



www.isemar.asso.fr

synthèse n° 42 – février 2002

LES PORTS DE COMMERCE MOYENS EN FRANCE

Le cas du versant Manche-Atlantique

Cette synthèse livre un certain nombre de réflexions portant sur les champs d'action et les modes d'insertion géographique des ports de commerce moyens français¹, thème qui n'a pas été, jusqu'à aujourd'hui, particulièrement privilégié par les géographes maritimistes ou les économistes qui se sont en effet davantage intéressés à l'étude des grands organismes océaniques témoins sans doute plus directs des mutations nombreuses et rapides qui ont touché le domaine du transport maritime depuis quelques décennies.

Les ports moyens en France

La participation des ports de commerce moins éminents aux courants supportés par l'ensemble des sites hexagonaux est loin d'être négligeable.

On constate en effet que depuis une trentaine d'années, la part des ports « non-autonomes » a progressé régulièrement en valeur absolue (de 30 Mt en 1970 à près de 50 Mt en 1980 et à 69 Mt aujourd'hui) mais aussi en valeur relative passant, entre 1970 et 2000, de 14 à plus de 20%. Si l'on écarte les flux d'hydrocarbures, réservés à plus de 90% au grands ports raffineurs (Marseille, Le Havre, Nantes et Dunkerque), alors cette contribution correspond aujourd'hui au tiers du trafic métropolitain.

¹ L'auteur a soutenu sa thèse de doctorat le 16 mars 2001 à l'Université de Nantes sur le thème « les ports de commerce moyens du versant Manche-Atlantique français : étude géographique » (sous la direction du professeur Jacques Marcadon).

Il convient toutefois de souligner que le port d'intérêt national de Calais, qui a profité des effets dopants du transmanche, a absorbé pour l'essentiel cette croissance des ports non-autonomes.

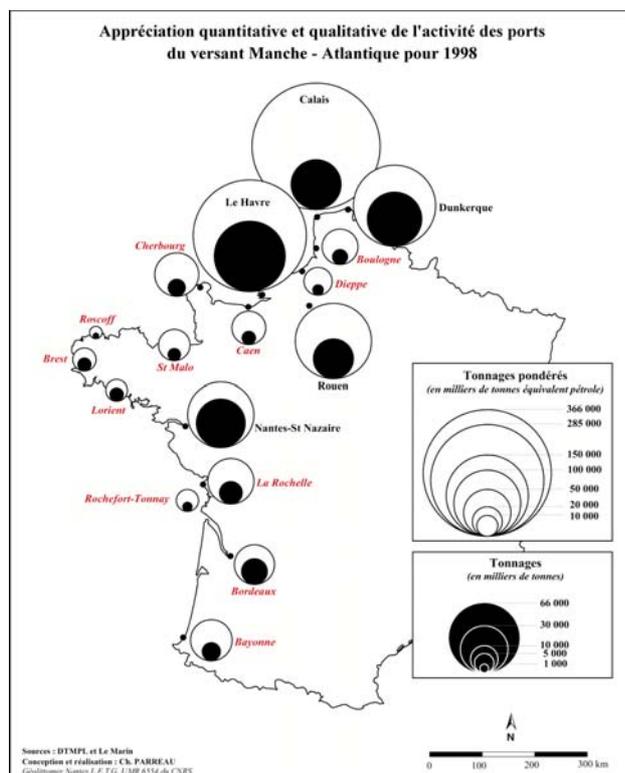
Evolution du trafic des ports autonomes et autres ports français depuis 1970.

	1970		1980		1990		2000	
	MT	%	MT	%	MT	%	MT	%
P.A.	189	86,3	273	85,5	238	80	270	79,6
Non auton.	30	13,7	46	14,5	60	20	69	20,4
Non auton. hors Calais			40	12,5	44	14,7	37	11

source : DTMP et Le Marin

Du quantitatif au qualitatif : une approche par la valeur ajoutée

La carte présentée ci-après, propose une appréciation quantitative mais aussi qualitative (tonnages pondérés) de l'activité des ports de commerce du versant Manche-Atlantique français pour 1998. Elle permet de dépasser certaines idées reçues relatives à la classification administrative des ports français qui suggère l'existence de six grands ports et relègue ainsi tous les autres au rang de sites secondaires.



Au regard des tonnages traités, la distinction PA / autres organismes s'effectue assez clairement (rôle des zones industrialo-portuaires dans le raffinage ou la sidérurgie) à l'exception toutefois du port de Bordeaux (8,6 Mt). Il est en effet largement devancé par Calais (33 MT) et talonné par La Rochelle (près de 7 MT).

L'approche en tonnages pondérés permet plus aisément, sur la base d'un critère synthétique, de mettre à jour deux catégories d'organismes portuaires :

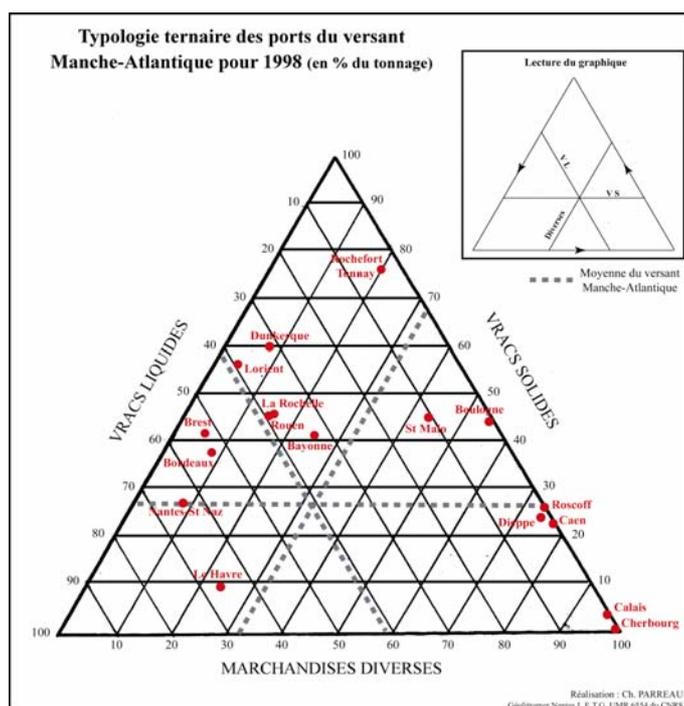
les grands ports : trois ports autonomes se distinguent nettement (Le Havre, Dunkerque et Rouen). Les richesses que génère le port de Calais semble, à l'échelle du versant, justifier sa place parmi les « grands » ports même si l'extrême spécialisation de son trafic (97 % du trafic global provient des échanges transmanche) n'élimine sans doute pas toutes les questions relative à cette typologie.

les ports moyens : neuf ports d'intérêt national (Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, St-Malo, Brest, Lorient, La Rochelle et Bayonne), deux ports départementaux (Roscoff et Rochefort-Tonnay Charente) et un port autonome (Bordeaux).

Le port de Nantes / Saint-Nazaire semble représenter un type intermédiaire.

Un outil régional adapté au passage des pondéreux : la forte spécialisation des ports moyens de l'atlantique

L'ensemble des ports moyens des littoraux de l'atlantique se caractérise par une forte spécialisation sur les vracs solides, d'incitation agricole notamment, ainsi que par le poids toujours conséquent des importations de vracs liquides (produits raffinés pour l'essentiel) dans la structure totale des trafics, à l'exception toutefois du cas de Rochefort-Tonnay Charente.



L'orientation agricole de la façade atlantique s'exprime à travers un repli (qui n'est pas nouveau) des ports sur des flux peu nobles d'origine

continentale. Chaque port dessert ainsi un arrière-pays quasi exclusif et s'exprime presque uniquement dans sa fonction de base consistant à assurer le transit d'importants volumes de vracs. En conséquence, le passage portuaire, au-delà du stockage et du brouettage, ne génère pas une importante valeur ajoutée.

Les vracs agro-alimentaires dans l'activité des ports moyens atlantiques en 1998.

PORTS	T.T*	V.A.A*	% V.A.A	% V.A.A hors hydrocarbures
Brest	2 273	658	28,9 %	52,1 %
Lorient	2 383	1 107	46,4 %	73,7 %
La Rochelle	6 828	2 858	41,8 %	65,2 %
Rochef-Tonnay	1 129	640	56,7 %	57,6 %
Bordeaux	8 681	2 918	33,4 %	63,7 %
Bayonne	4 362	1 458	33,4 %	40 %

Source : Le Marin

* milliers de tonnes TT = trafic total VAA = Vrac agro-alimentaires

Les ports moyens sont ici transformés en simples *portes d'évacuation* (ou inversement pour le cas des importations bretonnes d'aliments du bétail).

Des ports moyens sous dépendance : l'exemple du Transmanche.

Le transmanche est avant tout contrôlé par les compagnies maritimes qui y opèrent et est donc représentatif de leurs stratégies commerciales et de développement.

Ces opérateurs se trouvent souvent en situation de quasi-monopole dans les sites portuaires moins éminents qu'ils utilisent, et ces derniers doivent répondre aux exigences d'une activité en constante évolution (notamment technologique) sans véritablement avoir la maîtrise de choix dont leurs recettes portuaires dépendent.

Ce manque de contrôle sur cette filière s'exprime aujourd'hui à Boulogne où le transmanche a quasiment disparu ou encore à Dieppe où le repart timidement au regard des investissements substantiels consentis au cours des années 1990 : plus de 300 millions de francs ont été engagés en 1994 dans la création d'un nouvel avant-port aujourd'hui largement sous-utilisé. Si, sur la Manche Occidentale, les ports moyens impliqués dans ces trafics réguliers avec les îles britanniques n'ont pas enregistré de tels bouleversements, cela n'enlève rien au phénomène relationnel relevé plus haut : les ports demeurent sous dépendance armatoriale.

L'activité transmanche a transformé les ports moyens qu'elle utilise en simple *ports couloirs* extrêmement dépendant d'une filière dirigée par les acteurs maritimes.

Le rôle dominant des opérateurs commerciaux dans la définition des stratégies des ports moyens

Les orientations des flux des ports moyens du versant Manche-Atlantique français recèlent en définitive un caractère dominant : elles ne mettent pas véritablement en avant une réelle agressivité commerciale ou encore ne révèlent pas l'expression de véritables stratégies locales.

Il est clair, en effet, que l'adaptation inévitable du secteur du transport maritime à un environnement libéralisé a conduit aujourd'hui l'ensemble des ports de commerce dans une situation où ces intérêts locaux et régionaux cèdent peu à peu la place à des structures de dimension nationale et internationale. Ce caractère exogène des décisions portant sur la vie et l'économie des ports n'est pas forcément très nouveau, cependant il se poursuit et s'accélère et notamment dans nombre de ces ports secondaires.



Photos : Emeraude Lines

Les armateurs

L'exemple des armements transmanche, que l'on peut ici assimiler à des acteurs portuaires puisqu'ils y opèrent au quotidien et orientent ainsi le développement des ports, illustre cette évolution. Même si ces compagnies maritimes n'ont jamais été, à proprement parler, des acteurs locaux (à l'exception des sociétés d'économie mixte de la BAI), nous relèverons cependant le fait qu'elles se sont encore davantage éloignées des ports au cours de la dernière décennie. Il y a quelques années, on pouvait encore entendre parler dans certains sites de « notre ligne », dénotant le caractère d'implication locale. De même, les services associant les compagnies ferroviaires nationales françaises et britanniques soulignaient, il y a peu encore, l'implication des Etats sur le secteur maritime. La défection de ces derniers a laissé l'essentiel du marché maritime aux mains de puissantes compagnies privées (essentiellement britanniques), dont l'activité transmanche ne représente qu'une partie des activités dans lesquelles sont impliqués les holdings de dimension globale auxquels elles appartiennent.

Le rôle prépondérant des grands armements se manifeste également sur le développement, mais aussi la pérennité, de lignes régulières conteneurs ou ro/ro dans les organismes portuaires secondaires. La volonté parfois affichée par ces derniers de reconquérir leurs hinterlands naturels sur des courants de biens de consommation à forte valeur ajoutée reste en effet très souvent soumise au choix d'un opérateur maritime de les inscrire comme escale sur l'un de ses services feeder.



Photos : Port de Rouen

A Bordeaux (feeders MSC, CMA/CGM et OOCL-Misc) et à Brest (Maersk), l'implication de ces acteurs maritimes puissants semble ainsi garantir dans le temps ce (re-)développement récent des flux conteneurisés. A La Rochelle, par contre, le service EFL (European Feeder Ligne), fruit d'une initiative locale, reste aujourd'hui très fragile puisque après quatre années d'existence il n'a toujours pas atteint son équilibre financier et reste soumis aux aides des collectivités régionales afin de poursuivre son activité. Enfin, l'exemple de l'échec des liaisons ro/ro initiées localement à Lorient ou bien à Bayonne (les lignes roulières Lorient-Gijón montée en 1991, Lorient-Casablanca en 1996 et Bayonne-Southampton à l'automne 1999 ont cessé leurs rotations après seulement quelques mois d'exercice) illustre lui aussi la réelle difficulté, pour ces ports de taille moyenne, de s'immiscer dans des filières plus enrichissantes dès lors qu'ils ne profitent pas de structures financières suffisamment solides permettant aux nouveaux services de bénéficier du temps nécessaire à un réel établissement des courants.

Les opérateurs portuaires

Concernant les opérateurs portuaires (manutention, consignation, transitaires...), nous pouvons également constater un mouvement de rationalisation. En France, ce mouvement s'est véritablement enclenché au début des années 90, à la suite de la réforme du statut de la manutention portuaire qui, en ouvrant la voie à de nouvelles pratiques sur les quais, ouvrira également celle d'une concentration des intervenants portuaires. L'exemple de la nébuleuse Bolloré (Saga Terminaux Portuaires, SCAC, Delmas, SDV et diverses autres filiales) est significatif. Bolloré, à partir du milieu des années 90, a étendu sa présence dans quasiment l'ensemble des places

portuaires françaises suite à divers rachats et prises de participation. Dans les ports secondaires du versant Manche-Atlantique, on le retrouve ainsi dans la manutention, la consignation ou l'entreposage à Boulogne, Brest, Lorient, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux ou encore Bayonne.

Cette affirmation de terminaux spécialisés se précise encore davantage aujourd'hui avec l'arrivée sur le marché français d'investisseurs étrangers, et notamment belges. Le groupe gantois Sea Invest, spécialiste européen sur la manutention des vrac, a ainsi pris le contrôle, depuis mai 2000, de la totalité des parts de Saga Terminaux Portuaires après avoir absorbé, à la fin de l'année 1999, un des poids lourds de la manutention en France, le groupe Matrama Allaire. Les rachats successifs de petites et moyennes entreprises portuaires dans plusieurs ports moyens, tel que le pratiquent des groupes familiaux ou industriels comme Sogena ou Kuhn, constituent une troisième voie de la constitution d'entreprises - réseaux.

L'activité portuaire répond ainsi de plus en plus à une logique de réseaux d'entreprises qui tend vers l'affirmation de terminaux de plus en plus indépendants.

Les ports moyens : un atout pour l'aménagement du territoire

Il semble peut-être paradoxal, à la suite des lignes qui ont précédé, de suggérer à présent le rôle essentiel des ports moyens dans l'aménagement et l'équilibre du territoire alors même que le concept de réseau de ports se trouve aujourd'hui confronté à celui de port-réseau et de réseaux d'entreprises. Ce rôle demeure cependant une réalité que les décideurs ne doivent pas négliger et surtout ne pas oublier.

Bien que peu considérés pendant longtemps au niveau national, les ports de taille moyenne profitent depuis maintenant quelques années des effets de la décentralisation et particulièrement des contrats de plan Etat-Région qui permettent de mettre en valeur les atouts de chacun. La plus grande participation des acteurs locaux, politiques et économiques, aux projets régionaux autorise alors une intégration plus aisée du fait portuaire dans les prospectives régionales (il reste toutefois encore aujourd'hui un certain nombre de problèmes liés aux financements des infrastructures et aux prérogatives de l'Etat en la matière). Ainsi, les ports de second rang, de part leur proximité mais également de part leur diversité, se posent-ils en outils essentiels d'un aménagement harmonieux du territoire.

La proximité leur confère des liens plus étroits avec les économies locales et régionales et leur permet de faire jouer leurs capacités d'adaptation et leur plus grande souplesse face aux besoins des chargeurs. Ils représentent ainsi des acteurs

essentiels à la dynamisation de ces économies en proposant une ouverture maritime à l'international nécessaire dans un contexte de mondialisation des échanges.



Photos : Port de Rouen

La multiplicité des places portuaires secondaires remplit, pour sa part, le rôle fondamental de la diversité de l'offre sur l'ensemble du territoire garante d'un véritable équilibre. Les ports moyens proposent ainsi une alternative pour le passage du commerce extérieur, participent au développement d'activités directes et induites et ceci, tout en préservant de la congestion certains axes routiers. Cette diversité s'affiche en outre dans les nombreux services liés au maritime qu'ils assurent. Qu'il s'agisse des activités de construction (Lorient, Cherbourg, St Malo,...) ou encore de réparation navale (Brest), l'ensemble de ces fonctions contribue à faire de ces cités littorales de véritables pôles maritimes.

La multiplicité des places portuaires françaises ne doit donc pas être considérée comme une source de dispersion des crédits mais bien comme un atout essentiel pour le développement de l'emploi régional et pour l'équilibre entre les régions françaises.

Conclusion

La dynamisation des fonctions des ports de commerce moyens nécessite aujourd'hui une véritable implication politique, sur le plan régional notamment, afin de redonner une maritimité à des territoires littoraux qui parfois s'en détournent. L'implication du Conseil Général de Seine-Maritime dans la réactivation des liaisons transmanche à Dieppe ou encore le soutien apporté à La Rochelle par les collectivités territoriales illustrent ces efforts. Cependant, pour que ces impulsions ne restent pas vaines, la volonté politique doit s'enrichir d'une réelle adhésion des acteurs économiques locaux et régionaux ; ces derniers étant en définitive les seuls animateurs capables de contribuer à une meilleure structuration de l'espace logistique de ces outils portuaires secondaires.

Christophe Parreau