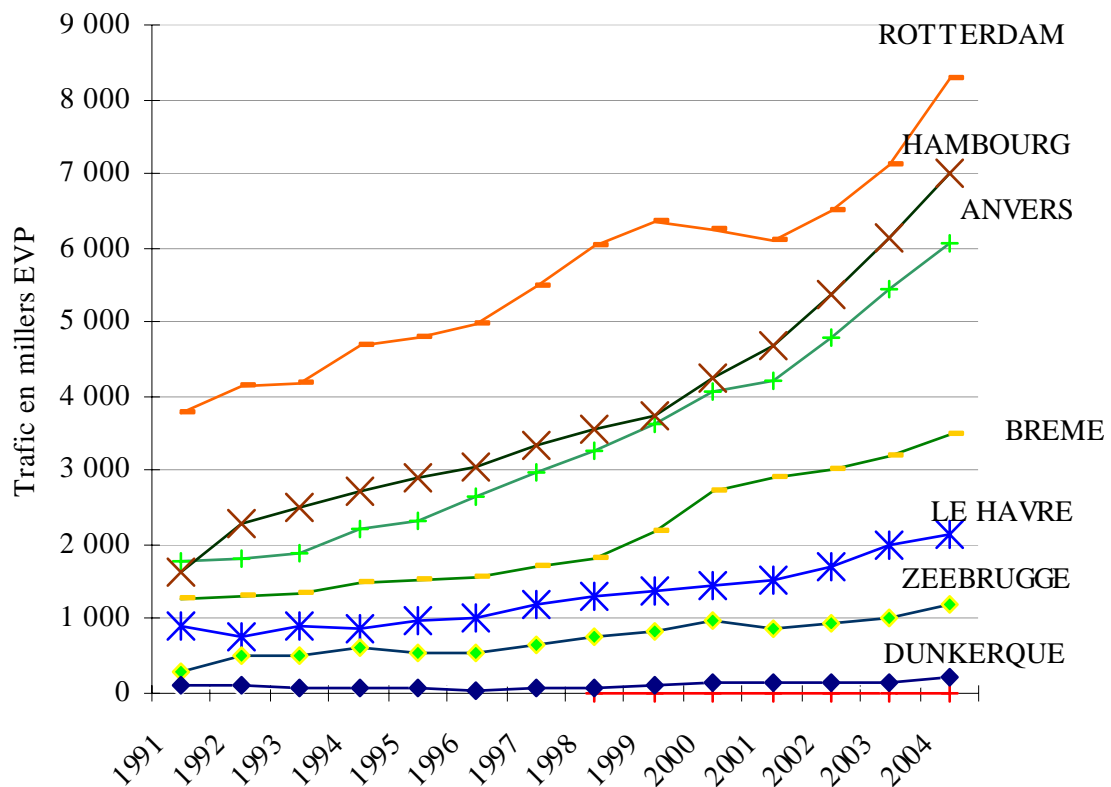


Les ports de la Manche et de la Mer du Nord

De 1991 à 2003, le trafic de conteneurs du Havre, de Rouen et de Dunkerque a doublé. Mais alors qu'ils traitaient au début des années 1990 des volumes comparables à ceux de leurs principaux concurrents, ils se sont fait distancer.

Trafic de conteneurs de l'Europe continentale
de la façade Nord
1991-2004



Source : conseil général des ponts et chaussées

Les ports de la Manche et de la Mer du Nord (suite)

Le trafic de conteneurs **du Havre** repose sur un marché essentiellement national, où la concurrence des pays du Benelux est forte, et sur les transbordements qui en représentent près du tiers. Son taux de progression est constant mais inférieur à celui de ces principaux concurrents en particulier depuis 2000. Il témoigne de sa compétitivité sur le marché du trafic de conteneurs alors même qu'il devait faire face à une congestion de ses terminaux due au retard de la mise en service de Port 2000, à une productivité médiocre de ses portiques et à une image sociale peu favorable. Il doit néanmoins être relativisé, dans la mesure où sa part de marché en 2004, environ 8 %, ne fait que retrouver le niveau antérieur aux mouvements sociaux de 1992 et que le doublement de son trafic paraît modeste au regard du triplement de celui de plusieurs de ses principaux concurrents.

L'année 2005 marque en outre une inflexion dans cette tendance. Pour la première fois depuis dix ans, le trafic de conteneurs a diminué de 3 %. Ceci résulte de la saturation des capacités de traitement du port du Havre dans l'attente de la mise en service des terminaux de Port 2000, mais aussi des mouvements sociaux qui ont entraîné des détournements de trafic.

Le port de **Rouen**, premier port européen pour l'exportation de céréales, a traité, en 2005, 161 000 EVP. Ce résultat le place, avec près de 5 % du trafic, au quatrième rang sur le territoire national. Son activité repose sur des lignes maritimes essentiellement Nord-Sud, desservies par des porte-conteneurs de taille moyenne. Ce positionnement lui permet d'assurer son développement dans une logique de complémentarité par rapport à son voisin haut normand.

Le port de **Dunkerque** a multiplié par cinq le nombre de conteneurs traités depuis 1992, soit une progression annuelle moyenne supérieure à la croissance du marché. Avec un volume de 205 000 EVP en 2005, soit 1 % du trafic de la façade Nord, il demeure toutefois de taille modeste à l'échelle européenne.

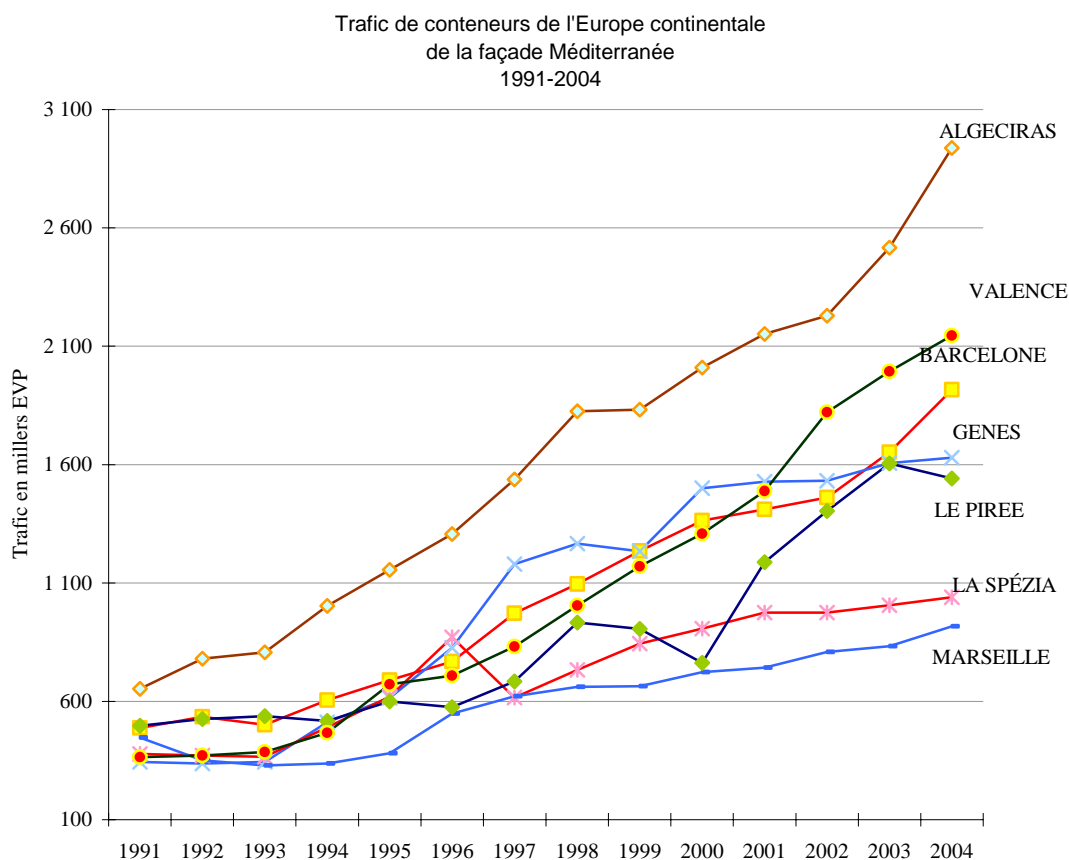
Certes, le dynamisme de Dunkerque est favorisé par la sérénité de son climat social depuis les dernières grèves de 1990, contrairement à la situation prévalant à Marseille, au Havre ou à Nantes Saint-Nazaire. Mais ses performances peuvent être comparées à celles de Zeebrugge dont le trafic, proche du sien au début des années 1990, atteint, en 2005, 1,4 million d'EVP, soit sept fois plus qu'à Dunkerque.

A l'inverse, la croissance de **Rotterdam** et d'**Anvers** demeure soutenue grâce à l'importance de leur *hinterland* et à la massification de leurs trafics. Celle de **Hambourg**, adossé aux marchés des pays de l'Europe continentale et de l'Est, est spectaculaire. Elle est confortée par l'élargissement de l'Union européenne aux pays de l'Europe orientale qui se traduit par un déplacement des centres de production et de consommation de l'économie européenne.

Le port de Marseille

Sur une façade maritime en fort développement, Marseille demeure le premier port de la Méditerranée en termes de trafic global. Mais avec une croissance de 2 % alors qu'elle atteint 49 % pour l'ensemble des ports de l'Europe du Sud depuis le début des années 1990, il a perdu plus du tiers de sa part de marché.

La faible compétitivité de Marseille est particulièrement illustrée par les résultats décevants réalisés en matière de trafic de conteneurs. Certes, celui-ci a doublé en volume sans toutefois parvenir à dépasser le seuil symbolique du million d'EVP. Mais cette progression est largement inférieure à celle de l'ensemble des ports méditerranéens qui a été multipliée par 2,5 au cours de la même période. Ainsi, le port de Marseille a perdu la moitié de sa part de marché. Aucune inflexion positive n'apparaît depuis 2000 et la baisse se poursuit. Après une croissance de 27 % entre 2000 et 2004, le trafic est en baisse de 1 % en 2005.



Source : conseil général des ponts et chaussées hors port de transbordement de Gioia Tauro

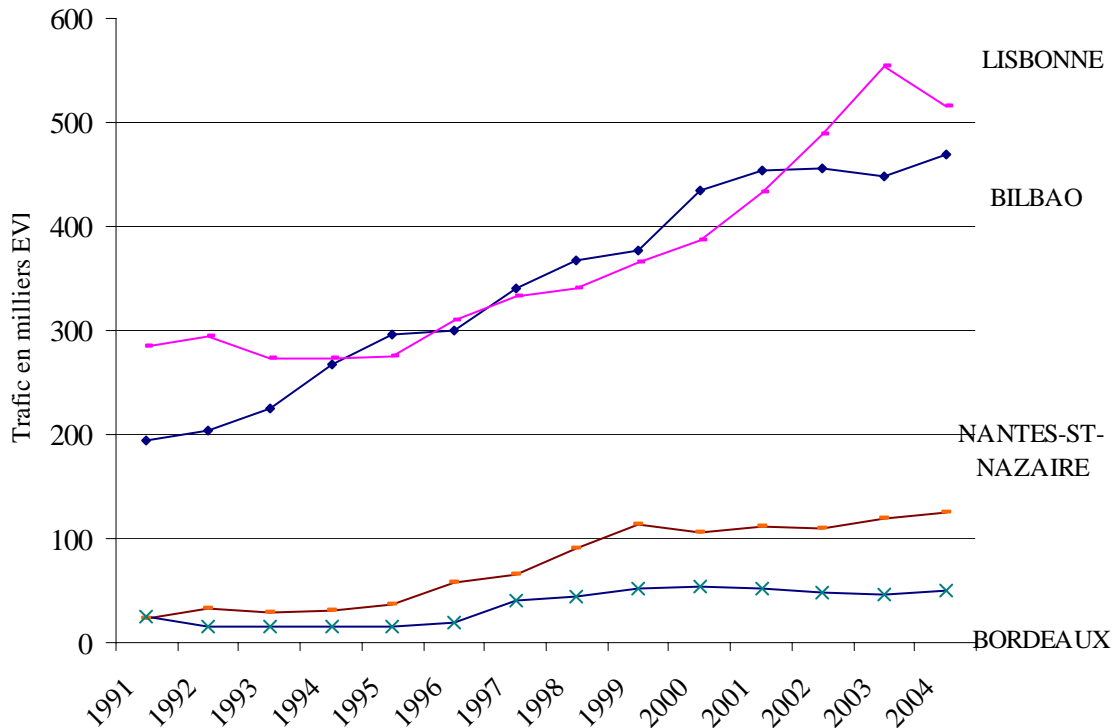
Alors que les grands ports de la Méditerranée traitaient au début des années 1990 des volumes comparables, Barcelone et Gênes, concurrents historiques de Marseille, ont vu leurs trafics augmenter respectivement de 1,5 et 1,3 million d'EVP.

Les ports de l'Atlantique

Le trafic de conteneurs des ports européens de la façade Atlantique qui a doublé sur la période 1991 à 2003, représente moins de 5 % du trafic européen.

Les ports de Bilbao et de Lisbonne assurent la moitié du trafic alors que les ports français de Nantes Saint-Nazaire et de Bordeaux n'en traitent respectivement que 6 % et 2 %.

Trafic de conteneurs de la façade Atlantique
1991-2004



Source : conseil général des ponts et chaussées

Le port de **Nantes Saint-Nazaire** a su faire preuve depuis le début des années 1990 d'un bon dynamisme en termes de trafic global par rapport à la croissance de ses principaux concurrents, mais il demeure un acteur mineur dans le domaine du trafic de conteneurs, avec 131 800 EVP en 2005.

Son développement est limité par l'étroitesse de son arrière-pays, la faible industrialisation des trois ou quatre régions qu'il dessert et par son insuffisante fiabilité sociale.

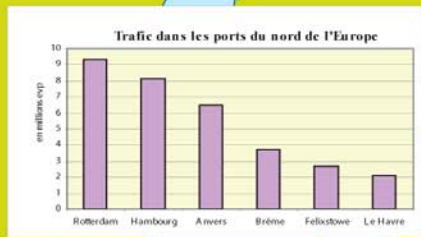
Le trafic global du port de **Bordeaux**, en diminution depuis 1980, s'est stabilisé autour de 8 millions de tonnes, soit moins de 2,5 % du trafic métropolitain, faisant de ce port le plus modeste des ports autonomes, juste devant la Rochelle, port d'intérêt national transformé depuis le 1^{er} janvier 2006 en port autonome maritime.

Avec un trafic de conteneurs de 50 000 EVP en 2005 représentant 1,4 % du total, ce port n'a qu'une présence symbolique sur ce marché. Le terminal du Verdon, ouvert en 1976, possède les atouts nécessaires pour accueillir des lignes régulières : un accès maritime rapide, des capacités de stockage, une productivité des outillages et un coût de passage portuaire compétitif sur la façade atlantique. Son activité n'en demeure pas moins limitée et n'a pas encore retrouvé le niveau de trafic constaté en 1999 en raison de la faible densité du tissu économique de l'arrière-pays et de l'enclavement du site qui n'a toujours pas été surmonté.

Trafics conteneurisés dans les ports européens en 2005

Trafics portuaires (en millions evp)

- +6
- 3 à 6
- 2 à 3
- 1 à 2
- 0,5 à 1



Marsaxlokk (Malte)

Trafics conteneurisés dans les ports français en 2005

