



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Si la logistique notamment issue de la conteneurisation a pris une part importante dans les activités économiques liées aux transbordements de marchandises dans l'espace portuaire et péri portuaire, il ne faut pas oublier le rôle premier et intense que jouent les industries. L'intérêt des unités productives portuaires réside dans la proximité logistique avec le transport maritime pour la transformation des pondéreux importés et des industries mécaniques. En France, l'industrie portuaire suit la vie économique du pays : transformation des produits coloniaux, industries de proximité, enjeux pétroliers, ambitions industrialo-portuaires, énergies renouvelables. Le développement industriel, en France comme ailleurs, dépend alors de plusieurs facteurs qui le conditionnent : politiques publiques, disponibilité foncière, capacités d'investissement des entreprises nationales, d'intérêts des groupes internationaux sans oublier les aléas de la conjoncture économique.

Prémices de l'industrialisation portuaire

Le développement qui visait à la modernisation des ports au milieu du XIXe siècle ne laissait pas de place au développement industriel. Les magasins généraux et entrepôts monopolisaient l'arrière quai. Néanmoins, les agglomérations portuaires connurent des activités industrielles en lien avec le port participant ainsi à l'étalement urbain à Marseille et dans les grandes villes estuariennes,¹ mais pas au Havre déjà port rapide pour le bassin parisien ni à Dunkerque dans l'ombre du bassin industriel des zones charbonnières.

Le grand partage européen de l'Afrique et de l'Asie du Sud-Est à la fin du XIXe siècle offrit à la France bien des ressources "coloniales". La transformation des produits coloniaux représenta une base naturelle d'activité avec notamment le raffinage du sucre, les savonneries et huileries. Le port de Marseille possédait son modèle de "négoce industrialisant" consistant à réaliser une transformation industrielle primaire des produits coloniaux.

Au cours du siècle, des industries se développèrent sur la base de nouvelles importations maritimes telles que le sciage de bois nordiques, la fabrication des briquettes de charbon, les engrais à base de phosphate. La sidérurgie et la métallurgie font leur apparition dans les cités portuaires françaises².

Le pétrole était présent dans les ports français dès les années 1890 avec une petite activité de raffinage mais les besoins en carburant automobile au fil des décennies accentuèrent la demande et la dimension stratégique du produit. Après 1918, la France disposa d'une partie du pétrole d'Irak, elle se devait de maîtriser sa filière de produits finis. Une loi de 1928 organisa les activités pétrolières en France et favorisa la construction

de nombreuses raffineries modernes par les compagnies françaises, mais aussi par les majors internationales. La plupart des raffineries furent alors construites dans la périphérie des grands ports français³. Un nouveau socle portuaire et industriel s'organisa, remplaçant progressivement celui du charbon dénué de forte activité industrielle portuaire.

L'élan industrialo-portuaire

L'industrialisation portuaire fut l'un des symboles des Trente Glorieuses. Les ports devinrent les lieux stratégiques d'une nouvelle industrialisation massive autour de l'acier (aciéries, laminoirs) et du pétrole (pétrochimie). L'industrie lourde était à la recherche de la compétitivité par un recours massif aux importations océaniques de matières premières en raison de leur qualité et de leur prix.

La transformation à proximité de leurs lieux de déchargement était dès lors une évidence alors que du point de vue maritime se développèrent des flottes spécialisées de navires dont les tailles ne cessèrent de croître. Les terminaux spécialisés sont au service de l'industrie portuaire et de l'arrière-pays proche (Hainaut, Gardanne).

Gigantisme et spécialisation portuaire nourrirent une forte consommation d'espace d'autant plus que le port devint un lieu de transformation et de production à une échelle jamais connue. Pour répondre à cette évolution, les ports sortirent de l'espace ancien urbain (ville port) pour gagner les plaines côtières ou estuariennes. Les nouvelles usines "pieds dans l'eau" et les terminaux spécialisés accessibles aux forts tonnages devaient remplir les nouvelles zones portuaires alors que les anciennes parties abandonnées par les trafics et les

¹ Le glissement vers l'aval des industries concerne le faubourg Saint-Sever et la plaine du Petit-Quevilly à Rouen, Chantonay à Nantes, Bassens à Bordeaux.

² Dunkerque, Outreau (Boulogne), Rouen, Caen, Hennebont (Lorient), Trignac (Saint-Nazaire), Paulliac, Bayonne, Marseille.

³ À Dunkerque, sur la Seine à Port-Jérôme, Petit-Couronne et Gonfreville, sur la Loire à Donges, sur la Gironde à Pauillac et Ambès, près de Marseille à Lavera, Berre et La Mède. Celle de Frontignan (Hérault) date du début du siècle.

industries deviennent des friches à la conquête desquelles les villes partiront dans les années 80'.

Dès 1956, le port de Dunkerque décida le développement d'une vaste zone industrialo-portuaire (ZIP) qui se concrétisa avec la raffinerie BP (1958), l'aciérie et le laminoir d'Usinor (1959-1962). Le développement dunkerquois fut contemporain des nouvelles usines de Brême et Gand (1962) et de la modernisation de celle d'Ijmuiden (Pays-Bas).

Le développement industrialo-portuaire fut un élément de la politique économique d'État notamment au travers du V^e plan de 1966 et de la tutelle de la Direction à l'Aménagement des Territoires et à l'Attractivité Régionale (DATAR, 1963). L'État intervint d'autant qu'il organisa en 1965 six ports autonomes relevant de sa seule autorité. Le mouvement d'implantations industrielles propre au volontarisme économique d'État du gaullisme structura la modernisation de la France et donna une dimension bien supérieure au port.

L'ambition industrialo-portuaire se traduit dans les grands ports⁴ par des développements territoriaux de très grande ampleur. En 1962, le gouvernement accepta pour Marseille la création d'une vaste ZIP dans le golfe de Fos, celle du port de Dunkerque fut étendue, le long du cordon dunaire jusqu'à Gravelines et celle du Havre disposait de toute la plaine du nord de l'estuaire jusqu'au pont de Tancarville.

Pour les ports d'estuaires mis à part les sites anciens des raffineries, les rivages étaient peu occupés et les réserves foncières plus limitées. Néanmoins, les ports de Nantes Saint-Nazaire à Montoir, de Rouen à Petite et Grande Couronne et de Bordeaux à Bassens fixent aussi des industries gages de pérennisation de flux.

À partir des années soixante, les trafics portuaires devinrent le miroir du développement des ZIP consommatrices de grands pondéreux. Ce fut notamment l'industrie lourde de la sidérurgie qui glissa vers la mer, les Lorrains de Sacilor et les Savoyards d'Ugine implantèrent les nouvelles usines de Fos-sur-Mer. Parallèlement, des implantations chimiques apportèrent un complément au raffinage pétrolier.

La crise économique qui s'installe après 1973 réduit beaucoup les ambitions nationales de développement industrialo-portuaire et gèle une grande partie des espaces disponibles. Beaucoup d'aménagements se trouvèrent surdimensionnés. En 1984, le gouvernement Mauroy classa les ZIP de Dunkerque et Fos en "pôle de conversion" à l'égal des zones touchées par la crise (mines, sidérurgie, construction navale, textile). Néanmoins, depuis la fin des années quatre-vingt, de nouvelles implantations d'usines apparaissent régulièrement au fil des besoins (biocarburant, ciment, gaz...).

⁴ Dans quelques cas des industries s'installent aussi à l'initiative d'entreprises dans les ports d'intérêt national (Brest, Sète, Saint-Malo...).

La grande industrie portuaire française porte les ambitions de trafics massifs à l'échelle des grands ports ouest-européens. De fait, grâce aux pondéreux de l'industrie portuaire, Marseille, Le Havre et Dunkerque sont dans le haut du classement européen. Néanmoins, si la France portuaire s'est développée, nos voisins en ont fait de même.

Aujourd'hui, le port d'Anvers comme celui de Rotterdam possèdent plusieurs raffineries et des unités chimiques en grand nombre. Gand et Amsterdam sont aussi des ports sidérurgiques. De plus, la performance portuaire du Benelux pour les pondéreux tient surtout à la desserte large d'hinterland constitué par l'axe rhénan. Seul, Marseille possède, avec le pétrole expédié par le SPSE, un hinterland européen.

L'aciérie de Fos (photo Arcelor)



État des lieux de l'industrie portuaire française

Le raffinage pétrolier

Le parc de raffineries françaises est né dans les années trente. Puis le port pétrolier de Lavera de 1952 a augmenté la capacité des raffineries de l'Ouest marseillais alors qu'après 1976 le terminal d'Antifer au Nord du Havre permit de répondre à l'arrivée des supertankers qu'utilisaient désormais l'industrie pétrolière. Durant la vague industrialo-portuaire, deux nouvelles raffineries sont construites, à Fos en 1968 et à Dunkerque⁵ en 1974 mais dans les années 80, les deux raffineries de Bordeaux et celle de Frontignan (Sète) sont fermées victimes de la crise.

Une deuxième crise est en cours. La demande de carburant baisse structurellement et les groupes pétroliers affirment perdre de l'argent dans le raffinage en Europe. Certains experts estiment qu'il faudrait réduire la capacité de raffinage en Europe de 10%, soit fermer 15 raffineries sur les 114 existantes. Déjà deux ont été fermées en France, dont celle de Dunkerque (Total) en 2010. Aujourd'hui, la France compte encore huit raffineries sur son littoral : trois sur la Seine (Petroplus ex-BP à Petite Couronne; Exxon Mobil à

⁵ L'ancienne "raffinerie de Dunkerque" a été transformée 1981 en unité de fabrication de bitume et d'huiles. Elle a été vendue par Exxon Mobil et Total Lubrifiant au groupe Colas.

Notre-Dame-de Gravenchon; Total à Gonfreville l'Orcher), une sur la Loire (Total à Donges) et quatre dans les Bouches-du-Rhône (Total à La Mède, Lyondell Basell ex-Shell à Berre, Exxon Mobil à Fos et Ineos ex-BP à Lavera). Lyondell Basell veut vendre sa raffinerie de Berre alors qu'Ineos a réussi à impliquer PetroChina dans celles de Lavera et Grangemouth (GB).

La chimie

Dans les années cinquante, l'industrie chimique moderne était absente des ports français, notamment parce que dans le Nord la carbochimie avait le dessus. À partir de 1950, de premières usines sont construites près des sites des raffineries de l'Étang de Berre et en Basse Seine. Aujourd'hui, les ZIP françaises comptent cinq vapocraqueurs pétrochimiques : Total Petrochemicals au Havre, ExxonMobil Chemical à Port Jérôme, Lyondell Chimie (ex Shell) à Berre L'Aubette, Naphatachimie (Ineos et Total) à Lavera, Polimeri-ENI (ex-Copenor) à Dunkerque.

Parallèlement, les ports accueillent une diversité d'unités chimiques : Akerma, Lyondell, Linde à Fos; Lyondell, Chevron Orinite, Lubrizol, Eramer au Havre; United Chemical, Eramet à Port Jérôme; Lubrizol à Rouen; Borax Rio Tinto et BASF à Dunkerque; Michelin à Bassens; Evonik, d'Akzo Nobel à Ambes.

L'agro-chimie se développe en lien avec les besoins de l'hinterland. Grande Paroisse (GPN), après la fermeture de Basse-Indre (44) ne possède plus qu'une usine portuaire au Grand-Quevilly (76). Le norvégien Yara a racheté en 1986 une entreprise française et ses deux usines portuaires datant des années soixante-dix (Le Havre, Montoir) et en a construit une nouvelle en 1989 à Ambès. Le groupe Roulier (Timac, Agriva) est présent au Tréport, à Saint-Malo, Nantes, Tonnay-Charente, Bayonne et Sète.

La métallurgie

La première industrie métallurgique portuaire s'incarnait dans des forges. A l'exception de Dunkerque, elles ont toutes disparu, la dernière étant Outreau (Eramet) près de Boulogne. À l'inverse, un industriel espagnol (Celsa) a construit en 1995 l'Acierie de l'Atlantique une nouvelle usine à Bayonne (four électrique).

Après la première aciérie moderne construite à Dunkerque, les deux unités sidérurgiques de Fos (Solmer pour l'acier brut et Ugine pour les aciers spéciaux) livrèrent en 1973/1974 leurs premières productions. Aujourd'hui, l'aciérie est dans le giron d'Arcelor Mittal et l'unité d'Ascometal est passée récemment de l'italien Lucchini (contrôlé par des Russes) au fonds américain Apollo Global Management. Le pôle métallurgique de Dunkerque est riche avec l'aciérie bord à quai et l'usine de laminage à froid de Mardyc d'Arcelor Mittal, les unités métallurgiques d'Ascometal (usines des Dunes), de Dillinger Hütte / Arcelor (GTS) et d'Europipe. Pour les produits à base de

manganèse, Vale et Eramet ont chacun une usine alors que pour l'aluminium l'usine locale appartient à Constellium (Apollo Global Management) après avoir été propriété de Pechiney, Alcan et Rio Tinto.

La filière BTP

La France portuaire compte quelques cimenteries, il s'agit des unités de Holcim (Suisse) à Dunkerque et de Lafarge à Brest, Port La Nouvelle et au Havre (ainsi que l'usine d'aluminate à Fos). De nouvelles usines apparaissent à base de clinker d'importation notamment extra communautaire pour échapper aux problèmes de forte émission de CO2 que produit cette industrie. Lafarge a acquis une unité à Dunkerque (Nord Broyage) et vient de mettre en service une usine à Sète. À Montoir, où la zone comprend déjà une unité de conditionnement de ciment importé, le site de Kercim sera prêt en 2012. Cependant, à Lorient, le projet Cimarmor a été repoussé après une protestation locale qui existe aujourd'hui pour celui de Holcim à La Rochelle.

Les filières agricoles

Plusieurs usines de trituration d'oléagineux ont été implantées dans les zones portuaires françaises en utilisant des graines françaises ou d'importation (soja). Les tourteaux résiduels sont intégrés à la production de nourriture pour animaux. Le géant américain Cargill est implanté à Brest et Saint-Nazaire et le groupe français Sofiproteol possède des usines à Dieppe, Grand-Couronne, Bassens et Sète.

Avec le développement des biocarburants, les zones portuaires ont été une localisation privilégiée des nouvelles usines. Aujourd'hui la France compte des unités de production de diester à Cappel-la-Grande (Dunkerque), Grand-Couronne, Montoir, Bassens et Sète ainsi qu'une usine de bioéthanol à Lillebonne (Rouen).

Héritières du passé colonial, deux usines de sucre sont présentes dans les agglomérations portuaires. A Marseille (Saint-Louis, groupe Südzucker) et à Nantes (Beguin Say, Tereos) mais l'activité de cette dernière est appelée à disparaître d'ici 2014. Pour les céréales, la plupart des outils industriels sont situés dans les bassins de production à l'exception de la minoterie et de la malterie de Souffet à Rouen.

La production électrique

Pour la création d'électricité, seule la centrale à charbon du Havre (1976) est directement située dans un port. Celle de Cordemais (1970) est au milieu de l'estuaire de la Loire. Les deux centrales nourrissent les trafics charbonniers de leur port. Proche des raffineries de Fos, la centrale de Martigues fonctionne au fioul. Quant à l'électricité à base de gaz, elle en est à ses débuts avec les usines à cycle combiné de Fos (2010) et Montoir (2011) du groupe GDF Suez.

Les industries mécaniques

Une tendance de fond de l'industrie automobile européenne a été de choisir des nouvelles implantations dans les ports, à Anvers dès l'Entre-deux-guerres, avec Ford et GM puis dans les années cinquante et quarante avec WV à Emden (Allemagne du Nord), Fiat dans le sud de l'Italie et la plupart des constructeurs en Espagne et au Portugal. En France, seule l'usine Renault de Sandouville (1964) au Havre est implantée dans un port.

Une autre industrie mécanique se situe dans une agglomération portuaire, mais ce n'est que récemment qu'elle est devenue maritime. La logistique compliquée de l'A380 implique le site industriel d'Airbus et le terminal de Montoir. Il s'agit là de colis lourds exceptionnels. D'autres plus communs produits par les industries des agglomérations portuaires transitent souvent par les ports (ex. Man Diesel à Saint-Nazaire).

Un autre volet des industries mécaniques des ports réside dans la production non pas de marchandises, mais de navires. Il ne reste plus du large tissu des chantiers navals des années soixante-dix qu'un constructeur civil majeur, STX Europe à Saint-Nazaire et Lorient. La réparation navale est encore active à Dunkerque, Brest, Saint-Nazaire et Marseille.

L'offshore pétrolier a existé dans les années soixante-dix à Cherbourg avec la construction de jackets. Aujourd'hui, les ambitions françaises en production d'électricité via des énergies renouvelables impliquent l'installation de vastes parcs d'éoliennes offshore. Pour produire les 3 000 MGW déjà envisagés, six sites ont été programmés. Naturellement, les territoires portuaires proches (Brest, Le Havre, Cherbourg, Saint-Nazaire) souhaitent être au cœur du développement de cette nouvelle filière. Pour les ports, les ambitions sont de plusieurs ordres, si le volet logistique lourd au travers de l'importation, du stockage, du positionnement en mer, puis la maintenance ne sont que portuaire, la création de filière nouvelle (éolien offshore posé ou flottant, houlomoteur) est un vrai challenge industriel pour les agglomérations portuaires. Les territoires doivent disposer de savoir-faire industriels (notamment naval et métallurgique) et d'espaces pour accueillir les entreprises qui vont fournir ce nouveau volet de la politique énergétique française.

Bilan

L'ensemble de ces industries, qu'elles soient localisées dans le périmètre portuaire, à son pourtour ou dans l'agglomération est à l'origine à la fois de trafics pour les ports, de valeur ajoutée et d'emplois pour les territoires. La nécessité de transformer le pétrole sur les littoraux puis son accompagnement chimique, la nouvelle localisation de l'industrie métallurgique et la fixation de plusieurs industries de transformation ont créé un tissu industriel portuaire relativement correct à l'échelle nationale. Il concerne, les grandes ZIP du Havre,

Dunkerque et Fos mais aussi les zones estuariennes des autres grands ports maritimes sans oublier les implantations dans les ports régionaux (Sète, Brest, Saint-Malo).

Ces industries fixent de manière relativement pérenne (mais pas perpétuelle) des marchandises dans les ports. Pour le pétrole l'aspect de "rente" a souvent été évoqué, mais désormais l'âge d'or du raffinage européen est derrière nous. Pour la sidérurgie, la crise de 2009 a beaucoup affecté les ports de Marseille et Dunkerque et montre que la sidérurgie européenne dépend d'un marché qui n'est pas dans une phase de croissance.

Le développement industriel des ports français est aussi lié à l'évolution des entreprises. Si le raffinage a toujours montré une internationalisation avec la présence aux côtés des groupes français (Elf Aquitaine, SNPF Total) des grandes compagnies américaines et européennes, le reste de l'industrialisation a reposé essentiellement sur les entreprises françaises (Usinor, Sacilor, Ugine Kulhman, Pechiney, Grande Paroisse, Total, Elf...) recomposées au fil des mouvements du mécano industriel français souvent bouleversé. Grand pays d'industries, la France n'a pas eu besoin des multinationales qui, elles, ont souvent privilégié les implantations (chimie, automobile) en Belgique ou aux Pays-Bas, pays pivots du rayonnement européen.

Aujourd'hui, l'internationalisation des ZIP est importante avec l'Indien Mettal, l'Italien ENI, le Brésilien Vale les Suisses Ineos et Petroplus, le fond américain Apollo, les Chinois de PetroChina. Autant de groupes qui sont des modèles de développement à l'échelle globale et toujours capables de fermer des entités selon l'évolution des marchés.

L'avenir est-il à l'industrie portuaire ? Les fermetures des raffineries de Reichstett et de l'aciérie de Gandrange montrent que les sites intérieurs de l'industrie lourde sont en voie de régression. La transformation du pétrole comme du fer en zone portuaire est logistiquement et économiquement plus viable. Les ports sont des endroits parfaits pour gérer des flux massifs et opérer la transformation industrielle (ciment, biocarburant).

On ne peut nier aussi qu'une partie des industries de première voir de seconde transformation se fera de plus en plus dans les pays de production. Les ports conservent toujours leur rôle d'interface des relations commerciales, mais cette fois-ci uniquement sur des fonctions logistiques (stockage, distribution) dans les vrac liquides, solides et les diverses. Le succès du Benelux repose sur la maîtrise de ces trafics de spécialité industrielle. Le port industriel fixe des marchandises, mais l'avenir des entreprises y est toujours en question sur la durée. Le rôle commercial du port est lui plus pérenne.

PAUL TOURRET, ISEMAR