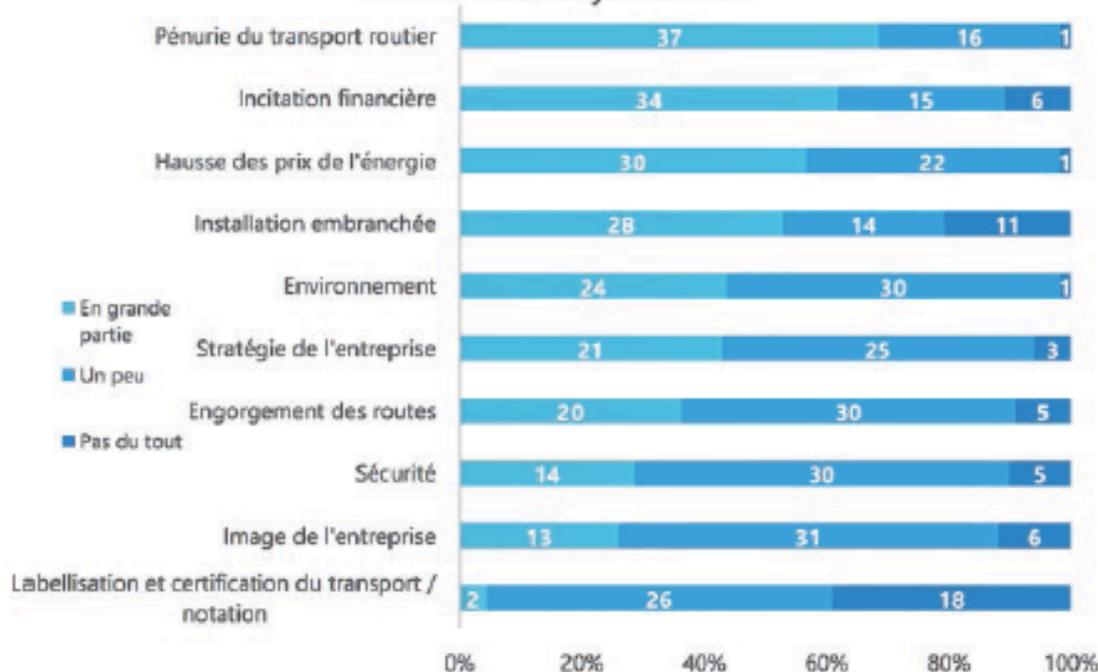


Cartographie des hinterlands « gagnables » par les ports français

La France portuaire a ses mystères. Sur l'hinterland national du conteneur, 1 MEVP arrivent ou partent des ports français. Deux autres MEVP sont plus concurrentiels, dont une moitié transite par les ports étrangers. Les gains de marché potentiels pour les ports français se trouvent principalement dans trois régions.

Critères favorisant le report modal pour le transport ferroviaire à moyen terme



Source : Baromètre 2019 de perception des chargeurs réalisé par Eurogroup Consulting, en partenariat avec l'AUTF

Le développement des zones logistiques dans la périphérie des ports a créé des espaces quasi captifs pour une partie du trafic. Le port de Marseille, avec les parcs d'entrepôts autour de Fos et au-delà dans les Bouches-du-Rhône, a fixé un volume conséquent de conteneurs pleins pour l'import comme pour l'export. Un volume qui peut être estimé à 0,5 MEVP.

La situation du Havre est un peu différente. Certes, le parc logistique à proximité est moins important, mais le port rayonne sur un très vaste espace national qui comprend la Normandie, le Grand Ouest, le Sud-Ouest et le Centre du pays. Grossièrement, il concerne les productions agro-alimentaires et viticoles ainsi que les marchandises spécifiques comme les pneumatiques et la pharmacie. Le Havre se trouve ainsi en concurrence directe avec les ports régionaux que sont Bordeaux, Nantes Saint-Nazaire et Brest, dont l'hinterland se réduit souvent à la seule proximité (le département). Au-delà, le port normand domine.

Le marché français captif, desservi par tous les ports de l'Hexagone et sans grande concurrence, représente autour de 1 MEVP pleins. Au total, « l'hinterland de compétition » serait de 2 MEVP dont quelque 1 MEVP transitant par l'étranger. Cet espace est constitué par trois régions, les Hauts-de-France, l'Île de France et le Val de Saône - région lyonnaise.

Terres de mission

Grossièrement, le Nord de la France est une terre de conquête pour le port de Dunkerque face aux ports du Benelux. Quant au Havre, il affirme ne capter que 50 % de l'Île de France. Pour l'espace du Centre Est, les deux ports français doivent probablement contrôler les deux tiers des volumes.

Reste l'hinterland de conquête le plus compliqué. Il s'agit du Grand Est, avec a minima 0,5 MEVP. Si on excepte le champagne exporté, les espaces industriels et commerciaux de Lorraine et d'Alsace sont traditionnellement captés par Anvers et Zeebrugge qui bénéficient de la proximité des réseaux fluviaux et ferroviaires. Le Havre ne dessert l'Est que via Dijon alors que Marseille, proche, est « en terre de mission ».

Le marché de reconquête est donc lié, pour Dunkerque, à sa proximité face à des ports du Range Nord très proches. Pour le Havre, c'est la région parisienne, dont pourtant une grande partie de l'activité se trouve dans l'Est de la métropole et donc relativement à égalité en temps de transit routier avec Anvers. Marseille a encore de la réserve de trafic dans l'axe Rhône. Enfin, le Grand Est peut être un marché accessible par la route, mais aussi par des solutions ferroviaires pour Le Havre, Dunkerque et Marseille.

□ Paul Tourret