

# L'INDUSTRIALISATION LITTORALE EN FRANCE

Patrice Leroy \*

La rupture de charge portuaire ne constitue qu'une étape dans l'activité d'une chaîne de transport et de production commandée par les maillons extrêmes que sont les marchés de consommation ou d'approvisionnement. Ces marchés définissent sur le continent un espace géographique, l'hinterland portuaire. Cet espace connaît une double évolution de dimension : les progrès en matière d'infrastructures (routes et voies navigables en particulier) et de techniques de transport intérieur (trains blocs par exemple) permettent son extension, c'est-à-dire un éloignement en termes de distance, souvent un rapprochement en termes de coût de transport. Une seconde évolution peut, au contraire, être définie comme un rapprochement en termes de distance - et de coût - des implantations industrielles qui engendrent, à l'importation ou à l'exportation une partie du trafic portuaire. Les raisons de cette évolution ont été maintes fois analysées. Les entreprises opèrent une première transformation des produits importés (matières premières ou produits énergétiques) à l'occasion d'une rupture de charge dans des zones susceptibles de leur offrir de vastes superficies, et accessibles à des navires de fort tirant d'eau. Un certain mode de croissance industrielle est concomitant avec l'évolution des techniques maritimes et portuaires.

Cette analyse peut être confirmée par les choix d'investissement en matière portuaire : par exemple en France Dunkerque, Le Havre (ou plus exactement, la Basse-Seine) et Fos sont des ensembles industriels et portuaires dont l'aménagement a été décidé lorsque d'importantes implantations industrielles étaient prévisibles.

Ces exemples sont sans doute, de par leur dimension, les plus marquants, mais on peut constater, dans des ports de moindre importance des cas similaires : Boulogne-sur-mer (acières spéciaux), Brest (raffinerie), Bayonne (phosphates), Toulon (tertiaire : extensions du C.N.E.X.O.) etc... sans omettre les réalisations et le potentiel des deux estuaires de la façade Atlantique.

C'est pourquoi, dans la mesure où l'industrialisation littorale appelle généralement d'importants investissements portuaires et où ces investissements sont directement le fait de collectivités publiques, une réflexion sur ce thème s'impose dans le cadre de la définition des perspectives à long terme d'aménagement du littoral.

Mais toute réflexion, fût-elle à long terme, ne peut se concevoir sans que soit tentée l'analyse de la situation actuelle des activités industrielles littorales. Cette analyse sera d'abord faite par secteurs industriels puis en essayant de définir les caractères généraux d'une situation et de son évolution. Enfin, seront présentés quelques traits des industries types des grandes zones industrielles portuaires. Cette analyse emprunte très largement aux résultats d'une étude réalisée en France par la C.E.G.I. (Com-

pagnie d'études économiques et de gestion industrielle), à la demande de la Direction des Ports maritimes et Voies navigables.

## Les activités industrielles littorales

On peut essayer en premier lieu de caractériser les activités industrielles des départements littoraux en procédant à une analyse par catégorie d'activité économique ; l'on constate que 5 catégories emploient près de la moitié de la population active industrielle des départements littoraux. Ce sont les industries alimentaires et assimilées (180 000 emplois (1), la réparation mécanique et électrique, l'habillement et le travail des étoffes, les industries chimiques, les industries textiles (entre 75 000 et 90 000 emplois pour ces quatre dernières branches).

En terme d'emplois, comment ces industries ont-elles évolué entre 1962 et 1968 ? Deux industries sont en nette régression : les textiles (- 15 %), l'habillement (- 10 %). Deux industries sont en progression : les industries alimentaires et la réparation mécanique (+ 5,5 et + 8 %). Une industrie est en nette progression : l'industrie chimique (+ 10,5 %).

Si l'on s'interroge sur les industries nettement attirées par le littoral en utilisant comme critère le pourcentage de salariés de l'industrie dans les départements littoraux par rapport à la France entière, l'on constate que 4 branches : les pétroles et carburants, les industries de cuirs et peaux, la réparation mécanique et électrique et les industries alimentaires, ont un pourcentage de salariés compris entre 46 et 31 % nettement supérieur à la moyenne des activités industrielles, soit 26 %.

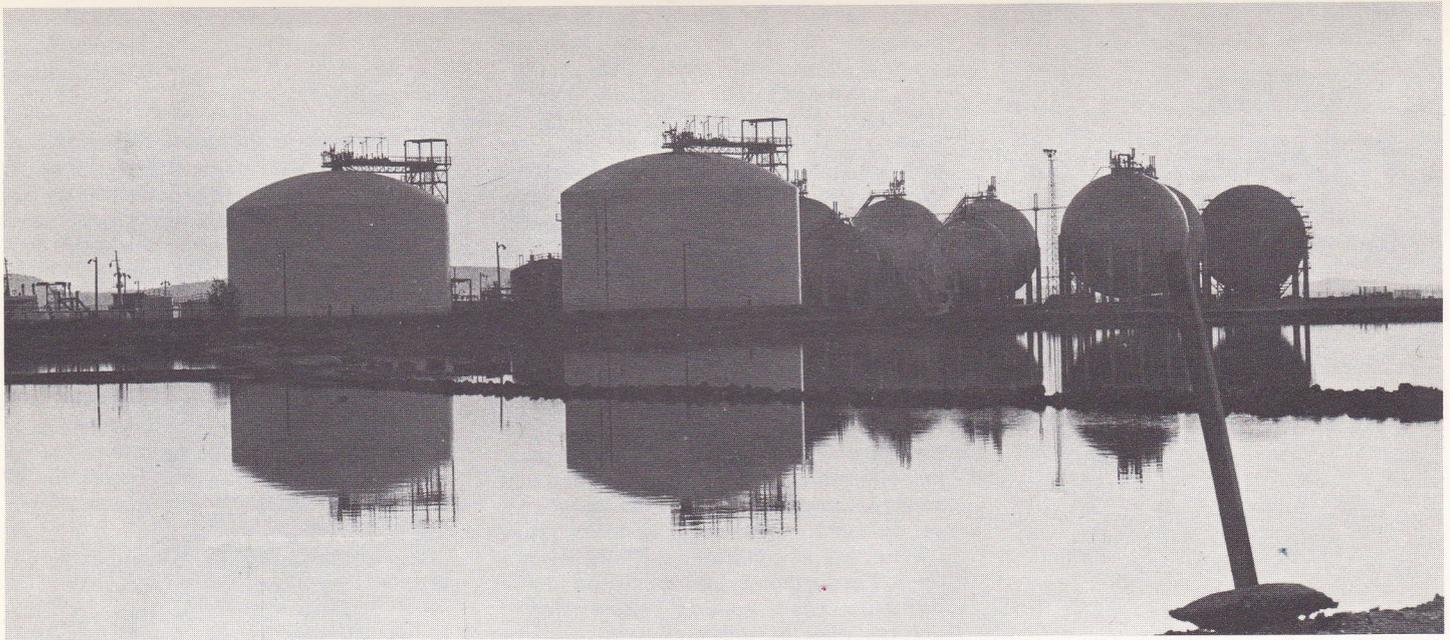
Cette brève description par branche manifeste la diversité des activités industrielles littorales. Certaines d'entre elles, habillement, textiles, cuirs et peaux peuvent bénéficier du service portuaire, mais cet apport n'est que très marginal dans leur développement. D'autres industries, les industries alimentaires en particulier, transforment principalement des produits importés (oléagineux, sucre, blé dur...) et utilisent le transport maritime, sans que pour autant une localisation littorale soit nécessairement déterminante. La sidérurgie, enfin, activité qui dans un raisonnement en termes très globaux de nombre d'emplois n'est pas apparue, a implanté depuis 10 ans ses extensions sur le littoral, plus précisément en bordure de darse, pour bénéficier d'un transfert direct de marchandises : Usinor-Dunkerque en 1962, Solmer-Fos en 1973.

La notion d'activité industrielle littorale est donc un terme très vague dont les significations peuvent être multiples. Le littoral peut être attractif à des titres très divers et qui ne sont pas nécessairement maritimes. Les agglomérations littorales, les grands ports en particulier, sont également des marchés de consommation, offrent des possibilités d'embauche, sont le point de départ d'un réseau de dessertes intérieures (routes, chemin de fer, voies navigables).

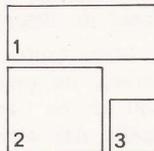
Rouen :  
*Une zone industrielle portuaire  
en pleine expansion.*

\* Administrateur civil à la Direction des Ports maritimes et voies navigables — Ministère de l'Équipement.

(1) Les chiffres sont ceux du recensement de 1968, selon la nomenclature I.N.S.E.E.



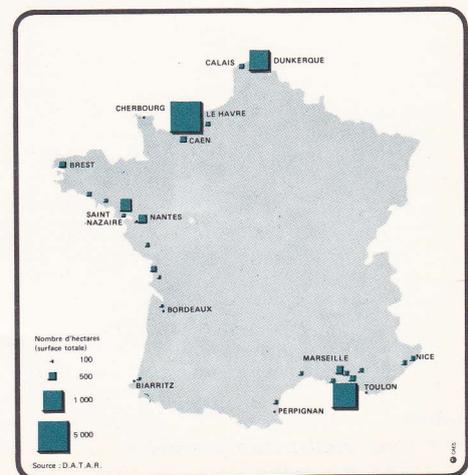
Si l'on imaginait de situer les activités industrielles littorales sur une échelle mesurant leur degré de relation avec ce site spécifique, l'on pourrait trouver en premier lieu l'industrie de la construction et de la réparation navale, les industries liées à l'exploitation des ressources naturelles du littoral, ressources marines ou des fonds marins. Ensuite les industries transformatrices de matières premières importées, les industries fortement exportatrices pour lesquelles le coût d'approche est un élément important du prix de revient. Enfin, l'on aurait toute une série d'activités, importantes du point de vue de l'emploi pour lesquelles la localisation littorale est sans rapport avec la présence de la mer.



1. *Implantation pétrolière et littoral : Shell Berre à Marseille.*

2. *Un exemple d'aménagement de zone portuaire décidé en fonction de l'implantation d'importantes activités industrielles (Usinor à Dunkerque).*

3. *Les grandes zones industrielles du littoral.*



## Littoral nord, littoral sud

Indépendamment de l'analyse par catégories d'activité économique, on peut caractériser l'industrie littorale de la manière suivante :

Les départements littoraux sont sous-industrialisés : on constate en effet que le pourcentage de la population active industrielle par rapport à la population active totale dans les départements littoraux est de 21 % ; alors qu'il est de 31 % dans le reste du pays.

L'évolution actuelle permet de constater une industrialisation plus rapide sur le littoral que dans le reste de la France. Ainsi entre 1954 et 1968 les emplois industriels littoraux ont crû de 19 % contre 11 % pour le reste de la France.

Les disparités sont très nettes selon les façades : sur les 120 000 actifs des industries des départements littoraux en 1968, 41 % travaillent sur la façade nord (de Dunkerque à Saint-Malo), 35 % sur la façade ouest et 24 % sur la façade sud.

L'évolution par façade peut être décrite ainsi : la croissance industrielle est nettement la plus forte sur le littoral nord ; la croissance de la population totale et de la population active non industrielle est plus forte sur le littoral sud ; sur le littoral ouest, entre 1954 et 1962 la population active a diminué de 6 % et les emplois industriels n'ont pas augmenté. Entre 1962 et 1968, la population active a crû de 2 % et les emplois industriels de 10 %.

Ainsi les activités industrielles littorales peuvent-elles être, très globalement, caractérisées par trois traits : des disparités selon les façades ; une sous-industrialisation au dernier recensement de 1968 et une industrialisation plus rapide dans les départements littoraux que dans le reste de la France.

## Le littoral se modifie

Cependant on ne peut rendre compte de l'évolution des activités industrielles littorales sans mentionner un fait majeur des 10 dernières années (pour le littoral français), à savoir le développement de vastes zones industrielles portuaires. Les zones aménagées et gérées par les six ports autonomes (1) (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille), représentent 30 000 hectares à vocation industrielle portuaire. Les extensions possibles peuvent être chiffrées à 20 000 hectares. Fin 1972, les industries implantées sur ces zones représentaient 70 000 emplois, et en 1975, le chiffre de 100 000 emplois devrait être atteint. Incontestablement, ces zones constituent des points forts de l'aménagement industriel du territoire. Il faut cependant les situer dans le contexte d'ensemble du littoral : en 1968, 5,5 millions d'actifs dans les départements littoraux dont 1,2 million d'actifs dans l'industrie.

En ne retenant que les industries généralement considérées comme les plus typiques de ces zones, à savoir la sidérurgie, les raffineries, la pétrochimie, c'est-à-dire celles dont on espère le plus des effets d'entraînement, on peut énu-

mérer quelques-uns de leurs traits particuliers... Elles ont besoin d'une bonne accessibilité en eau profonde permettant l'accès de pétroliers de 200 000 TDW, ou plus, de minéraliers de 100 000 TDW soit des profondeurs de 15 à 25 mètres.

Elles aussi sont grosses consommatrices d'espace. Cet espace n'est pas nécessairement celui de la frange littorale initiale et l'aménagement se réalise en profondeur, en bordure des darses. Pour 31 000 hectares de terrains des trois plus grandes zones (y compris les extensions possibles), la façade « consommée » est de 80 km.

Elles sont enfin à forte intensité capitaliste, et l'on obtient une valeur élevée si l'on rapporte l'emploi créé au coût d'établissement. Ce dernier point mérite qu'on s'y arrête. Si l'on prend l'exemple du Rijnmond, c'est-à-dire la région de Rotterdam (2), l'on constate que la densité d'emplois à l'hectare s'abaisse d'Est en Ouest, au fur et à mesure que l'on passe d'un tissu industriel diversifié aux grandes implantations de raffinage dans l'Europort. On passe ainsi, de 16 emplois à l'hectare dans les terrains les plus à l'Est à 6 emplois à l'hectare dans l'Europort. Un autre chiffre mérite d'être cité : entre 1960 et 1970, le total des emplois du Rijnmond est passé de 405 000 à 437 000, alors que les emplois industriels passaient de 144 000 à 146 000. Enfin, alors que la capacité de raffinage de cette zone portuaire était en 1960 de 18 000 000 T et en 1971 de 63 000 000 T, les emplois de ces raffineries passaient de 4 600 à 5 200 seulement. On peut aussi souligner la faiblesse de l'emploi féminin sur ces zones. On doit enfin noter que la chimie, la pétrochimie et les raffineries sont des industries à forte valeur ajoutée dans le Rijnmond. Elles représentent 39 % de la valeur ajoutée (3) contre seulement 12 % des emplois.

Ces industries ont besoin d'une bonne accessibilité en eau profonde et de vastes surfaces. Elles ne sont donc concevables que dans certains sites. Les aménagements portuaires très discontinus qu'elles impliquent ne peuvent être rentabilisés qu'au-delà d'une certaine dimension. Ces facteurs incitent à la concentration et justifient une politique à long terme de réserves foncières. Elles créent également les conditions favorables au développement d'entreprises intermédiaires, de sous-traitance, de maintenance, de transport... sans qu'il existe nécessairement pour ces entreprises les mêmes impératifs de localisation au bord de l'eau. D'où le développement de zones industrielles complémentaires.

Cette rapide description des activités industrielles littorales montre bien leur diversité, en nature et en dimension. On peut dessiner une conclusion : la carte industrielle de la France se modifie, et elle le fait au profit du littoral.

P. L.

(1) 220 MT de trafic en 1972.

(2) Le port de Rotterdam a réalisé en 1972 260 MT de trafic.

(3) Valeur ajoutée = Production — consommations (matières premières, frais de gestion, de transport, de fournitures extérieures). Elle sert donc à renouveler les moyens d'exploitation, à rémunérer le travail, le capital, l'Etat.