

Communiqué de presse du 2 avril 2003

Propositions de l'IFM pour le développement du cabotage maritime en France et en Europe

Considérant :

- la volonté définie dans l'article I du Règlement CEE du 7 décembre 1992, et souvent réaffirmée par la Commission de Bruxelles, d'aider au développement du *Transport Maritime à Courte Distance* (TMCD) ;
- la nécessité d'organiser, autant que possible, la libre prestation des services dans cette navigation ;
- l'objectif qui en découle de supprimer toutes formes de limitations et d'entraves à cette liberté de navigation « *pourvu que la marchandise et le navire soient couverts par les prescriptions réglementaires* » ;
- enfin la réaffirmation contenue, dans le Livre vert [COM (97) 678], du besoin de « *désengorger les principaux axes terrestres* », devant « *la croissance des échanges communautaires* » ;

L'Institut Français de la Mer demande instamment la préparation et la mise en œuvre des mesures suivantes :

1°) Établissement d'un « plan national du cabotage maritime » comportant notamment :

- la liste des ports susceptibles de recevoir commercialement des bateaux :
 - ° avec les caractéristiques des accès et des équipements nécessaires,
 - ° avec mention des principales possibilités d'ensemble offertes par les arrière-pays dans le domaine des échanges communautaires,
 - ° avec éventuellement l'indication des sources de financements possibles ou à définir là où des investissements de création ou d'amélioration sont estimés nécessaires,
- NB : L'étude de ces éventuels investissements relevant de l'Établissement public national créé par la loi du 4 janvier 2002 « pour procéder aux investissements nécessaires à une véritable politique de transport intermodal »,
- ° avec mention particulière des ports intérieurs ouverts au fluvio-maritime.

étant entendu que ce plan français du cabotage maritime :

- ° viendra en complément du plan demandé par d'autres instances à l'échelle communautaire
- ° et sera intégré au réseau trans-européen des transports (RTET).

2°) **Établissement d'un « système de subventions intelligentes » du cabotage maritime**

- Système définissant ces subventions comme étant « le fait d'un service public », c'est-à-dire appliquées à tous les éléments du transport multimodal du TMCD (route, port, navire pour la part qui peut revenir à ce dernier).
- Système établissant clairement que le financement ne peut être *que communautaire* pour des *trafics communautaires*, la France y participant éventuellement dans la mesure des allègements de son trafic routier dont elle bénéficiera.
- Ce financement étant assuré par une *taxe communautaire à l'essieu*, progressive, telle que :
 - ° nulle pour un parcours de moins de 300 Km.
 - ° par paliers de distance routière parcourue (ex : 300 - 600 Km, puis 600 - 1 000 Km, puis au-delà de 1 000 Km, etc.).

3°) **Simplification des documents requis pour le « transport intermodal avec participation maritime » pour aboutir à un « document unique »**

- L'établissement de ce document de transport unique, valable de bout en bout, devant éviter l'obligation des deux documents actuels :
 - ° le CMR (lettre de voiture pour le transport routier),
 - ° le connaissement pour le navire (les *feeders* conservant la pratique du connaissement qui leur est spécifique).
- L'établissement de ce document devant s'inspirer :
 - ° de la pratique du Transmanche pour véhicule ro/ro accompagné, le passage à bord ou hors du bord se faisant simplement sur « ordre de mouvement du véhicule »,
 - ° de la pratique du « connaissement trois modes » (terre – mer - terre) où l'armateur prend en charge le transport de bout en bout.
- Enfin l'établissement de ce document unique étant facilité :
 - ° par un règlement répartissant les responsabilités à l'égard de la marchandise entre les transporteurs maritimes et terrestres en coexistence,
 - ° par l'établissement d'un forfait simplificateur de passage dans les ports (documents et charges).

4°) Création d'un « site opérationnel sur le TMCD » susceptible de fournir aux chargeurs et expéditeurs de marchandises :

- la liste des lignes et moyens offerts par le cabotage (fonctionnement, horaires),
- les capacités de transbordement dans les ports utilisables pour chaque besoin de transport bimodal,
- les transitaires et commissionnaires de transport en mesure de prendre en charge la marchandise pour l'acheminer de bout en bout,
- avec l'indication comparative des coûts avec le transport routier.

Informations complémentaires via : ifm@free.fr et sur le site Internet de l'IFM : www.ifm.free.fr où est téléchargeable le rapport sur :

Le développement du cabotage européen

Le Short Sea Shipping, une solution d'avenir

Préface de Monsieur Francis Vallat, président de l'IFM, préparé par Monsieur le professeur André Vigarié. - février 2002

