

La France dans l'économie maritime mondiale (contribution 81-J-P. D.)

Sources :

Problèmes économiques n°spécial le secteur des transports perspectives et enjeux (la doc.F.) - Regards sur l'actualité n°258 Transport maritime : sept questions pour 2010 (la doc.F.) - l'Expansion n°688 la mer enquête sur un trésor français - Journée de prospective sur la mer du 14 avril 2005 groupe de prospective du Sénat - Panorama des statistiques de l'OCDE 2005 (éditions OCDE).

Des rappels et des tendances :

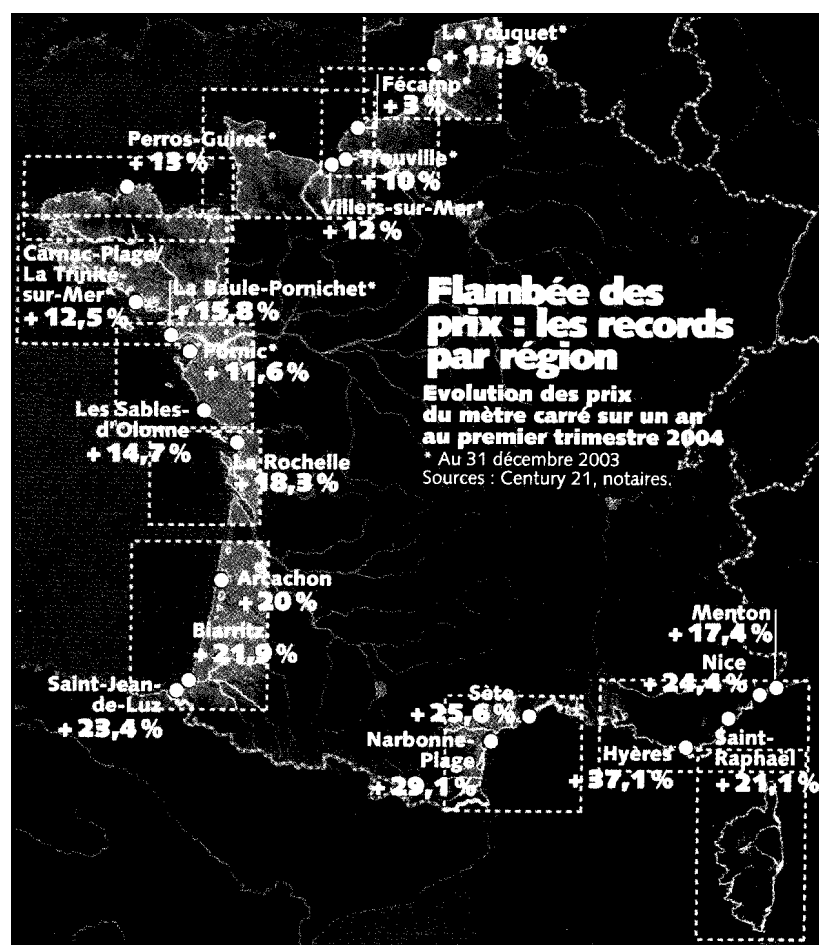
5500 KM de littoral, 700 000 KM² de « zone économique exclusive » (ZEE).

Troisième territoire maritime mondial avec les DOM-TOM. : le total des eaux territoriales françaises atteint 9,3 millions de KM².

Densité du littoral : 256 hab./KM² contre 107,6 pour l'ensemble du pays. (60% de la population mondiale vit dans une bande de 60 KM, en 2025 les prévisions s'établissent à 75%).

Prévisions de progression démographique à l'échéance de 2030 : Languedoc-Roussillon (+34%), PACA (+21%), Midi-Pyrénées (+16%). « La population locale est progressivement chassée de ses régions d'origine à cause d'une exceptionnelle croissance démographique, qui s'accompagne d'une forte pression immobilière » (Jean-Paul ALDUY, rapport sur le littoral pour la DATAR).

« Plus de 50% des 3 millions de Français qui possèdent une résidence secondaire ont élu domicile dans les villes côtières » (l'Expansion, la mer, août 2004).



L'économie maritime française en chiffres :

Economie française de la mer (source : l'Expansion août 2004)				
Activités	Production en Mds d'euros		Emplois	
Flotte de commerce	6,5	17%	20000	6,50%
Action de l'Etat	6	15,50%	60000	19,50%
Pêche et produits de la mer	5,7	15%	55000	17,50%
Pétrole et gaz offshore	5,4	14%	25000	8%
Ports	5	13%	45000	14,50%
Construction navale	5	17%	40000	13%
Nautisme	3	7,50%	50000	16%
Autres	2	5%	15000	5%
Total	38,6		310000	
Tourisme	27		300000	
TOTAL GENERAL	65,6		610000	

A propos des ports :

Nos voisins construisent leur expansion à partir de la mer et de leur grands ports.

« Par ailleurs, les ports, souvent trop négligés avec des impacts forts sur l'économie des régions, sont des outils majeurs du développement et de la compétitivité des économies. La France a pris du retard en ce domaine par rapport à ses voisins, et il importe impérativement de retrouver une compétitivité portuaire, qui passe par de grands investissements en cours (Port 2000 au Havre, Fos XXL à Marseille). Cela passe aussi par une organisation meilleure et la remise en cause de situations anormales, sans doute en voie de règlement par la négociation. Grâce également à des efforts en matière de desserte portuaire, nous espérons reconquérir une compétitivité portuaire dans notre pays. »(extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

Marseille, premier port de la Méditerranée, est la seule métropole maritime (*loin derrière Londres, Liverpool, Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Brême ou Hambourg*) mais 50% de son fret est surtout composé de pétrole et 25% provient d'autres matières premières (*charbon, minerais, céréales...*). (*pas moins de sept des grands ports chinois réalisent des trafics compris entre 100 et 200 millions de tonnes*)

	Trafic marchandises (millions de tonnes 2003)(+4%)
Marseille Fos	95,6
Le Havre	71,5
Dunkerque	50,3
Calais	34,3
Nantes Saint Nazaire	30,8
Rouen	21,8

Les conteneurs ne représentent que 8% du tonnage français. Toutefois, Le Havre, après 10 ans de travaux et 1 milliards d'euros d'investissements, vient d'achever sa modernisation et Marseille, fin 2007, prévoit l'ouverture de deux terminaux de conteneurs.

A titre indicatif, en 2001, Rotterdam ne se situait qu'en 6^{ème} position mondiale pour les conteneurs.

Port	Trafic en 2001 (en EVP)
Hong Kong	17 900 000
Singapour	15 720 000
Busan (Corée)	7 906 807
Kaohiung (Chine)	7 540 524
Shanghai (Chine)	6 340 000
Rotterdam	5 944 950

« Comparativement aux problèmes que connaissent les ports d'Europe du Nord, dont l'espace est de plus en plus saturé et qui s'étendent sur des espaces qu'ils ne possèdent pas, on a en France la chance de pouvoir développer rapidement les ports sur des terrains qu'ils possèdent. L'an dernier, le port de Dunkerque a réalisé une extension de son terminal à containers (600 mètres de quais en eaux profondes)....

Mais le développement portuaire actuel doit viser d'autres types de développement, tels les terminaux à containers, permettant d'occuper de grands espaces. De même l'entreposage logistique permettra de couvrir plus de 200 hectares du port de Dunkerque. De même, au niveau des autoroutes de la mer, un terminal pour une ligne nécessite une dizaine d'hectares. On observe donc un important besoin d'espace pour favoriser un tel développement commercial des ports.

Cela repose sur un tout, car un port en lui-même n'est qu'un élément d'une filière et le client du port souhaite pouvoir aller du navire jusqu'à son point de réception final dans les meilleures conditions. Actuellement, les ports français sont de bons outils en termes d'accueil des navires, à tel point que des navires à très fort tonnage sont aujourd'hui en mesure de quitter le terminal à containers sans remorqueur. L'outil est donc largement dimensionné, mais il importe que cet outil fonctionne bien ».
(extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

.....

■ Transport maritime et ports

La concentration dans la manutention portuaire

Sur le plan institutionnel, on assiste, de même que pour les armateurs, à un mouvement de concentration des opérateurs de manutention portuaire des conteneurs⁴.

Les manutentionnaires et les établissements portuaires sont naturellement des acteurs clés dans les mutations des transports maritimes et ils sont contraints à s'adapter aux nouvelles données. Pendant longtemps, la gestion des infrastructures et des services portuaires étaient contrôlée par des monopoles publics, les autorités portuaires. Or, depuis le début des années quatre-vingt-dix, on assiste à un désengagement plus ou moins poussé, selon les régions du monde, des pouvoirs publics, et à l'ouverture au secteur privé de cette gestion portuaire. La manutention portuaire n'est plus l'apanage d'entreprises nationales mais elle tend de plus en plus à être concentrée aux mains d'opérateurs de taille continentale, asiatiques, américains et européens. En fait, ces groupes internationaux ont une stratégie d'expansion qui se manifeste selon diverses modalités⁵ : la création de terminaux portuaires, nouvelles plaques tournantes des trafics mondiaux. En Malaisie, par exemple, on note la création de terminaux dans des ports desservant des lignes maritimes importantes, le rachat de concurrents et la formation de partenariats avec d'autres opérateurs pour la gestion d'un terminal.

La compétition portuaire

Les autorités portuaires à travers le monde se trouvent confrontées aux exigences des autres acteurs des systèmes de transport, et en premier lieu des armateurs opérant sur les lignes régulières. Par ailleurs elles ne peuvent négliger leur poids dans l'économie de leur *hinterland*, et par conséquent des effets d'entraînement de leurs activités sur la région urbaine où elles sont établies. Les autorités des grands ports, face aux stratégies des armateurs, et dans un climat de concurrence de plus en plus rude, doivent considérer différentes variables de leur développement⁶ : les accessibilités terrestres et maritimes, l'efficacité de la manutention, le développement des zones logistiques, la qualité du système intermodal, la massification du transport terrestre, et la qualité du site portuaire (espace et environnement).

Le trafic maritime mondial :

« Sur 10 ans, le trafic maritime en volume a crû d'environ 35 % pour les marchandises en général, et de 40 % pour les produits dangereux ». (extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

En milliards de tonnes

1960	1,0
1970	2,5
1980	3,7
1990	4,0
2000	5,8

Exportation de marchandises Françaises 2003 : 357,9 Mds de dollars
Importations de marchandises 2003 : 362,4 Mds de dollars
Balance commerciale 2003 : -4,5 Mds de dollars

La France et la flotte mondiale :

La France par rapport aux 5 premiers pays maritimes par la flotte début 2002 (CNUCED)			
Pays de domicile	Navires sous pavillon étranger (%)	% du t. s/pavillon étranger	% du tonnage mondial
Grèce	75,5	68,65	10,2
Japon	73,5	86,14	13,53
Norvège	47,4	55,31	8,25
Etats-Unis	62	75,81	5,55
Chine (n.c. Hong Kong)	29,1	48,3	5,52
<i>France</i>	<i>36,7</i>	<i>51,12</i>	<i>0,8</i>

« De 1974 à 1997, les flottes sous pavillon national ont progressé de 25%, alors que le tonnage des pavillons de libre immatriculation fait un bon de 150% ». (E. Berlet, *transport maritime : 7 questions pour 2010, la documentation française*). En 2000, l'Etat du Panama hébergeait 20% de la flotte mondiale.

« ... il est clair qu'actuellement, les meilleures flottes sont sous pavillons de complaisance ». (extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

« la marche vers la qualité est irréversible, bien qu'on puisse encore avoir à déplorer d'autres scandales

Deux signes importants ne trompent pas, d'ailleurs. D'une part – et c'est peut-être le plus important – les affréteurs estiment aujourd'hui qu'il est devenu de leur intérêt de « payer » un supplément qualité (ça n'existait pas malgré les belles déclarations), d'autre part et jusque très récemment la principale préoccupation dans tous les colloques internationaux était la réduction des coûts et la rationalisation des opérations de transport. Aujourd'hui le terrorisme intellectuel a changé de camp : ce sont la qualité et la sécurité qui sont les thèmes porteurs. Quelles qu'en soient les raisons, c'est un signe qui ne trompe pas ! » (extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

Composition de la flotte mondiale en 2002 :

Pétroliers	34,6%
Vraquiers	35,7%
Navires de charge classique	12,1%
Porte-conteneurs	9,3%
Méthaniers, navires-citernes, divers...	12,6%

Depuis une dizaine d'années, la flotte européenne a crû de 10 %, mais la flotte française reculait dans le même temps de 5%. S'agissant des échanges intracommunautaires, 40 % des transports de marchandises se font par voie maritime.

Quatrième puissance commerciale du monde, la France ne représente que 0,5 % de la flotte mondiale. En 25 ans la flotte française a été divisée par 4, passant du 5^{ème} au 29^{ème} rang mondial.

Toutefois, c'est un secteur où la France reprend des couleurs en profitant de la demande chinoise et mondiale. C'est donc la conséquence d'une croissance économique mondiale qui ne se dément pas. La plupart des économistes tablent généralement sur une progression du commerce mondial double de la croissance économique enregistrée sur l'ensemble du globe : l'an passé, l'économie mondiale a crû à un rythme de 5 % jamais vu depuis trente ans. De fait, les échanges de marchandises ont progressé en volume de 9 %. Quant aux exportations mondiales, elles ont, selon l'OMC, frôlé l'an passé les 9.000 milliards de dollars en valeur, en hausse de 21 % par rapport à l'année précédente.

2005 devrait encore être une bonne année pour le commerce mondial avec une progression estimée à 6,5 %, ce qui va profiter directement au transport maritime qui prend en charge deux tiers des marchandises voyageant autour du globe.

« L'Europe devrait aussi assurer une harmonisation sociale et fiscale et nous militons pour la création d'un pavillon européen. Sur le plan des négociations internationales, le poids de l'Europe peut nous permettre d'avoir une influence décisive sur tous accords internationaux qui ont des répercussions sur nos économies. C'est aujourd'hui la carte qu'il convient de jouer si nous voulons être présents dans le monde qui se bâtit. » (extrait du rapport de la journée de prospective du Sénat sur la mer).

Construction navale :

L'Europe ne capte que 7% de part du marché mondial contre 46% pour la Corée. Au cours des quatre prochaines années la flotte mondiale de cargos devrait s'accroître de 56 % compte tenu des commandes passées depuis trois ans.

Pêche :

La France possède la troisième flotte de pêche européenne. La pêche métropolitaine compte environ 5 800 navires. Les emplois embarqués en France métropolitaine représentent de 18 000 à 20 000 personnes. Dans Boulogne, le premier port de pêche français, 6000 emplois en dépendent.

Le système inauguré par la commission européenne, échangeant des subventions contre la réduction des flottilles, n'est pas satisfaisant car il a amplifié l'exploitation des ressources, les pêcheurs optant pour des matériels toujours plus productifs.

Tourisme :

48% des Français privilégient les vacances en bord de mer.
En 2003, 35 millions de personnes ont fréquenté les plages françaises.

Plaisance :

Bateaux de plaisance : 750 000 unités.

Le marché français de la plaisance a crû de 20% en 2001, de 30% en 2002 et de 5% en 2003. De 1997 à 2002, les ventes de bateaux sont passées de 54 970 à 75 540.

54 000 bateaux de plaisance attendaient une place dans les ports français en 2003.

La filière regroupe 160 constructeurs et pèse 905 millions d'euros dont 63% à l'export. Les sociétés de financement ont enregistré une augmentation de 11% en 2004 et les valeurs boursières du secteur ont progressé de 20%. Certaines actions ont été multipliées par 10 en 7 ans.

Thalassothérapie :

En 2003, le chiffre d'affaire du secteur a atteint 194 millions d'euros, mais ce marché est proche de la maturité car il n'y a quasiment plus de site pour entreprendre la construction de nouveaux établissements. L'avenir se situe à l'étranger. Les Français, leader dans cette activité, s'exportent notamment au Maroc et en Tunisie.

Activités diverses :

De nouvelles PME innovantes : bateau dépollueur, ordinateurs adaptés à la marine, outils océanographiques, appareils électroniques pour la pêche, automates antimines, nouveau conservateur pour les aliments à partir du jus de merlans, GPS sous-marin de très haute précision à partir de la vitesse de propagation du son dans l'eau, cosmétique à partir des algues, robot de grande profondeur (3000 m), poisson bio, moules longue conservation, exportation de turbots vivants sans eau par procédé de refroidissement...

Lexique du transport maritime

Affrètement (remise de navire) : se distingue du contrat de transport (remise de marchandises). L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affrèteur (le « frèteur » met le navire à disposition de l'affrètement) ; le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

Armateur : celui qui exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Cabotage : transport maritime à courte distance, national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre des îles (par exemple aux Philippines, en Indonésie ou au Japon).

Chaîne de transport multimodale : organisation d'un transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transports différents : par exemple, le transport routier, puis le transport maritime, de nouveau le transport routier.

Chargeur : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.

Conférence maritime : association d'armateurs constituée pour fixer les conditions d'exploitation de lignes régulières de navigation.

Consignataires de navires : représentants du propriétaire ou de l'affrèteur du navire ; ils organisent l'escale au port et, dans leurs fonctions d'agents maritimes, procurent le fret que le navire aura à transporter. Ils peuvent donc être en même temps entrepreneurs de manutention.

Dépotage : action de vider un conteneur.

Empotage : remplissage d'un conteneur.

EVP : (conteneur) Equivalent Vingt Pieds ; en anglais *TEU* ou *Twenty Equivalent Unit*. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

Feeder : navire d'apport.

Feeding : transbordement entre grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de ports, et les plus petits navires (navires nourriciers) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe.

Flotte marchande (unités de mesure) : on utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent), et de façon plus significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.

Fret : la marchandise proprement dite, mais aussi le prix du transport proprement dit (taux de fret).

Gateway : port utilisé comme port principal d'un pays ou d'un continent (Singapour par exemple en Asie).

Hinterland : arrière-pays commercial d'un port. Cet arrière-pays peut correspondre à plusieurs pays sans littoral : par exemple le Burkina Faso ou le Niger pour le port d'Abidjan.

Hub portuaire : plate-forme portuaire de groupage-dégroupage des marchandises, en général conteneurisées.

Interlining : pratique consistant à transborder les conteneurs d'un gros navire vers un autre gros navire. L'objectif est de multiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie. Cela permet des interconnexions entre lignes conteneurisées est-ouest et nord-sud.

Intermodalité : mises en œuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.

Ligne régulière (par opposition aux navires affrétés ou « *tramping* ») : service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. La desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à une fréquence déterminée. Le chargeur (industriel ou commerçant) désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

Pays de libre immatriculation : pays dans lesquels sont immatriculés des navires battant pavillon de ces pays mais appartenant à des pays étrangers. Par ordre d'importance décroissante : Panama, Liberia, Bahamas, Malte, Chypre, Bermudes, Vanuatu.

Services conteneurisés : ils sont assurés sur deux types de lignes : les

grandes lignes transocéaniques est-ouest entre pays industrialisés. Les armateurs d'Extrême-Orient sont dominants sur ces lignes ; les lignes « nord-sud », desservies par des porte-conteneurs de taille moyenne (1 500 à 2 000 boîtes), assurent des liaisons entre l'Europe et les pays en développement d'Afrique occidentale, d'Amérique du Sud, de l'Océan indien... Les lignes maritimes conteneurisées se caractérisent par l'importance des flux de conteneurs vides en raison des déséquilibres du commerce extérieur dans les sens aller et retour.

Slot : compartiment destiné à recevoir un conteneur sur un navire porte-conteneurs, et pouvant faire l'objet d'une location forfaitaire.

Trafic maritime (mesure) : il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations.

Trafic « ro-ro » : roll on-roll off, trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.

Trafic au *tramping* (*tramp* = vagabond en anglais) ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière.

Trafic de transbordement : marchandises en provenance d'un pays étranger, débarquées dans un port français (par ex.) et rembarquées vers leur pays de destination, après la réexpédition de la cargaison à laquelle elles appartenaient.

TPL : Tonne de Port en lourd (unité de mesure du tonnage d'un navire).

Tramping : service de transport maritime à la demande, c'est-à-dire que le navire est affrété au voyage ou à temps. Ce type de service concerne le transport du pétrole, des minerais de fer, du charbon et des céréales. Il s'oppose à la ligne régulière.

Transitaire maritime : représentant portuaire du propriétaire de la marchandise et responsable des opérations liées au transit.

VLCC : *Very Large Crude oil Carrier*, pétrolier de 200 000 à 300 000 tonnes (ou plus).

Vracs : il s'agit, soit des liquides : surtout produits pétroliers, soit des solides : minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales.