

LA PLACE DE L'ÎLE-DE-FRANCE DANS LES GRANDS FLUX INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES

Le constat

La mondialisation, la montée en puissance de la Chine et les principaux ports maritimes

Du fait notamment de la mondialisation, le transport maritime a progressé de près de 47 % depuis 1990. En tête de la croissance, figurent (en 2003) les ports chinois ; ensuite, les deux côtes des Etats-Unis ; suivent l'Inde, le Moyen-orient ainsi que l'Europe (Hambourg, +7,2 % en 2003 par rapport à 2002 ; Brême, +12 % ; Anvers, +10 % ; Rotterdam, +2 %).

En 2003 les 10 principaux ports mondiaux étaient classés selon le rang suivant :

Ports	2003	
Rotterdam	327.8	P-B
Singapour	320.5	
Shanghai	315.4	Chine
Hong Kong	205.8	Chine
Ningbo	185.2	Chine
Guangzhou	171.1	Chine
Tianjin	161.8	Chine
Nagoya	153.2	Japon
Antwerp	142.9	B
Qingdao	140.9	Chine

*En millions de tonnes
Source : port de Rotterdam*

Les trafics progressent fortement pour atteindre 5 840 millions de tonnes en 2003. A cela, trois causes : une certaine reprise économique, la progression de la mondialisation mais surtout la remarquable montée en puissance de la Chine qui a besoin de matières énergétiques et de matières premières.

Le rôle grandissant de la conteneurisation

L'augmentation de trafic résulte en grande partie de celle des conteneurs : par exemple, +14,8% à Hambourg (qui profite de l'ouverture des frontières de son hinterland), +15% au Havre. De même, le trafic conteneur a augmenté de 40% dans les ports de la zone économique de Shenzhen et il a dépassé 10 millions d'EVP¹ (Equivalent Vingt Pieds) à Shanghai.

Il ne faut pas oublier les causes profondes de ce changement : la conteneurisation (+ 10 % par an depuis 1984) qui a apporté l'une des

¹ C'est le conteneur de base de 6 m de long et d'une contenance de 30 m³.

principales révolutions du siècle dernier - les navires, les camions, les wagons s'adaptant à

ces formats - associée au transport maritime qui est le mode le moins cher². Il est dès lors beaucoup plus facile et rapide de charger ou de décharger les navires, de déposer les conteneurs sur les trains ou les remorques. L'emploi des conteneurs est toutefois réservé aux produits manufacturés (dont ils assurent 80% du trafic), qui représentent une faible part des produits échangés en tonnage, mais beaucoup plus en valeur. Conséquence : on manque de navires notamment porte-conteneurs depuis la fin de l'été 2003.

En ce qui concerne spécifiquement le trafic des conteneurs, le classement des ports diffère légèrement du précédent classement en tonnages.

Ports	2003
Hong Kong	20,449
Singapour	18,410
Shanghai	11,280
Shenzhen	10,600
Busan	10,370
Kaohsiung	8,843
Los Angeles	7,200
Rotterdam	7,107
Hambourg	6,138
Antwerp	5,445

En milliers d'EVP

Le fonctionnement : la desserte terrestre associée aux ports

Au delà du trafic de base lié aux zones les plus proches, la qualité et la compétitivité de la desserte terrestre est déterminante pour le succès du développement d'un port. En effet, la part des coûts de desserte terrestre à partir d'un port représente approximativement 30 % de l'ensemble des coûts de transport.

² Le coût du transport se calculant à la boîte, le transport maritime d'un conteneur entre l'Asie et l'Europe est moins cher qu'un transport par la route en Europe sur 200 km.

Structure des coûts du transport intercontinental par grande zone géographique

	Echange Europe/ Extrême-Orient	Echange Europe/Etats-Unis	Moyenne
Transport maritime	35 %	23 %	29 %
Transport terrestre (+coûts logistiques)	16 %	48 %	32 %
Services terminaux ports maritimes	28 %	16 %	22 %
Commercial	17 %	11 %	14 %
Autres	4 %	2 %	3 %

Source : SNCF

Sur longue distance la part modale du ferroviaire combiné dans le transport de conteneurs reste encore globalement faible et

très hétérogène entre les ports comme le montre le tableau ci après.

Les principaux ports européens et leur part modale ferroviaire en 2001(*)

Ports maritimes	Trafic EVP (milliers)	Rang européen trafic conteneurs	Pré/post acheminements conteneurs par fer
Rotterdam	5944	1	14 %
Hambourg	4689	2	38 %
Anvers	4218	3	10 %
Brême	2900	4	70 %
Felixtowe	2800	5	22 %
Gioia Tauro	2488	6	4 %
Algesiras	2150	7	4 %
Gênes	1526	8	31 %
Le Havre	1525	9	9 %
Valence	1505	10	7 %
Marseille	740	16	16 %

source : Journal de la Marine Marchande, Le Lloyd et Autorités portuaires

(*) Ces chiffres devraient être corrigés des trafics de transbordement et de ceux liés aux industries locales.

Pour les ports, à de rares exceptions près, l'importance de la desserte ferroviaire est capitale tant pour l'élargissement de l'hinterland à des zones lointaines que pour la « dé-saturation » des accès routiers au port, des congestions s'observant partout en Europe du Nord, en particulier autour de Rotterdam et d'Anvers. Pour réduire ces problèmes de congestion, des aménagements de voies ferroviaires à priorité fret sont à l'étude au départ de Rotterdam : la Betuwe Line³, ainsi que d'Anvers : le Rhin d'Acier⁴. Ces aménagements, concurrents entre eux, accroîtront encore la compétitivité de ces ports face à leurs concurrents du range Nord sachant que l'on prévoit une augmentation du trafic de marchandises au port de Rotterdam de l'ordre de 30% à l'horizon 2020, ainsi qu'une part modale par le rail passant de 5 à 8%.

Aucun port à conteneurs important ne considère aujourd'hui pouvoir asseoir son

développement uniquement sur le mode routier. De plus, là où la géographie le permet, le transport par barges est une solution compétitive pour les trafics moins urgents. En outre certains ports se sont tournés depuis quelques temps vers le cabotage maritime qui prend une part de marché croissante et l'on parle, depuis peu, d'autoroutes de la mer⁵.

En France, le projet Port 2000 du Port du Havre devrait lui donner la capacité de s'affirmer en tant que porte d'entrée européenne. Le Havre a l'avantage d'être le premier port touché à l'import et le dernier port touché à l'export et ses accès terrestres ne souffrent pas de congestion. On peut donc penser que la route reste encore, pour plusieurs années, son principal mode de desserte notamment pour les échanges avec l'Île de France. Cependant, l'aménagement à terme du grand contournement nord-est ferroviaire de l'Île de France et celui du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe permettront à une partie du trafic conteneurs de transit attendu d'éviter les routes d'Île-de-France.

Mais pour ce qui concerne la destination francilienne qui constitue aujourd'hui environ 60% de l'hinterland du port du Havre, la Seine en tant que voie d'eau est nettement

3 La Betuwe Line est une ligne ferroviaire électrifiée de 160 km entièrement dédiée au fret. En projet, elle devrait être opérationnelle entre 2007 et 2010 si des accords financiers sont trouvés.

4 Le Rhin d'Acier est un projet de réhabilitation de lignes existantes qui doit relier le port d'Anvers à la Ruhr. Un second axe, Athus-Meuse long de 130 km, modernisé et électrifié, offre depuis fin 2002 un itinéraire à priorité fret aux trains expédiés d'Anvers vers le Luxembourg, la France et au-delà la Suisse et l'Italie.

5 Voir à ce propos les différents projets du CIADT de décembre 2003

sous-utilisée et son utilisation plus importante nécessiterait de mieux structurer le schéma de traitement des conteneurs d'importation sur des plates-formes d'éclatement en Île-de-France.

Quant au mode ferroviaire, en principe plus adapté aux marchés plus lointains à destination du Sud, de l'Est de la France et au-delà, on peut craindre qu'il ne soit pas en mesure d'assurer la prise en charge d'une part significative des nouveaux flux de conteneurs attendus sur l'Île de France, et cela malgré l'ouverture totale du marché ferroviaire français aux opérateurs étrangers dès mars 2006. En revanche, le projet Rouen-Méru⁶ viendra encore renforcer la desserte routière à destination du nord de l'Île de France.

L'enjeu : améliorer l'attractivité logistique de l'Île-de-France, notamment en tant que « port sec »

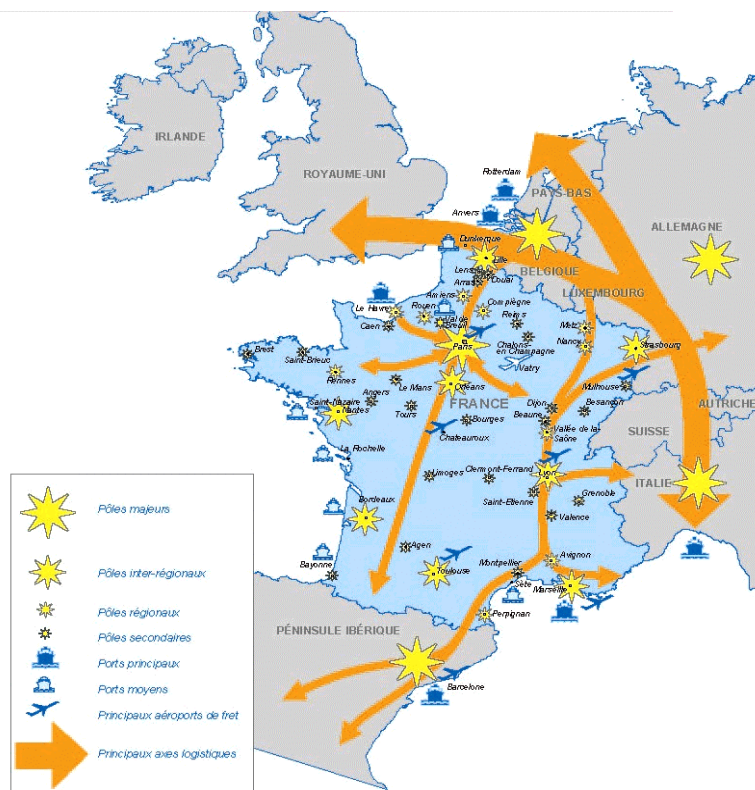
Pour mieux situer quelques-uns des enjeux du marché européen de la logistique il convient de rappeler que le corridor central européen de la Ruhr à Milan regroupant 372 millions d'habitants et desservant 80 villes de plus de 200 000 habitants constitue le plus grand marché au monde en termes d'habitants et de production, devant Tokyo-Nagasaki et Boston-Washington-DC.

L'Île-de-France, malgré son dynamisme et certains atouts, se positionne aujourd'hui relativement à l'écart de l'entité économique majeure en Europe qui dessine un arc reliant Londres et Milan via le Rhin (la « banane bleue ») et des espaces les plus dynamiques actuellement qui sont incontestablement situés à l'Est. Ainsi les grands courants internationaux n'intéressent que modérément l'Île-de-France avec d'une part des relations qui se nouent plus au Sud pour les flux concernant l'espace méditerranéen et d'autre part des échanges intercontinentaux qui sont eux fortement attirés par des ports de la mer du Nord (notamment Anvers et Rotterdam).

Cependant, il convient de rappeler que globalement la France se retrouvait classée en 2003 en 2^{ème} position derrière la

Belgique⁸. Dans ce cadre, l'Île de France se distingue particulièrement puisque la proximité des grands axes de communication et d'un bassin de consommation important sont des critères décisifs dans le choix d'une implantation logistique.

En effet, située au carrefour de nombreux échanges européens et mondiaux, l'Île de France représente le pôle de développement principal de la France (28,3 % de la richesse nationale) et l'un des plus importants au niveau européen. Elle est, tant en nombre d'habitants (11 millions, soit 18,9 % de la population française) qu'en densité (900 hab/km²) ou en emplois (5 millions), l'une des plus importantes métropoles mondiales.



⁶ Méru est situé dans l'Oise à la limite de l'Île de France, sur l'autoroute A16.

⁷ Sur la base d'une batterie de 12 critères établis dans le cadre de l'étude de marché Healey & Baker : la densité routière ; l'offre de fret aérien ; l'offre de fret maritime ; la densité ferrée ; le prix de location ; les prix des terrains ; l'offre foncière ; la densité de population ; l'accessibilité au « cœur » de l'Europe ; l'accessibilité à l'Est de l'Europe ; le niveau de construction des bâtiments de plus de 10 000 m².

⁸ Sur la base d'une batterie de 12 critères établis dans le cadre de l'étude de marché Healey & Baker : la densité routière ; l'offre de fret aérien ; l'offre de fret maritime ; la densité ferrée ; le prix de location ; les prix des terrains ; l'offre foncière ; la densité de population ; l'accessibilité au « cœur » de l'Europe ; l'accessibilité à l'Est de l'Europe ; le niveau de construction des bâtiments de plus de 10 000 m².