



Transport maritime :

La France face à ses

contradictions

Travail de recherche réalisé dans le cadre
de la préparation du Master en Stratégie d'Intelligence Economique.

Avril 2008

Auteur(s) :
Christophe PEIGNÉ.

Sous la direction de :
Christian HARBULOT, EGE©

Avertissement et Copyright

Ce document a été préparé par des étudiants de l'EGE, afin de satisfaire à des exigences pédagogiques. Il s'agit donc d'un document d'études qui s'inscrit dans un cadre de travail de type universitaire. Il ne contient que des opinions ou des faits que les auteurs considèrent comme appropriés et convenables au sujet.

Ce document ne reflète pas nécessairement la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris celui de gouvernements, d'administrations ou de ministères pouvant être concernés par ces informations.

Les droits intellectuels appartiennent soit à l'école, soit aux organismes auxquels les sources ont pu être empruntées. Toute utilisation, diffusion, citation ou reproduction de cette présentation ne peut se faire sans la permission expresse des ayants droits.

<http://www.ege.fr>

« Le conteneur a été l'un des principaux moteurs de la mondialisation »
Robert Reich, ex-conseiller économique de Bill Clinton.

Mots clés de l'étude :,

Port, terminal, logistique, conteneur, intermodalité, hinterland, mondialisation, productivité, docker, grutier, transport,



Transport maritime :

La France face à ses

contradictions

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| SOMMAIRE | 6 |
| INTRODUCTION..... | 7 |
| ETAT DES LIEUX | 8 |
| PRESENTATION DES PORTS FRANÇAIS | 9 |
| <i>L'organisation des ports maritimes français</i> | 9 |
| <i>Le trafic</i> | 10 |
| LES MUTATIONS DU TRANSPORT MARITIME | 10 |
| <i>Le développement du transport par conteneur</i> | 10 |
| <i>La stratégie des grands armements</i> | 12 |
| Le regroupement des armements et l'augmentation de la taille des vecteurs | 12 |
| La concentration des escales de lignes régulières | 13 |
| La prise de contrôle des terminaux..... | 13 |
| <i>La stratégie des ports</i> | 13 |
| De nouvelles infrastructures | 13 |
| Le développement de zones logistiques et de ports avancés | 14 |
| DES PERFORMANCES MEDIOCRES | 15 |
| <i>Trafic portuaire en hausse, part de marché en baisse</i> | 15 |
| L'accroissement du trafic..... | 15 |
| Un trafic supporté par Le Havre et Marseille | 15 |
| Une part de marché en diminution en Europe | 16 |
| DES DYSFONCTIONNEMENTS IDENTIFIES | 17 |
| <i>Un coût de passage portuaire élevé</i> | 18 |
| <i>Un climat social peu favorable</i> | 19 |
| <i>Un sous-investissement chronique</i> | 19 |
| <i>Une prise en compte de l'intermodalité insuffisante</i> | 19 |
| La prédominance de la route..... | 19 |
| La compétition entre fluvial et ferroviaire | 21 |
| La diminution de la desserte ferroviaire des ports maritimes..... | 21 |
| <i>Conclusion intermédiaire</i> | 22 |
| QUELLES SOLUTIONS ? | 23 |
| L'AMELIORATION DE L'INTERMODALITE | 24 |
| <i>Le développement des transports ferroviaire et fluvial</i> | 24 |
| Le ferroviaire | 24 |
| Le fluvial | 24 |
| <i>Développer les zones logistiques peri-portuaires</i> | 24 |
| AMELIORER LA COMPETITIVITE DES PORTS..... | 25 |
| <i>Rationaliser la manutention</i> | 25 |
| Mener à terme la réforme de la manutention..... | 25 |
| Favoriser la modernisation des infrastructures..... | 25 |
| <i>Limiter les coûts</i> | 25 |
| Améliorer les coûts d'immobilisation des navires | 25 |
| CONCLUSION | 27 |
| BIBLIOGRAPHIE | 28 |
| <i>Revue de presse</i> | 28 |
| <i>Ouvrages, rapports & études</i> | 28 |
| <i>Adresses utiles et sites Internet</i> | 29 |
| GLOSSAIRE | 31 |
| ANNEXES | 33 |
| <i>Annexe 1 : Organisation et fonctionnement des grands ports européens</i> | 33 |
| <i>Annexe 2 : Le salaire des dockers</i> | 35 |

Introduction

La France est le 5^e exportateur et le 6^e importateur mondial, en valeur de marchandises. Deux cinquièmes du tonnage (40,6%) et un cinquième de la valeur (20,2 %) du commerce extérieur de la France ont été acheminés en utilisant les services d'un port maritime français.

La France possède un littoral très important (5500 km en métropole, 1500 km en outre-mer) le long duquel sont implantés 564 ports de toutes natures (commerce, pêche, plaisance). L'activité maritime joue un rôle essentiel dans le commerce, le tourisme et l'industrie de la France.

Les ports maritimes français ont traité environ 380 millions de tonnes de fret en 2006, dont la moitié sont des vrac liquides (essentiellement du pétrole), un quart des vrac solides (céréales, charbon, minerais) et un quart des marchandises diverses dont une part croissante est conteneurisée.

Tous les ans, plus de 25 millions de passagers entrent ou sortent par un port maritime français, dont plus de 12 millions par le seul port de Calais qui est l'un des premiers ports à passagers d'Europe. L'armement français représentait environ 214 navires de transport sous pavillon français au 1^{er} juillet 2006 et environ 350 navires sous pavillon tiers. Premier fabricant mondial de bateaux à voiles et de bateaux pneumatiques, la France exporte 40% de sa production nautique.

Aujourd'hui, le secteur portuaire représente un chiffre d'affaires estimé à 2 Md€, dont les ports maritimes d'Etat réalisent environ 45 %. Il emploie directement près de 35 000 salariés. Mais en réalité, le poids économique de la filière portuaire dans son ensemble est beaucoup plus important, et environ 250 000 emplois en dépendent. Bien que non quantifié, son impact global sur la compétitivité denote pays est encore plus important.

Alors que l'essor du transport maritime et, plus particulièrement, l'explosion du trafic de conteneurs (qui a progressé de 9,6 % en 2004), ont constitué de puissants moteurs de développement pour les principales places européennes, les ports français n'ont pas pleinement tiré parti de cette situation pour augmenter leur part de marché. Celle-ci a au contraire diminué - parfois significativement - au profit de leurs concurrents européens. Elle est passée entre 1989 et 2006 de 17,8 % à 13,9 %. Pire, elle s'est effondrée de moitié sur la même période en ce qui concerne les conteneurs. Cette activité stratégique enregistre des taux de croissance supérieurs à 5 % par an en Europe et est fortement pourvoyeuse d'emplois. Mais elle n'est plus captée qu'à 6,2 % par les sept ports autonomes hexagonaux.

Pourtant, la France bénéficie en théorie d'atouts géographiques pour devenir, avec ses trois façades maritimes, l'une des principales portes d'entrée en Europe des marchandises transportées par les lignes régulières des grands armements maritimes. Adossés à un important marché de consommateurs, couvrant la France, la Suisse, le sud de l'Allemagne et le nord de l'Italie, les ports maritimes français disposent théoriquement d'un potentiel de développement, créateur d'emplois directs ou indirects.

Malgré l'augmentation continue du trafic portuaire traité par les ports français, force est de constater leur moindre croissance par rapport à celle de leurs principaux concurrents européens.



Etat des lieux

1ère **Partie**

Présentation des ports français

L'organisation des ports maritimes français



La France compte 7 ports autonomes maritimes en métropole (Le Havre, Marseille, Dunkerque, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle devenu port autonome au 1er janvier 2006) et le port autonome de Guadeloupe (PAG). Les ports de commerce les plus importants ou desservant les départements d'outre-mer restent sous la responsabilité de l'Etat: en métropole et en Guadeloupe, ils ont le statut de ports autonomes; en Martinique, Guyane et à la Réunion, leur gestion est concédée par l'Etat aux chambres de commerce. Tous les autres ports relèvent, en application des lois de décentralisation de 1983 et 2004 des collectivités locales ou territoriales : principalement des régions mais aussi des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce ; des départements pour les ports de pêche et des communes pour les ports de plaisance : leur gestion est en

règle générale concédée aux chambres de commerce et d'industrie.

Dans les territoires d'outre-mer, les ports de commerce sont sous la responsabilité de la collectivité territoriale compétente.

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat ; ils exercent la fonction d'autorité portuaire : régulation et police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès, par le biais des capitaineries, aménagements et entretien des infrastructures portuaires, coordination des services de l'Etat exerçant leur compétence sur le domaine portuaire...Ils exercent en outre en règle générale des fonctions industrielles et commerciales : gestion d'outillages (grues, portiques...) et d'équipements, participation dans des sociétés opérant sur le port ou dans sa desserte terrestre....

Ils sont dotés d'une autonomie financière et sont gérés par un conseil d'administration, qui élit son président, et un directeur général nommé par l'Etat. En métropole, les conseils d'administration des ports autonomes maritimes ont 26 membres représentant l'Etat, les collectivités locales et territoriales, les entreprises portuaires, les milieux économiques, et les personnels travaillant sur le port.

Dans les ports décentralisés, le rôle d'autorité portuaire est assuré par la collectivité territoriale compétente. Les pouvoirs de police des capitaineries restent néanmoins de la responsabilité de l'Etat dans les plus importants d'entre eux. L'exploitation du port est en règle générale confiée aux chambres de commerce par le biais de contrats de concession. Ceux-ci concernent notamment l'exploitation des outillages et équipements du port.

L'exercice par des collectivités ou établissements publics des missions d'autorité portuaire ou de services d'intérêt général ne doit pas occulter l'importance du secteur privé en termes de valeur ajoutée dans la fourniture de service portuaire. Il s'agit d'une part des services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, avitaillement...), d'autre part des services à la marchandise dont le plus important est la manutention portuaire qui réalise les opérations de chargement/déchargement des navires. Les ports accueillent par ailleurs différentes fonctions commerciales liées au transport maritime et au commerce international : agents maritimes, consignataires, transitaires, commissionnaires de transport, logisticiens...

Le trafic

Le trafic total de marchandises des ports français métropolitains a été de **372 millions de tonnes** en 2005 dont :

178 MT de vracs liquides composés pour l'essentiel (167,4 MT) de produits pétroliers (pétrole brut, gaz, produits raffinés).

82,2 MT de vracs solides : charbons, minerais, céréales, tourteaux, clinkers, ciments, agrégats...

111,8 MT de marchandises diverses dont 35,5 MT de conteneurs, 65,6 MT de trafic roulier (camions et autres véhicules chargés en manutention horizontale) et 10,7 MT de marchandises diverses dites « conventionnelles » (ni roulantes ni conteneurisées) : aciers, bois, papiers, pâtes à papier, sucre en sac....

Ce trafic a été réalisé à hauteur de 80% (297 MT) par les ports qui relèvent aujourd'hui de l'Etat (ports autonomes). Ce pourcentage atteint 99% pour les conteneurs, 95% pour les vracs liquides, 84% pour les vracs solides, 70% pour les diverses conventionnelles mais seulement 24% du trafic roulier compte tenu du poids des trafics transmanche d'une part, continent Corse d'autre part.

Le trafic des ports des départements d'outre-mer a été de 11 MT dont près de la moitié (4,9 MT) de trafic conteneurisé.

Le trafic de passagers a atteint 27,9 millions de passagers dont 26,6 en métropole. 85% du trafic de passagers en métropole est réalisé par les ports qui relèvent aujourd'hui des collectivités territoriales.

Les résultats des principaux ports indiquent une progression moyenne de leur trafic de 3% en 2006.

Les mutations du transport maritime

Le développement du transport par conteneur

Dans un contexte d'augmentation globale du transport maritime, le trafic par conteneurs connaît la croissance la plus importante. Sur longue période, il croît à un rythme trois fois plus rapide que la production mondiale. Cette évolution devrait se poursuivre au cours des prochaines années à un taux annuel de progression évalué entre 7 % et 10 %. Elle entraînerait au minimum, à l'horizon 2015, un nouveau doublement du trafic. Ces perspectives posent d'ailleurs le problème de la congestion des ports et imposent de développer les capacités de traitement des conteneurs. L'expansion de ce trafic s'est effectuée prioritairement sur quelques axes qui correspondent au développement des flux commerciaux, Asie-Europe, Europe-Amérique du Nord et Amérique du Nord-Asie. Elle se traduit par une concentration du trafic portuaire en Asie du Sud Est à hauteur de 64 %, l'Europe en traitant 21 % et l'Amérique du Nord 15 % en 2004. L'essentiel du trafic en Europe est constitué par les échanges intra européens, mais un quart provient d'échanges inter continentaux, notamment avec l'Asie.

La croissance de l'économie des pays asiatiques, en particulier de la Chine, constitue ainsi un moteur essentiel du développement actuel du transport maritime. Elle se manifeste par une explosion de son trafic qui a atteint 2,45 milliards de tonnes en 2004, soit une progression de 25 % par rapport à 2003.

Situés sur une ligne Extrême-Orient-Europe dont le volume représentait, en 2003, près de trois fois celui des échanges avec l'Amérique du Nord, les nouveaux flux qui en résultent ne sont pas sans conséquence pour les ports européens. Cette évolution est favorable au développement des ports de la façade méditerranéenne qui peuvent conquérir de nouveaux trafics des lignes transitant par le canal de Suez au détriment des ports d'Europe du Nord. La croissance du trafic maritime qui s'est accélérée au cours de la dernière décennie, a profondément modifié le classement des ports à l'échelle mondiale.

Les quinze premiers ports mondiaux en 2005

| | | | |
|----|-----------------------|----|-------------------|
| 1 | Shanghai (Chine) | 2 | Singapour |
| 3 | Rotterdam (Pays-Bas) | 4 | Ningbo (Chine) |
| 5 | Hong Kong (Chine) | 6 | Pusan (Corée) |
| 7 | Canton (Chine) | 8 | Tianjin (Chine) |
| 9 | South Louisiana (USA) | 10 | Nagoya (Japon) |
| 11 | Chiba (Japon) | 12 | Kwangyang (Corée) |
| 13 | Houston (Etats-Unis) | 14 | Ulsan (Corée) |
| 15 | Anvers (Belgique) | | |

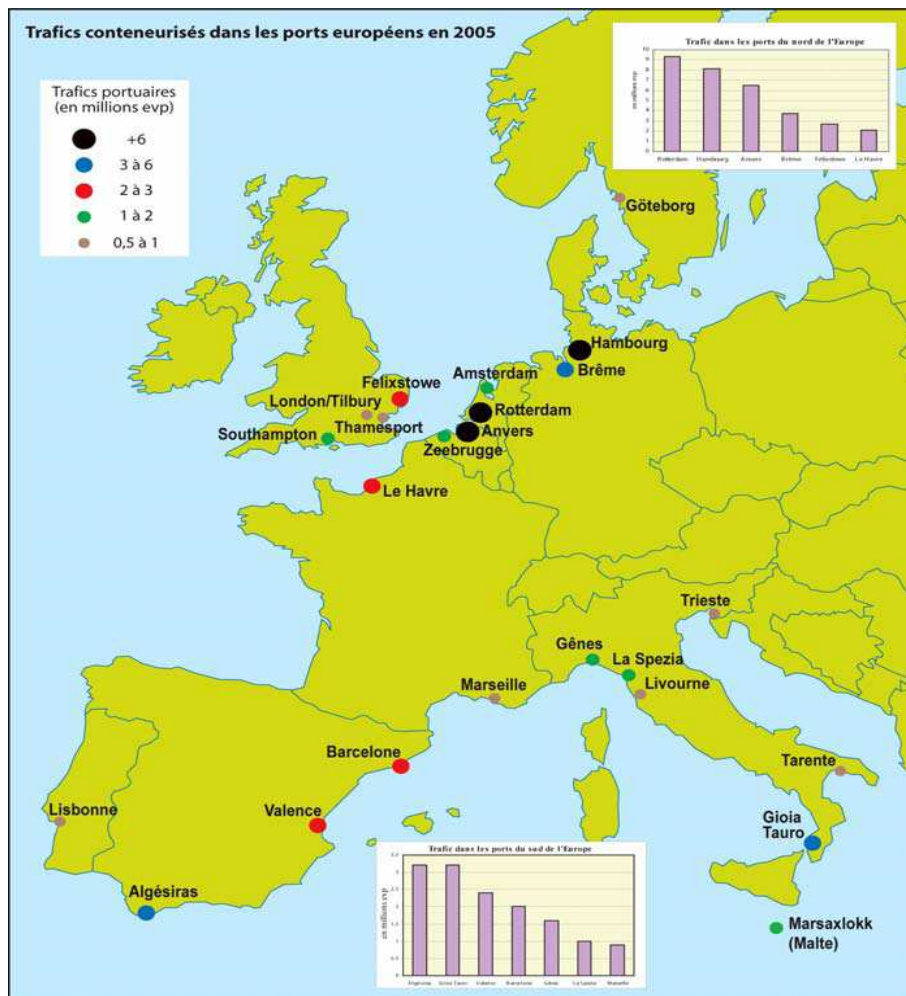
Source: *Shipping Statistics and Market Review (SSMR) 2005*

Ainsi, après avoir dépassé le port de Hong Kong en 2003, celui de Rotterdam en 2004 et celui de Singapour en 2005, le port de Shanghai est désormais le plus grand port du monde, avec une croissance annuelle de 30 % et un trafic de 443 millions de tonnes en 2005. Avec 369 millions de tonnes, le port de Rotterdam, premier port mondial au milieu des années 1990, n'occupe désormais que le troisième rang derrière Singapour. Anvers a régressé de six places et se situe au 15^{ème} rang. En 2005, onze des quinze premiers ports mondiaux sont asiatiques. Marseille et Le Havre, qui occupaient respectivement en 1998 les 18^{ème} et 36^{ème} rangs, rétrogradent aux 24^{ème} et 39^{ème} rangs.

Les dix premiers ports à conteneurs dans le monde et en Europe en 2005 En millions EVP (équivalent vingt pieds)

| MONDE | | | EUROPE | | |
|-------|-------------|------|--------|-----------|-----|
| 1 | SINGAPOUR | 23,2 | 1 | ROTTERDAM | 9,3 |
| 2 | HONG KONG | 22,4 | 2 | HAMBOURG | 8,1 |
| 3 | SHANGHAI | 18,1 | 3 | ANVERS | 6,5 |
| 4 | SHENZHEN | 16,2 | 4 | BREME | 3,7 |
| 5 | PUSAN | 11,8 | 5 | ALGESIRAS | 3,2 |
| 6 | KAOHSIUNG | 9,5 | 6 | FELIXTOWN | 2,7 |
| 7 | ROTTERDAM | 9,3 | 7 | VALENCE | 2,4 |
| 8 | HAMBOURG | 8,1 | 8 | LE HAVRE | 2,1 |
| 9 | DUBAI | 7,6 | 9 | BARCELONE | 2 |
| 10 | LOS ANGELES | 7,5 | 10 | GENES | 1,6 |

Source : *Port de Hambourg*



Source : Cour des comptes

La stratégie des grands armements

Le regroupement des armements et l'augmentation de la taille des vecteurs

La tendance est à la concentration. L'année 2005 a ainsi été marquée par le regroupement de plusieurs des principaux armateurs mondiaux, avec le rachat de l'armement P&O Nedlloyd par le groupe AP Moller-Maersck et celui de Delmas par CMA CGM.

Le transport maritime de conteneurs est toutefois encore peu concentré, puisque Maersk-Sealand, premier armateur mondial, possède moins de 20 % des parts de marché, CMA-CGM en détenant environ 5 %.

Cette situation devrait encore évoluer au cours des prochaines années, compte tenu des investissements réalisés dans la nouvelle génération de navires porte-conteneurs. En 2005, la flotte comptait 3 600 unités d'une capacité totale de près de 8 millions d'EVP (équivalent 20 pieds). Près de 1 100 navires sont en commande, soit une capacité nouvelle de 12 millions d'EVP. Dans ces conditions, le parc qui compte actuellement 34 unités de plus de 8 000 EVP, devrait doubler. L'encherissement des hydrocarbures conduit à réaliser des économies d'échelle sur la taille des navires, dont la capacité est passée à 12000 EVP. Cette augmentation du tonnage n'est pas sans conséquence sur l'accès aux routes maritimes (doublement du canal de Panama), mais aussi sur l'accès aux ports.

La concentration des escales de lignes régulières

Les armateurs se sont adaptés à la concentration des échanges de marchandises sur l'axe est-ouest en développant des « lignes tour du monde » et des « liaisons pendulaires » entre les continents. Aujourd'hui, une cinquantaine de services relie l'Europe à l'Asie chaque semaine. Les échanges entre l'Asie et l'Amérique du Nord font l'objet d'une desserte encore plus soutenue. La mise en service des lignes « tour du monde » et celle de la nouvelle génération de navires porte-conteneurs à grande capacité, imposent des coûts fixes élevés qui incitent les armateurs à réduire le nombre d'escales. Compte tenu des coûts de passage portuaire et d'immobilisation des navires, une escale n'est justifiée économiquement que lorsqu'une partie de la cargaison, estimée à 10 %, y est manutentionnée. Cette contrainte a conduit au développement de « réseaux en étoile », à l'instar des hubs du secteur aérien, qui s'appuient sur quelques ports disposant des capacités de manutention nécessaires. Il est donc essentiel - et ceci est particulièrement vrai pour les ports français - d'être choisi comme lieu d'escale de lignes régulières pour éviter la marginalisation. Cela est d'autant plus vrai que les armateurs tendent à contrôler également le process logistique à terre, dans le but de fiabiliser leur offre vis-à-vis de leurs clients. Les autres ports sont utilisés pour le trafic dit de « transbordement », sur des navires de taille réduite, à destination d'autres ports. L'équilibre entre trafic transcontinental et trafic de transbordement constitue l'un des enjeux des grands ports français.

La prise de contrôle des terminaux

La qualité des opérations de manutention étant un des facteurs principaux de la rentabilité d'une escale, les grands armements s'attachent de plus en plus à contrôler l'ensemble des opérations sur un terminal. Ainsi, parmi les quinze principaux armements mondiaux, dix au moins exercent des activités de manutention portuaire dans le cadre de terminaux affectés à leur usage exclusif. S'agissant des conteneurs, **c'est l'armateur qui décide aujourd'hui de desservir ou non un port**, en fonction de plusieurs éléments, et notamment :

- **l'intérêt économique de l'escale**, c'est-à-dire le tonnage ou le nombre de conteneurs susceptibles d'être embarqués et débarqués, pouvant justifier l'arrêt dans un port, voire le détournement par rapport à une route directe, moins coûteuse. De ce point de vue, les qualités nautiques et l'hinterland des grands ports français, ouverts sur les marchés de l'Europe continentale, sont tout à fait favorables à l'escale des grands armateurs ;
- **la productivité et la fiabilité du port**. L'armateur exige aujourd'hui que, compte tenu du coût d'immobilisation d'un navire, celui-ci fasse escale pendant le temps le plus court possible et reparte à l'heure, de manière à assurer, sans coût supplémentaire, les escales prévues sur les lignes régulières ;
- **la qualité et la fluidité de la desserte terrestre** (ferroviaire, fluviale ou routière) qui permet de libérer les terminaux et d'acheminer rapidement la marchandise vers les lieux de consommation.

La stratégie des ports

De nouvelles infrastructures

Les grands ports de la façade nord doivent faire face à une saturation de leurs capacités de manutention et d'escale et à une congestion de leurs zones de stockage. L'augmentation du trafic et l'accroissement de la taille des navires obligent les ports à moderniser l'existant ou à construire de nouvelles installations.

Du Havre à Hambourg, le long d'une côte de mille kilomètres qui ne compte pas moins d'une dizaine de ports, ces projets de développement sont significatifs au regard des trafics actuellement traités. Ils représentent un potentiel de 28 millions d'EVP sur la période 2002 à 2010 ce qui correspond à une augmentation des capacités de 160 % à Rotterdam, 100 % à Anvers, 68 % à Brême et 40 % à Hambourg.

Cette situation va exacerber la concurrence et l'on sait que seuls les ports offrant la meilleure compétitivité seront choisis par les grands armements. Le port du Havre, à cet égard, possède de

nombreux atouts : il possède un accès direct à la mer, contrairement aux ports belge ou hollandais, où les navires perdent un temps précieux en transferts via des canaux intérieurs. Il permet aussi de gagner deux jours de mer sur un trajet transatlantique, par rapport à ses concurrents du nord.

Exemples de projets de nouveaux terminaux entre le Havre et Hambourg :

Wilhelmshaven, port allemand en eaux profondes a engagé un projet de développement de près d'1 Md€ destiné à accueillir des porte-conteneurs de dernière génération et à concurrencer le port de Rotterdam. Les partenaires privés doivent contribuer à hauteur du tiers au financement de ce projet.

A **Anvers**, le nouveau terminal de Deurganckdok a été mis en service mi 2005 pour répondre à la saturation des terminaux existants. Il a suscité de vives oppositions en raison de son impact sur l'environnement. Exploité par deux opérateurs, P&O et PSA, il a coûté environ 1,1 Md€, dont 500 M€ sur fonds privés, soit 45 %. Sa capacité de traitement est de 5,5 millions d'EVP.

Rotterdam souhaite engager à compter de 2007 un second projet d'agrandissement, Maasvlakte II, qui comporte 1 000 m de quai et 10 km de voies routières et ferrées. Le coût est estimé à 2,9 Md€ auquel l'Etat devrait contribuer à hauteur de 724 M€. La participation du secteur privé au plan de financement n'a pas été communiquée. Quatorze entreprises ont manifesté leur intérêt pour exploiter un terminal. Le port a prévu un mécanisme d'intéressement croisé du port et des opérateurs à leurs gains réciproques. D'une capacité de 8,5 millions d'EVP, ce projet vise une mise en service en 2008-2010. Il se heurte à d'importantes contraintes environnementales et doit être construit sur des terres gagnées sur la mer.

Au **Havre**, Port 2000 devrait permettre dans sa configuration finale de tripler les volumes traités par rapport à 2005 et d'atteindre 6 millions d'EVP. Dans sa première phase, il accueillera 4 postes à quai puis 6 à l'horizon 2009 pour un trafic potentiel de 1,6 million d'EVP. Cet investissement s'élève à 1,1 Md€, dont un quart est financé par les opérateurs privés. La seconde phase d'aménagement, dont le plan de financement n'est pas établi, porterait à 12 le nombre de postes à quai.

Dunkerque a consacré 54 M€ depuis 2002 à l'allongement du quai de Flandres pour accueillir des navires porte-conteneurs à plus fort tirant d'eau sur une longueur d'environ 1 km. Il fait le pari d'une augmentation de 600 000 EVP de son trafic de conteneurs. Le financement des infrastructures a été assuré par l'Etat, le port autonome et les collectivités territoriales dans le cadre du CPER. L'opérateur NFTI-ou supporte les coûts des nouveaux équipements.

Sources : Réseaux d'expertise et de veille internationale des missions économiques de la direction générale du trésor et de la politique économique – Cour des comptes

Le développement de zones logistiques et de ports avancés

Le transport maritime est inclus dans une chaîne dont la maîtrise du coût est un élément déterminant de compétitivité. A ce titre, les infrastructures portuaires ne sont pas les seuls critères d'attractivité. Il faut prendre en compte l'activité logistique autour de la zone portuaire. Ces exigences, et la rentabilité de ces fonctions à forte valeur ajoutée, conduisent les ports qui le peuvent à aménager des zones d'activité. Ainsi, disposant d'un avantage concurrentiel par rapport au Royaume Uni, le port de Dunkerque a développé une zone d'activités où les services de logistique contribuent au développement du trafic.

La stratégie de développement d'avant-ports ou de « ports secs » répond au même objectif. C'est ainsi que le port de Marseille a ouvert un avant-port à Lyon, permettant d'effectuer les formalités douanières. Barcelone a choisi la ville de Toulouse comme « port-sec » pour étendre sa zone d'influence vers Lyon et Le Havre a développé un avant-port dans la région de Châlons-en - Champagne.

Des performances médiocres

Trafic portuaire en hausse, part de marché en baisse

L'accroissement du trafic

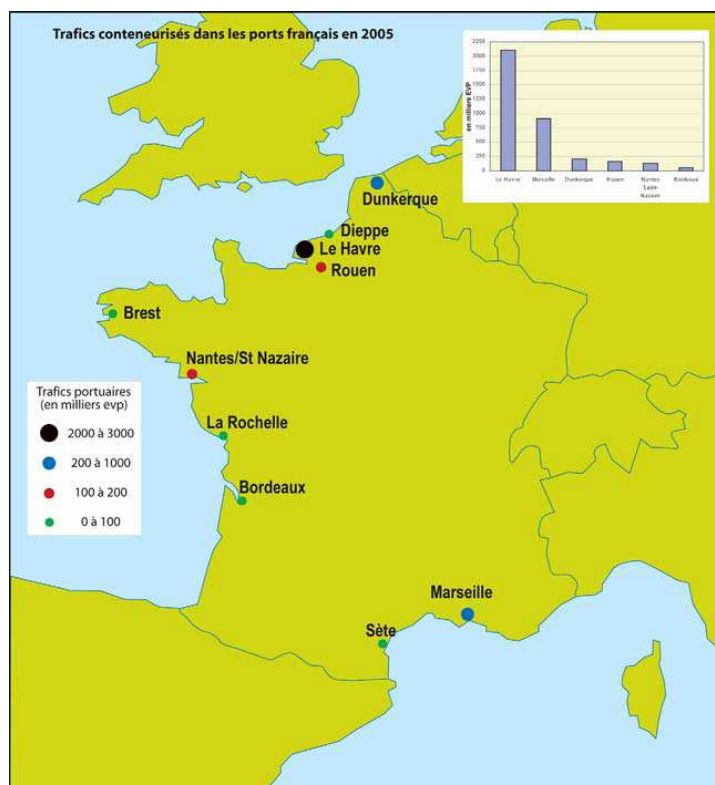
Le trafic portuaire métropolitain global a augmenté plus de 20 % depuis 1989, passant de 302 à plus de 380 millions de tonnes, soit 2,5 fois plus vite que les ports européens (+ 60%). Avec un trafic global de **383,1 Mt** (hors avitaillement), l'année 2006 se situe au meilleur niveau, par rapport aux trafics constatés au cours de la décennie écoulée.

Les échanges ont progressé de 3,0% par rapport à 2005, confirmant ainsi la tendance régulière à la hausse observée depuis plusieurs années. Les trafics débarqués ont progressé de +3%, et les trafics embarqués de +2,8%. Sur 10 ans, les trafics ont augmenté de près de 30%. Le trafic des **ports autonomes** (303,8 Mt) est en hausse de +2,3% et celui des autres ports de +5,9%.

Les **vracs liquides**, qui représentent, avec 180,1 Mt, près de la moitié des tonnages traités par les ports métropolitains, ont connu une croissance modérée de 1,2% en 2006 (ils avaient augmenté de 4,6% en 2005). Les **vracs solides** (83,8 Mt) augmentent de 1,9%. Avec 119,2 Mt, le trafic de **marchandises diverses** est reparti à la hausse en 2006 (+6,5%). Enfin, les **trafics conteneurisés**, qui représentent près du tiers des marchandises diverses, ont connu une croissance modérée sur l'ensemble de l'année (+1,4%).

Un trafic supporté par Le Havre et Marseille

Les ports autonomes maritimes traitent **les trois quarts** du trafic national, dont 60 % au Havre et à Marseille. La concentration de l'activité portuaire autour de ces deux ports est encore plus évidente en ce qui concerne le trafic de conteneurs dont **84 % ont été traités au Havre et à Marseille** en 2005, avec un peu moins de 60 % pour le seul le port normand. Le port de Dunkerque, troisième port français pour cette activité, ne représente que 6 % du trafic.



Source : Cour des Comptes

Une part de marché en diminution en Europe

La croissance du trafic total des ports maritimes français depuis le début des années 1990 ne s'est pas traduite par une augmentation de leur part de marché en Europe. Bien au contraire, celle-ci diminue de plus de 20 %, passant de 20,5 % à 17,5 %. Cette évolution est encore plus marquée pour ce qui concerne les seuls ports autonomes et affecte toutes les natures de trafic.

| PART DE MARCHÉ (en %) | 1989 | 1994 | 1999 | 2004 | 1989-2004 |
|--|------|------|------|------|-----------|
| Vracs liquides | 24 | 23 | 24 | 23 | -4 |
| Vracs solides | 18 | 14 | 15 | 14 | -22 |
| Marchandises diverses conteneurisées | 12 | 8 | 7 | 7 | -42 |
| Marchandises diverses non conteneurisées | 13 | 12 | 8 | 6 | -54 |
| Total | 19 | 16 | 16 | 15 | -21 |

Source : conseil général des ponts et chaussées – direction des transports maritimes, routiers et fluviaux



Des dysfonctionnements identifiés

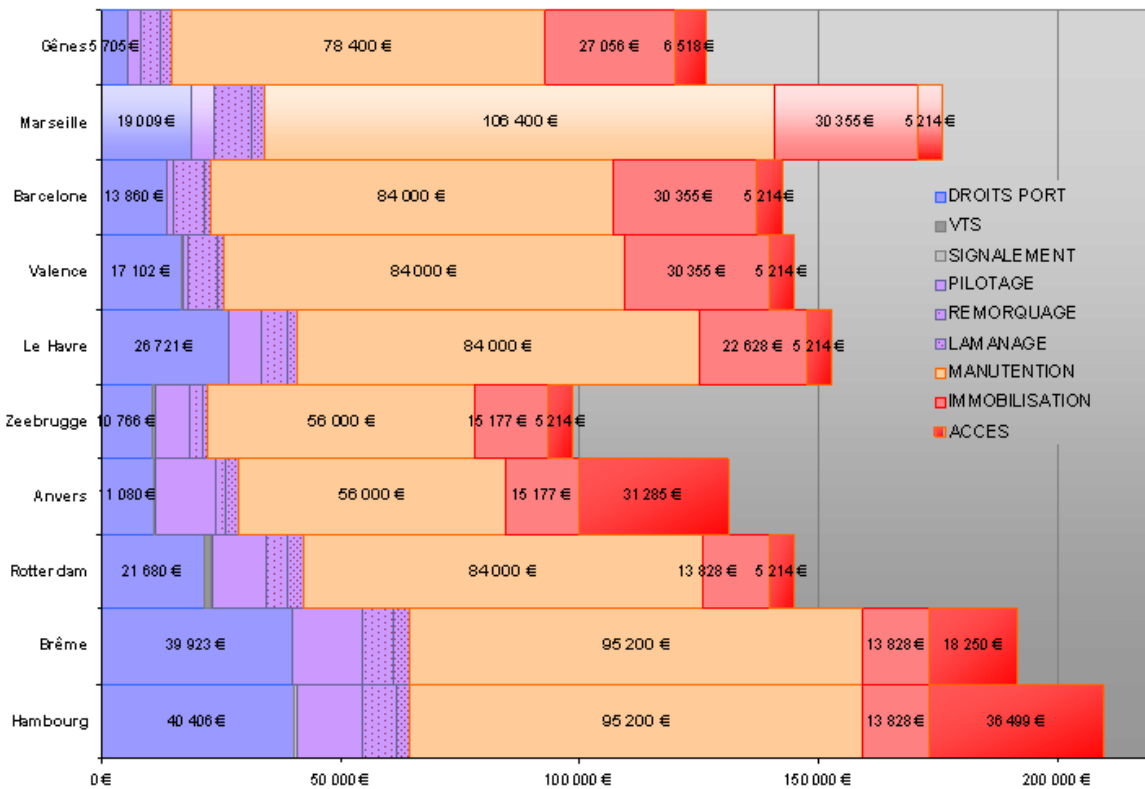
2ème

Partie

Un coût de passage portuaire élevé

Le passage portuaire recouvre toutes les opérations depuis l'arrivée au port jusqu'au départ de la marchandise vers son lieu de post acheminement (ou vice-versa). Le coût de passage portuaire est, avec la fiabilité sociale, et la productivité des escales, un des facteurs de compétitivité des ports.

Coûts de passage portuaire – Porte-conteneurs 6 400 EVP (2003)



Source : Port Autonome de Marseille

Le graphique ci-dessus montre que :

- les coûts les plus importants résultent de la **manutention** (entre 50 et 60% du coût de passage total)
- les coûts d'immobilisation du navire (temps passé à quai et dans les accès maritimes, notamment les chenaux d'estuaire, dans l'attente du déchargement) représentent entre 15 et 22% du coût total ;
- le coût de passage au Havre est plus élevé que certains des ports immédiatement concurrents du range nord (Anvers et surtout Zeebrugge) mais assez comparable à celui de Rotterdam, avec des coûts apparents de manutention semblables. Il y a cependant une différence dans les droits de port et surtout des coûts d'immobilisation plus faibles à Rotterdam ;
- le coût de passage à Marseille - Fos est significativement plus élevé qu'à Gènes (où les droits de port sont peut-être sous-estimés, sans doute parce qu'une partie est perçue directement par l'État), Barcelone ou Valence, l'écart provenant essentiellement de la manutention et, par rapport à Gènes, des coûts d'immobilisation. Le port de Marseille se compare aux autres ports du range Nord. Il est effectivement moins cher que Brême ou Hambourg, en considérant la « verticalité » de l'hinterland du port de Marseille.

Un climat social peu favorable

Les données sur la conflictualité et la fiabilité sociale des ports sont peu suivies au niveau national et, quand elles le sont, l'hétérogénéité des données n'autorise aucune analyse sur l'impact réel du mouvement. Tout juste peut-on connaître le nombre de mots d'ordre nationaux de grève³, mais pas leur effet sur les activités du port. Ces mots d'ordre sont d'ailleurs diversement suivis selon les ports et les catégories de personnels (grutiers ou dockers), et certaines places portuaires ont fait depuis 15 ans d'indéniables progrès. Mais en termes d'image, les défaillances des grands ports, notamment en 2005, 2006 et mars 2007, occultent largement ces progrès et ternissent brutalement la réputation de tous. En 2005 et 2006, il y aurait eu 3 à 4 mots d'ordre nationaux de grève par an, de durée variable selon les ports. Parfois, ces grèves peuvent être assez peu pénalisantes : grève en fin de période de travail (« shift »), suppression d'heure supplémentaire ; etc. En tout état de cause, les opérateurs font valoir l'absence totale de grève à Shanghai ou à Hambourg. **Quelles que soient l'ampleur et la réalité du mouvement, une simple menace de grève sur un port français est immédiatement connue de l'ensemble des armateurs, qui anticipent en supprimant l'escale concernée** (sauf en cas de trafic captif comme pour les produits pétroliers à Marseille) compte tenu des taux d'affrètement des navires actuellement compris entre 20 000 et 80 000 \$ par jour. A cet égard, la fréquence et la durée des grèves sur le port de Marseille rejaillissent sur l'ensemble des ports français (exemple des 18 jours de grève en mars 2007 sur les terminaux pétroliers). L'insuffisante fiabilité et le déficit d'image qui en résulte constituent un handicap majeur pour l'ensemble des ports français. Ceux-ci auraient tout à gagner à une plus grande transparence sur ces questions.

Un sous-investissement chronique

Dans le contexte actuel de développement du trafic, la question de l'éventuel sous investissement de la France dans les ports maritimes doit être posée. En effet, L'UPACCIM estime que les capacités portuaires devraient croître de 3 à 4 % par an pour conserver la place des ports français en Europe. Or, on constate que, sur la base de l'analyse des politiques de financement et d'investissements en infrastructures effectuée par la conférence européenne des ministres des transports en 2003, la proportion des investissements affectée au domaine portuaire en France est plus limitée que dans plusieurs pays européens, notamment, l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne. Ce constat conduit à s'interroger sur le niveau d'investissement nécessaire pour assurer le maintien des capacités des ports français et leur développement à l'horizon 2015, question qui n'a semble-t-il fait l'objet d'aucune étude globale en fonction des perspectives de trafic et d'objectifs de part de marché.

Une prise en compte de l'intermodalité insuffisante

La prédominance de la route

On sait aujourd'hui que le secteur du transport contribue pour environ 30 % aux émissions de CO₂ dont **85 % sont imputables au transport routier**, et que, sans modification substantielle de la politique des transports, le trafic de poids lourds augmentera de 60 % entre 2007 et 2013, soit une augmentation de 20,5 milliards de tonnes kilomètre par an.

La politique française des transports s'inscrit depuis 1999 dans la même perspective de rééquilibrage modal et de développement durable qui n'a cessé d'être réaffirmée. Ainsi, le compte-rendu du comité interministériel à l'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 indique qu'« il n'est pas concevable que des milliers de conteneurs ne puissent être acheminés que par la route pour atteindre leur destination finale alors même qu'elle se situe le plus souvent dans les grandes agglomérations desservies par des voies fluviales et ferroviaires ». Lors de ce même comité, les projets du canal Seine-Nord, de l'écluse fluviale du Havre et des autoroutes de la mer ont été déclarés prioritaires.

Lieux de massification des trafics, les ports constituent, par nature, des noeuds intermodaux. Leur desserte est, en principe, favorable aux modes de transports massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial. Elle devrait également permettre le développement du transport combiné, ce dernier

n'entraînant dans ce cas qu'une rupture de charge supplémentaire par rapport au transport routier de bout en bout.
Pourtant, le transport routier demeure largement prédominant dans la desserte des ports français.

Tableau des parts modales des dessertes des ports français
% des tonnages - 2004

| | Dunkerque | Le Havre | Nantes | Marseille |
|----------------|-----------|----------|--------|-----------|
| Route | 33% | 72,3% | > 90% | 87,5% |
| Fer | 52% | 14,5% | 7% | 7,3% |
| Fluvial | 15% | 13,2% | N.C | 5,2% |

Source : direction des transports maritimes, routiers et fluviaux – ports autonomes

L'augmentation du trafic routier de marchandises n'est pas spécifique à la France. La part de la route est ainsi passée dans l'Union européenne de 52,1 % en 1970 à 75,5 % en 2002. Il n'en demeure pas moins que, selon les données produites par le CNT, la France est le pays où la part modale de la route est la plus importante : elle s'élève à 77,8 % contre 70 % en Allemagne et en Belgique, et 40 % aux Pays-Bas.

Le choix de la route est principalement motivé par les gains de temps engendrés. Les autres modes de transport ne peuvent être rentables que dans le cadre de flux considérablement massifiés. Or, les infrastructures françaises sont peu compatibles, en l'état, avec un massification des flux. De plus, les hinterlands des ports français sont bien équipés en infrastructures routières et autoroutières, ce qui n'incite pas à des pratiques alternatives. Enfin, il faut souligner que les gains de productivité du transport routier résultent pour partie d'infractions aux diverses réglementations, et que la régulation du secteur routier reste très insuffisante. Ainsi, par exemple, le nombre de contrôles du poids total autorisé en charge a été divisé par trois entre 1979 et 2003. Or les infractions sont très fréquentes : 36 % des véhicules pesés en 2002 étaient en surcharge.

Délai et coût du transport de Fos à Lyon d'un conteneur
de vingt pieds (2006)

| | Délai en heures | Coût du transport |
|----------------|-----------------|-------------------|
| Route | 6 | 400 à 450 € |
| Fer | 12 | 250 à 300 € |
| Fluvial | 36 | 150 à 200 € |

Source : port autonome de Marseille

La compétition entre fluvial et ferroviaire

Alors qu'en Europe du Nord, ces deux modes de transport agissent en symbiose, ils s'affrontent en France.

Le développement des ports d'Europe du Nord est favorisé par la profondeur de leur hinterland, irrigué par différents modes de transport. Ceux-ci bénéficient d'un réseau navigable à grand gabarit dense et interconnecté et de trafics massifiés qui permettent d'optimiser les transports ferroviaires. Le transport fluvial et ferroviaire représente ainsi 50 % des pré et post acheminements du port de Rotterdam et 38 % de ceux du port d'Anvers, soit des parts modales à peu près équivalentes à celles de la route. Aux Pays-Bas va voir le jour une nouvelle desserte ferroviaire partant du port de Rotterdam et permettant la circulation des trains longs et lourds à deux étages de conteneurs.

La desserte des ports de Hambourg et de Brême utilise quasi exclusivement le transport combiné rail-route pour les distances de 500 km et plus. A l'Ouest d'une ligne Stuttgart-Ulm, le trafic de conteneurs est orienté vers les ports d'Anvers et de Rotterdam avec un recours massif au mode fluvial (plus de 70 %).

En France, les modes ferroviaire et fluvial dans le pré et le post acheminement des ports montrent qu'ils n'ont pu, jusqu'à présent, remettre en cause la suprématie du transport routier. Au contraire, ces deux modes, dont le domaine de pertinence économique porte sur les flux massifiés, ont jusqu'à présent été plus concurrents que complémentaires. Ainsi, les parts de trafic actuellement gagnées par le transport fluvial résultent-elles pour partie de reports du transport ferroviaire.

Cependant, des recherches d'opérations complémentaires sont en cours, même si elles n'ont pas, pour l'heure, donné lieu à des mesures concrètes. Ainsi, les opérateurs portuaires fluviaux de Paris et de Lyon étudient des projets de services combinés fleuve-fer. Il s'agit sur la Seine, d'un projet de desserte fluviale jusqu'à Nogent-sur-Seine suivi d'un transbordement sur le train vers l'Allemagne du Sud. Sur le Rhône, des projets de services vers cette même direction et vers l'Île de France sont envisagés avec un transbordement à Lyon ou à Pagny (Côte d'or). Mais ils se heurtent au coût de la rupture de charge, accru par le renchérissement des prestations de traction ferroviaire de la SNCF. L'ouverture à la concurrence, depuis avril 2006, de la traction ferroviaire pour le trafic national pourrait permettre, avec l'arrivée de nouveaux opérateurs, de définir de nouvelles conditions d'exploitation susceptibles d'assurer la viabilité de ces services combinés.

La diminution de la desserte ferroviaire des ports maritimes

Globalement la part modale du transport ferroviaire français a régressé depuis vingt ans. Elle provient, en grande partie, de problèmes qui dépassent le seul cadre des dessertes des ports : insuffisante fiabilité, existence de noeuds de saturation des infrastructures aux abords de l'Île de France et de la région lyonnaise, problèmes d'interopérabilité (modalités de connexion entre les différents réseaux nationaux) diminuant la performance de ce mode sur les transports à longue distance qui sont pourtant, en principe, un de ses principaux domaines de pertinence. Mais le développement du transport ferroviaire dans la desserte terrestre des ports est également limité par deux facteurs propres à ce domaine : la faiblesse relative des distances entre les ports français et leur hinterland, d'une part, et l'insuffisante massification des flux, d'autre part.

On peut faire circuler des trains sur courte distance, comme aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni. Le handicap vient du faible nombre de dessertes de lignes maritimes régulières, qui interdisent d'organiser plus d'une navette ferroviaire par semaine, là où il en faudrait trois pour atteindre le seuil de rentabilité. Le cas du port de Dunkerque est, à cet égard, révélateur de la situation française : il se retrouve pris dans un cercle vicieux, son trafic de conteneurs n'étant pas assez important pour justifier la mise en place d'une desserte ferroviaire efficace et l'absence de cette desserte freine le développement du trafic.

Cette régression de la desserte ferroviaire des ports maritimes a d'autres conséquences : le parcours ferroviaire terminal, qualifié de « *dernier kilomètre* », représente des distances parfois importantes (30 à 40 km au port du Havre). Il est à l'origine d'un coût important qui pénalise ce mode de transport. La

traction ferroviaire dans cette zone portuaire représente ainsi entre 10 et 40 % du coût de traction de « bout en bout », avec une moyenne de 20 % environ. La configuration des infrastructures de desserte terminale qui peuvent porter sur plusieurs dizaines de kilomètres est souvent inadaptée à une desserte ferroviaire efficace. La direction générale du fret SNCF souligne notamment que la situation est particulièrement complexe au Havre où les trafics de conteneurs sont dispersés entre sept terminaux. Ces difficultés perdurent, bien que soulignées depuis des années par l'ensemble des acteurs publics et les utilisateurs du mode ferroviaire. Ainsi, la seule sortie du port du Havre prenait encore huit heures en moyenne début 2005, soit un délai bien supérieur au temps d'un aller-retour vers Paris par la route.

Conclusion intermédiaire

Les ports français souffrent indéniablement d'un manque de compétitivité par rapport à leurs concurrents de la mer du Nord et de la Méditerranée, particulièrement pour les trafics de conteneurs. La gouvernance des ports autonomes date de 1965 et ne présente plus aujourd'hui la réactivité nécessaire dans une économie maritime globalisée qui évolue très vite. Elle doit donc être transformée pour clarifier les responsabilités et le rôle de chacun.

Dans les ports français, les entreprises de manutention dépendent des moyens de l'autorité portuaire pour accomplir leurs missions de chargement et de déchargement des navires, à l'inverse de ce qui se passe sur l'ensemble des autres ports européens. Ainsi, alors que les dockers chargés des opérations au sol sont salariés des entreprises de manutention, les grutiers et portiqueurs sont salariés des ports autonomes.

Toute opération de chargement ou déchargement des navires à quai nécessite donc une étroite collaboration entre ces deux catégories de personnel, qui relèvent de deux commandements distincts. Cette dichotomie est source d'inefficacité.

La faiblesse de la zone industrielle et logistique (hinterland) des ports français est un obstacle à leur développement. Les voies de communication qui convergent vers nos ports, tant par le fer que par voie d'eau, sont insuffisantes. Cela ne favorise pas le transport de marchandises sur de longues distances, et empêche d'atteindre de nouveaux marchés.



Quelles solutions ?

3ème

Partie

23

Ecole de Guerre Economique ©

Ce document est librement diffusable dans sa version originale et reste l'entière propriété de l'École de Guerre Économique © et de son ou ces auteurs dont il doit être fait mention. Toute(s) diffusion(s) suite à modification(s), totale(s) ou partielle(s), sans autorisation écrite et mention de l'École de Guerre Économique © et de son ou ces auteurs est interdite. Dans le cas contraire, l'École de Guerre Économique © et le ou les auteurs ne pourraient être tenus pour responsable de la teneur du document.

L'amélioration de l'intermodalité

Le développement des transports ferroviaire et fluvial

Le ferroviaire

Les principaux investissements visent à poursuivre la modernisation de certains réseaux et à contourner les points de congestion des grandes agglomérations. Il faut les poursuivre et même les intensifier. Il s'agit de procéder à une rationalisation des accès aux terminaux portuaires, mais aussi d'assurer la massification des flux.

Dans le cas de Port 2000, au Havre, la ligne ferroviaire desservant la région parisienne n'est toujours pas aux normes et ne permet donc pas le transport des conteneurs les plus massifs. A Marseille, des travaux de contournement de Lyon, Nîmes et Montpellier sont prévus. Il faut hâter leur mise en œuvre. A Dunkerque, des travaux sont bloqués à cause d'un différend entre l'Etat et la région.

Le fluvial

Les investissements dans les dessertes fluviales ne représentent, en moyenne, que 1,2 % des investissements dans les infrastructures de transport. Or, le transport fluvial constitue une des conditions de la compétitivité de l'ensemble. Sur le Rhone, il s'agit d'améliorer les conditions de circulation en prévoyant le doublement des écluses et la construction d'un deuxième terminal à conteneurs. Sur la Seine, l'augmentation du tirant d'air (la hauteur au-dessus du niveau de l'eau) devrait permettre le transport de quatre hauteurs de conteneurs contre trois actuellement. Des travaux sont également inscrits pour 300 M€ aux contrats de plan avec les régions Ile de France, Picardie et Nord-pas-de-Calais pour augmenter le tirant d'air des canaux du Nord et aménager les extrémités du futur canal Seine Nord Europe. Celui-ci constitue le principal chantier en matière de desserte fluviale. Il vise à relier le bassin de la Seine au canal Dunkerque - Escaut et au réseau du Benelux par une voie navigable à grand gabarit.

Développer les zones logistiques peri-portuaires

Les ports autonomes constituent le point naturel de convergence des acteurs de la place portuaire (armateurs, manutentionnaires, transitaires, logisticiens, chargeurs, pilotes, lamaneurs, remorqueurs, organismes consulaires, associations environnementales et collectivités territoriales). Regroupés pour certains au sein d'unions maritimes propres à chaque port, ces acteurs ont chacun leurs intérêts propres, qui peuvent être divergents. Au-delà de ces divergences, ces acteurs peuvent se retrouver autour de l'intérêt général que constitue le développement harmonieux du port, qui suppose notamment une offre de prestations fiable, de qualité et au meilleur coût. La gestion et la valorisation du domaine portuaire appellent une attention croissante de la part des ports autonomes. Il est en effet impératif que les ports disposent de terrains d'accueil et de réserves d'extension suffisantes, tant pour les terminaux portuaires que pour les développements logistiques, les industries existantes et les nouvelles filières industrielles, qui rechercheront, avec la mondialisation croissante des échanges, une implantation sur ou à proximité des ports.

Or, les disponibilités foncières des ports ont, ces dernières années, été fortement réduites à la fois par le développement des zonages environnementaux, dans le cadre des nouvelles réglementations européennes et/ou françaises, ainsi que par l'extension des périmètres de sécurité autour des installations classées : elles sont donc devenues des "biens rares", qui doivent être utilisés et valorisés au mieux et sécurisés juridiquement dans une perspective de long terme.

Améliorer la compétitivité des ports

Rationaliser la manutention

Mener à terme la réforme de la manutention

Le modèle social des ports autonomes français est intimement lié à l'histoire du pays et reposait, jusqu'à la réforme de 1992, sur une organisation particulière, celle des dockers intermittents. Jusqu'à la mécanisation des opérations, leurs tâches étaient extrêmement pénibles et leurs revenus dépendants de l'arrivée des navires. Cependant, étant indispensables, ils ont su tirer parti de leur statut particulier et conserver une rémunération avantageuse (cf. annexe 2). Aujourd'hui, tous les dockers ont un statut permanent, sauf au port autonome de Marseille où subsistent 260 dockers intermittents. Désormais, les dockers sont employés par les sociétés privées de manutention. Le coût des plans sociaux liés à la réforme a été estimé à 628 M€, ce qui, ramené aux effectifs, représente un montant moyen de plus de 125 000 € par personne. Effort doit être fait également pour mettre un terme au recrutement endogène qui prévalait encore aujourd'hui et initier une véritable politique de formation et de reconnaissance des savoir-faire professionnels.

Favoriser la modernisation des infrastructures

Concernant l'outillage, c'est-à-dire les portiques, grues et autres matériels nécessaires au transbordement des marchandises, leur activité est déficitaire dans l'ensemble des ports. Les raisons de ce déficit sont multiples et variables d'un port à l'autre, mais elles ont pour cause un sureffectif chronique et des coûts de maintenance prohibitifs, dus à la vétusté des installations. La réforme engagée, qui prévoit un transfert de responsabilité de ces activités vers le privé, devrait considérablement améliorer la situation. Ce transfert doit en effet permettre aux entreprises de maîtriser l'intégralité de leurs facteurs de production – équipements et engins de levage (superstructures) et l'ensemble des personnels (dockers et grutiers) – et d'engendrer des gains de productivité.

Il convient enfin de recentrer les activités des ports vers le développement, l'aménagement et la gestion du domaine portuaire (grandes infrastructures, affectation des terminaux, valorisation des terrains) ainsi que vers le développement et la promotion de la place portuaire et des interfaces mer / terre et port/terre, le port autonome devant être un acteur du transfert modal.

Limiter les coûts

Améliorer les coûts d'immobilisation des navires

Les ports français sont ceux dont le coût d'immobilisation est parmi les plus élevés d'Europe. Or, les frais fixes s'échelonnent, en fonction du navire, entre 20 000 \$ et 80 000 \$ par jour. D'où le soin des armateurs porté sur l'appréciation, non seulement de la productivité du terminal, mais de celle de l'ensemble du séjour au port, accès maritimes inclus : les temps d'attente éventuels (congestion portuaire, manques de postes à quai, etc.), les temps non productifs d'immobilisation des navires (temps de navigation sur les chenaux extérieurs des ports, plus importants pour les ports d'estuaire que pour les ports côtiers, temps de passage des écluses). Le volume et la richesse du fret chargé ou déchargé dans le port sont également des critères d'appréciation et des éléments déterminants pour l'armateur.

Il convient de modifier cette situation en augmentant la productivité, qui passe par un meilleur rendement des personnels et l'utilisation optimale des équipements portuaires, mais aussi de gérer plus efficacement les phénomènes de congestion et d'attente.

Conclusion

L'évolution ces dernières années du transport maritime international, et plus particulièrement la forte expansion du trafic par conteneurs, ont substantiellement modifié le paysage portuaire européen.

De plus, l'élargissement de l'Union européenne déplace les flux de marchandises vers le centre de l'Europe.

Par sa position géographique et son histoire, la France dispose dans le domaine portuaire d'atouts non négligeables, sur sa façade occidentale comme sur sa façade méridionale. Pourtant, les principaux ports français ont continué à perdre des parts de marché plus particulièrement dans le trafic de conteneurs. Face à cette situation, pour affronter la concurrence européenne, le Gouvernement a fait le choix d'accorder la priorité aux ports du Havre et de Marseille, choix réaffirmé par le ministre chargé des transports le 30 mars 2006 lors de l'inauguration de Port 2000. Dès lors que le Gouvernement a fait ce choix, il lui appartient maintenant d'en tirer toutes les conséquences concrètes afin d'assurer la réussite des projets annoncés.

Pour le Havre, cela suppose en particulier que la question des dessertes ferroviaires et fluviales fasse l'objet de décisions et de réalisations concertées et rapides tant il est vrai que tous ces investissements doivent être coordonnés.

Pour Marseille, cela suppose en priorité que les relations entre l'établissement public, les entreprises présentes sur le site et leur personnel fassent l'objet de « règles du jeu » qui ne soient pas laissées à la seule initiative des intéressés, dossier par dossier.

D'une façon générale, les missions des ports français doivent être recentrées sur des missions d'autorité publique (accès maritimes et écluses, réception et accueil des navires, police, sécurité, sûreté), sur le développement, l'aménagement et la gestion du domaine portuaire (grandes infrastructures, affectation des terminaux, valorisation des terrains) et sur le développement et la promotion de la place portuaire et des interfaces mer /terre et port/terre, le port autonome devant être un acteur du transfert modal.

Bibliographie

Revue de presse

« Lancement de la réforme des ports autonomes », La Tribune.fr, 15/01/08
<http://www.latribune.fr/info/IDA06BE2698AEA16B0C12573D100357B09>

SEITHUMER Ingrid, TUR Gérard, « Veillée d'armes avant la réforme des ports », *La Tribune*, 13/02/08 <http://www.latribune.fr/info/20080213U7BRSLH>

ALCAÏDE, Jean-Louis, « Un port menacé d'asphyxie lente », *La Tribune*, 27/02/08
<http://www.latribune.fr/info/20080227U7C7RVG>

Ouvrages, rapports & études

Rapport public thématique sur les ports français face aux mutations du transport maritime,
Cour des Comptes, Juillet 2006
<http://www.ccomptes.fr/CC/documents/RPT/RapportPortsFrancais.pdf>

La modernisation des ports autonomes, MEEDAT, juillet 2007
http://www.mer.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/la_modernisation_des_ports_autonomes_cle1d7e3a.pdf

Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers,
Livre Vert de la Commission Européenne, juin 2006
<http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l66029.htm>

Etat de la flotte de commerce sous pavillon français
Statistiques au 1er janvier 2008
http://www.transports.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2511

Ports maritimes et fluviaux, flotte de commerce, voies navigables
Résultats 2007
http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/ports_maritimes_et_fluviaux_flotte_de_commerce_cle11525d.pdf

Adresses utiles et sites Internet

Association pour la Formation Professionnelle dans le Transport
Institut de la Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention
46 avenue de Villiers - 75847 Paris cedex 17 Tél: 01.42.12.50.50
www.aft-iftim.com

Association Internationale Villes & Ports
45 rue Lord Kitchener- 76600 Le Havre Tél: 02.35.42.78.84
www.aivp.com

Centre d'Etudes Maritimes & Fluviales
2 boulevard Gambetta - BP 600 39 60321 Compiègne cdx
www.equipement.gouv.fr

Conseil National des Transports
34 avenue Marceau - 75008 Paris Tél: 01.47.223.01.25
www.cnt.fr

Délégation interministérielle à l'Aménagement et à la compétitivité des territoires
1 avenue Charles Floquet - 75007 Paris Tél: 01.40.65.12.34
www.diact.gouv.fr

Délégation interministérielle à l'Aménagement et à la compétitivité des territoires
1 avenue Charles Floquet - 75007 Paris Tél: 01.40.65.12.34
www.diact.gouv.fr

Direction Générale de l'Alimentation
151 rue de Vaugirard - 75732 Paris cedex Tél:01.49.55.49.55
www.agriculture.gouv.fr

Direction Générale des douanes
23 bis rue de l'université - 75007 Paris Tél: 01.40.04.04.04
www.douane.gouv.fr

Association Européenne des Ports Maritimes ESPO
Treurenberg 6 - B 1000 Bruxelles Tél: 322.736.34.63
www.espo.be

Institut d'Economie du Transport Maritime
82/84 rue Cardinet - 75017 Paris Tél: 01.42.12.51.11
www.aft-iftim.com

Ifremer
155 rue Jean-Jacques Rousseau 92138 Issy-les-Moulinaux cedex Tél: 01.46.48.21.00
www.ifremer.fr

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
2 avenue Malleret Joinville - 94114 Arcueil Tél: 01.47.40.70.00
www.inrets.fr

Ministère de l'Agriculture et de la Pêche
78, rue de Varenne 75349 Paris 07 SP Tél: 01.49.55.49.55
www.agriculture.gouv.fr

Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie
139, rue de Bercy 75572 Paris Cedex 12 Tél: 01.40.04.04.04
www.finances.gouv.fr

Ministère des Transports de l'équipement du Tourisme et de la Mer
Arche de la Défense 92055 La Défense Cédex Tél: 01.40.81.21.22
www.equipement.gouv.fr

Statistiques européennes
Bâtiment Joseph Bech 5 rue Alphonse Wercker L 2721 Luxembourg Tél: 35.24.30.13.34.44
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page>

Service Economique Statistiques et prospective
Tour Pascal B - 92055 la Défense cedex Tél: 01.40.81.17.89
www.statistiques.equipement.gouv.fr

Glossaire

Armateur : société qui exploite un navire, qu'elle en soit ou non propriétaire

Chargeur : entreprise qui utilise le transport maritime. Dans le cadre du commerce international, c'est l'exportateur ou l'importateur des marchandises transportées par la voie maritime

Conteneur : Dans le domaine du transport, un conteneur (container en anglais), est une caisse métallique, en forme de parallélépipède, conçue pour le transport de marchandises par différents modes de transport. Ses dimensions ont été normalisées au niveau international. Il est muni, dans les angles, de pièces de préhension permettant de l'arrimer et de le transborder d'un véhicule à l'autre. Il fait partie avec les caisses mobiles et certaines semi-remorques de la catégorie des « unités de transport intermodal ». Selon la norme ISO (Organisation internationale de normalisation) établie en 1967, il y a trois grandes séries de conteneurs dont la longueur est respectivement de 20 pieds, 30 pieds et 40 pieds. Tous les conteneurs de ces trois séries ont la même largeur, 8 pieds. Les statistiques de transport intermodal sont généralement estimées en unités « EVP », soit « équivalent vingt pieds ».

<http://www.containerinfo.net/>

Dockers : ouvriers salariés des entreprises de manutention, dont le travail consiste à exécuter les travaux de manutention de la marchandise lors du chargement et du déchargement des navires. Ils sont classés en deux catégories, les dockers professionnels, mensualisés ou intermittents, et les dockers occasionnels

Entrepreneur de manutention : opérateur portuaire chargé d'effectuer les opérations de mise à bord et de déchargement des marchandises

Fret : vocable utilisé dans le contrat de transport de marchandises pour désigner le prix du transport. Dans le contrat d'affrètement, le fret désigne le prix payé par l'affréteur pour la mise à sa disposition d'un navire, soit pour un ou plusieurs voyages, soit pour une durée déterminée

Hub : port de transbordement où s'organisent des correspondances

Hinterland : Un **hinterland** ou **arrière-pays** est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port. Le mot apparaît en français en 1894. Il est emprunté de l'allemand et signifie littéralement « arrière-pays », composé de hinter « derrière » et de Land « terre, pays ».

Ce terme est surtout employé dans le domaine du transport maritime. L'hinterland est l'arrière pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie. L'hinterland n'a pas de limites rigides: son importance est fonction de sa population et de la situation économique ; son étendue dépend en particulier de la densité et de la qualité des voies de communication qui convergent vers le port.

Un même hinterland peut être desservi par plusieurs ports qui sont alors en concurrence. Le choix du transporteur dépend alors des infrastructures portuaires ainsi que de la qualité du service fourni par le port.

Intermodalité: L'intermodalité permet l'acheminement des marchandises de porte à porte, en utilisant différents modes de transport sans rupture de charge, c'est-à-dire sans manipulation de marchandise pour la transférer d'un mode de transport à un autre.

Les parcours initiaux et/ou terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail, le fleuve ou par mer (« cabotage » maritime). Aujourd'hui, en France, le transport combiné rail-route (« ferroutage ») constitue la part la plus importante du transport intermodal.

Le transport intermodal nécessite le passage par des installations équipées de moyens de manutention permettant le transfert des marchandises d'un mode de transport à un autre : du rail à la route, de la mer au rail, de la route à la voie fluviale, etc. On parle couramment de « terminal » (exemple : terminal maritime) ou de « chantier de transport combiné ».

Lignes régulières : liaisons maritimes organisées selon un calendrier régulier

Opérateur : prestataire de services qui intervient en particulier dans la manutention portuaire. L'exploitant de terminal portuaire est souvent désigné dans les conventions par le terme d'opérateur.

Port sec : site intermodal à l'intérieur des terres qui propose les services d'un port, tels la manutention et l'entreposage.

Portique : grue spécialisée dans le chargement et déchargement des conteneurs.

Pré et post-acheminement : transport terrestre pour acheminer une marchandise de son lieu d'origine jusqu'au port maritime et du port maritime à son lieu de destination.

Terminal portuaire : ouvrages et installations de chargement et de déchargement des navires situés dans les ports.

Terminal handling charges (THC) : frais de manutention payés par le chargeur à l'armateur selon un barème forfaitaire, devant permettre à l'armateur de couvrir le coût effectif des opérations de chargement ou de déchargement d'un conteneur.

Annexes

Annexe 1 : Organisation et fonctionnement des grands ports européens

LE MODELE TRES LARGEMENT DOMINANT EN EUROPE EST LE PORT « LANDLORD »

Face aux effets de la mondialisation qui conduit à l'éloignement des zones de production et de consommation, avec une concentration des facteurs de production en Asie (« l'effet chinois »), les acteurs du transport maritime ont du se réorganiser au cours des dernières années, à travers des opérations de fusions/acquisitions chez les armateurs et les manutentionnaires mais également par un renforcement de l'intégration verticale le long de la chaîne de transport logistique. Il en a résulté l'émergence de groupes internationaux puissants recherchant des économies d'échelle à travers une massification des flux de transport.

Cette évolution a bien évidemment affecté les grands ports européens, qui ont été confronté à une modification profonde de la demande de services portuaires : productivité accrue, réactivité forte, offre de services plus étoffée, fiabilité des opérations, intégration dans une chaîne logistique, qualité des pré- ou post-acheminements, potentiel de massification. Le pouvoir de négociation et le positionnement nouveau des grands transporteurs leur permettent aujourd'hui de mettre pleinement ces ports en concurrence.

C'est ainsi que le modèle ancien de « port outil » reposant sur des marchés captifs, ayant des activités d'exploitation, entretenant des relations directes avec les clients chargeurs et chargé d'un « service public de passage portuaire » a aujourd'hui pratiquement disparu en Europe.

Les ports européens ont été amené schématiquement à suivre trois voies de développement :

- la spécialisation vers certaines activités en abandonnant les moins rentables (exemple de Zeebrugge sur le Ro-Ro, la voiture ou le conteneur) ;
- la « feederisation » consistant à se placer en bout de chaîne de transport pour assurer la desserte d'un hinterland proche (cas des ex-PIN en France ou des ports d'intérêt régional en Italie) ;
- le port de marché ou « multi-activités » qui offre le plus de perspectives, mais suppose d'atteindre un niveau de massification important.

A ces trois modèles principaux il convient d'ajouter le développement, depuis une dizaine d'années, de ports d'éclatement du trafic de conteneurs sur les grandes lignes Est-Ouest et Nord-Sud, généralement dédiés à un ou plusieurs armateurs ou opérateurs de la chaîne logistique, comme Gioia Tauro en Italie, Marsaxlokk à Malte ou Algésiras en Espagne.

Dans un contexte général de pénurie d'argent public et pour faire face aux nouvelles demandes qui leur sont adressées, qui supposent notamment des investissements importants, les grands ports européens, quels que soient leurs statuts, ont du faire appel au secteur privé, notamment pour le financement de terminaux dédiés et de superstructures, en se recentrant sur quatre fonctions essentielles :

- l'inscription du port dans les chaînes logistiques ;
- l'innovation organisationnelle du mode d'exploitation des terminaux ;
- l'animation et la promotion de la place portuaire, avec de nouvelles formes de gouvernance ;
- l'aménagement et la gestion de l'espace, pour « fixer » ou générer des trafics.

Parallèlement, et ce depuis plus d'une dizaine d'années, la plupart des grands ports européens ont abandonné les fonctions d'exploitation à des terminalistes ou des manutentionnaires spécialisés¹, plus efficaces et dont les missions et les objectifs correspondent mieux à la demande du marché. Dans la très grande majorité des cas, cette évolution s'est accompagnée d'un passage à un commandement unique sur le terminal concerné.

Ces fonctions d'aménageur et d'organisateur du passage portuaire caractérisent le modèle « landlord » aujourd'hui généralisé en Europe, qui est marqué par une distinction nette entre l'infrastructure et les services portuaires, gérés pour l'un par le port et pour l'autre dans des conditions de concurrence régulée par le secteur privé.

L'INFLUENCE PUBLIQUE DEMEURE FORTE POUR LA PLUPART DES GRANDS PORTS EUROPEENS

Si l'on fait exception de la Grande-Bretagne, où le mouvement de privatisation des ports a été lancé plus de 25 ans avec le *Transport Act* de 1981 qui a créé la société cotée

Associated British Ports et le *Ports Act* de 1991 qui a facilité l'évolution des Trusts Ports, les ports continentaux européens demeurent très largement des organismes à statut public :

- soit qu'ils soient gérés directement ou en régie par des collectivités territoriales (ports régionaux allemands ou néerlandais, certains ports municipaux anglais) ;

- soit qu'ils soient érigés en organisme indépendant disposant d'une autonomie financière partielle (ports d'Amsterdam ou d'Anvers avant 1997), généralement sous forme d'établissement public local ;

- soit qu'ils disposent d'une pleine autonomie de gestion en tant qu'EPN (Italie, Espagne) ou EPL (Hambourg ou Anvers aujourd'hui).

Les exemples de grands ports à statut de société commerciale font exception :

Brême, ports de Basse-Saxe, Zeebrugge, le plus emblématique demeurant Rotterdam. Même dans ce cas, le capital de ces sociétés est intégralement détenu par des acteurs publics, qui peuvent néanmoins en attendre un retour sur investissement adéquat.

D'une manière générale, pour les grands ports continentaux, l'influence publique demeure très forte pour tout ce qui touche à la stratégie et au développement portuaire, à la propriété du sol et au financement des infrastructures.

AU-DELA DE LA CONVERGENCE VERS LE MODELE COMMUN, DES DIFFERENCES SUBSISTENT ENTRE LES PORTS DU NORD ET DU SUD DE L'EUROPE

Si le modèle de port « landlord » est aujourd'hui dominant en Europe, plusieurs facteurs différencient néanmoins les ports espagnols ou italiens de leurs concurrents belges, néerlandais ou allemands :

Qui peuvent être eux-mêmes soit filiales d'armateurs (NTB à Anvers, MSC à Brême), soit des sociétés indépendantes (HHLA à Hambourg, ECT à Rotterdam, PSA à Anvers, Sea-Invest en Belgique et en France...), parfois même avec l'autorité portuaire à leur capital (Eurogate à Brême). C'est le cas notamment de l'État néerlandais, qui devrait investir 500 M€ au capital du port de Rotterdam aujourd'hui intégralement détenu par la municipalité. Un des éléments avancés à la Commission de Bruxelles pour autoriser cette opération est l'existence à terme d'un taux de distribution du résultat conforme à la pratique de marché pour ce type d'infrastructures (cf. décision sur le dossier d'aide d'État n°60/2006 CE).

- le premier a trait à la séparation entre le rôle de l'État et celui des autorités portuaires quant à l'exercice des missions de puissance publique (services d'intérêt général non marchand selon la nomenclature communautaire), qui sont clairement définis au Nord de l'Europe, et qui restent parfois imprécis au Sud, par exemple sur les attributions respectives de *Puertos del Estado* et des autorités portuaires locales en Espagne, ou des ports et des autorités maritimes en Italie ;

- le deuxième, partiellement lié au premier, est lié aux modes de financement des investissements portuaires ou des dépenses d'accès maritimes et de dragage : là encore, la situation est claire au Nord avec la prise en charge par la collectivité publique de l'entretien des accès maritimes, chenaux et écluses, qui est considéré comme des dépenses « obligatoires » et une participation parfois importante au financement des infrastructures. A l'inverse, au Sud de l'Europe, les aides de l'État sont, soit nettement plus limitées (cas de l'Espagne)³, soit rendues indispensables par la situation financière très dégradée des autorités portuaires qui ne perçoivent qu'une partie des droits de port (cas de l'Italie) ;

- le troisième a trait au mode de gouvernance qui, en Italie comme en Espagne, associe largement les acteurs de la place portuaire à la gestion des ports, notamment au sein de leur conseil d'administration. Ceci n'est pas sans poser problème, notamment en Espagne, au moment où les autorités portuaires demandent plus d'autonomie par rapport à *Puertos del Estado* sur la régulation de leurs tarifs ou les critères d'attribution de concessions. Par ailleurs, en Italie comme en Espagne, le président du conseil d'administration a un rôle exécutif, comme le directeur général, et ce contrairement aux ports du Nord de l'Europe.

Source : Rapport sur les ports autonomes, MEEDAT, juillet 2007

Annexe 2 : Le salaire des dockers

Les rémunérations des dockers

Salaire brut moyen annuel d'un docker en France : 32 000 € pour 35 H ;

à Anvers: 37 277 € pour l'équivalent de 35 H ;

à Hambourg : 31 000 € pour une durée de travail de 35 à 38 H.

Source : UNIM – données 2004