



LE DEVELOPPEMENT DES PORTS FRANÇAIS APRES 2008



Jacques TRORIAL

Président Délégué de l'Union des Ports de France

Les mardis de la mer et des Français
Institut catholique de Paris
Mardi 11 mars 2014

I.POSITION MONDIALE DES PORTS FRANCAIS

- Le trafic maritime mondial
- Le trafic conteneurisé maritime mondial
- La ventilation du trafic conteneurisé mondial
- Le trafic mondial de croisière
- Le trafic portuaire français
- Le trafic conteneurisé français

II.LA REFORME PORTUAIRE

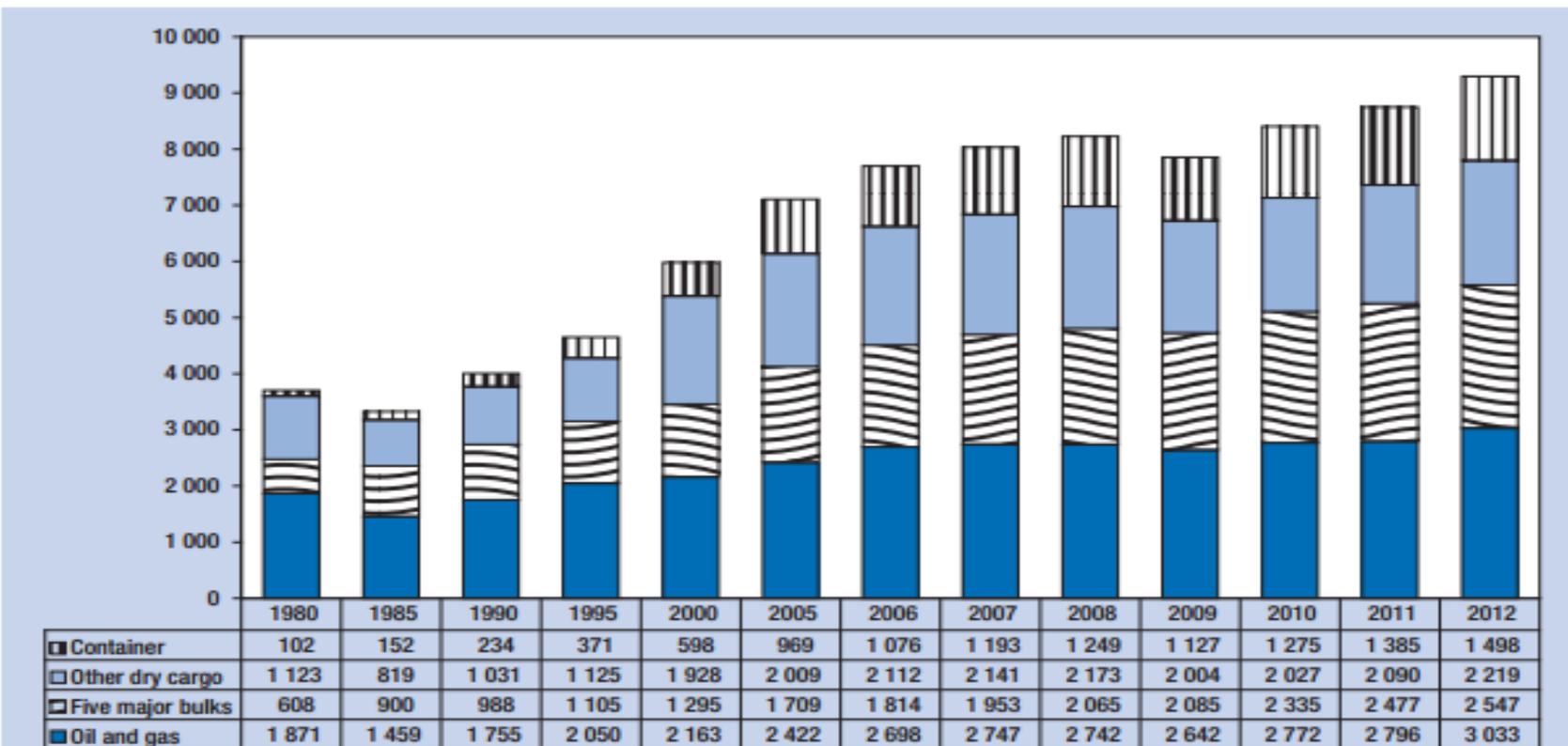
- 1992-2013: Une réforme portuaire en 4 étapes
- 2004-2007: Retour sur la 2ème étape de la réforme
- 2008-2011: La réforme portuaire
- Panorama de la situation de la réforme sur les terminaux transfères

III.STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PORTS Français

- Ambition de la stratégie de relance portuaire
- Haropa: Porte d'entrée maritime
- Marseille-Fos: L'alternative Méditerranéenne
- Mise en œuvre
- Les ports français : Nœuds multimodaux stratégiques des RTE-T

I. LA POSITION MONDIALE DES PORTS FRANÇAIS

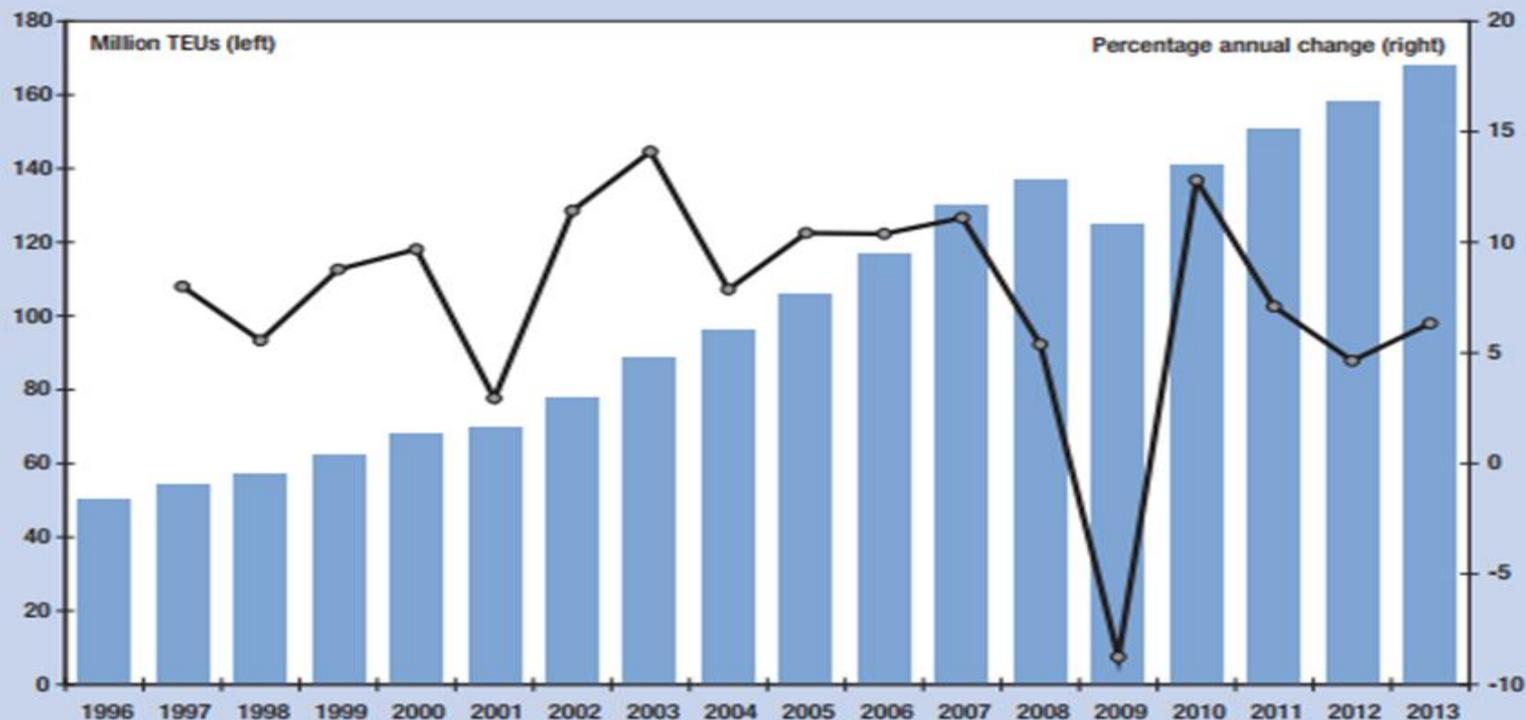
Figure 1.2. International seaborne trade, by cargo type, selected years (Millions of tons loaded)



Source: UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues. For 2006–2012, the breakdown by type of dry cargo is based on Clarkson Research Services' *Shipping Review & Outlook*, various issues. Data for 2012 are based on a forecast by Clarkson Research Services in *Shipping Review & Outlook*, spring 2012.

➤ Le trafic conteneurisé maritime mondial

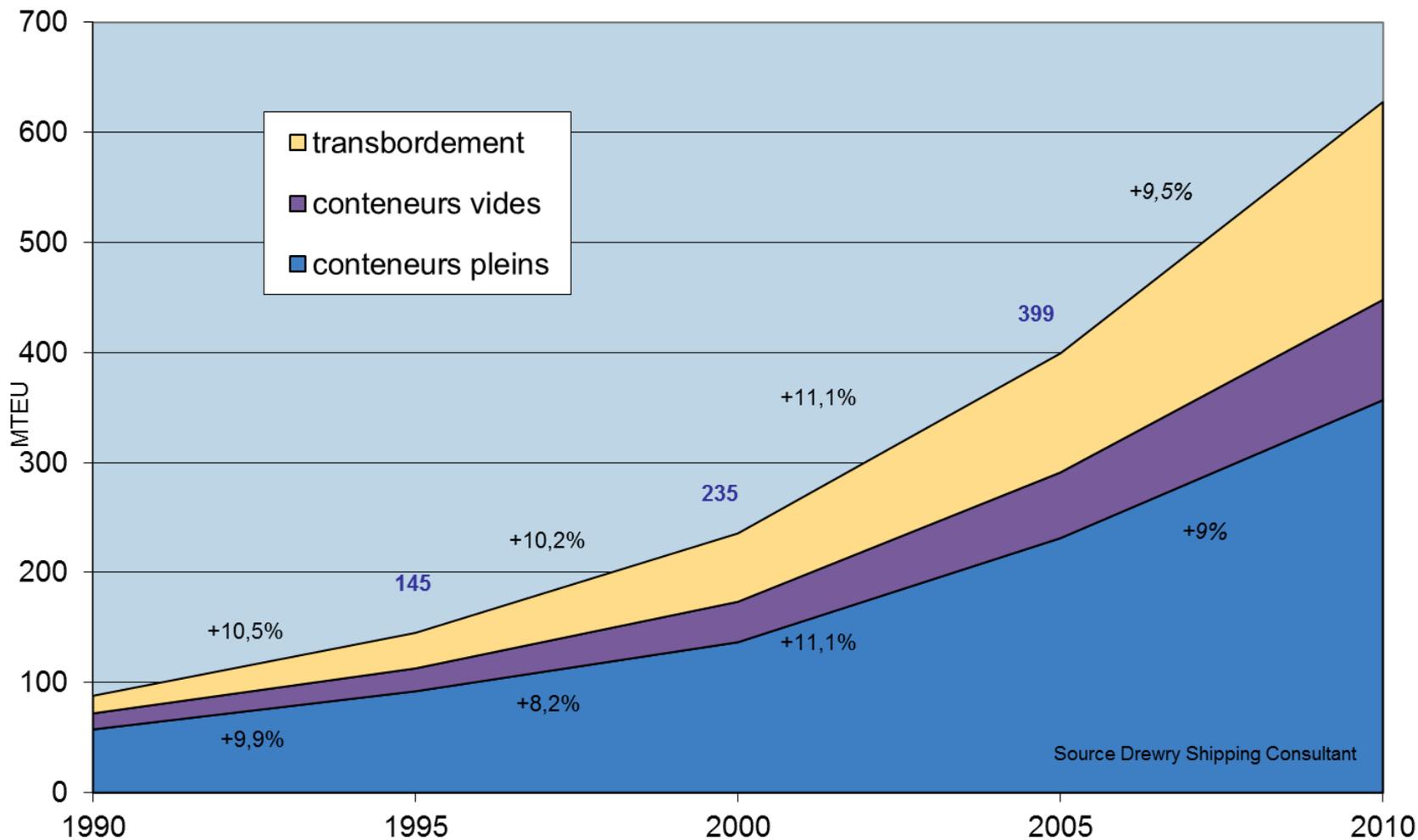
Figure 1.5 (a). Global container trade, 1996–2013 (Millions of TEUs and annual percentage change)



Source: UNCTAD based on Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2008/2009*; and Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, various issues.

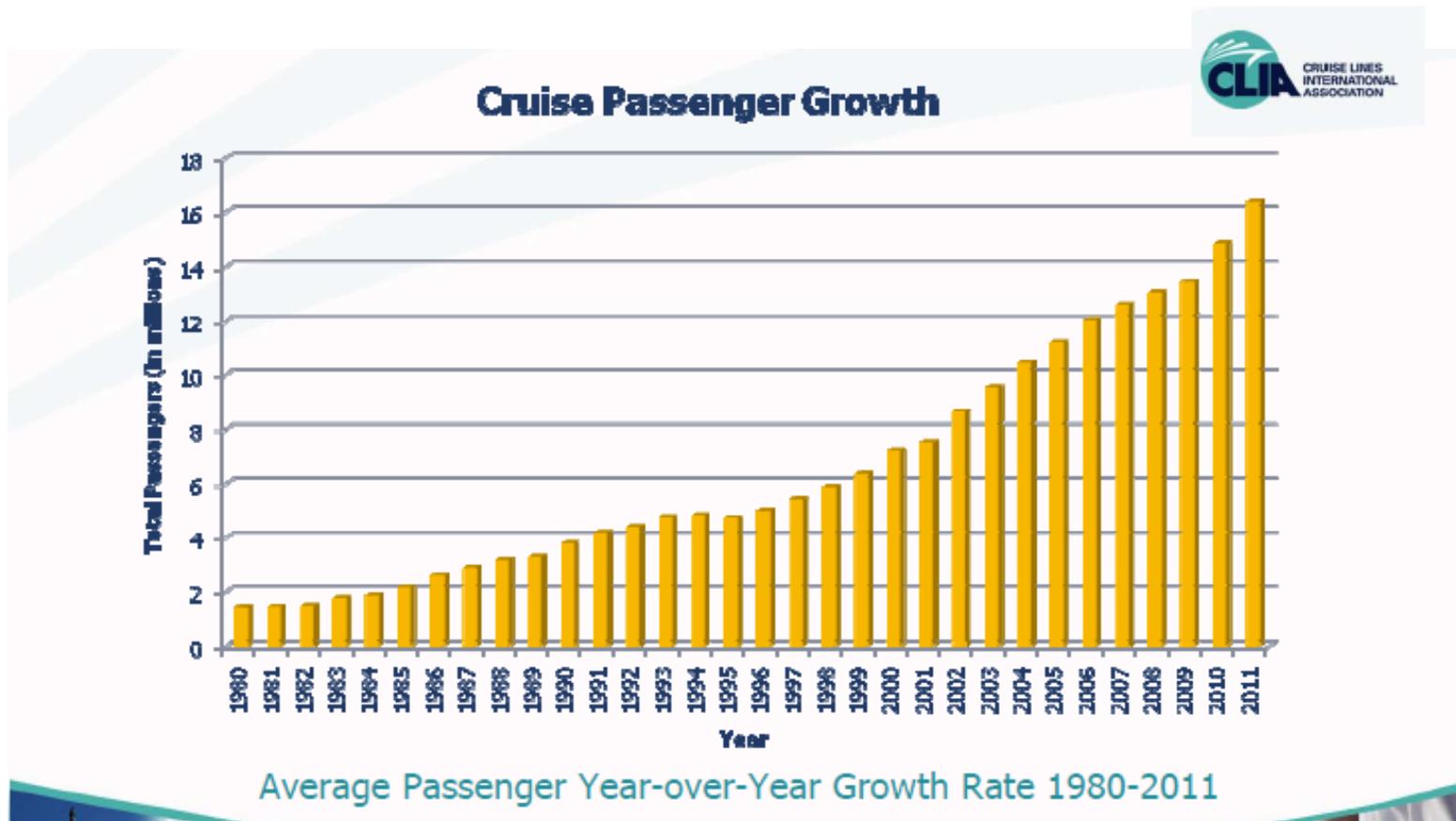


La ventilation du trafic conteneurisé mondial

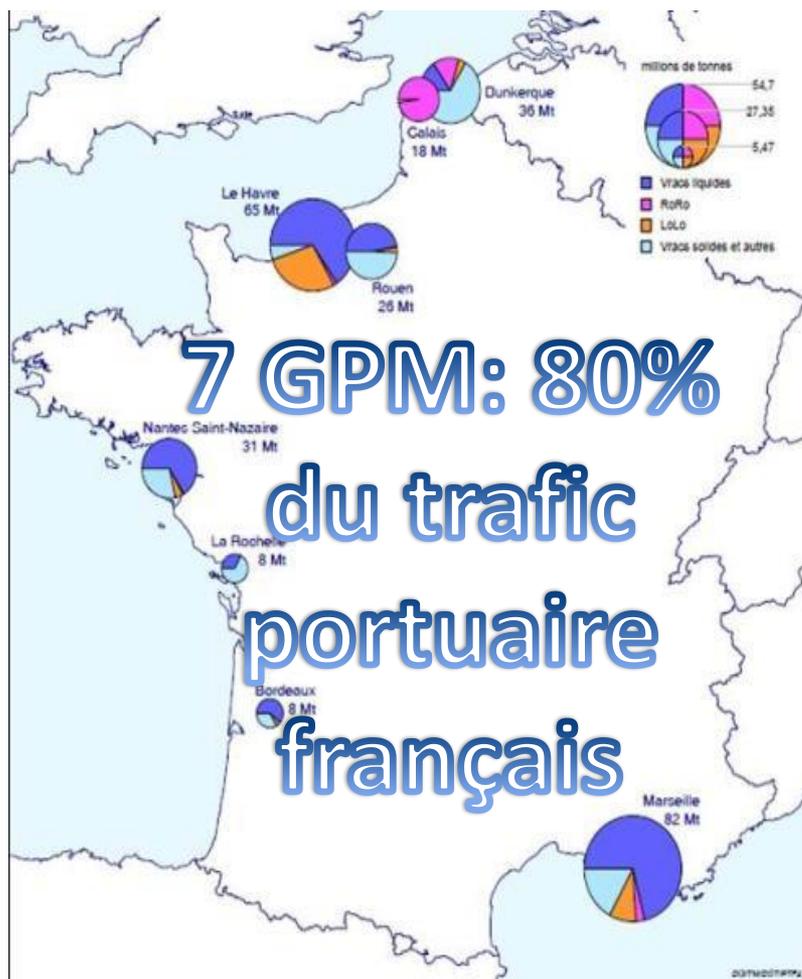




Le trafic mondial de croisière



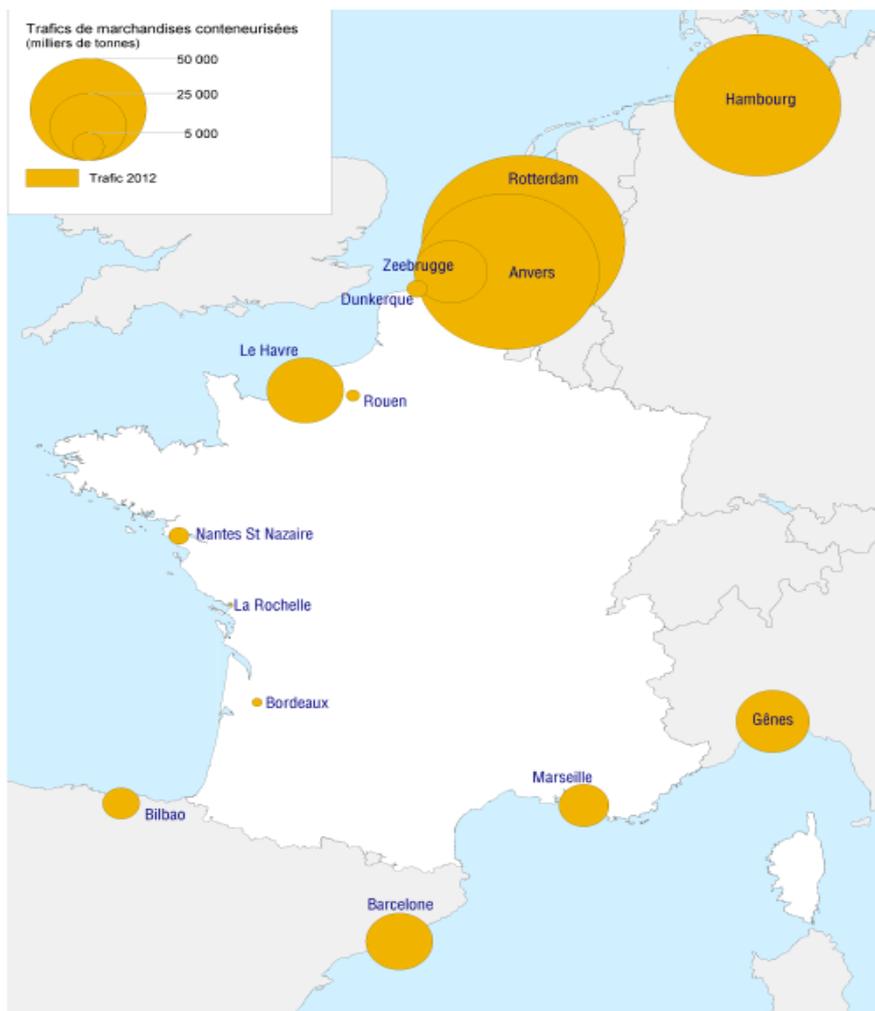
➤ Le trafic portuaire français total



TRAFIC TOTAL EN MT

	2011	2012
Ensemble des ports français	356,2	339,8 (-4,6%)
dont 7 Grands Ports Maritimes	276,0	264,3 (-4,2%)
Rotterdam		441,5 (+30% par rapport à la France)
Anvers		184 (-46% par rapport à la France)

➤ Le trafic conteneurisé français



TRAFIC 2012

✓ **L'ensemble du trafic conteneurisé généré par les ports métropolitains est de 4 millions d'EVP.**

✓ **On enregistre une progression de 5% par rapport à 2011**

✓ Rotterdam	11,8 M d'EVP
✓ Hambourg	8,8 M d'EVP
✓ Anvers	8,6 M d'EVP
✓ Gênes	2 M d'EVP
✓ Barcelone	1,7 M d'EVP

II. LA REFORME PORTUAIRE

- ▶ 1992 : Mensualisation des dockers
- ▶ 2004-2007 : Transfert de 13 Ports d'intérêt national aux autorités portuaires décentralisées
- ▶ 2008-2011 : Transformation des 7 Ports autonomes en Grands ports maritimes et transfert des outillages et des personnels aux opérateurs de terminaux
- ▶ 2012-2013 : Application de la réforme aux 4 ports des DOM

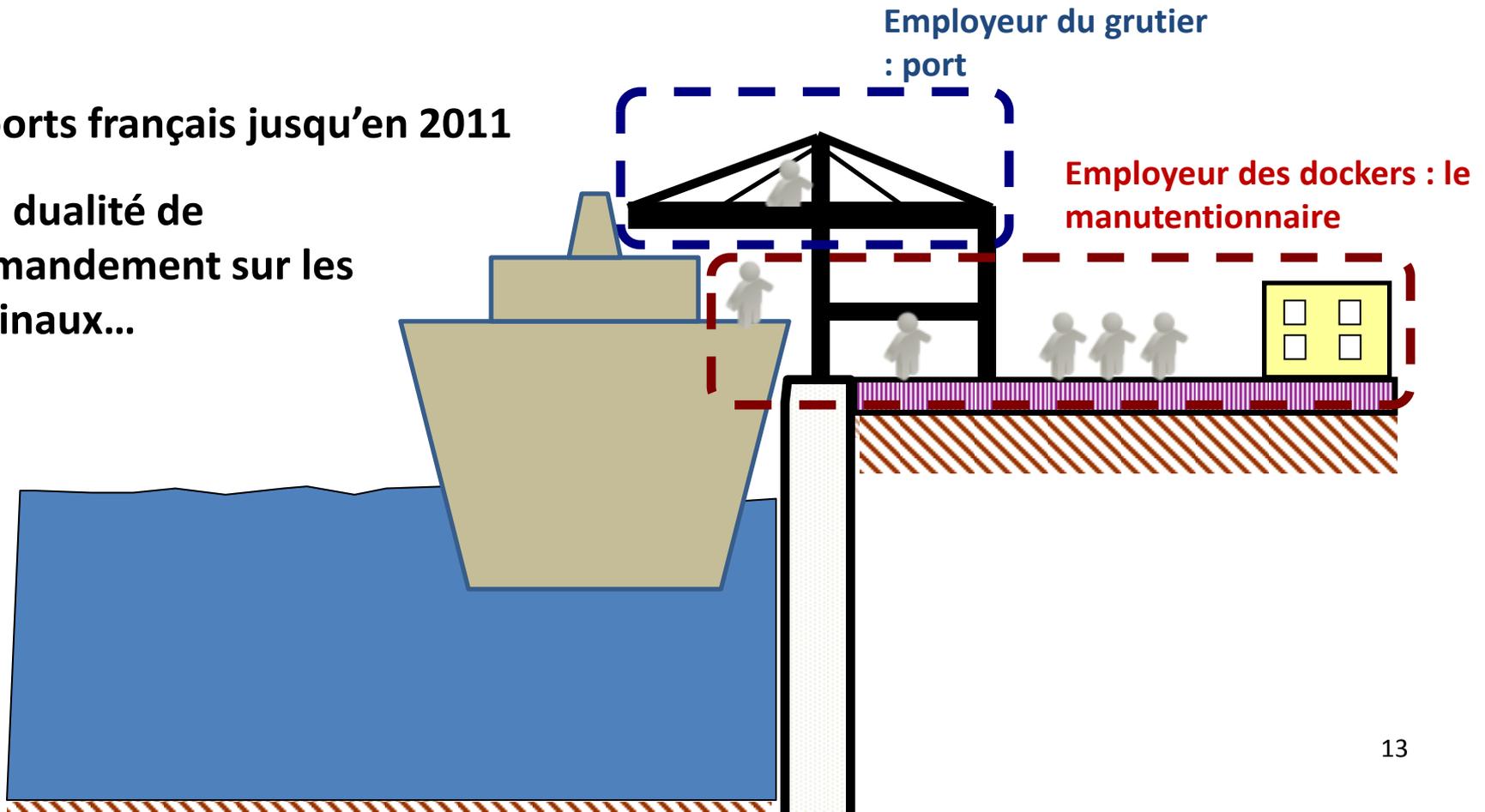
► Les ports suivants ont été transférés :

Région	Noms des ports transférés	Trafic 2005	Nouveau propriétaire
Nord-Pas de Calais	Calais	38,5MT	Region Nord Pas de Calais
	Boulogne	0,58MT	
Haute Normandie	Dieppe	1,5MT	Syndicat mixte du port de Dieppe
Basse Normandie	Caen-Ouistreham	3,6MT	Syndicat mixte des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg
	Cherbourg	3,1MT	
Bretagne	Saint Malo	1,8MT	Région Bretagne
	Brest	2,4MT	
	Lorient	2,6MT	
Aquitaine	Bayonne	3,9MT	Région Aquitaine
Languedoc-Roussillon	Sète	3,8MT	Région Languedoc-Roussillon
	Port La Nouvelle	2,3MT	
Provence-Alpes Côte d'Azur	Toulon	1MT	Département du Var
	Nice	0,3MT	Département des Alpes-Maritimes

Objectif : achever la réforme partielle engagée en 1992

Les ports français jusqu'en 2011

De la dualité de commandement sur les terminaux...

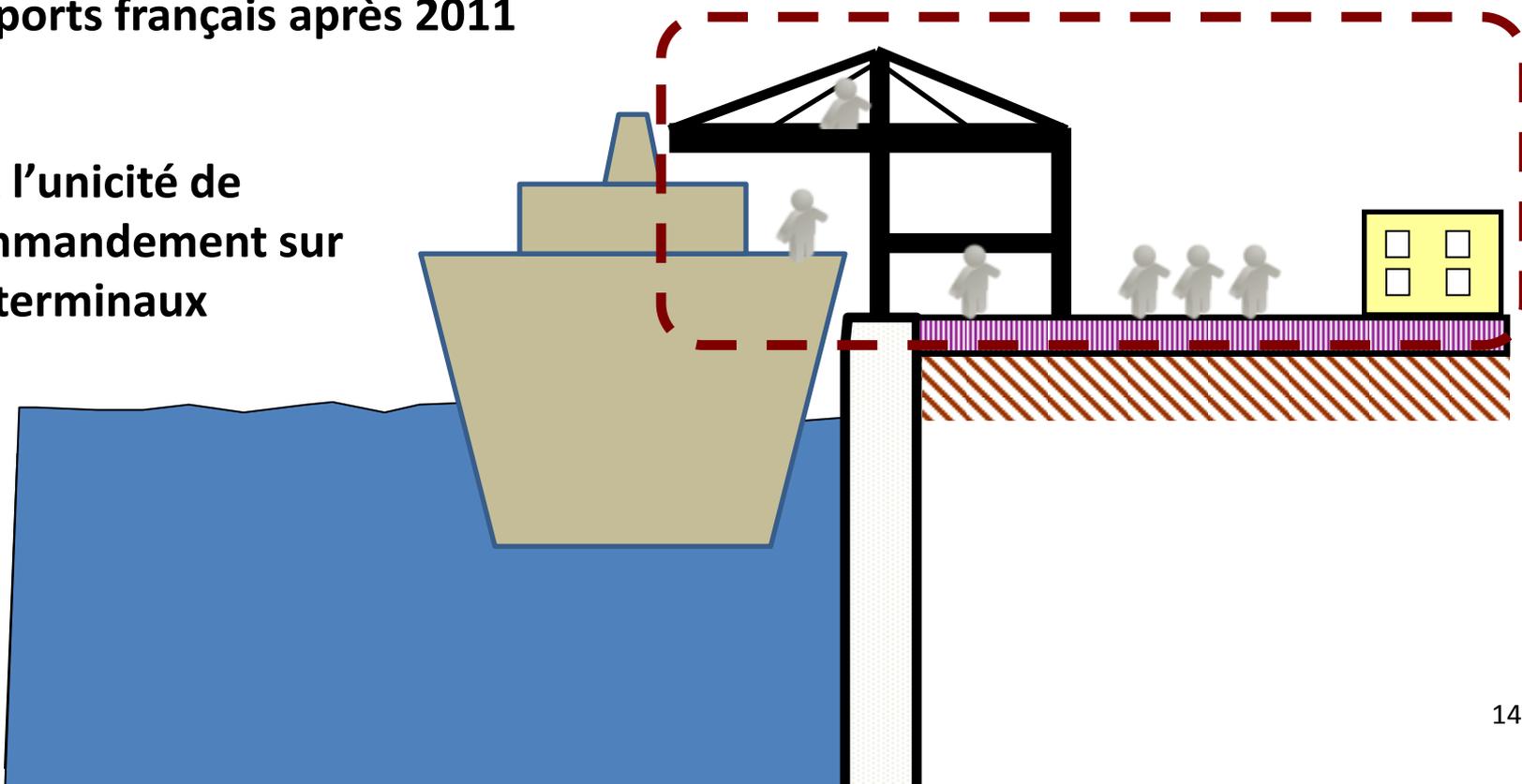


- ▶ Objectif : achever la réforme partielle engagée en 1992

Les ports français après 2011

... A l'unicité de commandement sur les terminaux

Un seul employeur : le manutentionnaire



- ▶ **Autorité portuaire : recentrée sur ses missions**
 - ▶ Régalien
 - ▶ Aménagement
 - ▶ Développement durable des espaces portuaires
 - ▶ Promotion du port
 - ▶ Investissement dans les connexions terrestres

- ▶ **Nouvelle gouvernance :**
 - ▶ Conseil de surveillance
 - ▶ Directoire
 - ▶ Conseil de Développement
 - ▶ Conseil scientifique d'estuaire

- ▶ **Outils de coopération :**
 - ▶ Ports de l'axe Seine (Paris-Rouen-Le Havre) – Oct. 2009
 - ▶ Ports de l'Atlantique (Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle) – Déc. 2009

➤ Panorama de la situation de la réforme sur les terminaux transférés

	Nb Terminaux	Transferts		Effectifs	
		Agents	Outils	2010 31dec	2011 31dec
Marseille	6	411	18	1488	1026
Nantes Saint-Nazaire	7	128	15	519	398
Bordeaux	1	47	12	311	262
Dunkerque	6	21	8	408	385
La Rochelle	5	30	10	90	64
Le Havre	7	210	8	1285	1049
Rouen	15	11	19	364	308
TOTAL				4465	3492

III. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES PORTS FRANCAIS

➤ Ambition de la stratégie de relance portuaire

360 millions

La France est la 5^e puissance portuaire européenne, avec plus de 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers.

11 millions

Son espace maritime est le 2^e au monde derrière celui des États-Unis, avec 11 millions de km².

35 000

Le foncier des grands ports maritimes (GPM) est estimé à 35000 ha.

5^e et 6^e

Marseille et Le Havre sont placés aux 5^e et 6^e rangs européens en volume total de marchandises traitées. Marseille est le 3^e port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^e port de conteneurs en Europe et le port de Rouen le 1^{er} port céréaliier d'Europe.

+ de 300 000

L'ensemble de l'activité maritime (flotte, ports, pêche, industrie navale, État, recherche, etc.), en dehors du tourisme littoral, génère plus de 300000 emplois directs dans les bassins locaux.

40 000

Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40000 personnes.

90 000

Les activités industrielles emploient dans les ports plus de 90000 personnes.

100 000

Marseille, le Havre et Dunkerque gèrent près de 100000 emplois directs, indirects et induits.

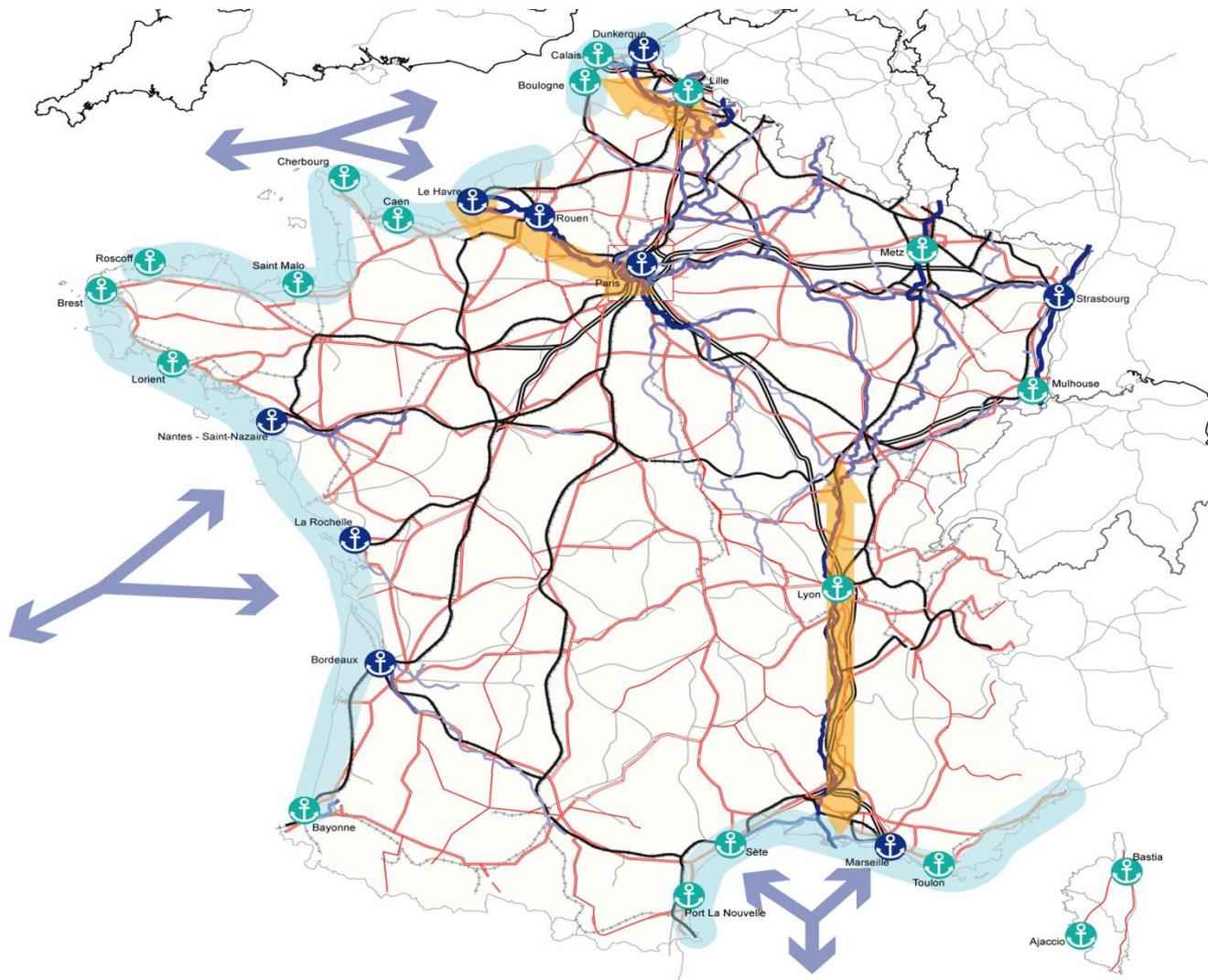
4^e

Haropa, groupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, est le 4^e ensemble portuaire européen et constitue la première mise en œuvre d'une coopération des ports français sur un axe de premier plan.

➤ Ambition de la stratégie de relance portuaire

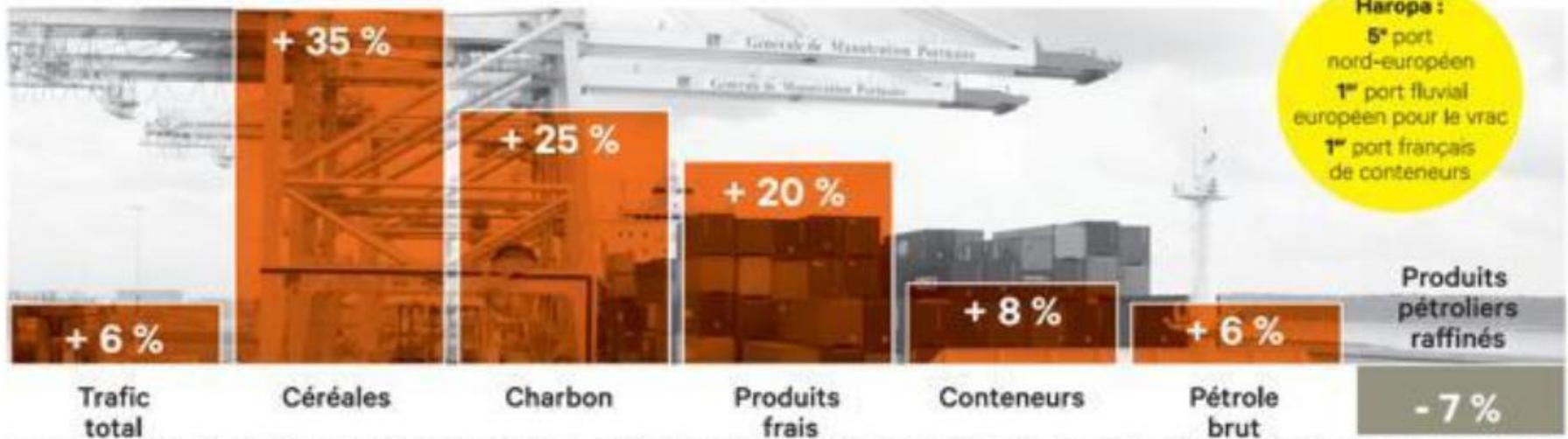
Ambition de la stratégie portuaire

- Flux de transport maritime de marchandises passant par les ports français
- Coopération par axe
- Secteur de coopération par façade
- Grands ports maritimes et ports autonomes
- Autres ports maritimes et fluviaux
- Voie navigable à grand gabarit
- Autre voie du réseau magistral
- Autre voie navigable
- LGV
- Réseau orienté fret (ROF)
- Réseau non électrifié
- Réseau électrifié
- Réseau autoroutier ou assimilé
- Autre réseau routier national



Haropa : l'évolution des trafics

Variation 2013 par rapport à 2012



Haropa :
 5^e port nord-européen
 1^{er} port fluvial européen pour le vrac
 1^{er} port français de conteneurs

+ LES ECHOS + / SOURCE : SOCIÉTÉ

La part de marché du Havre dans le transport de conteneurs a augmenté de 5,8% à 6,4% entre 2011 et 2013, en raison d'une bonne reprise des transbordements de MSC



TRAFIC HAROPA 2013

✓ Trafic total de 90,4 millions de tonnes

✓ Hausse de 6% par rapport à 2012

✓ Trafic conteneurisé de 25,6 millions de tonnes

✓ Hausse de 8% par rapport à 2012

➤ Haropa: Porte d'entrée maritime



Ports de Paris Seine Normandie



Porte d'entrée maritime

▶ de la région parisienne, 2ème bassin européen de consommation ;

▶ de 3 des plus grands pays européens (ALLE, FR, RU)

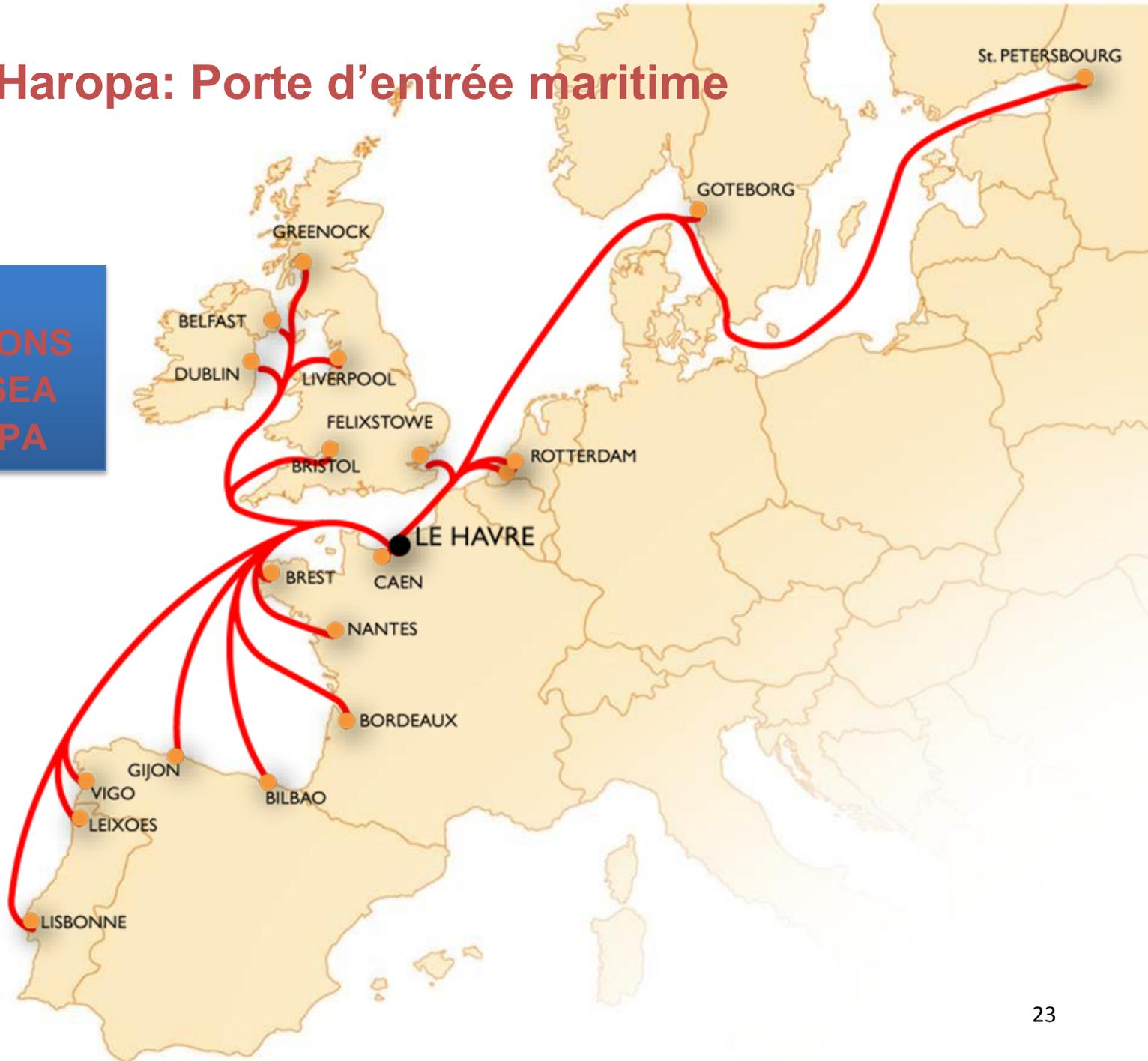
1^{er} port à l'import, dernier port à l'export

▶ 125 services maritimes ;

▶ 500 ports connectés.

➤ Haropa: Porte d'entrée maritime

LES
CONNEXIONS
SHORT SEA
D'HAROPA



TRAFIC MARSEILLE-FOS 2013

- ✓ Trafic total de 80 millions de tonnes
- ✓ Recul de 7% par rapport à 2012
- ✓ Trafic conteneurisé 10,77 millions de tonnes
- ✓ Hausse de 3% par rapport à 2012
- ✓ Trafic croisières 1,17 millions de tonnes
- ✓ Hausse de 31% par rapport à 2012

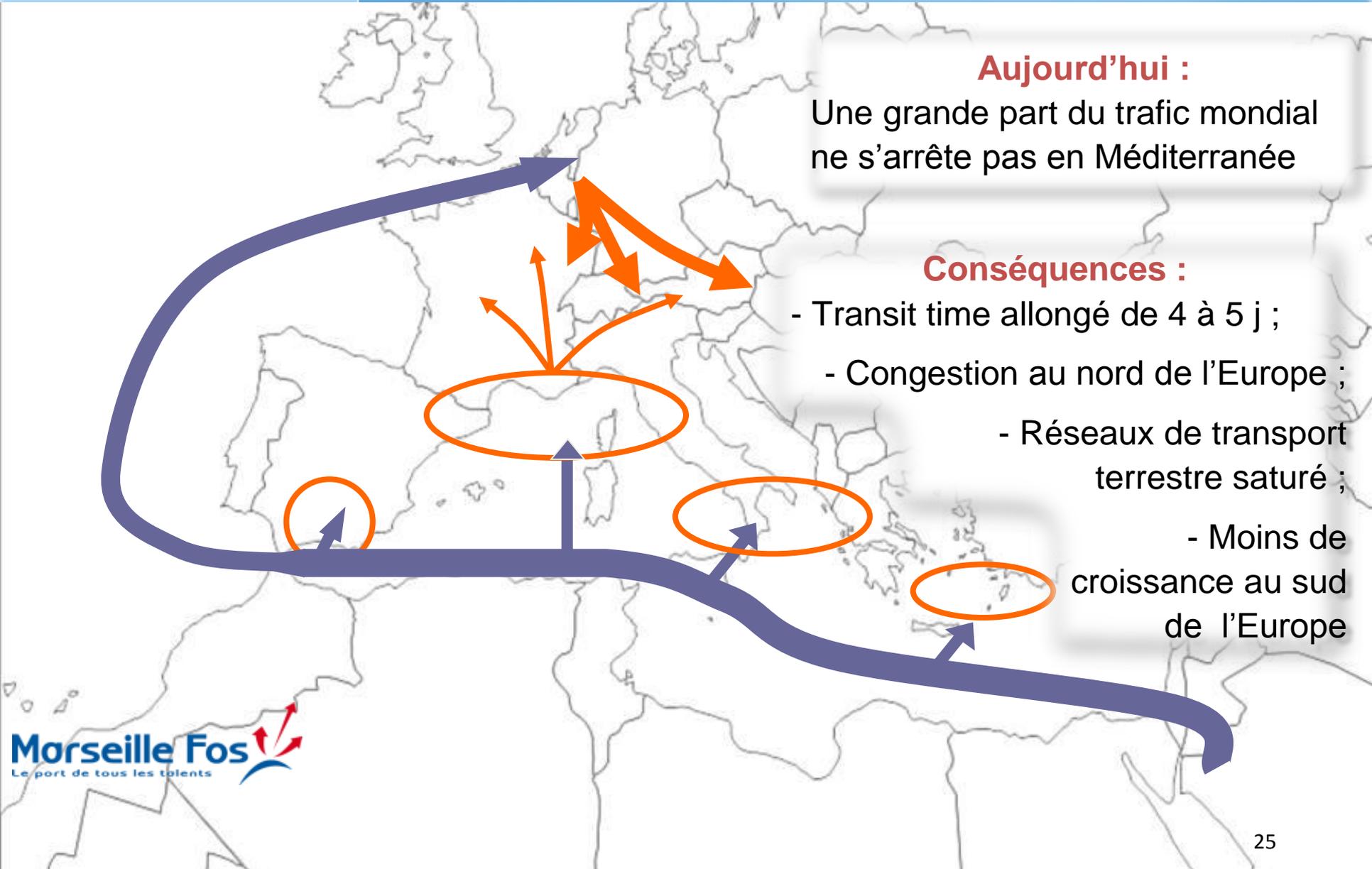
➤ Marseille-Fos: L'alternative Méditerranéenne

Aujourd'hui :

Une grande part du trafic mondial ne s'arrête pas en Méditerranée

Conséquences :

- Transit time allongé de 4 à 5 j ;
- Congestion au nord de l'Europe ;
- Réseaux de transport terrestre saturé ;
- Moins de croissance au sud de l'Europe



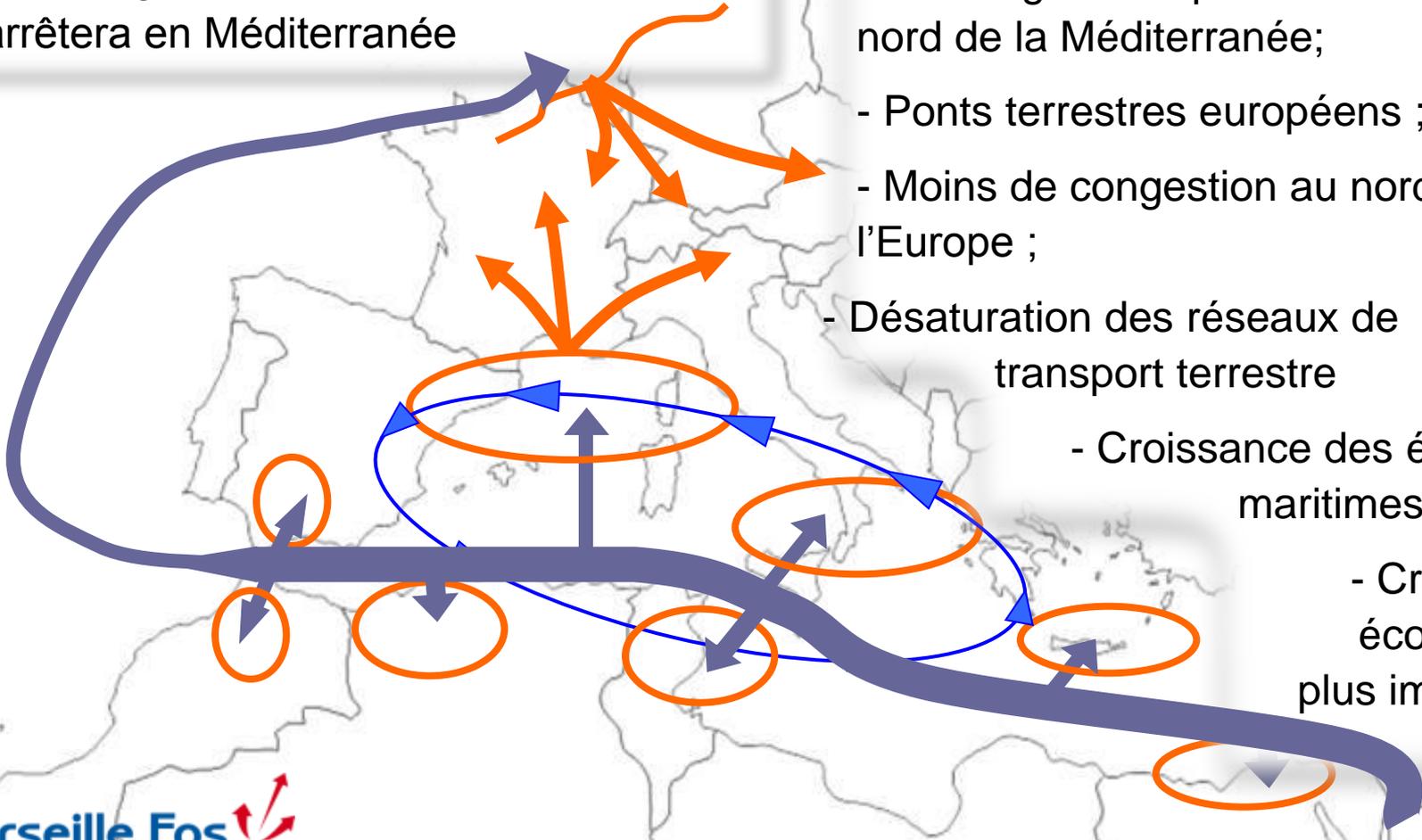
➤ Marseille-Fos: L'alternative Méditerranéenne

Demain :

Une plus grande part du trafic mondial s'arrêtera en Méditerranée

Conséquences :

- Cabotage entre ports du sud et du nord de la Méditerranée;
- Ponts terrestres européens ;
- Moins de congestion au nord de l'Europe ;
- Désaturation des réseaux de transport terrestre
- Croissance des échanges maritimes en Med.
- Croissance économique plus importante



➤ Marseille-Fos: L'alternative Méditerranéenne

MEDITERRANEE/MER NOIRE/ PROCHE ET MOYEN ORIENT
20 services directs



MAGHREB
22 Services directs

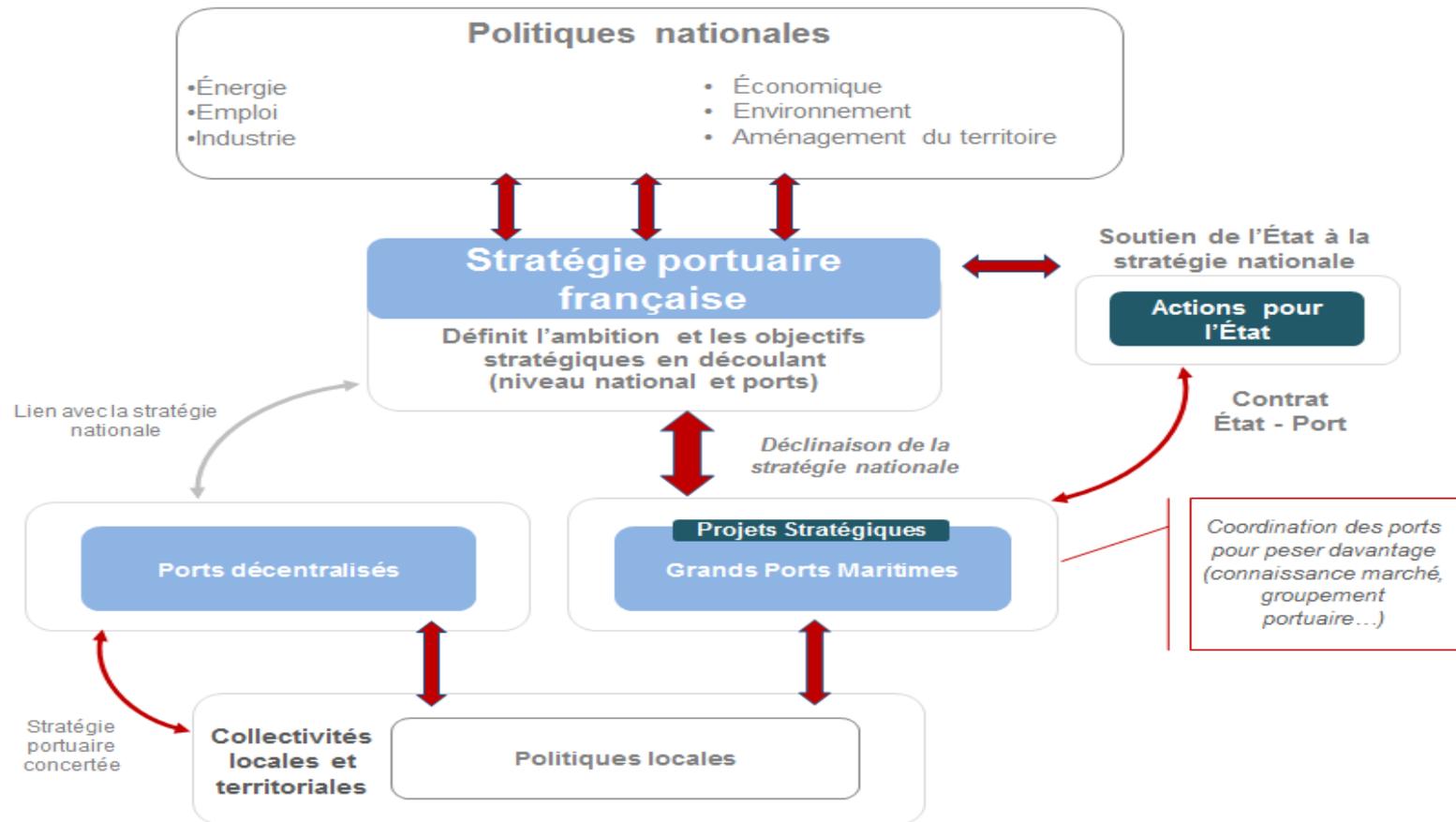
Transit times performants

Algérie = 36 heures
Tunisie = 24 heures
Maroc = 56 heures

Grèce = 4 jours
Turquie = 4 jours

Egypte = 8 days
Israël = 6 days

- Représentation graphique de l'articulation de la stratégie de relance portuaire française avec les politiques nationales et locales



Les ports maritimes du réseau central français

- ✓ **Bordeaux**
- ✓ **Dunkerque**
- ✓ **Le Havre**
- ✓ **Marseille Fos**
- ✓ **Nantes Saint-Nazaire**
- ✓ **Rouen**

Les ports fluviaux

- ✓ **Strasbourg**
- ✓ **Paris**

➤ Les ports français : Nœuds multimodaux stratégiques des RTE-T



Core	Comprehensive	Core
<ul style="list-style-type: none"> Inland Waterways / Completed Inland Waterways / To be upgraded Inland Waterways / Planned 		 Ports

Source: Annexe I - VOL 8 de la Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM/2011/0650 final/2) suite à l'accord conclu entre la Commission, le Conseil et le Parlement le 29 mai 2013.

➤ Les ports français : Nœuds multimodaux stratégiques des RTE-T



Comprehensive Core		Comprehensive Core		Comprehensive Core	
	Conventional rail / Completed		High speed rail / Completed		Ports
	Conventional rail / To be upgraded		To be upgraded to high speed rail		RRT
	Conventional rail / Planned		High speed rail / Planned		

Source: Annexe I - VOL 8 de la Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM/2011/0650 final/2) suite à l'accord conclu entre la Commission, le Conseil et le Parlement le 29 mai 2013.



*Merci de
votre attention*

Jacques TRORIAL

Président Délégué de l'Union des
Ports de France