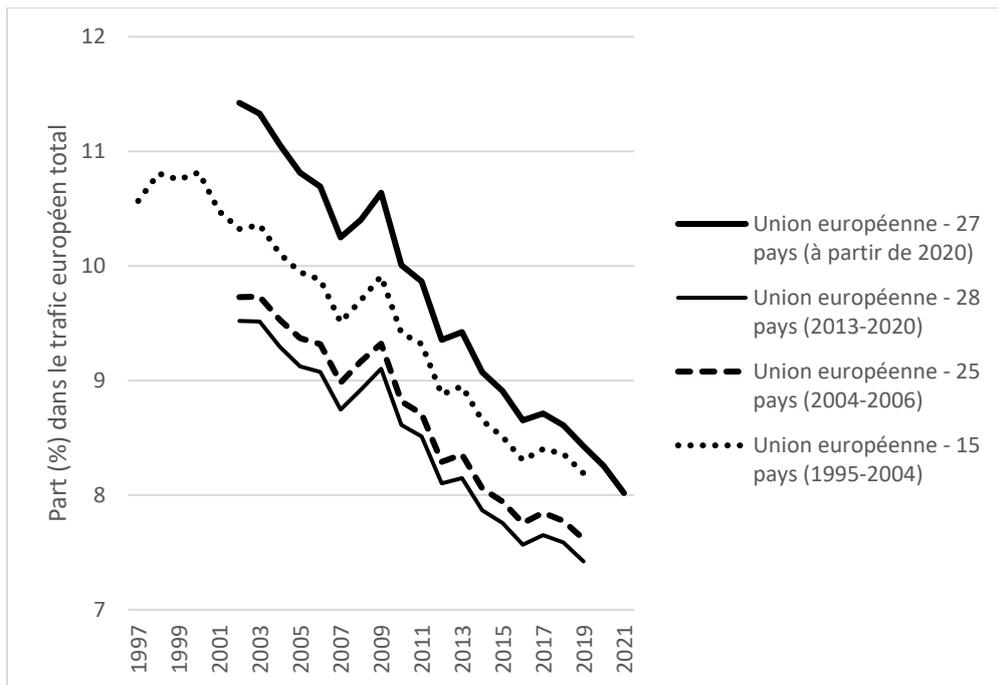


Figure 1 : Part des ports français dans le trafic portuaire total européen, 1997-2021

Source : réalisé par l'auteur à partir des données Eurostat

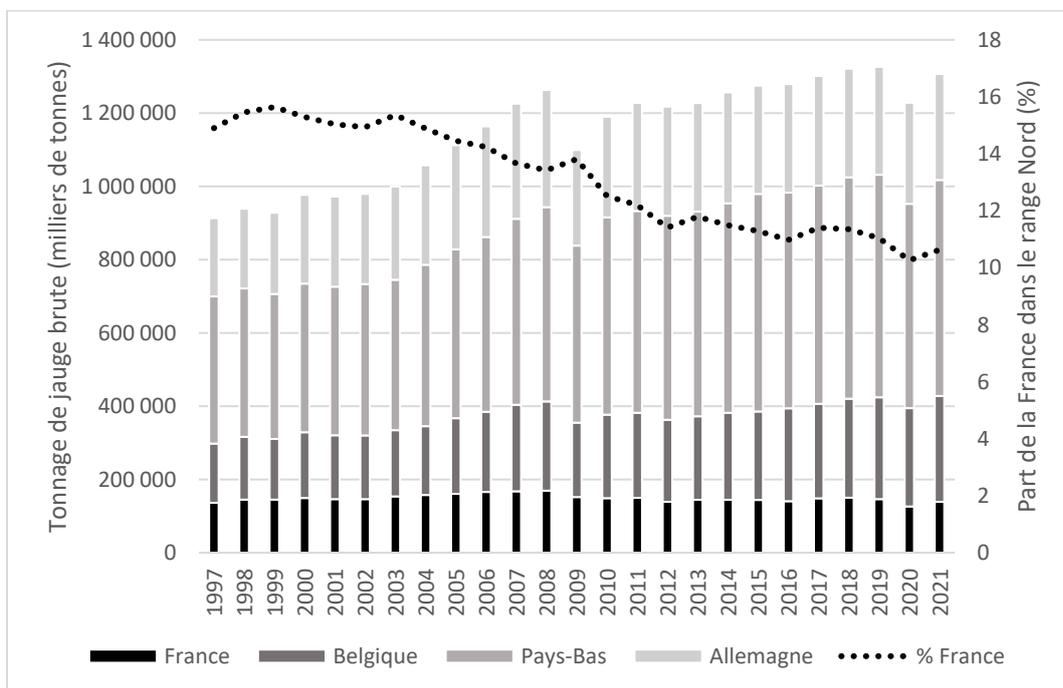


Figure 2 : Poids et part de la France dans le trafic du range Le Havre – Hambourg, 1997-2021

Source : réalisé par l'auteur à partir des données Eurostat

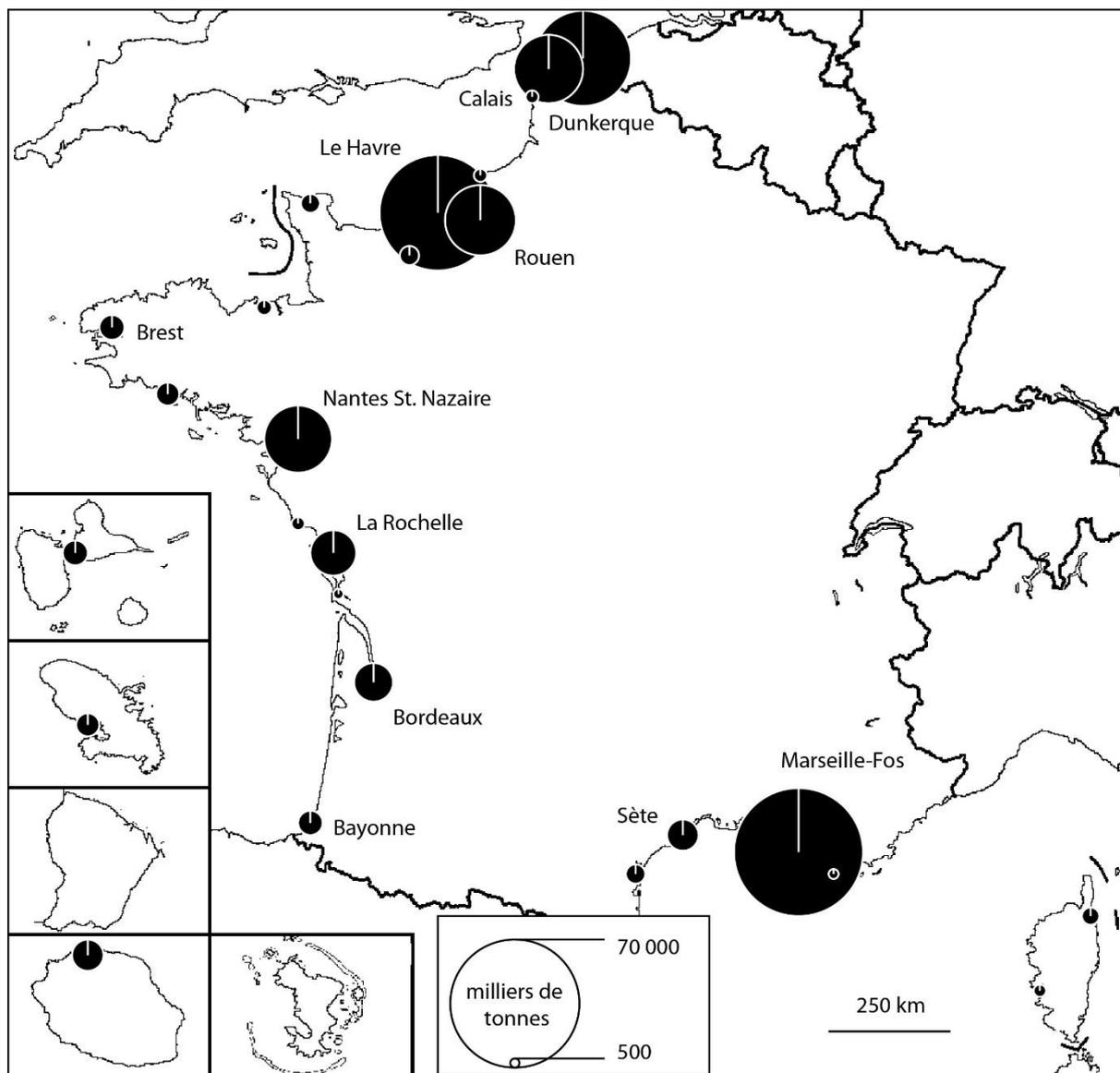


Figure 3 : Trafic des ports maritimes français en 2021

Source : réalisé par l'auteur à partir des données Eurostat

Si les chiffres de 2022 montrent un progrès de 5% par rapport à l'année précédente, l'ensemble des ports français (métropole et outre-mer) n'est guère supérieur que de 12% du trafic du combinat Anvers-Bruges, soit 321 millions de tonnes. Anvers-Bruges pèse même « deux fois plus que tous les ports français réunis » [Ports et Corridors, 2022], avec un total de 13,5 millions d'EVP* (équivalents vingt pieds). La répartition de ces trafics sur le territoire est très concentrée (Figure 3), avec les trois plus grands ports (Marseille, HAROPA* composé du Havre, de Rouen et de Paris, suivis par Dunkerque). Vient ensuite Nantes Saint-Nazaire avec une progression de 57% entre 2021 et 2022, notamment en raison de la hausse du trafic de gaz naturel. HAROPA et Marseille tiennent les 5^{ème} et 6^{ème} places en Europe pour le trafic de pétrole brut, soit une croissance de 23,1% pour l'axe Seine. Comme pour Marseille, il s'agit avant tout d'un regain suite aux arrêts techniques des raffineries en 2021. Les importations de gaz naturel et de produits pétroliers ont flambé en 2022, du fait de la volonté des ports de diversifier leurs approvisionnements en raison du conflit russo-ukrainien. Ce

dernier ayant pour effet la montée des prix du gaz, d'autres trafics se sont envolés pour assurer la production d'électricité, comme le charbon à Nantes et Marseille par exemple. La baisse de la sidérurgie à Dunkerque et à Marseille, qui accueillent tous deux des usines d'ArcelorMittal, explique la chute du trafic de minerais.

Les autres trafics connaissent des fluctuations variées sur la période récente, comme l'accroissement du trafic de ciment à HAROPA en raison des travaux du Grand Paris, la baisse des protéagineux à Bordeaux par le recours aux circuits courts (domestiques), ou encore la hausse de 80% du trafic céréalier à Nantes Saint-Nazaire grâce à une production régionale de bonne qualité et malgré le conflit russo-ukrainien. En général, le trafic conteneurisé a baissé partout en Europe entre 2019 et 2021, sauf pour HAROPA (+0,3%) et Dunkerque (+14%), montrant une fois de plus la résilience des ports français face aux crises, en écho à la crise financière de 2008-2009. Cette évolution positive serait due à la mise en place de services de transbordement au Havre et à Dunkerque, à destination du Royaume-Uni, tandis qu'au même moment les grands ports de la rangée nord (Benelux et Allemagne) voient leur trafic stagner ou même décliner (-15% à Rotterdam). Enfin, mis à part le tunnel, le trafic transmanche de poids-lourds a connu une baisse généralisée dans les ports français entre 2021 et 2022, la reprise économique attendue en Grande-Bretagne n'ayant pas eu lieu. Les restrictions sanitaires ainsi que la fermeture de nombreux services (P&O Ferries) y furent pour beaucoup en ce qui concerne Calais. La réorientation des flux du Royaume-Uni vers l'Irlande a été particulièrement néfaste au port de Dunkerque, qui a perdu 18% de son trafic transmanche, les formalités administratives étant devenues très longues, suite au Brexit.

Projets d'amélioration

Face aux conjonctures décrites précédemment et à la concurrence européenne, les ports français font l'objet de multiples initiatives que l'on peut classer en deux grandes catégories : la fluidification du trafic et la transition énergétique. La première quant à elle se décompose en solutions informatiques et en investissements dans l'infrastructure, les deux visant à une meilleure connectivité tant numérique que physique. Par exemple, le *Groupe d'Intérêt Economique** (GIE) France PCS (*Port Community System*) couvre 95% des ports français et a pour mission d'apporter des solutions concrètes pour rendre les chaînes logistiques françaises plus fluides et renforcer l'attractivité des ports français. La dématérialisation vise à faire baisser la congestion portuaire, à accélérer les processus et échanges d'informations le long des grands axes multimodaux, notamment par le suivi des marchandises. Il est à noter que France PCS est membre à la fois de la Task Force Numérique Portuaire et de France Cyber Maritime. A ce titre, Le Havre fait figure de pionnier avec le lancement en 2018 du « 5G Lab » visant à l'optimisation des opérations portuaires, la récolte d'une multitude de données (météo, état des fonds marins) pour gagner en précision et en efficacité, l'aide aux opérations de manutention (pilotage des charriots, maintenance du matériel, détection de pannes), et la détection d'anomalies ou pannes des parcs automobiles du terminal roulier. Dans la même veine à Marseille, le projet MeRS (Méditerranée Rhône-Saône) utilise la technologie blockchain pour optimiser le transport multimodal depuis Marseille-Fos vers l'hinterland. Ce projet vient s'ajouter à Searoutes, une application utilisée pour calculer les routes optimales et « vertes » des navires à partir des données AIS (Automatic Identification System) en vue de trouver des solutions intermodales.

Les projets concernent également l'amélioration des flux physiques. Dans la droite ligne de la volonté de l'Union Européenne de constituer un réseau fluvial transeuropéen, le canal Seine-Nord Europe fait partie des liaisons prioritaires, reliant quant à elle la Seine à l'Escaut (Figure 4). Ces corridors « ont

pour objectif de faciliter les échanges, d'améliorer l'accessibilité entre les pays membres et surtout d'accroître la part des transports plus respectueux de l'environnement moins émetteurs de gaz à effet de serre » [Lanneaux, 2020]. Si les collectivités locales françaises et belges sont en faveur du canal, eu égard à l'amélioration pressentie de la connexion entre les ports et la création de nouveaux débouchés pour les industries régionales, il n'en va pas de même pour l'Etat français, malgré l'agenda de la COP21. Ceci en raison de doutes persistant quant aux retombées économiques, conséquences environnementales, et coûts financiers. Un argument souvent brandi par les opposants au canal est le risque de la marginalisation du Havre et de l'axe Seine au profit des ports d'Anvers et de Rotterdam. En parallèle, Le Havre et HAROPA continuent de développer les trois PLPN (parcs logistiques du pont de Normandie). De son côté, Dunkerque prévoit la construction d'un terminal de ferroutage en plus de celui de Calais, ainsi que la mise en place de zones logistiques et industrielles à partir de 2023.



Figure 4 : Tracé du futur canal Seine-Nord Europe

Source : Lanneaux (2020)

En ce qui concerne le volet environnemental, les ports français font plutôt bonne figure par rapport à leurs concurrents. Le port de Marseille a beaucoup investi dans la mise en place de scrubbers et convertisseurs catalytiques sur les navires pour réduire les émissions de particules fines (*particulate matter*, PM) ou encore de soufre et d'azote, ainsi que dans l'électrification des ferries pour la Corse et l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL). L'entreprise La Méditerranéenne a été la première à Marseille à aller dans ce sens. Le Havre et Marseille ont aussi misé sur le « *cold ironing** », c'est-à-dire le branchement électrique à quai des navires, notamment des navires de croisière, pour éviter de consommer du fioul lourd pendant les escales dans les villes portuaires. Les deux grands ports français font également du peloton de tête européen en matière d'électrification des véhicules de manutention sur les quais. Marseille se distingue par le lancement de la première usine géothermale (Thassalia), qui utilise l'énergie géothermale pour chauffer ou refroidir les bâtiments du port

connectés à cette grille, permettant jusqu'à 70% de réduction de GES. Toujours à Marseille, dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, le projet Jupiter 1000 est le premier projet pilote pour la transformation de l'électricité renouvelable en gaz pour pouvoir la stocker. A Nantes Saint-Nazaire, le projet ESTUAIRE, qui repose sur l'utilisation d'une *smart grid**, a été lancé en 2019, visant le stockage de l'énergie, la promotion du photovoltaïque, et l'auto-suffisance énergétique.

Bibliographie

Gradt J.M. (2016) Ports à conteneurs : la France occupe une place marginale en Europe. Les Echos, 17 Novembre.

Lanneaux M.A. (2020) Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ? Regards croisés (France-Belgique / Collectivités-État). Géoconfluences, 7 mai.

L'exportateur (2017) L'auto-liquidation de la TVA à l'importation. Lexportateur.com, 14 mars.

Louis P. (2021) Fret maritime : pourquoi les ports français sont à la traîne. BFM Business, 24 Octobre.

Marnot B. (2005) Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au xixe siècle. 59(1) : 10-21.

Maurey H., Vaspert T. (2019) La compétitivité des ports français à l'horizon 2020 : l'urgence d'une stratégie. Rapport d'information n° 312 (2018-2019), Sénat, https://www.senat.fr/rap/r18-312/r18-312_mono.html

Ports et Corridors (2022) Ports français et européens – Bilan des trafics 2022. Hors-série <https://portsetcorridors.com/2023/les-trafics-des-ports-francais-ont-gagne-5-en-2022/>

Vidil R. (2015). Quelle place pour les ports français dans les nouvelles liaisons maritimes internationales ? Annales des Mines - Réalités industrielles, 2015, 7-9.

<https://doi.org/10.3917/rindu1.154.0007>