

## SUJET 3 - Les ports français : une situation paradoxale

### document A - DES ATOUTS CERTAINS

extrait du rapport d'information sénatorial du 1er juillet 2020 tome 1 par M. Vaspard, sénateur

*Les ports : de nombreux atouts, un vivier d'emplois et de valeur ajoutée*

Noeuds des échanges mondiaux, espaces logistiques et industriels attachés à des territoires qui ont tiré leur développement de la mer, **les ports sont des actifs stratégiques**, dont l'importance est parfois sous-estimée. Dans ce domaine, la France conserve des **atouts incomparables<sup>1</sup> et n'a rien à envier à ses concurrents** : trois façades maritimes métropolitaines (Manche-mer du Nord, Atlantique, Méditerranée), un accès à tous les océans grâce à l'outre-mer, un réseau portuaire dense de **66 ports de commerce<sup>2</sup>**, dont **11 grands ports maritimes (GPM)** relevant de l'État<sup>1</sup>, 7 en métropole et 4 en Outre-mer, de vastes domaines (35 000 hectares d'espaces fonciers uniquement pour les GPM), créés grâce à une politique de planification spatiale volontariste menée de l'après-guerre aux années 1970. Le système portuaire français recouvre des **spécialités** (trafics), des **atouts** (ports industriels, hinterland) et des **topographies** (estuaire, rade) différents.

<sup>1</sup> Le domaine maritime français représente 11 millions de kilomètres carrés, ce qui en fait le deuxième plus grand au monde derrière les États-Unis.

<sup>2</sup> Arrêté du 24 octobre 2012.

### B - DES TRAFICS MODESTES

Trafic 2017 des ports français millionnaires en tonnes										
	Trafic global (tonnes)		Vracs liquides (tonnes)		Vracs solides (tonnes)		Marchandises diverses (tonnes)		Conteneurs (EVP)	
	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %
<b>1 - Marseille</b>	<b>80.361.052</b>	<b>- 0,3</b>	<b>46.327.722</b>	<b>- 5,9</b>	<b>13.615.046</b>	<b>5,1</b>	<b>20.418.284</b>	<b>10,6</b>	<b>1.362.204</b>	<b>8,8</b>
<b>2 - Le Havre</b>	<b>72.041.844</b>	<b>10,1</b>	<b>40.053.493</b>	<b>6,5</b>	<b>2.237.655</b>	<b>18,5</b>	<b>29.750.696</b>	<b>14,8</b>	<b>2.858.555</b>	<b>13,5</b>
3 - Calais	50.551.267	17,6	0		1.164.584	4,3	49.386.683	17,9	0	
<b>4 - Dunkerque</b>	<b>50.197.972</b>	<b>7,5</b>	<b>5.053.811</b>	<b>19,5</b>	<b>24.582.516</b>	<b>11,0</b>	<b>20.561.645</b>	<b>1,1</b>	<b>373.424</b>	<b>9,5</b>
<b>5 - Nantes-Saint-Nazaire</b>	<b>29.870.018</b>	<b>17,3</b>	<b>20.047.204</b>	<b>19,0</b>	<b>7.058.966</b>	<b>18,1</b>	<b>2.763.848</b>	<b>4,1</b>	<b>195.297</b>	<b>3,3</b>
<b>6 - Rouen</b>	<b>20.060.433</b>	<b>- 4,5</b>	<b>9.830.227</b>	<b>- 1,1</b>	<b>8.895.475</b>	<b>- 8,7</b>	<b>1.334.731</b>	<b>0,0</b>	<b>87.758</b>	<b>0,1</b>
<b>7 - La Rochelle</b>	<b>8.559.146</b>	<b>- 7,3</b>	<b>2.801.435</b>	<b>- 9,5</b>	<b>4.919.240</b>	<b>- 5,0</b>	<b>838.470</b>	<b>- 12,5</b>	<b>6.235</b>	<b>- 31,3</b>
<b>8 - Bordeaux</b>	<b>7.265.926</b>	<b>- 7,3</b>	<b>4.793.886</b>	<b>- 0,8</b>	<b>1.825.304</b>	<b>- 23,4</b>	<b>646.736</b>	<b>3,2</b>	<b>53.711</b>	<b>- 6,2</b>
9 - La Réunion	5.363.866	3,7	889.525	- 0,9	1.210.152	- 3,7	3.264.189	8,1	332.754	2,6
10 - Sète	4.018.926	5,4	1.636.246	- 0,8	1.662.354	12,8	720.326	4,4	1.201	92,5
11 - Guadeloupe	3.709.542	7,1	825.620	32,2	725.197	- 13,7	2.158.725	8,1	209.633	1,5
12 - Caen-Ouistreham	3.185.646	- 0,8	15.979	48,6	398.687	- 24,6	2.770.980	3,7	0	
13 - Martinique	2.995.758	- 4,1	1.196.691	- 19,3	237.974	8,1	1.561.093	9,9	160.587	4,6
14 - Toulon	2.963.826	12,3	90.302	11,9	138.602	397,1	2.734.922	8,0	751	397,4
15 - Bastia	2.849.010	- 7,8	303.674	7,4	29.046	- 27,0	2.516.290	- 9,1	0	
16 - Brest	2.406.873	- 11,5	737.432	- 13,7	1.281.061	- 11,8	388.380	- 5,9	40.093	- 4,1
17 - Bayonne	2.363.784	1,3	366.130	5,0	1.109.583	0,1	888.071	1,2	0	
18 - Lorient	2.260.718	3,8	954.777	- 3,6	1.295.269	9,0	10.672		0	
19 - Dieppe	1.841.834	- 10,9	53.053	- 27,5	364.184	- 11,1	1.424.597	- 10,1	0	
20 - Port-la-Nouvelle	1.812.440	4,9	1.100.418	- 6,1	668.546	36,6	43.476	- 34,4	0	
21 - Ajaccio	1.681.513	9,7	227.117	6,2	40.980	- 7,6	1.413.416	10,9	0	
22 - Cherbourg	1.649.426	0,7	0		0	- 100,0	1.649.426	0,8	781	220,1
23 - Saint-Malo	1.299.975	- 0,9	125.054	- 18,2	843.088	4,2	331.835	- 5,0	511	
<b>Totaux</b>	<b>359.310.795</b>	<b>5,9</b>	<b>137.429.796</b>	<b>2,1</b>	<b>74.303.509</b>	<b>4,3</b>	<b>147.577.491</b>	<b>10,6</b>	<b>5.683.495</b>	<b>9,7</b>
Autres ports	5.603.888	31,3								
Total ports français	364.914.683	5,9								
Total GPM métropolitains	268.356.391	4,7	128.907.778	2,5	63.134.202	4,8	76.314.410	8,6	4.937.184	10,8

En bleu : les Grands Ports maritimes de France métropolitaine

Source : ministère des Transports

### SUJET 3 – La France, puissance maritime ?

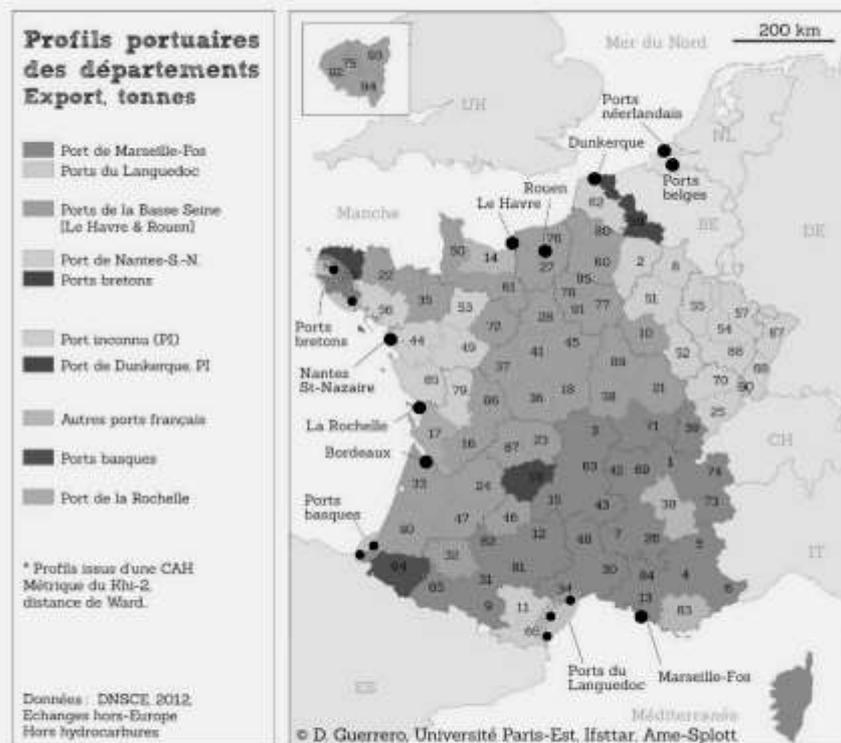
#### document A – LES DIFFICULTÉS DES PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

extrait du rapport d'information sénatorial du 1er juillet 2020 tome 1 par M. Vaspard, sénateur

La **désindustrialisation**, plus forte en France que dans d'autres pays européens, a durement éprouvé les secteurs de la chimie, de la savonnerie, de la tuilerie, de l'agroalimentaire, fortement représentés dans les Bouches du Rhône, la sidérurgie de Bayonne et l'agroalimentaire de Bretagne. Les **restructurations** affectant le secteur pétrolier ont pesé lourdement sur les trafics portuaires (fermeture de la raffinerie Pétroplus, restructuration de la raffinerie de Normandie, etc.). En outre, l'évolution des trafics des GPM est liée à des **éléments exogènes** à l'activité portuaire, en particulier la croissance du PIB et le commerce extérieur. **Toutefois, pendant ce temps, les autres ports européens ont amélioré leur position** : le port de Rotterdam dessert aujourd'hui l'Est de la France *via* le Rhin et la Moselle, le port d'Anvers dessert le Nord et l'Est de la France *via* le Rhin et l'Île-de-France, le port de Barcelone concurrence le GPMM pour la desserte de l'Occitanie et de la région Rhône-Alpes. Fait notable, le port de Barcelone a connu une croissance forte ces dernières années et étendu son hinterland alors qu'en 2011 la majeure partie de son trafic était locale (75 à 80 % de son trafic de conteneurs était dirigé vers des destinations situées à moins de 40 à 50 kilomètres du port). **En étendant leur hinterland, ces ports se sont positionnés sur des segments clés pour la France et les échanges européens tandis que les GPM sont restés sur des hinterlands régionaux.** Au total, en 2019 le trafic des principaux ports français (GPM et Calais) s'élève à environ **312 millions de tonnes en 2019 (- 3 % par rapport à 2018) contre 470 millions de tonnes pour le port de Rotterdam (+ 0,1 %) et 238 millions de tonnes pour le port d'Anvers (+ 1,3 %).**

#### document B – LES HINTERLANDS, UNE CARTOGRAPHIE

##### Spécialisation portuaire des exportations par département (tonnage)



Source : IFSTTAR, *Évolutions récentes des hinterlands des ports français, 2015.*

Nota : les départements identifiés « port inconnu » sont desservis par des ports étrangers.

## SUJET 3 – La France, grande puissance maritime ?

### document A – DES ATOUTS

extrait du rapport d'information sénatorial du 1er juillet 2020 tome 1 par M. Vaspard, sénateur

*Les ports : de nombreux atouts, un vivier d'emplois et de valeur ajoutée*

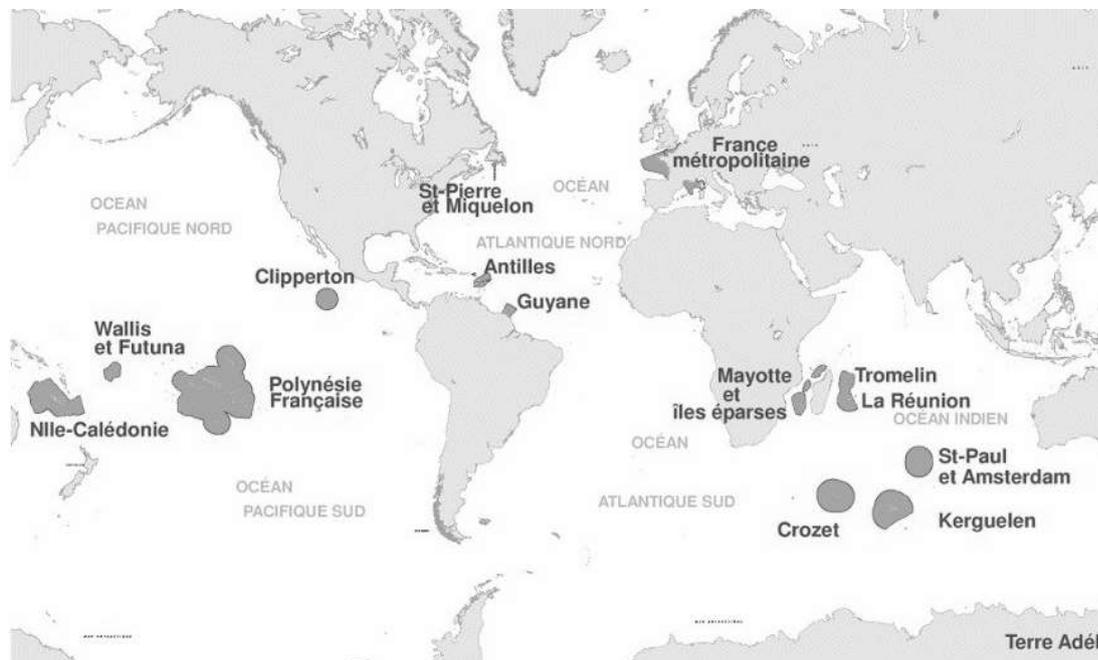
Noeuds des échanges mondiaux, espaces logistiques et industriels attachés à des territoires qui ont tiré leur développement de la mer, **les ports sont des actifs stratégiques**, dont l'importance est parfois sous-estimée. Dans ce domaine, la France conserve des **atouts incomparables<sup>1</sup> et n'a rien à envier à ses concurrents** : trois façades maritimes métropolitaines (Manche-mer du Nord, Atlantique, Méditerranée), un accès à tous les océans grâce à l'outre-mer, un réseau portuaire dense de **66 ports de commerce<sup>2</sup>**, dont **11 grands ports maritimes (GPM)** relevant de l'État<sup>1</sup>, 7 en métropole et 4 en Outre-mer, de vastes domaines (35 000 hectares d'espaces fonciers uniquement pour les GPM), créés grâce à une politique de planification spatiale volontariste menée de l'après-guerre aux années 1970. Le système portuaire français recouvre des **spécialités** (trafics), des **atouts** (ports industriels, hinterland) et des **topographies** (estuaire, rade) différents.

<sup>1</sup> Le domaine maritime français représente 11 millions de kilomètres carrés, ce qui en fait le deuxième plus grand au monde derrière les États-Unis.

<sup>2</sup> Arrêté du 24 octobre 2012.

### document B – UN VASTE TERRITOIRE MARITIME REVENDIQUÉ

carte et commentaire publiés par le site GEOSTRATEGIA, édité par le CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers) et son équipe de recherche ESD-R3V, laquelle coordonne depuis 2019 la recherche et la formation stratégique françaises



La France, avec 11 691 000km<sup>2</sup>, possède la plus grande Zone Economique Exclusive (ZEE) du monde, devant les Etats-Unis (11 351 000 km<sup>2</sup>) et l'Australie (8 148 250 km<sup>2</sup>). La surface de cette zone pourrait encore être appelée à croître au regard des revendications françaises en cours. En effet depuis la conférence de Montego Bay les pays peuvent étendre leurs revendication jusqu'à 350 miles.

## SUJET 3 – La France, puissance maritime ?

### document A – LES DIFFICULTÉS DES PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

extrait du rapport d'information sénatorial du 1er juillet 2020 tome 1 par M. Vaspard, sénateur

La **désindustrialisation**, plus forte en France que dans d'autres pays européens, a durement éprouvé les secteurs de la chimie, de la savonnerie, de la tuilerie, de l'agroalimentaire, fortement représentés dans les Bouches du Rhône, la sidérurgie de Bayonne et l'agroalimentaire de Bretagne. Les **restructurations** affectant le secteur pétrolier ont pesé lourdement sur les trafics portuaires (fermeture de la raffinerie Pétroplus, restructuration de la raffinerie de Normandie, etc.). En outre, l'évolution des trafics des GPM est liée à des **éléments exogènes** à l'activité portuaire, en particulier la croissance du PIB et le commerce extérieur. **Toutefois, pendant ce temps, les autres ports européens ont amélioré leur position** : le port de Rotterdam dessert aujourd'hui l'Est de la France *via* le Rhin et la Moselle, le port d'Anvers dessert le Nord et l'Est de la France *via* le Rhin et l'Île-de-France, le port de Barcelone concurrence le GPMM pour la desserte de l'Occitanie et de la région Rhône-Alpes. Fait notable, le port de Barcelone a connu une croissance forte ces dernières années et étendu son hinterland alors qu'en 2011 la majeure partie de son trafic était locale (75 à 80 % de son trafic de conteneurs était dirigé vers des destinations situées à moins de 40 à 50 kilomètres du port). **En étendant leur hinterland, ces ports se sont positionnés sur des segments clés pour la France et les échanges européens tandis que les GPM sont restés sur des hinterlands régionaux.** Au total, en 2019 le trafic des principaux ports français (GPM et Calais) s'élève à environ **312 millions de tonnes en 2019 (- 3 % par rapport à 2018) contre 470 millions de tonnes pour le port de Rotterdam (+ 0,1 %) et 238 millions de tonnes pour le port d'Anvers (+ 1,3 %).**

### document B - DES TRAFICS MODESTES

Trafic 2017 des ports français millionnaires en tonnes										
	Trafic global (tonnes)		Vracs liquides (tonnes)		Vracs solides (tonnes)		Marchandises diverses (tonnes)		Conteneurs (EVP)	
	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %	2017	évol. %
1 - Marseille	80.361.052	- 0,3	46.327.722	- 5,9	13.615.046	5,1	20.418.284	10,6	1.362.204	8,8
2 - Le Havre	72.041.844	10,1	40.053.493	6,5	2.237.655	18,5	29.750.696	14,8	2.858.555	13,5
3 - Calais	50.551.267	17,6	0		1.164.584	4,3	49.386.683	17,9	0	
4 - Dunkerque	50.197.972	7,5	5.053.811	19,5	24.582.516	11,0	20.561.645	1,1	373.424	9,5
5 - Nantes-Saint-Nazaire	29.870.018	17,3	20.047.204	19,0	7.058.966	18,1	2.763.848	4,1	195.297	3,3
6 - Rouen	20.060.433	- 4,5	9.830.227	- 1,1	8.895.475	- 8,7	1.334.731	0,0	87.758	0,1
7 - La Rochelle	8.559.146	- 7,3	2.801.435	- 9,5	4.919.240	- 5,0	838.470	- 12,5	6.235	- 31,3
8 - Bordeaux	7.265.926	- 7,3	4.793.886	- 0,8	1.825.304	- 23,4	646.736	3,2	53.711	- 6,2
9 - La Réunion	5.363.866	3,7	889.525	- 0,9	1.210.152	- 3,7	3.264.189	8,1	332.754	2,6
10 - Sète	4.018.926	5,4	1.636.246	- 0,8	1.662.354	12,8	720.326	4,4	1.201	92,5
11 - Guadeloupe	3.709.542	7,1	825.620	32,2	725.197	- 13,7	2.158.725	8,1	209.633	1,5
12 - Caen-Ouistreham	3.185.646	- 0,8	15.979	48,6	398.687	- 24,6	2.770.980	3,7	0	
13 - Martinique	2.995.758	- 4,1	1.196.691	- 19,3	237.974	8,1	1.561.093	9,9	160.587	4,6
14 - Toulon	2.963.826	12,3	90.302	11,9	138.602	397,1	2.734.922	8,0	751	397,4
15 - Bastia	2.849.010	- 7,8	303.674	7,4	29.046	- 27,0	2.516.290	- 9,1	0	
16 - Brest	2.406.873	- 11,5	737.432	- 13,7	1.281.061	- 11,8	388.380	- 5,9	40.093	- 4,1
17 - Bayonne	2.363.784	1,3	366.130	5,0	1.109.583	0,1	888.071	1,2	0	
18 - Lorient	2.260.718	3,8	954.777	- 3,6	1.295.269	9,0	10.672		0	
19 - Dieppe	1.841.834	- 10,9	53.053	- 27,5	364.184	- 11,1	1.424.597	- 10,1	0	
20 - Port-la-Nouvelle	1.812.440	4,9	1.100.418	- 6,1	668.546	36,6	43.476	- 34,4	0	
21 - Ajaccio	1.681.513	9,7	227.117	6,2	40.980	- 7,6	1.413.416	10,9	0	
22 - Cherbourg	1.649.426	0,7	0		0	- 100,0	1.649.426	0,8	781	220,1
23 - Saint-Malo	1.299.975	- 0,9	125.054	- 18,2	843.088	4,2	331.835	- 5,0	511	
<b>Totaux</b>	<b>359.310.795</b>	<b>5,9</b>	<b>137.429.796</b>	<b>2,1</b>	<b>74.303.509</b>	<b>4,3</b>	<b>147.577.491</b>	<b>10,6</b>	<b>5.683.495</b>	<b>9,7</b>
Autres ports	5.603.888	31,3								
Total ports français	364.914.683	5,9								
Total GPM métropolitains	268.356.391	4,7	128.907.778	2,5	63.134.202	4,8	76.314.410	8,6	4.937.184	10,8

En bleu : les Grands Ports maritimes de France métropolitaine

Source : ministère des Transports

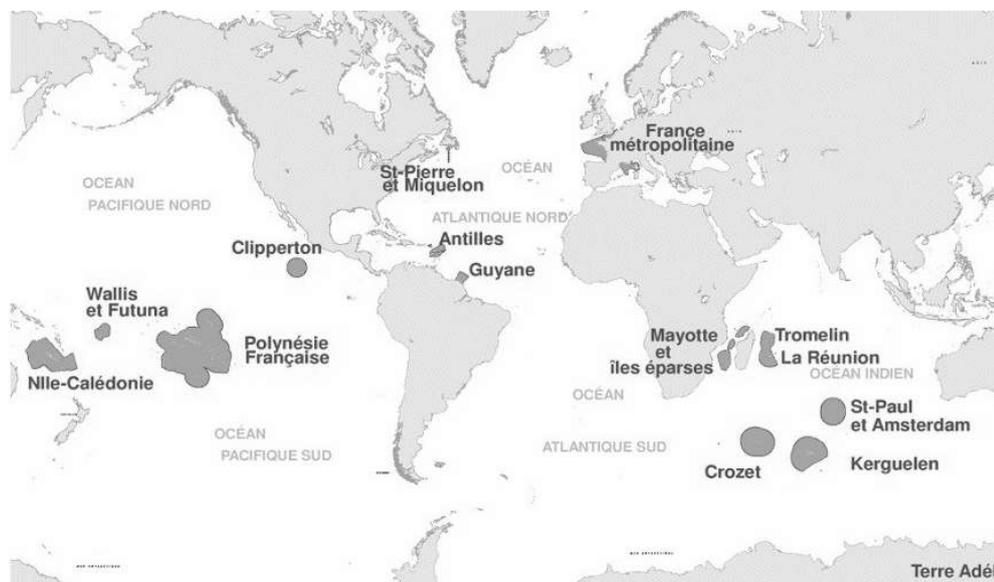
## SUJET 3 – La France, grande puissance maritime ?

carte et commentaire publiés par le site GEOSTRATEGIA, édité par le CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers) et son équipe de recherche ESD-R3V, laquelle coordonne depuis 2019 la recherche et la formation stratégique françaises

A l'origine de la ZEE, des territoires bien différents. L'étendue du domaine maritime français repose sur les restes du premier empire colonial, souvenir de la puissance française sur les mers du temps de Richelieu, Mazarin et Colbert. Ces territoires sont aujourd'hui regroupés sous l'appellation Drom-COM, laquelle comprend des statuts juridiques variés. Depuis la révision constitutionnelle de 2003, qui reconnaît le caractère décentralisé de l'organisation de la République française, les territoires ultramarins les plus intégrés et les plus développés sont des collectivités territoriales, ayant le double statut de région et de département français, avec un conseil régional et un conseil général élus. Il s'agit de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Réunion et de Mayotte. Ces territoires disposent d'infrastructures en matière d'équipements publics (ports, aéroports internationaux, transports, hôpitaux, etc.) et d'un arrière-pays relativement bien relié à la métropole. Il s'agit donc de bases arrière privilégiées pour explorer, exploiter et contrôler l'espace maritime afférent.

Les territoires ultramarins moins importants en termes économiques et démographiques sont regroupés dans les COM, qui bénéficient d'une plus grande autonomie, par exemple en matière de fiscalité. Il s'agit de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Wallis-et-Futuna, de la Polynésie française et des îles antillaises de Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Ces territoires disposent d'un arrière-pays et d'infrastructures moins développés (à l'exception de la Polynésie, dotée d'un port autonome à Papeete, créé en 1962 pour répondre aux besoins des essais nucléaires français dans la région), ce qui constitue aujourd'hui un enjeu pour une exploitation potentielle de la ZEE.

Enfin, un certain nombre d'îles constituent des cas particuliers. Il s'agit d'abord de la plus importante d'entre elles, la Nouvelle-Calédonie, collectivité *sui generis* disposant d'une autonomie avancée dans le cadre d'un processus de transfert de compétences. Un référendum sur l'autodétermination est prévu d'ici 2018, ce qui est loin d'être anodin d'un point de vue économique et stratégique, car l'île détient environ 10 % des réserves mondiales de nickel, l'un des métaux de base de l'industrie moderne. Ce dernier fut longtemps exploité par le groupe minier français Eramet, dont la filiale locale pourrait être nationalisée. Cette évolution vers l'indépendance entraînerait aussi la perte pour la France d'environ 1,3 million de km<sup>2</sup> de ZEE. Quant aux Taaf, administrées depuis la Réunion, et à l'île de Clipperton, administrée depuis Papeete, ce sont des territoires quasiment vierges.... Le domaine maritime français est donc composé d'une multitude d'espaces situés majoritairement dans les mers du Sud... [et] ne constitue donc absolument pas un ensemble cohérent à l'échelle mondiale ni même d'un océan..



La France, avec 11 691 000km<sup>2</sup>, possède la plus grande Zone Economique Exclusive (ZEE) du monde, devant les Etats-Unis (11 351 000 km<sup>2</sup>) et l'Australie (8 148 250 km<sup>2</sup>). La surface de cette zone pourrait encore être appelée à croître au regard des revendications françaises en cours. En effet depuis la conférence de Montego Bay les pays peuvent étendre leurs revendication jusqu'à 350 miles.