



I. Ports et transport

7. Un secteur économique

Les 3/4 du commerce mondial utilisent la voie maritime. Pour leur part, les ports français traitent près de 50% du commerce extérieur français en tonnage (plus de 75% hors Union Européenne) soit 350 Mt environ (2005).

Ils contribuent à l'animation économique de leurs zones d'influences. Les grands ports ont un impact national et régional et les plus petits ports jouent un rôle important dans l'économie régionale ou locale.

Les industries lourdes ont généralement tendance à s'agglomérer en des lieux adjacents aux sites portuaires. Les zones industrialo-portuaires regroupent un grand nombre d'acteurs industriels et logistiques ainsi que de nombreux secteurs d'activités (raffinage, pétrochimie, industrie papetière, agro-alimentaire, ...).

D'un point de vue social, les ports génèrent de nombreux emplois portuaires, industriels (liés aux activités implantées dans les ports) ou induits (liés aux activités de pré et de post-acheminement, aux activités intermédiaires,...).

La flotte de commerce des armateurs français est très diversifiée et composée de :

- plus de 200 navires de transport (passagers ou marchandises) sous pavillon français
- environ 150 navires sous pavillons tiers (contrôle direct ou indirect)
- plus de 5 000 unités comprenant la flotte de navires de services, navires spécialisés mais également tous les navires de moins de 100 tonnes de port en lourd

La flotte française est l'une des plus jeunes. Par exemple, la flotte pétrolière française a une moyenne d'âge de 8 ans comparée aux flottes de l'Union Européenne, dont la moyenne d'âge est de 16 ans contre 18,6 ans pour la flotte pétrolière mondiale.

Dans son ensemble, la flotte française se situait au 28^{ème} rang mondial en 2003 ; elle se situait parmi les 10 premières en 1970. Depuis cette époque, les flottes sous pavillons européens ont connu un fort déclin, à l'exception des pavillons grec et norvégien. Cette tendance n'a pu être enrayerée en France malgré l'instauration de **pavillons « bis »**, aux contraintes sociales nettement moins fortes. A la baisse des pavillons européens a correspondu le développement des flottes asiatiques (30 % des navires) et le recours de plus en plus fréquent aux pavillons dits « de complaisance », aux normes souvent contestées.

Sources :

- IFREMER, données économiques maritimes françaises 2003
- Institut Français de la Mer, le cluster maritime français
- Ministère des Transports, Direction des Transports Maritimes, des Ports et Littoral (DTMPL)
- Isemar
www.iseamar.asso.fr
- Lognews
www.lognews.info

Chap. V – Les Hommes

Pavillons « bis » : le système du pavillon dit Kerguelen consiste à immatriculer des navires dont les armateurs sont autorisés à n'employer dans leurs équipages que 35 % de marins français. Le RIF (Registre International Français) est de création plus récente : il s'agit d'un registre d'immatriculation français des navires de commerce international similaire à ceux d'autres pays européens.



I. Ports et transport

7. Un secteur économique

L'accès au marché des services portuaires (manutention, remorquage, pilotage, lamanage,...) a donné lieu à une proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil de l'Europe afin d'assurer des conditions de concurrence équitables et d'établir des règles claires et homogènes pour tous les pays de l'Union.

Celle-ci a été rejetée par le Parlement mais un livre vert sur la politique maritime de l'Union Européenne intitulé « Une vision européenne des océans et des mers » a été présenté en juin 2006 par la Commission Européenne ; ce livre vert doit « stimuler la croissance et la création d'emplois... et ce de manière durable, de façon à assurer la protection de l'environnement marin » ; il ouvre une période d'un an de réflexions, de consultations et de débats à tous les niveaux européens en vue de concevoir une véritable politique maritime intégrée devant articuler développement économique, prise en compte des hommes et de l'environnement.