

# **LE DÉVELOPPEMENT DU CABOTAGE EUROPÉEN**

**Le Short Sea Shipping  
Une solution d'avenir**



# **LE DÉVELOPPEMENT DU CABOTAGE EUROPÉEN**

**Le Short Sea Shipping  
Une solution d'avenir**

**Institut Français de la Mer**



# Sommaire

- Préface de Francis Vallat, président de l'Institut Français de la Mer	7
<b>Introduction</b>	
1. Le problème du cabotage traduit une préoccupation latente	10
2. Le cabotage : un problème souvent mal posé	11
2.1. La nécessité de transférer vers la mer les marchandises en transport terrestre	11
2.2. Quel cabotage pour la France, pour l'Europe ?	12
3. Le présent rapport tente de reposer les données du problème des cabotages	13
<b>Chapitre I</b>	14
Les cabotages : caractères généraux et aptitudes devant le transfert des marchandises de la terre vers la mer	
1. Les aptitudes générales du cabotage pour le transport des marchandises.	14
1.1. Caractéristiques du navire et usage qui en est fait	14
1.2. Il a ses exigences propres	14
2. Le cabotage offre en échange des avantages sous des conditions définies	15
2.1. Des facteurs propices au transfert des marchandises	15
2.2. Mais aussi des facteurs négatifs	16
3. « Le cabotage existe, je l'ai vu fonctionner »	16
3.1. Les participations européennes	16
3.2. Les efforts faits sur le plan opérationnel	17
3.3. Les nations ibériques ont une importante activité de cabotage	19
4. Une nécessité pour le cabotage : un équipement valable des ports	21
4.1. L'hétérogénéité des structures	21
4.2. Le coût de passage dans les ports	23
<b>Chapitre II</b>	25
Les transports terrestres et les gisements de fret	
1. La circulation routière face au cabotage maritime	25
1.1. Au cœur de ce dispositif : le trafic global français	25
1.2. Le transit communautaire transfrançais	26
1.2.1. La circulation des poids lourds étrangers	26
1.2.2. Les bases d'une régionalisation des flux	29
1.2.3. Le franchissement du massif pyrénéen	32
1.2.4. L'apport du commerce maghrébin par Gibraltar	34
1.3. Le prix de la congestion routière	35
2. Le rail face aux possibilités de transfert des marchandises vers la mer	36
2.1 Le transit ferroviaire communautaire	37
2.2. Les politiques ferroviaires sont, dans l'ensemble, défavorables au <i>short sea shipping</i>	38
3. Il est heureusement d'autres appuis au short sea shipping	40
3.1. Le fluvio-maritime	40
3.2. Plates-formes polymodales et regroupements logistiques des ports secs	42
4. Une politique de transfert des frets vers la mer apparaît possible	43
4.1. La juxtaposition de flux terrestres massifs et de littoraux équipés de ports	43
4.2. Il demeure dans les régions de puissants gisements de fret à prendre	44

## Chapitre III

47

Les conditions du transfert des marchandises de la terre vers la mer

1. La position des chargeurs et commissionnaires de transport	47
1.1. Le rôle majeur de l'équation des coûts de circulation	47
1.1.1. Sous sa forme simple, le transport terrestre (route, fer...) se ramène au modèle suivant :	48
1.1.2. Dans le cas où le cabotage intervient, l'équation devient :	48
1.1.3. L'internalisation des coûts externes	49
1.1.4. Le poids de l'argument coût dans la prise de décision	51
2. Les autres facteurs pesant sur la transférabilité des marchandises de la terre vers la mer	53
2.1. Le processus de décision dans le choix du système de transport	53
2.2. La nature de la marchandise et l'unitisation des charges	55
2.3. Quelle est l'importance des délais de transport ?	56
2.4. Que penser des évolutions technologiques ?	57
2.5. La qualité des services	58
2.6. Quel est le poids global de tous ces facteurs ?	59
3. Les politiques maritimes du <i>short sea shipping</i>	59
3.1. Sur le plan européen	60
3.1.1. Une politique concertée pour modifier les structures et des procédures	60
3.1.2. Dès lors, quelle est la politique de l'Union européenne à l'égard du <i>short sea shipping</i> ?	60
3.2. Y a-t-il une politique française de soutien des cabotages ?	62
4. Quel bilan tirer des éléments de cette conjoncture générale ?	63
4.1. Concernant les considérations du présent chapitre	63
4.2. Une estimation des flux transférables	64
4.2.1. Il convient d'évoquer l'aspect théorique de la question pour mieux la comprendre	64
4.2.2. Les possibilités de transfert dépendent des caractères régionaux de la circulation terrestre	65

## Conclusion

68

Propositions en faveur du *short sea shipping*

I. La nécessité d'une véritable politique du cabotage	68
II. Une action de sensibilisation des opérateurs pour un meilleur recours au cabotage	68
III. Une meilleure adaptation des ports aux besoins du <i>short sea shipping</i>	69
IV. Des mesures d'aides spécifiques aux armements et aux flottes	69
V. Mesures spécifiques au fluvio-maritime	70

## Annexes

71

1. Remerciements et références	72
1.1. Remerciements	72
1.2. Sigles, abréviations	73
1.3. Sources et indications bibliographiques	74
2. Témoignages concernant le cabotage	76
2.1. Témoignages tirés des textes de la Commission de Bruxelles	76
2.2. Témoignages tirés de documents français	77

oooOOOooo

# Préface

Le cabotage maritime, ça n'est pas nouveau, est un instrument d'une puissance formidable. La France, dans le monde fini qui était celui du Moyen Âge au XII<sup>e</sup> siècle, drainait - par les grandes foires qui se tenaient sur son sol - la quasi-totalité de ce qu'on pourrait appeler le commerce international... D'un seul coup, disons à très court terme, cette position majeure, en fait totalement dominante, a disparu complètement et seulement parce que s'est ouverte la première liaison de cabotage d'Europe (entre Lisbonne, Bordeaux et Bruges, je crois...) alors même que n'arrivait à bon port qu'un bateau sur deux !!!

Bien sûr le Moyen Âge n'est pas précisément la meilleure référence à l'heure de la mondialisation (encore que...), mais c'est entre autres à la lumière de cet exemple extrême que l'Institut Français de la Mer est heureux de pouvoir mettre à la disposition de tous les décideurs soit nationaux dans chaque pays concerné, soit européens à Bruxelles et à Strasbourg, un rapport sur le cabotage maritime européen d'une exceptionnelle qualité et d'une très grande densité.

Cette véritable somme est due d'abord au travail remarquable de profondeur, tant sur le plan des sources d'informations que de leur analyse et de leur synthèse, du Professeur André Vigarié\*, membre du Conseil d'Administration de l'Institut. À la demande des instances dirigeantes de l'Institut Français de la Mer, l'auteur a en effet réactivé tous ses réseaux, s'est appuyé sur plus d'une centaine d'entretiens ou d'enquêtes et a su tirer la substantifique moelle d'une bibliographie vivante - c'est-à-dire mise à jour en permanence - particulièrement professionnelle et adaptée.

L'idée de départ était :

- d'une part de s'inscrire dans la lignée des grands rapports qui avaient jalonné la décennie quatre-vingt-dix,
- d'autre part et plus particulièrement d'effectuer un travail - important mais relativement limité dans son principe - d'actualisation des rapports de l'Institut Français de la Mer de 1992 et surtout de 1993 (ce dernier, travaillé et rédigé pour la direction générale transport énergie (DG VII), ayant constitué une étape majeure dans la connaissance de la problématique du cabotage maritime par la Communauté européenne, même si l'on est en droit d'être extrêmement déçu par la minceur des décisions prises au regard des espoirs qu'il avait suscités).

Mais très vite une ambition plus grande s'est imposée !

Il est apparu en effet, après les premiers contacts et recherches, qu'il fallait ou bien aller beaucoup plus loin, ou bien abandonner l'idée de départ et ceci tout simplement parce qu'il était indispensable de reconcevoir sur beaucoup de points aussi bien les analyses que les questions ou les recommandations de l'époque.

Les diverses raisons d'un tel défi sont tout à fait incontournables :

- modifications profondes de l'environnement cabotage de ou en Europe,

\*. Le Professeur André Vigarié, géographe économiste de très grand renom, ancien élève de l'École normale supérieure et docteur d'État, membre de l'Académie de Marine et de l'Académie Royale Maritime de Belgique, est un expert dont l'autorité est à la fois reconnue et incontestée tant en France qu'à l'étranger. En témoignent ses nombreuses publications et missions effectuées pour de nombreux pays, centrées essentiellement sur l'économie portuaire et sur l'économie et la stratégie océaniques.

- nécessité de prendre un exemple approprié (les aspects français du problème en l'occurrence) pour illustrer très concrètement l'enchevêtrement des données nationales et internationales de la problématique du cabotage maritime européen,
- grande amélioration des méthodes, statistiques fines et bases de connaissance des flux de marchandises,
- croissance exponentielle et apparemment irréversible de certains trafics majeurs (de ou vers l'Espagne, l'Italie, voire le Maghreb),

On peut d'ailleurs noter qu'à certains égards, ce rapport IFM représente une avancée considérable, novatrice, et qui était absolument nécessaire par rapport à tout ce qui a été fait jusqu'à présent. Citons par exemple la réflexion et les informations sur les flux actuels de marchandises (dont un journaliste maritime regrettait encore récemment qu'ils ne figurent nulle part de façon sérieuse et affichait son scepticisme lorsque le président de l'Institut Français de la Mer lui indiquait qu'il pourrait bientôt en disposer).

Mais il y a beaucoup d'autres aspects vraiment remarquables dans ce rapport, et je voudrais insister sur certains d'entre eux (qui côtoient naturellement les constats les plus importants, devenus évidents hélas, mais présentés là de manière particulièrement forte, qui sont ceux de la sursaturation dramatique de la route et du fer).

Ce sont entre autres :

- La clarté avec laquelle est expliquée l'existence de plusieurs cabotages maritimes, en même temps qu'est démontrée la nécessité d'une approche globale, et « *une* » des solutions.
- L'affirmation très simple de l'importance déjà fondamentale des cabotages national et international (l'un et l'autre représentant un peu moins de 60 % du trafic des ports français par exemple).
- L'objectivité de l'analyse des atouts et des contraintes du cabotage maritime par rapport aux autres modes.
- La finesse de démonstration des arbitrages nécessaires, à la lumière tant de la nouvelle « *accidentologie* » que des insuffisances durables et incontournables, car structurelles, de certains modes pourtant séduisants, tels le ferroutage ou le fluvial.
- Le caractère absolument crucial de la question du transfert des marchandises de la terre vers la mer avec, au fil des pages, de nombreuses et constructives incidentes ou observations ; par exemple, le fait que les itinéraires terrestres les plus fréquentés sont à proximité des littoraux ou encore l'intérêt des projets de plates-formes polymodales et d'espaces de regroupement logistique.
- L'honnêteté de la description des défis auxquels le cabotage maritime doit faire face pour s'imposer : qu'il s'agisse de l'éventuelle définition d'un « *nouveau navire* » particulièrement adapté, des questions de sécurité, de la cherté du service et des prestations maritimes, de la complexité des documents de voyage ou encore du handicap que constituent les ruptures de charge, les aléas de manutention, les circuits des usagers ou les habitudes adverses prises par les acteurs/décideurs à tous niveaux. Etc.

Au fond, s'il fallait absolument faire une critique, je crois que je ne hasarderai que celle d'une certaine timidité dans l'évaluation - entre les lignes - de l'attitude et de la volonté, pour ne pas dire des velléités, des différentes autorités compétentes. Et ce alors même que tout le rapport démontre que seul un volontarisme vigoureux des responsables politiques peut permettre à l'Europe et aux pays concernés d'être à la hauteur du défi



que constituent l'élaboration puis la mise en œuvre du véritable plan directeur et du cadre dont les opérateurs ont besoin pour s'adapter et pour commencer à agir eux-mêmes... dans la durée.

Ne peut-on en effet ressentir un certain malaise quand on constate que la Commission comme le gouvernement français ne pourraient, ne peuvent, vraiment pas dire ou faire moins que ce qu'elles disent ou font ? À savoir :

- chez nous un bureau de promotion du *short sea* (tiens du français officiel !) le BP2S, né seulement en 2001, doté de moyens faiblaris et curieusement constitué en association de la loi de 1901. Franchement le doute et le scepticisme s'imposent, ça sent trop l'alibi ;

- et à Bruxelles, un livre blanc où l'on a du mal à reconnaître l'inlassable et indomptable marque personnelle d'une commissaire habituellement déterminée et réaliste. Comment se satisfaire en effet d'une ambition se limitant à rétablir pour 2010 l'équilibre des modes tel qu'il existait en 1998 ? et à ne voir significativement progresser la part du cabotage maritime qu'à l'horizon 2030 ?

Mais ces réserves n'ont rien à voir avec la qualité et l'utilité du travail effectué que l'Institut Français de la Mer est extrêmement fier de présenter. Et puis nos dirigeants politiques sauront peut-être les lever prochainement, touchés qu'ils seront par le réalisme de l'approche, la solidité de la problématique ainsi revisitée et la cohérence de nos recommandations.

C'est en tout cas ce à quoi l'Institut Français de la Mer va s'employer, en particulier tout au long de cette année 2002 !!!

Francis Vallat  
Président de l'Institut Français de la Mer

# Introduction

## 1. Le problème du cabotage traduit une préoccupation latente

Le problème du cabotage traduit une préoccupation latente, mais trop souvent d'efficacité insuffisante, depuis longtemps en France et plus tardivement en Europe.

Le rapport SETEC (1966) a été la première préoccupation apparue après guerre, sur le plan français, sans suite notable. Puis ce furent le rapport du cabinet H.T. Kearney pour la commission de Bruxelles (1981), le colloque international de Bordeaux (septembre 1992), le premier rapport de l'*Institut Français de la Mer* (IFM) au ministère de l'Équipement (1992) sur la surcharge de la circulation transcommunautaire à travers le sol français, etc. Enfin, la direction générale VII de Bruxelles a lancé un lourd contrat de recherche sur les « *Transports de marchandises sur les grands axes européens - Recherche de routes alternatives terre-mer* » qui a donné lieu à un rapport d'août 1993, confié côté français à l'IFM, centré sur l'Europe de l'Ouest et du Sud et côté belgo-hollandais à *Policiër Ressaac Corporation N.V.* qui a élaboré, sur un thème parallèle des conclusions pour l'Europe du Nord. Dans une autre perspective, et un peu comme le point d'aboutissement de ces préoccupations multiples, a été créé à Paris, le 18 janvier 2001, le *bureau pour la promotion du short sea shipping* (BP2S) par la direction des Transports maritimes et du Littoral, et diverses fédérations professionnelles (dont l'UPACCIM, la fédération nationale des Transports routiers, etc.). L'ensemble de ces faits traduit une attention croissante à propos de la navigation dans les mers bordières de l'Union européenne (UE).

L'aspect français du contrat d'août 1993 ci-dessus indiqué et confié à l'IFM comportait l'étude de quatre corridors de circulation continentale. Il a été l'objet d'une demande d'actualisation, mais les perspectives en ont été largement changées, de sorte qu'une simple mise à jour est devenue insuffisante, voire impossible. Il a été nécessaire de le repenser, en particulier sur des informations nouvelles et par conséquent avec des optiques nouvelles. C'est l'objet de l'étude ici fournie

Il s'agit donc d'une reconception. Elle n'implique pas cependant l'abandon des conclusions de ce rapport de 1993. Chaque fois qu'elles sont restées valables, elles ont été reprises, mais l'argumentation s'appuyant sur des bases statistiques<sup>1</sup> renouvelées, et sensiblement différentes permet de cerner de plus près les aspects français de cette question de cabotage, sans pour autant négliger les influences communautaires. En effet, devant la lourdeur des contraintes de la circulation terrestre dont l'une des causes majeures est le **transit des marchandises ibériques et italiennes**, avec un taux de croissance alarmant, le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a mis en place, par le biais des directions régionales de l'équipement (DRE), des structures d'analyse et de comptabilisation des trafics qui manquaient antérieurement pour accéder à une vision précise de la situation dans les domaines qui relèvent du présent document. Ce n'est pas sans poser des problèmes d'hétérogénéité et de coordination des sources chiffrées avec Eurostat en particulier. Il faut en être conscient et accepter certaines discordances, mais lors du sommet européen de La Rochelle (novembre 1998), a été décidée la création de l'Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées. Le ministère français en a la maîtrise d'ouvrage, les maîtres d'œuvres étant les trois directions régionales de l'équipement de Midi-Pyrénées, du Languedoc-Roussillon et d'Aquitaine. Les premiers résultats, de réelle importance, constituent une base de réflexion irremplaçable pour l'analyse des possibilités du cabotage français et européen.

Le présent rapport est donc différent de celui de 1993 ci-dessus évoqué.

<sup>1</sup> La commission de Bruxelles reconnaît dans sa communication au Parlement européen [com. (95) 317, annexe V. p.41] que les statistiques communautaires restent marquées d'une absence d'homogénéité et de précision.

## 2. Le cabotage : un problème souvent mal posé

### 2.1. La nécessité de transférer vers la mer les marchandises en transport terrestre

La nécessité de transférer vers la mer les marchandises en transport terrestre conduit à un double paradoxe, qui est celui du *short sea shipping* (SSS) :

- d'abord, avec les difficultés rencontrées dans la circulation à terre, paradoxe de constater que l'opinion est pratiquement unanime en faveur de ce transfert alors que les résultats obtenus dans ce sens sont limités sur le plan international comme sur le plan français, en regard du volume énorme de marchandises susceptibles de permettre ce transfert ;

- puis paradoxe des études, enquêtes, réunions internationales organisées pour acquérir la maîtrise de cette question, face au peu d'effets obtenus à ce jour. Pourtant, il existe déjà une importante navigation marchande dans les mers bordières, et l'on considère que le problème reste à peu près entier. Alors ? Parle-t-on des mêmes choses, et la question posée est-elle clairement définie ?

**Le cabotage : quel cabotage ?** Il en est de différente nature, avec des exigences différentes. La définition étymologique est insuffisante : navigation de cap en cap. La définition fonctionnelle paraît plus précise, et évoque de façon générale le transport de marchandises dans les mers bordières du vieux continent ; elle n'est pas non plus satisfaisante de la part de la Communauté européenne [cf. Com. (95) 31t final], qui avance qu'il s'agit « *d'un transport de marchandises sur courte distance* », et elle élargit ce transport aux pays non-participants, mais pour la circulation routière, elle considère que le cabotage est « *un transport intérieur à la CEE par opposition aux services internationaux* ». Tout cela peut créer des confusions.

En tout état de cause, on oublie l'instrument essentiel : le bateau. Il peut être de différents types, d'un tonnage sur lequel personne n'est d'accord bien que ce tonnage influe sur les investissements des armateurs, sur les amortissements et fonctionnements, sur les types de brevets des officiers, sur l'importance des équipages et des règles de sécurité, etc.

Puis il est des définitions juridiques ou administratives. Elles sont précisées dans leur extension spatiale par le décret français du 24 avril 1942, dont les conceptions larges sont héritées d'un passé colonial encore proche. Elles le sont par une série d'accords communautaires dans des extensions géographiques sensiblement différentes parce que les besoins de l'Union européenne ne sont pas les mêmes que les précédents et l'on sait que l'accès aux cabotages nationaux a été ouvert aux divers pavillons des coparticipants, non sans complications, puisque le régime du navire utilisé est celui de l'état du pavillon si le tonnage est de plus de 650 tjb et si le transport est en voyage consécutif (le bateau doit venir d'un port communautaire ou y aller, sans escale intermédiaire hors de la CEE), et ce régime est celui de l'État d'accueil en cas contraire.

Il n'y a donc pas de définition simple. Dans la pratique des choses quotidiennes, il est possible de distinguer plusieurs types de cabotage :

- le micro-cabotage sur les types de côtes aux indentations nombreuses, et dont le rôle est de valoriser les petits ports et les économies locales ;

- le transmanche, le trans-mer du Nord, le transbaltique, dont le statut est souvent particulier ; (voir à leur sujet l'étude de J. Guillaume dans l'*Atlas permanent du Littoral*, N°5, p. 46, Nantes)

- la navigation commerciale usuelle des mers bordières dont le régime est celui des lignes régulières d'armement et du *tramping* ;
- le *feederling* qui présente divers aspects ; il peut être dédié, c'est-à-dire dépendre des armements long-courriers pour lesquels il regroupe sur les ports majeurs, les *hubs*, les cargaisons transocéaniques ou bien les répartit au long des mers bordières après arrivée ; il peut travailler en *carrier haulage* et dans ce cas, prendre en charge la partie terrestre du parcours des marchandises, (le cas inverse étant le *merchant haulage*) ; mais les lignes de *feeders* peuvent aussi être indépendantes des armements long-courriers. Dans tous ces cas, les mécanismes de fonctionnement et les investissements sont différents du *tramping* précédent ;
- enfin, le fluvio-maritime, que l'on trouve partout où fleuves et rivières permettent à des flottes spécialisées d'étendre vers l'intérieur continental la notion de circulation maritime.

Par conséquent, il apparaît bien une diversité de fonctions, de bateaux, d'aptitudes commerciales, donc de processus économiques, qui sont trop souvent confondus. Il ne faut pas poser la question du cabotage hors de la diversité des cas, en particulier du point de vue de l'accès aux gisements de fret routier à détourner vers la mer (cf. ch. II)<sup>2</sup>.

## 2.2. Quel cabotage pour la France, pour l'Europe ?

Pour la France, il s'agit de développer toutes formes de navigations susceptibles de faire face à l'état dangereux de saturation des voies terrestres, et qui éviteront ou retarderont la situation de blocage matériel ou financier vers laquelle l'on tend. L'étude des conditions du transfert des flux de la terre vers la mer est un objectif principal du présent rapport. Il a pour objectif d'apporter l'optique des armateurs et des chargeurs qui demeurent des acteurs incontournables.

Pour l'Europe, les échanges entre coparticipants à travers les mers bordières sont une exigence économique absolue imposée par la géographie, la division en espaces insulaires, l'histoire des liaisons économiques, etc. Trois cents ports ont été théoriquement sélectionnés comme points d'entrée dans le Réseau transeuropéen des Transports (RTET) dans l'Union européenne des quinze. D'après le livre blanc de la Commission de Bruxelles d'août 2001, 41 % du commerce intra-communautaire se font déjà par mer, c'est-à-dire par cabotage : le tonnage dépasse 1,6 milliard de tonnes.

Or, les formes et le volume de cette navigation ont été sensiblement modifiés dans les proches décennies. Dans les premières années de la CEE, celles de l'Europe des Six, le schéma global des échanges a été marqué par une dominante méridienne, du Royaume-Uni et des pays du Nord-Ouest, vers ceux du Sud et de la Méditerranée. La circulation communautaire était prioritairement aussi méridienne, c'est-à-dire nord-sud : le cabotage en suivait les tendances. Deux faits ont modifié cette situation : l'entrée des pays ibériques dans la Communauté en 1986 en renforçant puissamment cette première influence, puis la réunification de l'Allemagne, suivie de sa forte poussée économique vers les pays de l'Est, provoquant un déplacement du centre de gravité du système européen des transports vers les régions germaniques, et l'apparition d'une seconde dominante ouest-est dans le schéma global de la circulation.

Quelles en sont les répercussions pour le *short sea shipping*? Les courants de navigation se sont maintenus autour de la France, renforcés autour de l'Espagne et les ouvertures sur l'Europe de l'Est ont densifié les flux d'échanges dans les mers bordières orientales du vieux continent. Toutes ces formes d'expansion sont des opportunités à saisir. Les pays de l'Ouest y sont intéressés. À divers points de vue, le cas du cabotage français s'intègre dans ces perspectives.

<sup>2</sup> Cette diversité étant clairement exprimée, dans le texte qui suit, les expressions de cabotage et *short sea shipping* (S.S.S.) seront communément utilisées dans le sens usuel de navigation dans les mers bordières, sans distinction de fonctions ou d'aspects (sauf cas spécifique).

### 3. Le présent rapport tente de reposer les données du problème des cabotages

Il restera centré sur les aspects français, mais ces derniers sont inévitablement internationaux. Au point de départ, il est une constatation : des flux massifs de marchandises et de camions, dont une partie pesante n'intéresse pas directement le commerce national, traversent l'hexagone en impliquant des coûts élevés et des risques sérieux. Il faut mesurer *d'abord* les aptitudes du *short sea shipping* à provoquer le transfert de ces flux de la terre vers la mer. Cela suppose *ensuite* d'analyser et de localiser ces flux qui sont des gisements potentiels de fret à récupérer pour les bateaux ; *puis* de définir les conditions à remplir pour la *transférabilité*<sup>3</sup> des marchandises, *afin* de faire quelques propositions à insérer dans ce qui pourrait être une véritable politique des cabotages pour la France et pour la Communauté. Tel est le plan qui sera suivi.

L'étude ici présentée doit être considéré comme un instrument de travail et de réflexion.

<sup>3</sup> Ce néologisme sera fréquemment employé.

# Chapitre I

## Les cabotages : caractères généraux et aptitudes devant le transfert des marchandises de la terre vers la mer

Ce chapitre est essentiellement un rappel de données connues des milieux maritimes. Il paraît cependant utile de les évoquer pour la suite du rapport.

### 1. Les aptitudes générales du cabotage pour le transport des marchandises

#### 1.1. Caractéristiques du navire et usage qui en est fait

- Ces aptitudes sont d'abord liées aux caractéristiques du navire et à l'usage qui en est fait. Il est :
- **lent**, mais il navigue 24 heures sur 24, sans contraintes d'arrêt autres que les escales programmées ; il peut parcourir de 600 à 900 kilomètres par jour, ce qui est une compensation à la modicité de sa vitesse ;
  - **puissant**, il peut embarquer des centaines de remorques, de conteneurs, etc. ; dès lors, un seul navire peut alléger la circulation de nombreux camions ;
  - **fiable**, la régularité presque horaire des arrivées ou départs est aujourd'hui acquise ; le nombre d'accidents par t/km est extrêmement faible, et faible aussi est le coût correspondant ;
  - **écologique** ; ses atteintes à l'environnement sont très limitées ; il n'altère profondément ni le milieu ni les paysages, sa consommation d'énergie et les rejets polluants par unité de distance parcourue sont incomparablement bas ; ils imposent fort peu de gêne aux populations ;
  - **économique**, les équipements d'infrastructure nécessaires sont dans beaucoup de cas déjà en place, et leurs perfectionnements pour cette navigation dans les mers bordières lorsque l'obligation s'impose, ne sont en rien comparables en investissements à la construction d'une autoroute ou d'une nouvelle ligne ferroviaire.

L'internalisation des coûts externes (cf. ch. III - 1.1.3) est donc très limitée.

#### 1.2. Il a ses exigences propres

Il a besoin des ports, de points d'accostage, de manutentions adaptées aux caractéristiques du bateau utilisé. Ce dernier est cher et pose des problèmes d'investissements et d'amortissements : il est un capital flottant fait pour servir sans temps d'arrêt ; il ne peut multiplier les escales peu fructueuses ; on a dit : il doit être le camion de la mer, mais il ne doit pas être le *bus* aux multiples arrêts urbains.

Il a des exigences économiques au total assez sévères. Il requiert un taux de remplissage élevé, en aller et retour s'il s'agit de ligne régulière, et conforme à sa grande capacité : André Graillot (cf. BP2S) parle de vingt à trente mille camions par an et par bateau. Et cet approvisionnement en fret exige une suffisante

régularité, une massification pour assurer les cargaisons, ce qui, on le verra, suggère une organisation des arrière-pays, et des liaisons avec des plates-formes polymodales terrestres. Les transbordements doivent être rapides. Le lancement d'un nouveau service de navigation est onéreux ; et fréquemment il est le fait de grands armements créant leur filiale sous forme de *feeder* ou de *car-ferries*.

Il en résulte que, pour le développement du *short sea shipping*, des études de marché très minutieuses sont nécessaires (quel fret, où le prendre...). Cela reste vrai pour les *niches* de fret<sup>4</sup> et pour des *clientèles liées* dont la capacité de chargement doit être suffisante. La très solide ligne Saint Nazaire-Vigo avec ses 900 000 t de trafic, repose surtout sur l'usine Citroën de Rennes dont la clientèle, au début, a paru légère. Il en est de même pour toutes les formes de redistribution littorales à partir d'un port important : ravitaillement en produits pétroliers, en aliments de bétail, échanges techniques entre raffineries ou grandes unités de production.

L'importance des mises de fonds initiales conduit à la recherche d'aides financières ou fiscales pour le lancement de nouveaux services. Sous un aspect direct, le principe en a été accepté par le Comité interministériel de la Mer au printemps 2001 : une aide budgétaire de 25 millions de francs, pour l'année en cours, a été proposée sous réserve de l'accord de la Commission de Bruxelles. Sous un aspect indirect, des appuis de collectivités territoriales peuvent être accordés au même titre que cela fut fait pour le lancement de liaisons aériennes au départ d'aéroports locaux, puis des aides d'équipements portuaires sont possibles par divers fonds d'investissements, d'achat d'outillages, d'améliorations des dessertes portuaires, de dispenses de droits de ports, de remorquage et pilotage, voire d'achat prévisionnel d'un nombre élevé de billets de passage pour les voyageurs, etc.

Enfin, il faut que le bateau soit clairement intégré dans la chaîne globale de transport au même titre que les autres modes, en solidarité technique et économique avec eux : le problème, pour l'expéditeur doit être, non le coût spécifique du transport par bateau, mais celui du système des services rendus de bout en bout (cf. ch. III - 1.1.1 et 1.1.2).

## **2. Le cabotage offre en échange des avantages sous des conditions définies**

### **2.1. Des facteurs propices au transfert des marchandises vers la mer.**

En premier lieu, évidemment, ce sont toutes les difficultés qui gênent et limitent les modes concurrents : saturations, coût et durée de mise en place de voies ou moyens terrestres nouveaux ou améliorés<sup>5</sup>. Puis il s'agit des problèmes sociaux dans le transport routier : pénurie de recrutement de chauffeurs expérimentés, appel à une main d'œuvre des pays de l'Est, capacité de blocage par grèves, organisation rigide du temps de travail sanctionnée par la directive 93/104/CE de 1998. Puis il y a les freinages et des oppositions à la circulation routière dans divers pays, dont le refus suisse de franchissement des Alpes sans feroutage et sans paiement de péages onéreux (un convoi de 37 t paie 612 francs suisses en 2000) et les tunnels sont encombrés et générateurs d'accidents.

Mais le cabotage a aussi des avantages plus positifs. Il est fort bien adapté à certains transports : les vrac d'abord, ce qu'avait bien souligné le rapport SETEC de 1966. À cette date, vingt-neuf sociétés françaises pratiquaient la navigation sub-littorale internationale : pour l'acheminement des produits énergétiques, pour les produits chimiques, etc. Pour les *diverses*, il répond très bien aux besoins de transport des automobiles ou des pièces destinées à leur construction (la filiale CAT de Renault utilise depuis longtemps le fluvio-maritime et pratique la redistribution par services côtiers). Les possibilités sont également bonnes pour le bois, les pâtes de bois ou de cellulose. D'autre part, certaines situations et dispositions géographiques sont incitatives : îles en

<sup>4</sup> Le port de Rochefort a longuement exporté du spath fluor venant du lointain Limousin parce que le port britannique de réception offrait les mêmes calaisons des navires, donc les mêmes caractéristiques de l'instrument de transport, y compris d'équipement de quai.  
<sup>5</sup> La nouvelle ligne TGV Paris-Marseille a coûté 25 milliards de francs et demandé des années de délais : certes, il ne s'agit pas de transport de marchandises, mais cela fait réfléchir quant aux coûts et aux délais requis.

continuité territoriale, péninsules, chaînes de ports de l'Arc atlantique ou de l'Arc méditerranéen, mers semi-fermées (Baltique, mer Noire...) sont des facteurs incitatifs à l'utilisation ancienne des navires.

Diverses formes de lobbying ont déjà exploité ces arguments propices, dont celle qui, au Bénélux, a abouti à la politique des *push and pull* qui consiste à développer tout ce qui est favorable et à s'opposer par tous moyens à l'amélioration des transports terrestres. Ce ne fut pas sans efficacité pour obtenir des gouvernements et des administrations des mesures de promotion pour les acteurs maritimes.

## 2.2. Mais aussi des facteurs négatifs

En premier lieu desquels sont les avantages objectifs des transports terrestres : rapidité, souplesse d'utilisation, faiblesse des charges fiscales, limitation par des règles administratives et douanières en trajet international... Mais il y a aussi le poids des habitudes et des usages traditionnels. Les enquêtes (cf. ch. III) ont montré que les PME et les PMI n'ont pas ou pas souvent, leurs services logistiques propres et ignorent les aptitudes des ports, y compris dans les transports français, et cela se traduit par une véritable crainte devant l'éventualité d'emprunter un passage maritime. Quand celui-ci est évoqué, les transbordements sont jugés compliqués, chers et générateurs d'accidents. Ce sont des mentalités à changer, une nouvelle culture des acheminements à développer par appel à une information dans laquelle les ports sont impliqués. Une étude faite dans le cadre de l'INRET en 1999 montre que, pour toutes formes de transports, en moyenne la moitié des entreprises de 500 à 2 000 salariés n'ont pas la maîtrise de leurs acheminements terrestres et maritimes : ils se réfèrent à des expéditeurs commissionnaires qui n'ont pas toujours intérêt à utiliser les ports, car certains des grands transporteurs terrestres, et il en est de forts puissants, possèdent d'importants parcs et camions, et préfèrent amortir ou valoriser ces derniers.

## 3. « Le cabotage existe : je l'ai vu fonctionner. »

C'est une forme de navigation déjà active, on l'a vu.

### 3.1. Les participations européennes

**Document 1 - Échanges par mer entre les pays de l'Europe de l'Ouest (S.S.S).  
Trafic intra-communautaire de 1992 (en 1000 t)**

Destination	Espagne	Portugal	France	Allemagne	Italie	Pays-Bas	UEBL	Royaume-Uni	Total pour toute UE
Origine	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Espagne	-	2230	1865	577	1796	1489	847	4255	13059
Portugal	356	-	573	545	254	322	358	1783	4191
France	1875	2241	-	718	5391	1215	1009	9965	22414
Allemagne	1315	483	1409	-	581	1136	821	10472	16217
Italie	509	1192	3092	363	-	272	509	3409	9346
Pays-bas	1473	975	2682	2571	1324	-	1218	12517	22760
UEBL	965	474	2811	671	1668	251	-	5652	12492
Royaume-Uni	6083	1312	13830	15090	5586	12879	5315	-	60095
Total	12576	8907	26262	20535	16600	17564	10077	48053	160574

Source : Com (95) 317 final, Tableau 5 p.44 d'après Eurostat.

Les chiffres sont sous-estimés et ont une valeur surtout indicative. La colonne 9 comprend les trafics des autres membres de la CEE.



Sur le plan européen, le document 1 montre la participation des principaux pays membres de l'Union européenne pour 1992<sup>6</sup>. Cela montre clairement que, dans ce domaine comme dans la grande navigation transocéanique, le poids principal est au Nord, alors qu'à cette date, la Finlande et la Suède n'étaient pas encore entrées dans la Communauté.

La France se révèle très active sur le plan général de cette navigation. Son cabotage national en 1998 était de 23,9 Mt. Sous l'aspect international - c'est-à-dire essentiellement communautaire - il est de 175 Mt, ce qui représente 52 % de l'activité globale de ses ports et parmi ces derniers, six ont plus de 11 Mt de trafics européens. Le chiffre d'affaires total est de près de 6,5 milliards de francs. Il n'est pas sans intérêt de rappeler la part qui revient à chaque façade littorale, parce que cela influe sur les efforts qui y sont faits pour développer cette navigation, en tenant compte du fait que, tant pour les statistiques globales que pour les entrées et les sorties, les hydrocarbures et leur redistribution, ainsi que quelques vracs secs, peuvent lourdement peser sur les chiffres.

Façade Manche : 101 119 000 t dont Le Havre : 32 787 100 t
Façade atlantique (Saint Malo-Bayonne) : 39 624 100 t
Façade méditerranéenne : 34 276 600 t dont Marseille 27 775 000 t

(Source : Direction des Transports maritimes : résultat de l'exploitation des ports maritimes, p.214)

Le réseau de relations communautaires est donc solidement implanté. Dans la décennie écoulée, 72 lignes régulières existent sur l'ensemble du littoral océanique, dont 14 en dessertes journalières et 54 hebdomadaires ou bimensuelles. Elles sont le fait de quelques grands armateurs : P & O, CAST, K line, Sealand. Les grands ports en obtiennent une part fructueuse de leurs activités : Rotterdam dessert 63 ports dans six pays de l'Union européenne et Anvers en tire un trafic riche de 668 000 EVP pour 8,8 Mt de marchandises conteneurisées.

Alors, puisque l'on déplore l'insuffisance des transferts des marchandises de la terre vers la mer, le problème est-il *mal ou insuffisamment* posé ? Y a-t-il confusion entre divers types de cabotages ? Ou bien faut-il cerner mieux le problème et limiter l'objectif en considérant que le *short sea shipping est la forme principale pour alléger la saturation des voies terrestres* ? Si tel est le cas, la véritable question n'est pas celle du cabotage *en soi* : il existe déjà et est actif. Elle est celle du transfert de ces marchandises de la terre vers la mer, et des mesures à prendre pour le faire, le cabotage n'étant qu'un moyen, le principal sans doute, mais le problème est d'abord à poser à terre, là où sont les gisements de fret à réorienter.

### 3.2. Les efforts faits sur le plan opérationnel

Depuis une décennie, des efforts ont été multipliés pour créer de nouvelles activités de cabotage ; à partir de 1995, la Commission de Bruxelles<sup>7</sup> a proposé d'aider les projets visant à leur développement. Elle a été relayée par diverses structures : *l'Association des Régions périphériques maritimes de l'Europe*, la *Conférence des Villes de l'Atlantique* dont la dernière réunion a été programmée pour juillet 2001, *l'Association de l'Arc atlantique*, etc. Dans le cadre de cette dernière, à la fin de 1996, huit ports se sont associés pour former l'APAA (*Association des Ports de l'Arc atlantique*, dont Brest et La Rochelle) afin de relancer les transports combinés utilisant le bateau, de présenter à Bruxelles un projet pilote concernant le *short sea shipping* ouvrant des perspectives intéressantes, et d'envisager des aides au *marketing*. Puis lors d'une réunion à Brest en 1997, huit thèmes de développement du *feeder* sur l'ensemble de l'arc ont été étudiés, à propos desquels les chargeurs et fournisseurs de fret représentés ont affirmé qu'ils aideraient à l'adaptation de leurs expéditions au passage par les ports : c'est une forte sensibilisation à la question du transfert des marchandises vers la mer. Il est difficile d'en mesurer les effets.

Diverses créations ou tentatives de création d'armements au cabotage sont apparues dans cette période. Elles ont été précédées par le projet CATAM (bureau de services privé connu) en 1995 : il s'agit de la proposition

<sup>6</sup> Nous ne possédons pas de document officiel plus récent : Eurostat paraît ne pas en avoir établi. Il faut par ailleurs rappeler la difficulté de coordination des statistiques selon leurs différentes sources et leurs dates et en particulier avec celles qui seront ultérieurement fournies. Les chiffres diffèrent beaucoup sur ces sujets.

<sup>7</sup> Voir p.61, l'étude de la politique communautaire face au S.S.S.

d'un ensemble de lignes côtières de désenclavement de la côte de l'océan avec cinq types de desserte entre Algésiras et Glasgow et aussi jusqu'au Rhin. Cette proposition était très étudiée, appuyée par des cartes et des calculs prévisionnels d'investissements et de rentabilité en fonction des types de navires achetés ou affrétés. Ce projet a eu surtout le mérite d'attirer l'attention des milieux maritimes et de proposer des directions de réflexion, et peut-être d'action, car à partir de la même date, des opérations concrètes ont été lancées.

Il n'est pas inutile de les rappeler pour ce qui intéresse surtout les façades françaises et bien que la liste ci-dessous ne soit pas exhaustive, elle est significative. Ce sont les lignes et services suivants :

- Bordeaux - Nantes - Le Havre - Felixstowe, fin 1995
- Le Havre - Santander en 1997 (pour les voitures)
- Le Havre - La Rochelle (hebdomadaire) par *European Feeder L.* qui vise 1,5 M de conteneurs, remorques et caisses mobiles dans une étude de marché au départ de Nantes
- Le Havre - Lorient par *Breiz Cooperation Service*, créé par l'association de cinq actionnaires de Pontivy, avec un porte-conteneurs de 145 boîtes
- Lorient - Casablanca par la société *Gulf Stream* qui disparaît en novembre 1997
- Montoir - Portugal, par navire *roll on-roll off*, de la *Compagnie Morbihannaise et Nantaise*, de bonne réputation sur le marché du fret, et visant la satisfaction des besoins du Choletais industriel et des grandes surfaces des Pays de Loire
- Cherbourg - Cork qui est un prolongement du trafic trans-manche
- Dunkerque - Algésiras, créé par le Danois *Maersk* avec des escales intermédiaires
- Brest - Saint Petersburg par l'armement russe *Northern Shipping*
- puis le 14 septembre 1999, *International Atlantica Line* lance le service Bayonne - Southampton, lié à la société havraise *Viking* et à COBAFRET, avec l'appui annoncé de transporteurs espagnols et portugais, parallèlement à quelques modifications d'équipement portuaire
- Le 5 septembre 2001, OOCL et MISC établissent un feeder dit ligne ISX de Leixos (Portugal) à Aarhus puis Gdansk avec une dizaine d'escales intermédiaires, dont une au Verdon
- De Dunkerque sur l'Angleterre, on voit apparaître ou réapparaître la *Norfolk L.* et la *Dart Line*
- Dans le bassin méditerranéen, les liaisons entre les deux versants Nord et Sud sont de traditions millénaires et multiformes et la France y participe sur l'Algérie, sur les îles, etc., mais il faut signaler :
  - divers essais d'armements marseillais pour créer des lignes entre Gênes et Barcelone
  - le lancement d'un service régulier italien entre Gênes et Barcelone en 2001.

Par conséquent, les milieux maritimes ont répondu aux besoins de transfert de fret de la terre vers la mer.

Cependant, bon nombre de ces expériences n'ont pas réussi ; et il importe d'en dégager les causes. C'est d'abord qu'il a été apporté des réponses mauvaises ou insuffisantes aux exigences spécifiques des diverses formes de cabotages, en particulier une médiocre concordance entre les possibilités de fret en nature et en volume avec le type de bateau retenu et la fréquence des touchées, surtout dans la phase de départ ; puis il s'agit de défaut de publicité : l'offre de services ne touche pas un éventail technique ou géographique suffisant de clients et l'on a parfois trop misé sur la conteneurisation aux dépens du *roll on-roll off* ou inversement : une spécialisation trop étroite a été parfois recherchée pour raisons diverses. Puis il est arrivé que la date de lancement ait été mal choisie, que la conjoncture ait été néfaste (un projet très sérieux n'a pas résisté à une dévaluation de la livre sterling). Enfin, il y eut de mauvaises appréciations des localisations de gisement de fret, et de la nature de ces gisements, impliquant l'inadaptation des méthodes ou des moyens de captation : il ne suffit pas de savoir que des millions de tonnes passent à proximité des côtes (cf. ch. II - 4), il faut trouver les lieux et les moyens pour les transférer vers le bateau. Ces faits suggèrent que l'adaptation à la compétition contre la route et le rail soit difficile, mais fondamentale pour la réussite.

Pourtant, en regard de cette relative ou inégale fragilité des essais ci-dessus indiqués, d'autres réussites se sont de longtemps imposées, sur le plan international ; en particulier, on peut encore une fois évoquer le *feeder* qui s'est solidement implanté en Europe de l'Ouest, et ce, sous trois aspects :

- celui déjà indiqué des services appartenant à de grands armements (*K. Line*, *CAST*, etc.) qui couvrent les littoraux de la Scandinavie à Gibraltar et qui peuvent toucher la France de l'Ouest, comme c'est le cas de *Maersk* ci-dessus rappelé ;

- celui de collectes de fret par lignes de grand cabotage autonomes ou indépendantes : *Bugsier* pour les armements transocéaniques du delta du Rhin, *Ellerman*, *Mac Andrew* autour des îles britanniques, etc.

- enfin celui des compagnies qui font occasionnellement du *feeder* à côté de services spécialisés, comme les *Bell Lines*, *Geest North Sea*, etc.

De telles compagnies de navigation ont une place solide sur le marché des transports : « ... même s'il faut deux jours entre le Nord de la France et le Nord de l'Espagne, contre un seul par la route, le coût par feeder n'est que de 25 % du coût terrestre » (par unité de charge) affirmait le directeur de *Mac Andrew*.

On trouve dans ces faits des raisons pour conforter le *short sea shipping*.

### 3.3. Les nations ibériques ont une importante activité de cabotage

Il est essentiel de le rappeler, parce que leur commerce communautaire constitue une raison majeure de surcharge par le transit routier transfrançais qu'il impose . D'après l'Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées, pour 1998, les échanges par mer de l'Espagne avec l'Union européenne sont de 51 980 000 t et de 14 811 000 t avec le reste de l'Europe. Le détail (cf. document 2) montre que, pour la seule Europe du Nord-Ouest et pour l'Italie, c'est-à-dire pour ce qui, autrement, passerait par poids lourds à travers la France, le total s'élèverait à 43 888 000 t, soit l'équivalent de 2,7 millions de camions.

**Document 2 – Trafics maritimes (1998) des ports espagnols avec les pays de l'Union européenne et le reste de l'Europe**

En 1000 t	Débarqué en Espagne	Embarqué en Espagne	Total
avec Royaume-Uni	9874	5051	14926
Italie	6237	4365	10603
France	3699	2913	6613
Pays-Bas	3415	2677	6093
Belgique	1324	1565	2890
Allemagne	1736	1026	2763
Total partiel	26285	17597	43888
avec Portugal	812	1596	2408
Grèce	1028	759	1787
Suède	841	501	1343
Finlande	957	345	1303
Irlande	305	368	673
Danemark	272	238	511
Autres	0,6	0,04	0,7
Total UE	30508,6	21404,04	51913,7
reste Europe	11467	3344	14811
Total général	41967,6	24748,04	66724,7

Source : Observatoire franco-espagnol des trafics à travers les Pyrénées, document 1, avril 2000, p.41.

**Document 3 - Marchandises embarquées et débarquées (1997)  
dans les ports français en liaison avec les Pays ibériques**

En tonnes	Espagne		Portugal	
	Embarqué	Débarqué	Embarqué	Débarqué
Dunkerque	223498	505379	90090	-
Boulogne	12755	-	-	44878
Le Havre	285766	175559	64738	95103
Saint-Malo	4983	8224	-	-
Lorient	6918	2791	-	-
Nantes St N.	515927	400401	254990	2357
La Rochelle	71724	96799	626319	35029
Bordeaux	-	-	-	-
Bayonne	64292	139865	94296	18206
La Nouvelle	53095	15250	4650	2397
Sète	21159	112427	4714	22817
Marseille	1664108	336478	136353	29121
<b>Total</b>	<b>2924425</b>	<b>1793173</b>	<b>1276150</b>	<b>249908</b>

Source : DRE Aquitaine (courtoisie M. RUBAN) sur base SITRAM dans *Transports des Marchandises. Mode maritime* p.57. Noter l'absence de trafic de Bordeaux à l'inverse de Bayonne et de La Rochelle, et la faiblesse de celui de Sète (cf. chap. II, 4.4.1.).

Le document 3 montre la part plus détaillée qui revient à la France seule dans ces échanges ibériques par mer. Il y apparaît, pour 1997 qu'avec le Portugal ils s'élèvent à 1,526 Mt dont 83,6 % en exportations françaises (plus de la moitié pour les produits pétroliers et une part notable de produits sidérurgiques) ; et avec l'Espagne : environ 4,7 Mt dont les deux tiers d'exportations françaises également ; là aussi, les produits énergétiques dominent pour les deux tiers ; les faits de contiguïté géographique s'imposent : les échanges franco-espagnols depuis 1986, date d'entrée dans l'Union européenne, se sont maintenus entre 3,5 et 4,5 Mt.

Il est également important de rappeler la répartition par façade de ces trafics de cabotage, parce qu'une comparaison s'impose avec les flux terrestres établis en concurrence (voir ci-dessous pp. 20 et 22) les cartes des documents 4 et 5. Il apparaît pour 1997 :

- qu'il a été embarqué en Espagne à destination des ports français : 1 738 362 t pour les côtes méditerranéennes et 962 565 t pour l'Atlantique ; puis débarqué en provenance des ports français méditerranéens 464 153 t, et des ports de l'Ouest et de la Manche 823 641 t. La responsabilité de chaque port est visible dans ce document 3 ;

- qu'il a été embarqué au Portugal 145 717 t à destination de la côte méridionale française et 1 224 797 t à destination de la côte Ouest et Nord, puis débarquer respectivement 54 331 t et 195 573 t.

Ce sont des gisements de fret que le cabotage s'est déjà appropriés. Il en est d'autres qui n'ont pas encore été captés, et les essais de services nouveaux ci-dessus indiqués ont tenté de le faire.

Ainsi s'esquisse un état général de situation dans lequel les cabotages se présentent comme une activité polymorphe et déjà largement développée dans les échanges communautaires. Les milieux d'armements y sont déjà bien engagés. Le problème n'est donc pas seulement de créer des formes nouvelles de *short sea shipping*, mais d'innover sur les moyens de transférer les marchandises de la terre vers la mer en proportion plus importante que ce qui existe déjà. Cela implique de connaître les flux terrestres (cf. ch. II).

Il n'est pas dans le propos de la présente étude d'analyser la navigation dans les mers bordières pour l'acheminement des voyageurs. Les diverses questions se présentent alors autrement, mais il n'échappe pas que le transport des passagers est souvent lié à celui des marchandises, et peut être un élément de rentabilisation des lignes. Il importe d'en être conscient.

#### **4. Une nécessité pour le cabotage : un équipement valable des ports**

Le bateau a besoin d'appuis portuaires, soit pour les services à la navigation, soit pour ceux requis pour la cargaison. Ces appuis ne sont pas rigoureusement les mêmes selon les types de cabotages, surtout si, comme le demande la *conférence des présidents des Comités économiques et sociaux régionaux* (CESR) de la façade atlantique française, un nouveau concept de navire est ici à inventer. Les échanges par mer étant communautaires, une coordination des équipements spécifiques des ports est nécessaire à l'échelle des mers bordières. La Commission de Bruxelles en a reconnu la nécessité. Les enquêtes menées dans le passé conduisent à envisager les problèmes selon les deux points de vue ci-dessous rappelés : celui des équipements eux-mêmes, et celui, connexe, des coûts de passage portuaire.

##### **4-1 L'hétérogénéité des structures**

Il convient d'abord de constater l'hétérogénéité des structures portuaires entre pays coparticipants, et même à l'intérieur d'un même pays. Cela est dû en premier lieu à la complexité des opérations et des professions intéressées (vingt et un dit une enquête ministérielle française). Il en résulte que les petites maisons de transit de l'intérieur continental en connaissent mal tous les rouages et articulations, puisque la transparence des opérations et des factures n'est pas toujours assurée, que les publications statistiques, les structures économiques, les modalités de gestion, voire les opérations elles-mêmes sont marquées par la même hétérogénéité. C'est évidemment préjudiciable.

Puis on constate une fréquente nécessité d'adapter les équipements aux stricts besoins du *short sea shipping*. Il existe encore un petit nombre de ports d'échouage, d'autres dont les écluses doivent être contrôlées, d'autres dont les quais n'assurent pas les quelque 4 m de calaison requis par les caboteurs usuels... Le reproche des armateurs et des chargeurs est qu'un caboteur travaillant au *tramping* passe couramment 50 à 60 % de son temps de travail à quai, qu'il n'est pas fiable quant aux conditions de coût, de délais, d'horaires de départ, à cause de l'insuffisance ou l'inadaptation des installations de manutention ou autres, en particulier pour le transmodalisme. Il faut nuancer ces jugements : il est des ports majeurs ou moyens qui répondent aux exigences ; mais il est vrai qu'il existe sur les littoraux des péninsules méridionales de la CEE, et sur les archipels, un nombre très élevé des petits organismes sous-équipés, dont les moyens d'investissement et d'entretien sont insuffisants, dont les trafics sont trop limités pour asseoir une politique normale de financement. *L'European Community Shipowners Association* dans son groupe de travail au *Forum des Industries maritimes* (doc. D. 165/93 aa) a suggéré depuis longtemps un certain nombre de mesures à prendre pour mettre les ports en état de répondre aux services demandés. Ces mesures ne seront pas reprises ci-dessous, mais on peut ajouter qu'il serait souhaitable de s'orienter vers quelques types plus ou moins standardisés d'équipements, des modules d'installations adaptés aux besoins des cabotages, de coût réduit, d'entretien facile, d'usage polyvalent.

Cette adaptation des équipements peut être onéreuse et la *conférence des présidents des cinq Comités économiques et sociaux régionaux de la façade atlantique*, laquelle a demandé aux Centres techniques de l'Équipement de l'Ouest et du Sud-Ouest d'établir un bilan pour les littoraux la concernant, rappelle les divers moyens de financement accessibles aux autorités responsables.

Ce sont :

- des soutiens communautaires par la Banque européenne d'Investissements, par la Commission de Bruxelles, par le Programme PALT (actions pilotes pour le transport combiné) ;
- des prêts bancaires dans le cadre de l'harmonisation économique commune et du Fonds européen d'Investissements ;
- l'appel au FEDER pour la correction des inégalités entre régions ;
- l'appel à l'intervention d'Interreg III pour l'harmonisation sociale et économique entre régions ;
- la ligne budgétaire RTZ (règlement complémentaire 1655/99),
- le cinquième programme cadre R/T 1998-2002 pour la croissance durable.

(Le lecteur reverra avec fruit le programme Neptune 21 de recherche sur le cabotage lancé par la conférence des présidents des CESR sous la direction de M. Gilles Bouyer, des Pays de Loire). Les moyens ci-dessus indiqués sont évidemment valables pour la façade méditerranéenne et les autres de l'Union européenne.

D'autre part, certains problèmes de **sécurité** seraient à repenser. L'assemblée générale des pilotes espagnols a été conduite dans le passé à décider la rédaction d'un livre blanc afin de signaler « *la déficience des ports d'Espagne en matière de sécurité* ». Depuis, des mesures ont été prises. Ce peut être vrai aussi ailleurs.

Bien des perfectionnements sont donc souhaitables. Il n'y a guère de littoraux qui y échappent. Ils ont été tentés ou sont encore possibles, dans le cadre de divers plans portuaires : plan national pour l'Espagne lors de son entrée dans la Communauté ou plans régionaux (tel celui d'extension de Bilbao jusqu'à 2000), mais ils touchent prioritairement les grands organismes. En Italie, des réformes de ports ont eu lieu, mais elles touchent essentiellement les grands. En Grèce, la dispersion des îles est un obstacle aux investissements.

Or, une telle politique commence par une interrogation : celle du choix ou du refus du choix des ports à équiper, car il n'est pas possible de tout faire. Dans le passé, la *Fédération des Entreprises belges* s'est déjà prononcée pour le refus d'une sélection *a priori*, afin de laisser aux autorités responsables et aux clients la décision, en fonction de l'aptitude à vendre valablement les services requis dans le cadre d'une compétition ouverte. D'autres avis ont été émis, pour éviter une coûteuse dispersion des crédits, dans le cadre de tables rondes organisées par le Conseil européen des Ministres des Transports (CEMT) voici quelques années.

C'est à ces ports éventuellement encouragés que pourraient revenir les aides communautaires ci-dessus évoquées. Sans préjuger ni de la politique à suivre, ni des décisions à prendre, il ressort des contacts établis avec les milieux intéressés que quatre critères pourraient être pris en compte :

a) la capacité des organismes portuaires retenus à réunir une masse critique de cargaisons suffisante pour alimenter la navigation maritime qui, de ce point de vue, est souvent plus exigeante que les moyens terrestres ; cela dépend du type de bateaux utilisés, de la nature des trafics, de la pratique de lignes régulières ou de *tramping*, de la rotation des escales, etc. ; cela est chiffré en nombre de tonnes de vracs, en conteneurs, en apports de camions pour les *car-ferries* ou les bateaux *roll on-roll off* ;

b) les combinaisons de cargaisons ou chargements, suffisamment rémunératrices pour l'armateur ; d'après les études de cas, pour un bateau de 500 à 600 tpl, ce sont : les produits sidérurgiques, les engrais, les produits chimiques, les bois..., mais les scraps, la houille, les sables et graviers, les terres (argiles...) ne le sont pas suffisamment ou ne sont acceptés qu'en période de basse conjoncture. Or, le trafic ibérique en import-export, répond dans l'ensemble de façon favorable à ces conditions de masses critiques et de natures de cargaisons. Il en est de même de certains trafics italiens transalpins, encore que le transfert vers le bateau soit ici plus difficile pour des raisons de localisation géographique des partenaires commerciaux. Mais dans ces divers cas, la détermination des villes côtières bénéficiant des équipements nouveaux adaptés aiderait sans doute à l'amplification des trafics réorientés vers la navigation.

c) cette masse critique exprimée en poids et en rémunération de l'armement dépend des liaisons d'arrière-pays. S'il y a, de quelque façon, une part de sélection, celle-ci doit tenir compte : des réseaux de transports d'hinterland, de la décision communautaire de libéralisation de ces transports dans un rayon de 150 km autour des ports, du rôle régional déjà pris par le port (en particulier l'indice régional de spécialisation est un critère qui prendrait une réelle valeur).

d) il reste que la totalité des flux d'arrière-pays n'est sans doute pas transférable : il faut judicieusement apprécier ce qui peut l'être.

#### **4-2 Le coût de passage dans les ports**

Il est souvent lié aux insuffisances des équipements. La question sera reprise sous d'autres formes par la suite (cf. ch. III).

Globalement, les ports du Sud sont chers : c'est un des aspects pesants de l'équation des coûts de circulation (cf. ch. III). Ces coûts atteindraient dans certains cas jusqu'à 70 % des frais d'exploitation du bateau (selon la *Fédération des Entreprises belges*) et l'on a pu constater voici encore peu d'années que le prix de passage d'un conteneur était de 40 euros en Irlande du Nord, 75 dans le Sud de la mer du Nord, mais 180 à 200 dans les ports ibériques (Dr Blonk, lors du *Maritime day*, Le Havre 1993).

D'après les études de cas, cette cherté relève de la structure de ces frais de port sous trois aspects : manutentions, droits sur la marchandise, droits sur le bateau.

Le coût élevé des manutentions s'explique donc d'abord par les défaillances d'équipements, par l'insuffisance de l'automatisation des opérations, y compris dans le domaine de la transmission des informations sur les arrivages ou les départs, et dans l'identification de la marchandise. Mais dans les ports du Sud, au coût strict des services rendus s'ajoute une part notable de charges salariales et sociales, qui pourraient être prises en compte par d'autres structures spécialisées (chômage, sécurité sociale, etc.) dans des conditions qui éloignent le prix facturé du coût réel des services. Peut-être n'est-il pas normal que le port supporte une part trop lourde de la vie sociale urbaine. S'ajoutent, on le sait, les effets de la syndicalisation poussée des populations portuaires organisées sur le plan international : la fréquence est élevée des arrêts de travail pour des raisons qui peuvent ne pas toucher directement le port considéré ou les seules professions de stevedoring. Le coût final en est élevé. Ce fut le cas en décembre 1991 lors de la grève totale et conjointe en Espagne, au Portugal, en Italie, en Grèce pour protester contre la libéralisation des cabotages nationaux. Cela reste le cas aujourd'hui dans de nombreux ports lorsque se multiplient les conflits sociaux (cf. le problème des portiqueurs en France)

Les droits et charges payés par la marchandise sont à la fois lourds et compliqués. Les tarifs changent dans le détail d'un port à l'autre, en fonction de la politique établie pour attirer tel ou tel type de cargaisons ; leur lourdeur peut se retrouver ailleurs que dans l'Europe méridionale. Mais ce qu'il faut retenir est : la multiplicité, la variété, la difficulté de calcul de ces charges, qui augmentent les délais administratifs et n'encouragent pas la clientèle ou ses représentants à pratiquer les acheminements par mer ; cette situation est inconnue dans les transports ferroviaires, et surtout routiers où un seul document (T2) répond à toutes les exigences. C'est un handicap sérieux pour le *short sea shipping* que l'unitisation systématique permettrait sans doute d'alléger en établissant un forfait de transbordement pour les marchandises générales, qui sont les plus pénalisées. Ce peut être un problème d'équipement.

Les droits sur le bateau ont la même complexité. Il s'y ajoute la variabilité en fonction de la taille, (et dans celle-ci : de la longueur, du tirant d'eau...), du type d'escale, des services requis... Finalement, ces frais sont récupérés sur la marchandise. Sans doute intervient le besoin d'amortir les infrastructures (que ne paient pas les transporteurs routiers), de valoriser le revenu normal des administrations portuaires qui ont à charge le fonctionnement et les équipements, etc. La Commission de Bruxelles demande que la facturation soit le reflet

des stricts services rendus. On sait que la transparence de la gestion et de la vente de ces services, de même que l'homogénéité des pratiques portuaires, n'ont pas encore pu être obtenues dans l'Union, malgré de multiples demandes des autorités européennes.

La complexité des organisations et des prestations dans les ports de l'Europe occidentale, qui ne se retrouve pas de même façon ailleurs dans le monde, s'explique par l'héritage de traditions qui ont pu avoir leur justification dans le passé, par le besoin de répartir les responsabilités en cas d'incidents ou d'accidents qui touchent des chargements et des matériels de grande valeur. Cette complexité peut être concevable pour les grands navires, pour les cargaisons au long cours sur lesquelles pèsent les complications du droit international, mais garder le même contexte pour y inclure le *short sea shipping*, c'est imposer à ce dernier des obstacles dont profitent les transports terrestres. Si la même marchandise communautaire peut être transportée indifféremment par mer et sur terre, il faut chercher une simplification des pratiques maritimes et portuaires, tels que les forfaits de transbordement pour chargements unitisés, ou un régime de navigation adapté au cabotage européen, si l'on veut que ce dernier se développe. Cela implique une révision des usages et des installations ; et, il faut le dire, une action sur les hommes autant que sur les choses.



# Chapitre II

## Les transports terrestres et les gisements de fret

Ces gisements de fret, ceux dans lesquels il faut puiser pour alimenter le cabotage, sont les flux de marchandises véhiculés sur le continent. Leur ampleur est devenue écrasante : 1 643 milliards de t/km pour les quinze coparticipants de l'Union européenne en 1997, soit près du double de ceux de 1970. La route en représente 73,1 % et a, pour elle seule, triplé dans la même période, alors que le rail n'a crû que de 14,5 %, ce qui, en pourcentage du total, est une baisse sensible. Mais ces transports européens fournissent 1,7 million d'emplois : cela rend délicates des modifications rapides de structure.

La France a dans ce système de transports une position particulière à cause de ses activités propres, mais aussi de l'importance du transit communautaire qui traverse son territoire. L'étude ci-dessous a pour objectif de saisir les différents flux correspondant à ces deux aspects et de réunir les données à partir desquelles une réflexion est possible pour envisager la transférabilité des produits transportés vers la mer. Un tel transfert n'est possible que si l'on connaît : l'importance des flux par modes d'acheminement, leur localisation, leurs points de départ et de destination, y compris pour l'essentiel hors de France, la nature et les caractéristiques de conditionnement des produits transportés. Sous ces aspects, le recours aux statistiques est nécessaire, même s'il apparaît fastidieux.

D'autre part, l'un des principes retenus afin de cerner cet objectif est de saisir, à côté du commerce extérieur de la France, les flux étrangers en transit transfrançais, à l'entrée et à la sortie, aux frontières des pays ibériques et de l'Italie, pour les provenances et les destinations des autres pays de l'Union européenne.

### 1. La circulation routière face au cabotage maritime

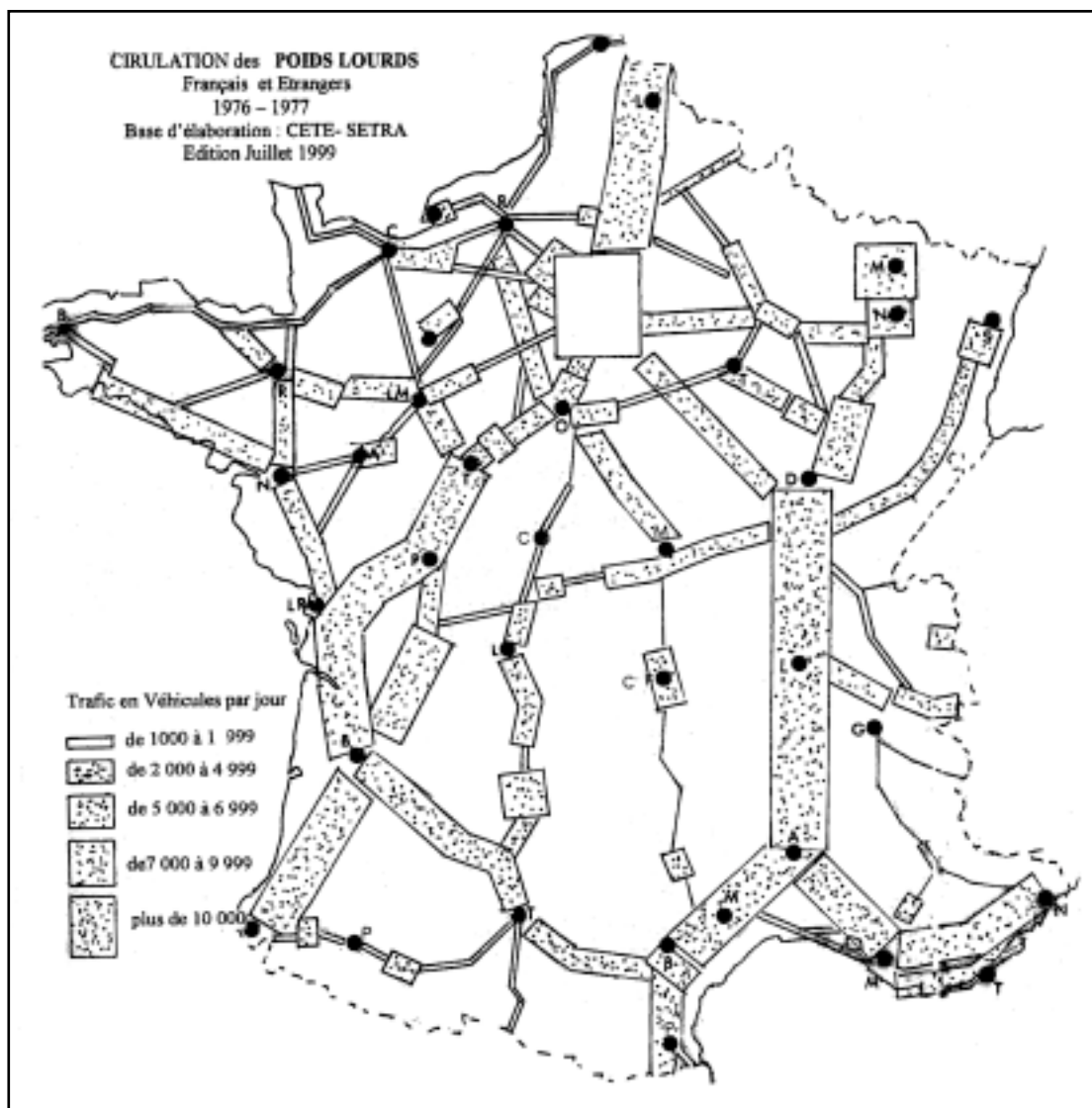
Tous les pays de l'Union européenne participent à l'expansion de cette circulation routière ; le poids de marchandises chargées et déchargées en liaisons *internationales*, selon Eurostat, en 1999 est de 59,6 Mt en France (transit non compris), 66,9 Mt en Belgique, 58 Mt en Allemagne, 92,7 Mt aux Pays-Bas, 19,3 Mt en Espagne, 5,5 Mt au Portugal.

#### 1.1. Au cœur de ce dispositif : le trafic global français

Il en est un élément central parce qu'il répond aux besoins nationaux propres, et en plus à ceux du transit pour le compte des États voisins. Le ministère de l'Équipement définit les exigences françaises strictes à travers les parcs de camions en fonctionnement : 4 890 000 véhicules sont utilisés dont 1 198 000 d'une capacité supérieure à 2,5 t. Le poids de marchandises transportées est de 1 812 Mt (il y a une énorme part d'échanges intra-français), et pour 159 milliards de t/km, mais on considère par d'autres sources, que 80 % de ce trafic national sont limités à une distance de moins de 200 km et n'ont pas de chance d'aider au développement de la circulation maritime par transfert. Ces 80 % concourent aussi à la formation des flux routiers et sont mêlés aux poids lourds du transit étranger. Le résultat global apparaît sur le document 4.

Cette carte dressée selon les normes officielles fait ressortir quelques faits marquants. D'abord, elle localise les flux des denrées qu'il faudrait au moins en partie transférer vers la mer, *ce qui n'implique pas que ce soit toujours sur le territoire français qu'il faille prendre les mesures pour les détourner vers les ports*, puis elle montre les points d'engorgement dont ceux des frontières pyrénéenne, italienne, belge (cf. l'autoroute A1 : un véhicule lourd

**Document 4 – Carte de circulation des poids lourds français et étrangers sur le territoire de la France (Élaboration : AV)**



toutes les deux secondes...) et partiellement allemande. Ces flux suivent les autoroutes, mais aussi largement les routes nationales (RN) sans péages, dont celles entre Bordeaux et Orléans, où les difficultés et les accidents sur des itinéraires insuffisamment adaptés, sont assez fréquents pour que, parfois, l'accès à ces routes nationales soit filtré (on envisage de le faire pour la RN 10). Le dispositif d'ensemble met en relief deux axes très forts : l'un, lillois-séquanien (Lille, Seine, Saône), prolongé vers Perpignan, l'autre allant de Bayonne à Bordeaux et se prolongeant au nord par l'A 10. Dans les deux cas, ils sont pour partie parallèles aux littoraux, et par là, pourraient intéresser l'Arc atlantique et l'Arc méditerranéen et peut-être, sous certaines conditions, ils pourraient valoriser certains ports : de Bayonne à La Rochelle, de Port-Vendres à l'Italie. Enfin, il faut constater que la desserte des lignes transmanche est répartie sur divers points de passage, choisis selon les itinéraires souhaités dans les îles britanniques. Il faut remarquer aussi que, jusqu'à ce jour, le tunnel sous la Manche n'a pas ou pas encore, attiré des flux de grande puissance. Cette affirmation sera nuancée ultérieurement.

Cette circulation générale est affectée d'un taux de croissance élevé. Pour le seul trafic français, il est de 3,8 % par an en t/km, et provoque le risque d'un doublement en quelque deux décennies, devant lequel le réseau actuel serait dans l'incapacité de faire face. Les risques de cette croissance sont aggravés par la perspective d'ouverture de nouveaux passages transpyrénéens et transalpins, car nos voisins connaissent des taux de développement semblables. Il faut rappeler ici que cette intense activité routière est polymorphe : elle relève d'abord des besoins de l'économie française à la fois intra- et interrégionale. Puis elle est liée aussi au commerce

extérieur, ce qui est fort important dans la perspective des transferts vers la mer, parce qu'alors les centres de décisions sont placés sur le territoire national, rendant possible une politique adaptée du *short sea shipping*. Elle dépend enfin du transit étranger qu'il est nécessaire d'isoler si l'on veut appréhender clairement les problèmes.

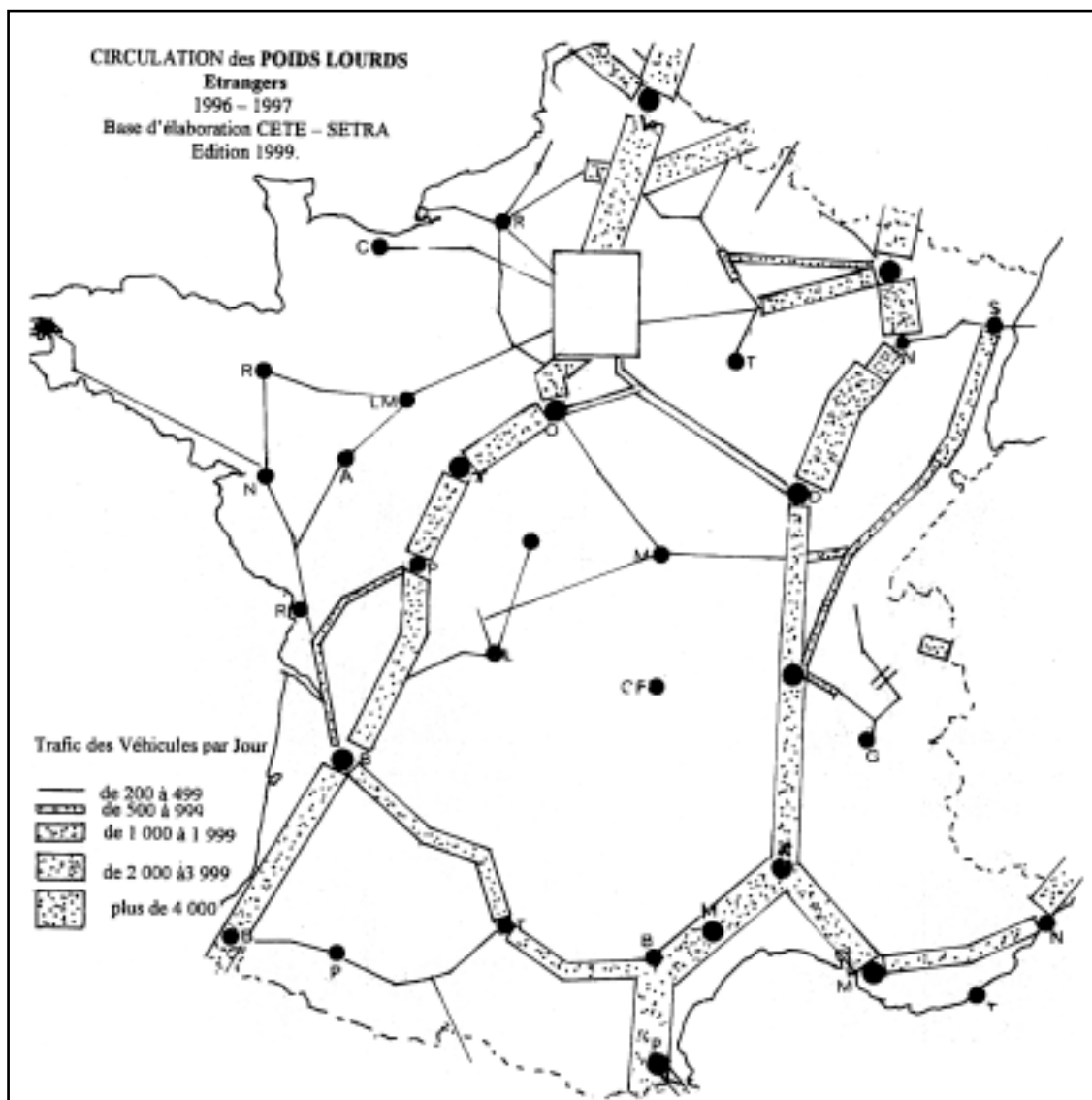
## 1.2. Le transit communautaire transfrançais

### 1.2.1. La circulation des poids lourds étrangers

Le document 5 fournit une représentation de la circulation des poids lourds étrangers seuls sur des normes semblables, donc comparables à celle du document 4. Ce transit étranger est sans profit valable pour l'économie des régions traversées, mais peut éventuellement fournir du fret pour le cabotage. Il faut le caractériser.

#### Document 5 - Carte de circulation des poids lourds étrangers seuls en transit communautaire à travers la France (Élaboration : AV)

Attention l'échelle est différente de celle de la carte 4.



La carte 5 montre des similitudes évidentes avec la précédente, mais aussi des différences d'intensité. D'abord, n'ont été retenus que les flux supérieurs à deux cents véhicules par jour, contre mille pour la carte 4, mais la pesanteur des trafics demeure apparente sur la frontière des Alpes. La présence des divers passages y diminue les flux (cf. ci-dessus).

Pour les liaisons avec l'Allemagne, surtout celles en relation avec les pays ibériques, existe aussi une dispersion entre Bâle et le Luxembourg, mais avec un net renforcement de Dijon à Metz et au-delà. Cela s'explique par le regroupement d'itinéraires venus par le Sud, par l'ouest et par les Alpes. Le document 6 emprunté à l'Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées (avril 1999, p.18) montre l'important carrefour de dispersion des flux ibériques à destination ou en provenance de l'Europe du Nord-Ouest et de l'Italie. Pour une part, ce carrefour commande la circulation qui se développe de l'Aquitaine au Roussillon.

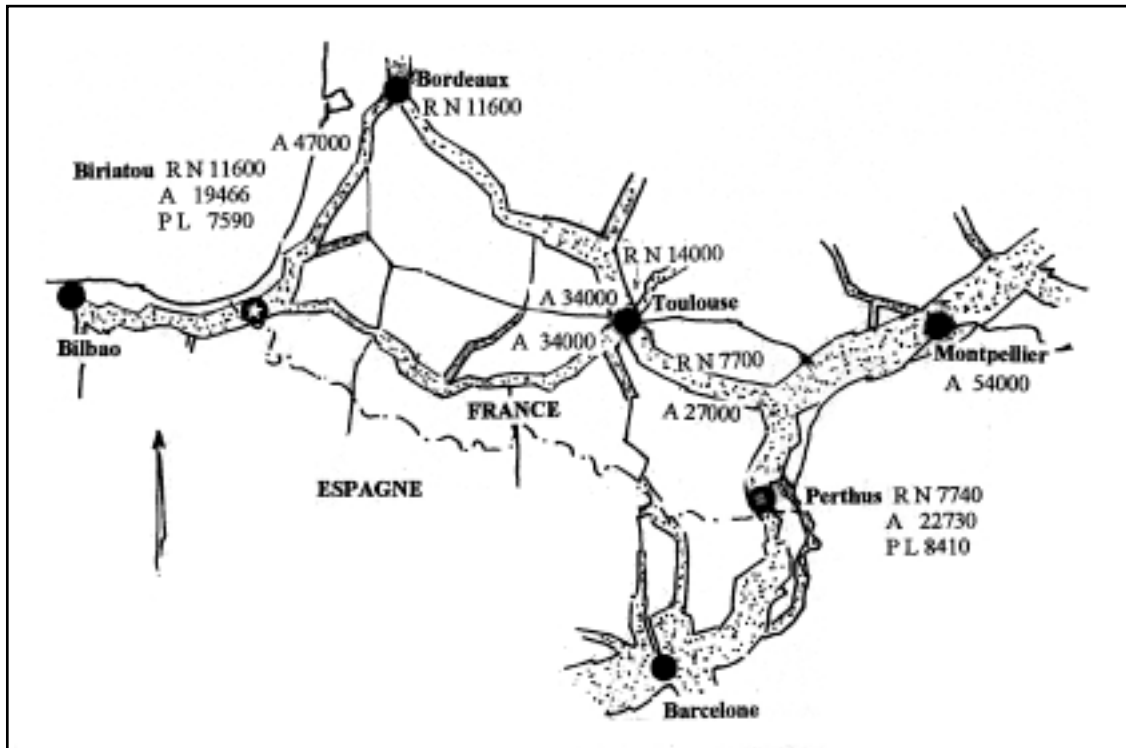
Il apparaît des régions où les trafics de transit étranger sont modiques (moins de deux cents véhicules/jour). Ce sont le Massif Central, sauf ses franges Nord, l'Ouest, et le Nord-Ouest français (de la Vendée à la Basse-Normandie). Enfin, la proximité d'axes lourdement chargés et de littoraux, signalée dans la carte 4, demeure encore marquée pour l'Arc atlantique français, mais limitée à l'Aquitaine. La partie Nord de cet arc est beaucoup moins favorisée. C'est la conséquence du rôle joué par la RN 10 (de deux à quatre mille véhicules/jour) qui reste très attractive pour le transit espagnol.

**Document 6 - Le carrefour routier franco-espagnol**

d'après les documents de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées

Statistiques de l'année 2000 en nombre de véhicules / jour. RN : routes nationales,

A : autoroutes et PL : poids lourds dans ce trafic autoroutier. Sous un angle différent, une étude de Gérard Gres (DRE de Montpellier, Observatoire régional des Transports) pour 1998, permet de cerner l'allure globale des transits étrangers



Sous un angle différent, une étude de Gérard Gres (DRE de Montpellier, Observatoire régional des Transports) pour 1998, permet de cerner l'allure globale des transits étrangers. Commerce extérieur français mis à part, ce sont 2 828 000 poids lourds qui franchissent l'ensemble de nos frontières, ce qui représente une croissance d'un tiers en huit ans. Quatre nationalités dominent : espagnole pour 32 % des camions, italienne pour 11,5 %, allemande pour 10,4 %, portugaise pour 7,3 %. Le pavillon français est peu mêlé à cette circulation et les convois lourds faits d'un tracteur et d'une remorque, c'est-à-dire en général, d'une grande capacité, constituent la presque totalité de cette circulation transfrontalière.

L'ensemble représente 43,4 Mt de marchandises, à près de 66 % en relation avec l'Espagne : celle-ci n'a pas d'autre possibilité de liaison routière avec le reste de l'Union européenne que par la France. Avec la même pensée de la recherche d'un transfert possible des marchandises vers la mer, il est bon de rappeler que,

selon les principaux postes frontières, et pour le transit seul, les enquêtes des services nationaux ont montré qu'il y avait :

Il faut noter que les itinéraires de loin les plus fréquentés sont placés à étroite proximité des littoraux.

- au passage du Mont Blanc	70 véhicules/heure
- à Fréjus	369 véhicules/heure
- au Mont Genève	40 véhicules/heure
- à Vintimille	520 véhicules/heure
---> soit avec l'Italie	999 véhicules/heure
- au Perthuis	1 286 véhicules/heure
- à Biriadou	848 véhicules/heure
---> soit avec les pays ibériques	2134 véhicules/heure

Les mêmes documents officiels montrent que trois régions administratives étrangères jouent un rôle dominant dans cette animation des flux de transit : la Catalogne, la Lombardie, la Westphalie ; l'une est en façade littorale, une autre est nettement enclavée, la dernière est très accessible par le fluvio-maritime.

L'Allemagne est le principal partenaire de l'Espagne (583 000 véhicules annuels) ; suivent l'Italie (483 000), puis les Pays-Bas (211 000). Ce sont tous des pays industriels pour lesquels les échanges de produits manufacturés jouent un rôle croissant : le tiers, à égalité avec l'agroalimentaire, puis suivent les produits chimiques et d'autres très diversifiés. Avec toutes les hésitations liées aux statistiques de sources diverses, le trafic sud-nord est un peu supérieur au trafic inverse.

Tel est le dispositif global. On peut le saisir de façon plus nuancée en analysant de plus près les trafics aux frontières de la France.

### ***1.2.2. Les bases d'une régionalisation des flux***

À propos de **l'Italie** d'abord, Le document 7 montre l'aspect du commerce international de l'Italie dans le cadre communautaire. Il dépasse donc le seul aspect du transit terrestre : les chiffres, ici, prennent en compte les transports par mer et les échanges franco-italiens, mais ce tableau est utile parce qu'il montre les orientations générales des lignes de désir que suggèrent ces relations extérieures qui, de quelque façon, pèseront sur ce transit lui-même. Ce dernier est rigoureusement indispensable à l'économie nationale italienne. Le partenaire britannique n'a pas été retenu, mais il faut rappeler les liens maritimes importants qui existent avec lui. De plus, les relations avec le Royaume-Uni utilisent beaucoup le relais du Benelux où diverses combinaisons de transbordements ont lieu (mer-mer, mer-rail, mer-terre, et même mer-batellerie-voies alpines, et inversement). Il reste qu'il apparaît que l'Allemagne est, avec la France, le plus important partenaire de l'Italie : cela ne peut pas ne pas influencer la circulation à travers l'hexagone. Il faut donc considérer ce tableau 7 comme un indicateur suggérant les orientations principales.

Une autre source (Observatoire franco-espagnol, DRE citées) sans doute plus proche de la réalité, indique que le transit transfrançais seul, par la route, de l'Italie est de :

- avec la Grande-Bretagne	2 080 000 t
- avec la Belgique	3 180 000 t
- avec les Pays-Bas	2 420 000 t
- avec l'Allemagne	2 100 000 t
- avec l'Espagne	3 700 000 t
- soit un total de	13 480 000 t

## Document 7 - Échanges répertoriés entre l'Italie et le reste de l'Europe en 1998

En 1000 t avec	Total exporté	Total importé	Total général
Belgique	1230	1627	2857
Allemagne	9050	7205	16255
Espagne	1914	2172	4086
France	7354	9008	16362
Pays-Bas	1189	1806	2995
Autriche	3332	4222	7554
Total Europe à 15	29603	31406	61009

Source : Eurostat, à partir de *Statistiques en bref*, Thème 7 - 2/1999 p.5

Noter : les échanges comprennent le trafic par mer lorsqu'il y a lieu. Le total final est celui de l'Europe des 15.

On peut encore affiner un peu plus quant à l'orientation de ces courants d'échanges et rappeler que la Lombardie déjà évoquée représente dans ce transit 3,4 Mt. Elle en est la plus forte part, puis vient le Piémont pour environ 1 Mt, mais ces provinces sont *continentalisées* et n'ont pas d'accès direct à la mer, ce qui peut être un argument gênant la transférabilité vers le cabotage. Viennent ensuite l'Émilie et la Romagne.

## Document 8 - Échanges répertoriés entre les États ibériques et les pays de l'Union européenne (mer comprise)

En 1000 t	Exportations vers	Importations de	Total
<b>Espagne avec</b>			
Belgique	678	1033	1741
Allemagne	2905	2069	4974
Italie	2172	1914	4086
France	8724	10906	19630
Pays-Bas	1124	1138	2262
Portugal	3854	1945	5799
Royaume-Uni	1376	821	2197
Total de 7	20833	19826	40689
<b>Portugal avec</b>			
Belgique	16	74	90
Allemagne	344	324	668
Grèce	1526	3854	5380
Espagne	1945	705	2650
France	273	428	701
Irlande	259	-	259
Pays-Bas	27	107	134
Royaume-Uni	78	184	262
Italie	32	428	460
Total de 9	4500	6104	10604

Source : Eurostat, à partir de *Statistiques en bref*, Thème 7 - 2/1999, p.5

Les échanges **ibériques** transfrançais constituent l'essentiel du transit provoqué par les liaisons communautaires. Il n'est pas nécessaire de reprendre ici les dispositions géographiques qui justifient cette remarque, et les faits ont été énormément amplifiés depuis l'entrée des deux pays dans l'Union européenne en 1986.

Le document 8, avec les réserves d'usage exprimées relativement à la comparabilité des statistiques, permet une réflexion générale semblable à celle proposée pour le tableau 7 précédent, sur l'orientation des relations hispano-portugaises en ce qui concerne les traversées du sol français. Les remarques faites demeurent valables pour l'essentiel.

Selon l'Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées, le transit strict représenterait 22,3 Mt par la route ; la même source (cf. M. Ruban, DRE Midi-Pyrénées) répartit comme ci-dessous les divers courants de ce transit ibérique saisi au passage de la frontière, pour 1999.

Liaisons avec	Nombre de poids lourds ibériques	Tonnes de marchandises Espagne seule	Tonnes de marchandises Portugal seul
Allemagne	434 000	6 070 000	690 000
Italie	239 000	3 700 000	700 000
Pays-Bas	154 000	2 170 000	?
Grande-Bretagne	146 000	1 880 000	?
Belgique	125 000	1 680 000	?
Total pour les 6 autres trafics	1 152 000	15 500 000	?
	143 000	?	?

Pour fastidieuse que soit la liste des marchandises transportées, il est nécessaire, afin d'apprécier leur transférabilité vers le bateau, de rappeler leur nature, exprimée ci-dessous en valeur (euros sur 10 mois de 2000, source Eurostat).

Pour l'**Espagne** :

Les **exportations** seules représentent 67,4 milliards d'euros dont :

- fruits et légumes : 4,355 milliards (en quantité, leur part reste élevée, mais elle baisse en %) ;
- produits manufacturés : 10,8 milliards ;
- machines et matériel de transport : 30 milliards
- produits chimiques : 5,5 milliards
- autres biens manufacturés : 5,3 milliards

Et pour les **importations**, la valeur globale est de 83,5 milliards d'euros dont :

- machines et matériel de transport : 40,2 milliards
- produits chimiques : 9,8 milliards
- autres biens manufacturés : 11,9 milliards

Pour le **Portugal** :

Les **exportations** s'élèvent à 16,8 milliards d'euros dont :

- produits alimentaires (vins compris) : 0,6 milliards
- produits manufacturés : 3,6 milliards
- machines et matériel de transport : 5 milliards
- autres biens manufacturés : 3,8 milliards

Et pour les **importations**, la valeur totale est de 25,3 milliards d'euros dont :

- machines et matériel de transport : 9,5 milliards
- autres biens manufacturés : 4,5 milliards
- produits chimiques : 2,6 milliards
- divers : 2,8 milliards

Pour les deux pays, la presque totalité de ces marchandises, par leur nature, peut subir sans difficulté un transport maritime adapté (avec température contrôlée, réfrigération, si nécessaire, etc.). Or, ainsi que cela a été indiqué ci-dessus, plusieurs régions relevées comme partenaires principaux de ces échanges sont placées en position littorales. C'est le cas du Portugal d'abord, dont on sait qu'il a déjà un important cabotage, de la Catalogne qui cependant crée 9,2 Mt de transit transfrançais (cela représente 39,2 % des sorties totales d'Espagne et 23,9 % des entrées) (cette province possède de vigoureux partenaires extérieurs : la Westphalie pour 667 000 t, la Lombardie pour 886 000 t, pour lesquels la voie française est pratiquement la seule possible), de Valence qui assure 23 % des exportations espagnoles et échange 552 000 t avec la Westphalie et près de 500 000 t avec la Bavière et de l'Andalousie qui vient ensuite.

Ces diverses relations pourraient servir à amplifier de diverses façon le *short sea shipping* méditerranéen. Du côté des provinces atlantiques de la péninsule ibérique, une conclusion semblable pourrait être faite.

Enfin quant au partenaire **allemand**, la Westphalie souvent évoquée ci-dessus génère un flux de 3,4 Mt, soit 30 % du total du transit germanique transfrançais ; le Bade-Wurtemberg de 2 Mt, puis vient la Bavière. Il y a une part de régions continentalisées offrant peu de chances à l'extension du cabotage et d'avantage attirée par les voies transalpines. Mais il faut rappeler que les relations avec les Pays ibériques sont très intenses ainsi qu'il apparaît dans le document 8 précédent.

### 1.2.3. Le franchissement du massif pyrénéen

Il contrôle une part majeure du transit communautaire en France. Il est complexe et difficile à saisir. Il s'appuie sur le polygone routier déjà figuré au document 6 ci-dessus reproduit (p. 23). Une vingtaine de passages sont possibles. Deux seulement ont une fréquentation très forte. Un troisième reste au-dessous de 500 véhicules par jour, dont un tiers sous pavillons étrangers : c'est celui de la RN 125 (Saint-Béat, Saint-Gaudens).

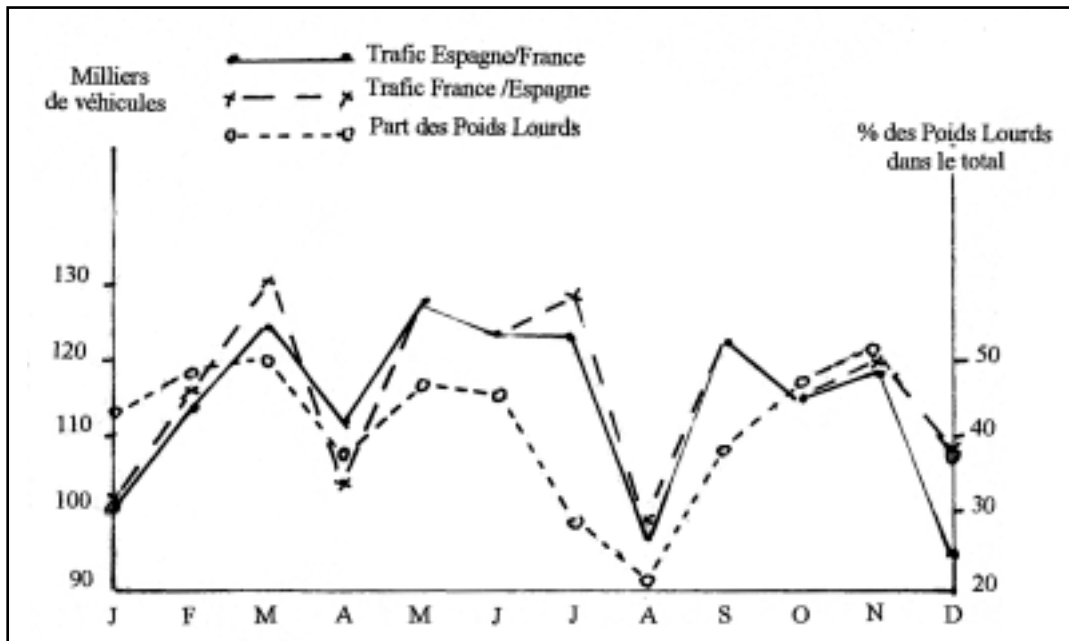
*Biriatou* est le grand passage à l'Ouest (cf. documents 9a et b). C'est un complexe de gare routière polyfonctionnelle.

#### Document 9 - Entrées et sorties de France des poids lourds à Biriatou- Hendaye pour l'année 2000 Partie A : trafic mensuel à Biriatou sur l'autoroute A 60 dans l'année 2000

	Entrées	Sorties	Total	Part des P.L. dans la circulation totale
Janvier	100586	101633	202219	43,02%
Février	114116	116883	230999	49,36%
Mars	125640	131184	256824	50,04%
Avril	111092	114163	225255	38,42%
Mai	128039	128464	256503	47,01%
Juin	123716	124185	247901	44,49%
Juillet	123722	129049	252771	27,93%
Août	96809	97556	194365	19,26%
Septembre	122118	122422	244540	38,56%
Octobre	115464	116891	232355	47,94%
Novembre	119799	120199	239998	51,17%
Décembre	94461	109119	203580	39,19%
Total 2000	1375562	1411748	2787310	38,93%



## Partie B : Graphique d'évolution (influences saisonnières)



Source : DRE - Antenne de Bayonne (courtoisie de M. X. Sanz)

D'après ces documents, il est recensé, en 2000, 2 787 287 poids lourds qui se superposent à une circulation de véhicules légers encore supérieure (4 373 000 automobiles) répartis entre l'autoroute A 63 et la route nationale. La croissance est très rapide, et atteint 10 % par an dans les années récentes. L'on devine la multiplicité des problèmes de surcharge, surtout aux heures de pointes qui sont, pour les camions, de 13 à 15 h, puis de 19 à 21h. Pour ces derniers, le poids unitaire moyen transporté est de 16,9 t, mais il existe une part notable de convois en retour à vide dans les deux sens. Ce sont ces camions qui alimentent le lourd flux de circulation qui touche la côte landaise, puis Bordeaux, puis l'A 10 déjà souligné, puis diverses bretelles de répartition sur Paris, sur Limoges, ou bien sur Toulouse. Le document 9 montre qu'il y a peu de pointes saisonnières, mais aussi peu d'étiage : le mois d'août n'est que de 21 % inférieur à la moyenne mensuelle. Cela signifie que ce trafic, qui a doublé en dix ans, est solidement établi et ne repose pas, comme on le dit parfois, sur les pulsations annuelles des productions agricoles. Il en sera de même pour le passage oriental.

Le *passage du Perthus* est la voie principale de l'Est. Elle offre encore plus de complexité fonctionnelle, mais avec une égale puissance de 2 538 000 véhicules lourds (cf. document 10a et b).

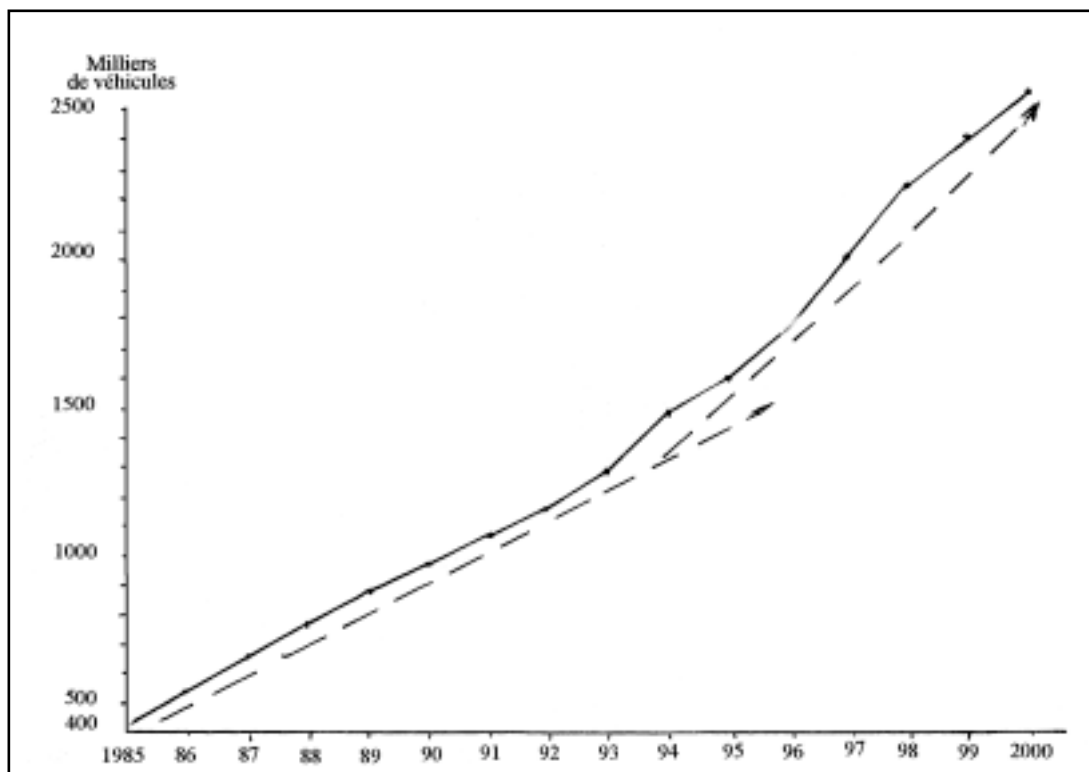
### Document 10 - Évolution du nombre de traversées de poids lourds au Perthus (A 9) depuis l'entrée des pays ibériques dans l'UE

#### Partie A : Analyse statistique de la rapidité de croissance des trafics Poids moyen par véhicule : 16,9 t de charge

1985	410730	1989	884126	1993	1289256	1997	1994492
1986	540421	1990	970966	1994	1492448	1998	2212309
1987	667161	1991	1085787	1995	1599260	1999	2391751
1988	789933	1992	1153871	1996	1732276	2000	2538435

Source : DRE/ARTEA Languedoc Roussillon - ORT/LR (courtoisie de M. G. Gres)

## Partie B : figuration graphique



La gare routière du Boulou, aux accès du col du Perthus, multiplie les services requis par les convois et les chauffeurs. Le ferroutage y est important, ainsi que diverses opérations annexes liées au marché régional de Saint-Charles, à Perpignan, où le négoce est mêlé aux opérations strictes de transit ici analysées. Le nombre de camions qui ont acquitté les péages se rapproche de celui de Biriattou, et le document 10b montre la continuelle progression des passages : ils ont été multipliés par 2,5 dans la dernière décennie. C'est impressionnant, et du point de vue de la circulation en France, ce n'est pas sans gravité.

### *1.2.4. L'apport du commerce maghrébin par Gibraltar*

Dans ces flux volumineux, il faut distinguer l'apport du commerce maghrébin venu par Algésiras. Ce port est connu comme un hub de la navigation long courrière pour les conteneurs. Il a aussi une fonction qui touche de très près la question ici débattue du transit transfrançais en rapport avec l'Union européenne.

Il existe d'intenses liaisons à travers Gibraltar avec le port marocain de Tanger ; c'est une voie de commerce international qui intéresse tout le Maghreb. Les produits agricoles, dont les primeurs de printemps, sont envoyés par camions et remorques dont les destinations sont fixées par contrats réguliers ou selon les cours de marchés sur les bourses européennes de marchandises (Perpignan, Rungis, Anvers, Rotterdam). Les chauffeurs sont orientés par télécommunications, dans leur propre cabine, au cours du voyage et l'expéditeur peut savoir à tous moments où est sa marchandise. Pour le retour, ils recherchent sur les places de fret les chargements nécessaires, dans le bassin de Londres ou au Benelux (voir ci-après p. 56 et 69). C'est un rôle original réservé aux conducteurs de camions. Mais il est aussi un important trafic de produits industriels. Des entreprises communautaires, par recherche d'une main d'œuvre marocaine bon marché, envoient leurs matières premières, textiles surtout, et reprennent les marchandises élaborées pour écoulement dans l'Union européenne. Il est d'autres aspects des échanges entre la Communauté et le Maroc, plus spécifiquement liés à une économie maghrébine en cours de développement. Par conséquent, il existe des services réguliers de transports routiers à travers Gibraltar, dont certains sont attirés par de grandes entreprises françaises et un trafic important se retrouve, après la traversée de l'Espagne, sur les routes au Nord des Pyrénées avec des origines ou destinations qui pourraient logiquement intéresser le cabotage des littoraux atlantique ou méditerranéen (voir par exemple la ligne Lorient - Casablanca essayée en 1997).

Il faut donc saisir ce trafic à Algésiras car c'est le plus important. La desserte concurrente Malaga - Mellila apparaît secondaire. La compagnie marocaine COMANAV a essayé d'ouvrir une ligne régulière, avec des navires *roll on-roll off*, de Tanger sur Cadix, et dessert déjà depuis longtemps une ligne Cadix-Casablanca dont la traversée est courte (quatorze heures), mais on assure qu'elle est freinée par la lenteur et la complexité des procédures administratives chérifiennes. La voie de Gibraltar est donc la plus rapide et la plus commode. Pour le trafic international seul (hors commerce hispano-marocain) et pour 2000, il s'agit :

- dans le sens nord-sud de 670 362 t en conteneurs et de 678 435 t sous d'autres conditionnements divers ;
- dans le sens sud-nord de 869 342 t et de 881 164 t respectivement. On constate que cela dépasse 3 Mt qui, finalement, touchent les routes françaises justifiant l'entrée et la sortie de 7 524 navires *roll on-roll off*. Comme ailleurs, ce trafic est croissant (+ 5,47 % en 2000) et il doit continuer à se développer, car une ZAL (zone d'activité logistique) est en cours de construction afin de faciliter la distribution, le stockage, les compléments de services requis par les marchandises passant par les quais d'Algésiras.

Ce transit maghrébin vient s'ajouter à la circulation communautaire qui traverse le sol français, et il contribue à l'ampleur du trafic général qui s'y trouve. Avec les besoins d'acheminement propres au commerce extérieur français, l'ensemble constitue un énorme gisement de fret dans lequel pourrait puiser le *short sea shipping*. Et, ce d'autant plus que cette énormité est source de nuisances.

### 1.3. Le prix de la congestion routière

Elle est un argument majeur pour développer le transfert des marchandises de la terre vers la mer. Ce thème a été largement développé. Sans doute n'en a-t-on pas tiré tous les effets dans la perspective du présent ouvrage. Certes, l'on pense d'abord à l'usure du réseau routier, au besoin de l'améliorer et d'augmenter sa capacité, mais il faut aller au-delà de ces perceptions immédiates.

Il est difficile de chiffrer les coûts qui sont liés au seul effet de saturation des routes. D'après le bureau de recherches néerlandais NEA, à propos d'un contrat avec le ministère des Transports des Pays-Bas, et pour le milieu de la dernière décennie, la surcharge et le ralentissement corrélatif des trafics, pour le seul territoire hollandais, étaient évalués à 1,4 milliard de florins (4,1 milliards de francs) dont une moitié pour le prix des temps d'arrêt et l'autre pour les ralentissements. Il est difficile de transposer pour le cas français et pour l'année 2001, mais cela reste suggestif. De son côté, la Commission de Bruxelles, dans son *livre blanc* d'août 2001, avance la perte de 80 millions d'euros pour l'Union. Les évaluations diffèrent, mais elles ont en commun d'avoir une réelle ampleur. Une association des trois grands spécialistes de l'économie des transports : INRET, IWW (allemand) et ITS (britannique) demande la constitution de réseaux de qualité, adaptés à la réalité pratique des besoins internationaux, ce qui est, dans l'immédiat, hors de portée des gouvernements : les pertes ci-dessus indiquées sont un moindre mal qui risque d'être durable.

Le cas français a de multiples fois été avancé pour montrer les effets résultant de la surcharge, en particulier sur les voies de fréquentations délicates : sur l'A 1, sur la RN 10 et l'A 10 (pour lesquelles en juillet 2001 des travaux importants ont eu lieu sur le tronçon de Saint André de Cubzac<sup>8</sup>), puis sur l'A 6 et l'A 7, etc. Il se présente deux solutions. La première : construire. Le programme autoroutier de 1994 à 1998, aujourd'hui en partie achevé, a prévu 63,6 milliards de francs d'investissements. Il comportait entre autres : la finition de l'autoroute des estuaires et l'esquisse d'une transversale entre la côte atlantique et l'Europe du milieu. Dans les deux cas, cela peut avoir un intérêt pour le cabotage, mais le coût d'un kilomètre d'autoroute peut atteindre 25 millions de francs (jusqu'à 60 millions disent certaines sources) et cela exige des délais d'installation incompatibles avec la croissance spontanée des trafics. Le coût d'usage d'un réseau routier s'ajoute aux

8. Une voie de dégagement est prévue par Libourne et Mussidan. La mise en conformité des 73 km correspondants est estimée à cinq milliards pour la RN 89.

mises de fonds initiales : il a été estimé pour 1000 km à 58,4 euros sur route (et pour comparaison :7,3 sur rail). Il faut rappeler que pour le bateau de cabotage, ce coût est nul. Devant ces faits, on peut penser que les efforts consentis consistent à courir devant la vague, rattrapés par les taux de croissance qui sont estimés entre 3 et 5 % l'an. Toute nouvelle construction risque de n'éponger que le surplus de circulation. Il est de bons esprits pour dire que les mêmes efforts financiers permettraient au *short sea shipping* des réussites sans doute beaucoup plus efficaces.

Il est une seconde solution : freiner la croissance et même la circulation elle-même, soit par le report sur des modes de remplacement comme le ferroutage (le cabotage en est un aussi), mais jusqu'à présent, le résultat en est limité, soit par des mesures de contraintes, ce que la Suisse a réussi pour son propre territoire, mais la participation au traité de Rome a interdit dès l'origine à la France cette politique, sauf sous la forme de péages qui sont contrôlés sur le plan communautaire au nom de la liberté de transport, de l'égalité de traitement et de la vérité des prix.

Au coût d'utilisation et d'usure d'un réseau, il faut ajouter celui de toutes les nuisances causées par une fréquentation surdensifiée. Il ne faut pas revenir sur des faits trop connus : émission de gaz et de poussières, gênes phoniques, désorganisation de paysages : le ministère français de l'Environnement a de nombreuses publications sur ces sujets et l'on commence à chiffrer la valeur de ces dommages.

Plus grave est la question des accidents : leur fréquence a fait naître le néologisme d'*accidentologie*. Le ministère de l'Équipement dénombre 12 600 morts pour le réseau français pour 1980 soit 1 pour 100 autocars et camions de plus de 2,5 t (mais tous autres véhicules ont leur part de responsabilité aussi). Selon le Mémento de statistique des Transports, ces chiffres ont baissé à 8 029 décès en 1999 (plus 167 572 blessés), contre 145 dans le transport aérien, et 63 pour le rail. En matière de circulation de marchandises seules, il est proche d'être nul dans le cabotage.

Et, au-delà de l'aspect humain qui demeure toujours profondément douloureux, chaque décès dû à la route constitue une perte sociale et économique considérable. Renaud Abord de Chatillon<sup>9</sup>, à propos des travaux du groupe des transports 2010 du Commissariat au Plan, écrit : « ...la valeur d'un mort, prise en compte dans nos calculs d'investissements, est trop faible : 1,9 million de francs en France, contre 5 à 7 millions de francs dans les autres pays européens ». Déjà, en 1990, l'Observatoire d'Économie des Transports de Lyon, dans son rapport officiel sous la direction du professeur Bonnefons, estimait les *coûts externes* provoqués par les transports routiers entre 34,4 et 47,4 milliards de francs. Il faudra bien un jour les intégrer dans le prix payé par l'utilisateur (cf. ch. III - 1.1.3).

De toutes façons, l'opinion publique commence à se dresser contre ces nuisances dues aux excès de la fréquentation routière : qu'il suffise de rappeler, ce qui est significatif, le référendum de rejet exprimé le 19 août 2001 par les populations de trois communes traversées par les poids lourds empruntant le tunnel du mont Blanc. Elles n'ont fait que renouveler un refus qui s'est manifesté antérieurement en divers endroits en Suisse.

## **2. Le rail face aux possibilités de transfert des marchandises vers la mer**

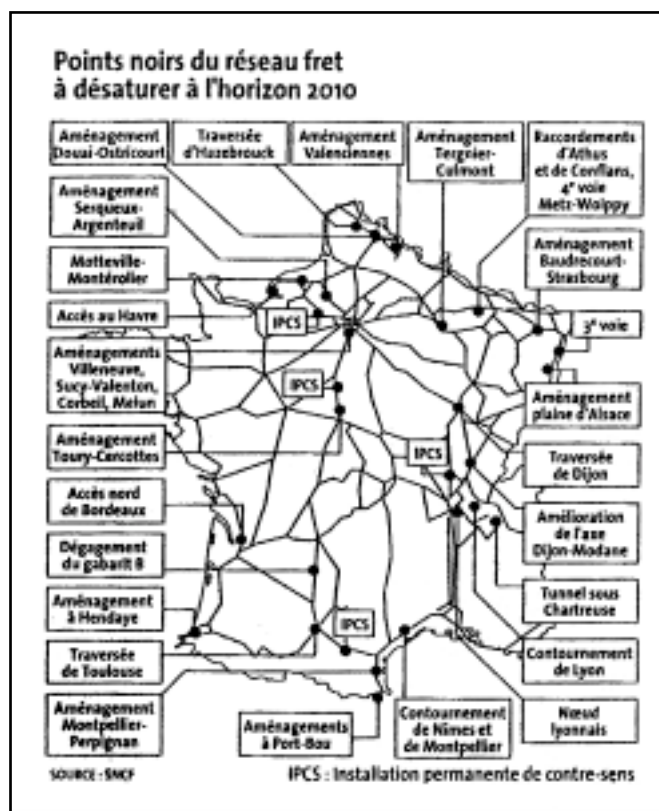
Le ministère de l'Équipement établit les rapports de force et de services entre les modes terrestres en soulignant que, par le rail, il a été transporté en 1999 en France, 87 Mt de marchandises (31 milliards de t/km), face à la route (181 Mt et 128 milliards de t/km). Même si les masses sont différentes, la voie ferroviaire fournit aussi un gisement de fret éventuel pour le transfert vers le *short sea shipping* car cette voie est aussi marquée par des faits de saturation, alors que pour 2010, on s'attend à ce que le total de 55 milliards de t/km soit atteint. Pour arriver à 100 milliards de t/km en 2010, RFF, la SNCF et les collectivités locales devront investir

9. Wackerman G. : *Géopolitique de l'espace mondial. Dynamiques et enjeux*. Collection Ellipse, Paris, 1997, 240p.

10. Dans *La politique des transports en France* Éd. ESKA, Paris, 1994, p.49.

dans les chantiers ci-dessous (cf. document 11). La SNCF reconnaît l'existence de nombreux « *points morts du réseau fret à dessaturer.* »

## Document 11. - Les points de saturation du réseau ferré français pour le fret



Source : SNCF, document reproduit dans *Le Moniteur* du 22 décembre 1999

### 2.1. Le transit ferroviaire communautaire

Le transit communautaire aggrave l'état de surcharge. Cette surcharge existe pour les lignes de liaison avec l'Italie, par Vintimille et par les voies alpestres, mais elle est plus importante encore pour les trajets transpyrénéens. Ces derniers sont marqués par quelques particularités. La société espagnole RENFE dispose d'un réseau national dont l'écartement est différent de celui du reste de l'Union européenne. Même si pour les voyageurs, elle est en train de le modifier, cette différence demeure une source majeure de difficultés pour les marchandises. Cela impose :

- ou bien un changement d'essieux si l'on veut garder la plate-forme des wagons, ce qui est fait à Hendaye à l'Ouest, à Port-Bou et à Cerbère à l'Est,
- ou bien un transbordement des marchandises, ce qui est plus fréquent dans cette dernière localisation de Cerbère,
- s'y ajoute le rôle du marché Saint-Charles de Perpignan, déjà signalé, important pour les fruits et légumes.

L'Observatoire franco-espagnol des Trafics à travers les Pyrénées a mesuré ce trafic ferroviaire :

- trente-trois trains journaliers sont dénombrés à *l'Ouest*, créant les flux de marchandises qui atteignent à Hendaye 1 125 000 t pour ceux allant vers l'Espagne, et 886 000 t pour ceux qui en arrivent et à Irun, ce sont en plus respectivement 538 000 t (dont le plus gros passage de produits sidérurgiques pour lesquels cette gare est équipée) et 284 000 t. Le trafic nord-sud est le plus élevé, on le voit. Un important programme de modifications et de perfectionnements est en cours à la plate-forme ferroviaire d'Hendaye, avec l'appui d'un financement communautaire. Il vise à accroître le trafic de 50 % dès 2004, en développant toutes formes de transbordements, en utilisant les transports combinés, en accélérant les changements d'essieux, en généralisant les essieux à écartement variable, en automatisant les passages sur l'unique pont sur la Bidassoa qui dessert conjointement Hendaye et Irun. Depuis 1997, a été créée la GOTI (Gestion opérationnelle du Trafic international), organisme commun à la SNCF et à RENFE. Au total, la marge de croissance est donc large.

- À *l'Est*, ce sont trente trains par jour, pour un volume de marchandises plus important de 2 390 000 t dans le sens nord-sud, et de 2 390 000 t à l'inverse. Les opérations y sont plus complexes : toutes formes de transbordements dont fer-fer, reprise sur marchés locaux de marchandises, intervention plus ou moins spécialisée des trois gares du Boulou, de Port-Bou Cerbère, de Perpignan.

Au total, l'activité ferroviaire transpyrénéenne, qui a beaucoup cru, atteint en 1999 7 260 000 t. Elle reste cependant inférieure à celle des transports routiers. Les statistiques fournies par la SNCF sont sensiblement différentes de celles ci-dessus indiquées et n'avancent qu'un transit de 4,9 Mt, (c'est beaucoup moins que ce qu'indique l'Observatoire franco-espagnol) dont 2 160 000 t allant vers le sud. Cette divergence s'explique par des méthodes différentes de comptabilisation dans un secteur où beaucoup de chargements changent de modes de transports. La variété des marchandises est très proche de celle constatée ci-dessus pour le transport routier. Elle n'offre pas d'interdit dans la perspective d'un transfert vers le bateau.

## **2.2. Les politiques ferroviaires sont, dans l'ensemble, défavorables au *short sea shipping***

Elles le sont en premier lieu par les volontés exprimées à divers niveaux de renforcer la capacité de transport du fret ferroviaire. C'est le sens de la décision exprimée par le Conseil des Ministres de l'Union européenne le 6 octobre 1999, qui veut relancer l'usage du rail par la libéralisation totale d'accès aux différents réseaux européens et qui charge l'organisme de réflexion et de concertation dans ce domaine, le Comité des Représentants permanents (COREPER) des Réseaux transeuropéens de Transport de mettre au point le plan correspondant. En accord avec cette recherche, la Commission de Bruxelles, en décembre 1999, engage 750 M d'euros dans un programme de 2002 à 2006, pour le fret seul. D'autres projets plus anciens sont applicables à 2010, avec l'idée de dégager une part de lignes dites *conventionnelles*, pour les rendre accessibles aux marchandises.

La France participe à cette politique de relance. Pour elle, les choix faits pour la réalisation et la réussite des trains à grande vitesse (TGV) n'ont pas aidé au soutien du trafic de fret et naturellement, la SNCF cherche à développer quand même ce dernier, d'autant que les organismes annexes comme la CNC ou Novatrans ont pour fonction, dans leur domaine, d'aider à sa croissance. Diverses mesures ont été prises sur le territoire national (octobre 1999 : poste national de commandement du fret), comme à l'étranger (délégations commerciales à Milan, Londres, Francfort, Madrid...). Le gouvernement appuie ce comportement concurrentiel par le projet de nouvelles lignes (Lyon - Turin) ou de nouvelles navettes (Maurienne - Bussolino). Même les grands armements maritimes se laissent séduire, comme la CMA-CGM qui choisit le chemin de fer entre Dunkerque et Le Havre pour le repositionnement de ses conteneurs vides.

Cependant, c'est surtout la politique européenne des corridors ferroviaires qui se révèle défavorable au *short sea shipping*. Elle a été lancée par diverses directives communautaires de 1991 à 1995, pour simplifier les expéditions et les formalités de passage aux frontières sur la base du *one stop shop* : un seul interlocuteur administratif, un seul arrêt dans les expéditions de bout en bout.

## Document 12 - Le rail et les projets de corridors européens.

Source : Fret SNCF, document reproduit dans *Le Journal de la Marine Marchande* Mai 1998 p.204.



Les premiers services ont commencé à être opérationnels en janvier 1998. Les résultats ont été très en dessous de ce qui était attendu, mais il y eut quelques réalisations notables sur des trajets très concurrentiels pour le cabotage péri-européens comme le prouve le document 12 qui souligne les tracés trans-isthmiques. Certains de ces derniers qui touchent le sol français, sont en cours d'exploitation, tels ceux organisés dès 1997 par Belifret (organisme dans lequel on retrouve la SCNB et les influences anversoises). Ils comportent :

- les services Anvers - Lyon - Vénissieux - Gioia-Tauro, et Anvers - Lyon - Valence (Espagne) sur dix-sept sillons ferroviaires, et auraient déjà transporté 1,5 Mt en deux ans avec deux mille trains utilisés ; cela est jugé encore insuffisant pour assurer la rentabilité de l'opération, mais il existe des possibilités d'avenir ;

- les accords du 27 février 1998 entre la SNCF, la SNCB, la compagnie des chemins de fer luxembourgeois, le RFF (Réseau ferré de France) et RENFE pour l'établissement d'une *magistrale* Écofret du Benelux à l'Espagne ;
- enfin l'accord franco-belgo-luxembourgeois de 1999, qui confirme la simple nécessité d'une seule vérification administrative de départ pour les trois pays correspondants.

Cette politique globale de facilité d'acheminement, fortement appuyée par le Commissaire européen et les sociétés ferroviaires, reçoit l'appui des chargeurs, en particulier de la FFOCT (Fédération française des Opérateurs et Commissionnaires de Transport). Ce n'est pas sans quelques contradictions apparentes. La SNCF, parallèlement à sa vocation de transporteur terrestre mène aussi une action économique dans le domaine portuaire. En dehors de Seafrance et de la SNCM qui sont filialisées, elle s'intéresse très activement au stevedoring par sa large participation à des sociétés de manutention et de logistique comme Féron de Clebsatel, Géodis, et bien d'autres et le short sea shipping est ainsi pour elle une source d'activité qu'il faudrait amplifier. Mais elle ne mène pas une vraie politique maritime parce que ses intérêts majeurs sont ailleurs. Il serait discourtois et sans doute injuste de reprendre à ce propos ce que l'on dit sous le manteau : « *l'essentiel n'est pas de transporter, mais de gagner de l'argent* ». Il reste que cela ne facilite pas toujours l'organisation du cabotage. Il faut par ailleurs ajouter que le tunnel sous la Manche a, pour sa part, aussi contribué à augmenter la compétitivité du rail. Ainsi, Usinor qui desservait sa clientèle anglaise par bateau, le fait aujourd'hui par le lien fixe.

### **3. Il est heureusement d'autres appuis pour le *short sea shipping*.**

La voie d'eau est l'élément pauvre des transports français (26 Mt en 1999 soit 0,015 % du total de la route en t/km selon les chiffres du ministère de l'Équipement). Elle peut parfois être un partenaire du bateau de mer, ce qui arrive surtout dans les ports du delta du Rhin (cf. ch. III - 3.2), mais aussi en France.

#### **3.1. Le fluvio-maritime**

Le fluvio-maritime est par sa nature, une forme de cabotage. Il va chercher le fret à l'intérieur continental. Il remonte les fleuves et pas nécessairement les plus puissants, comme le Douro ou les basses vallées des rivières bretonnes. Il est aujourd'hui reconnu comme un mode de navigation à part entière, recommandé en France par le Comité national des Transports.

Le Lloyd's Register le définit comme ayant les caractéristiques suivantes : « *...shallow draft and low air draft, width and length restrictions, a strong box hold and a powerful engine. In short : neat, compact, small ship capable of navigating on river and canal, and crossing the seas around the European coast line* ».

Ce mode de circulation a ses *avantages*, mais aussi ses exigences. Qu'il suffise de rappeler les premiers :

- service porte-à-porte pour les installatins de réception en bord de voie d'eau ou bien diminution importante du pré-/post- acheminement ;
- frais de ports fluviaux beaucoup moins élevés (taxes plus faibles que dans les ports de mer, pas de *dockers* pour les manutentions, etc.) ;
- économie d'échelle sur les masses transportées comparativement surtout à la route et même aux trains ;
- utilisation possible d'un seul bateau comme lien technique direct entre deux usines d'une même firme (ex. *British Steel* expédiant ses coils pour transformation, *Arjomari*, *Peugeot* entre Gijon et Poissy) ;



- utilisation dans tous les modes de transport maritime notamment en *feeder*, en ligne régulière, en *tramping* ;
- possibilité de fréquentation des places de fret intra-continentales (Bruxelles, Liège, Aproport, Strasbourg, Lyon, etc.) ;
- utilisation pour toutes les marchandises convenant au transport maritime, dont les frets unitisés, à l'exception des gros colis.

Cette forme de navigation bénéficie aussi d'innovations techniques qui augmentent sa compétitivité. Par exemple le brevet *Marine Data International* a envisagé la construction d'un navire de mer *split* de 1 796 m<sup>3</sup>, se séparant en deux barges fluviales de 60 x 6 m. et 2,80 m. de calaison. Beaucoup d'autres perfectionnements sont intervenus, en particulier dans l'étude des carènes pour une bonne tenue en mer et dans celle des superstructures dont une partie est escamotable.

Mais il a aussi des *exigences* pratiques. Unité mixte, le bateau répond à un compromis entre des formes nautiques purement océaniques et des contraintes de dimensions et de profils de coques adaptés aux rivières, aux écluses, aux passages de ponts. La classification est identique à celle des navires de mer puisqu'il fait partie de ces derniers, mais avec une mâture et une timonerie qui s'abaissent, avec propulseurs d'étraves fréquemment, avec des installations de pont souvent en *all hatch ship*. Quelques séries usuelles de ce type d'unités seront évoquées ci-dessous. Leur utilisation commerciale est plus fréquente en Europe du Nord où les trafics sont abondants, et les fleuves et rivières largement accessibles. Il a été montré qu'elle peut l'être aussi sur divers itinéraires des coparticipants du Sud de l'Union européenne, mais évidemment, moyennant des équipements portuaires fluviaux pour manutention de bonne qualité et de bonne conception. Les normes de perfectionnement nécessaires pour les ports de mer (cf. ch. I - 4) doivent être appliquées aux ports de rivière, en plus du besoin de contrôler les chenaux dans les grands fleuves.

Le fluvio-maritime dispose d'une flotte diversifiée dont les dimensions doivent être adaptées aux caractéristiques des voies fluviales. Les dimensions maximales sont sur le Rhin (pour longueur, largeur, calaison) de 135 x 11,4 x 3 m ; sur la Seine : 120 x 15,5 x 3,50 m ou bien 120 x 11,4 x 2,8 m selon le point de remonte ; sur le canal de Dunkerque à l'Escaut : 143 x 11,4 x 3 m.

Le port en lourd peut atteindre 2 600 t. Il est difficile d'apprécier l'état de la flotte européenne disponible à cause de la diversité de classements des bateaux. Pour leur nombre, les estimations varient entre trois cent cinquante et six cents, mais ces chiffres ont fortement augmenté lors de la libération politique de l'ancienne URSS, car l'on y disposait d'un parc important de matériels de trois types : le *Ladoya* (90 x 11 x 3,5 à 4,5 m), le *Baltyskiy* qui est nettement plus grand et le plus vaste, le *Volga* qui atteint jusqu'à 139 x 16,6 m. Cet ensemble est apparu vite sous-utilisé dans les régions d'origine et l'on a cherché à étendre leur clientèle à toute la Baltique et la mer Noire. Cela a commencé à modifier les conditions générales d'emploi ailleurs, comme le montre la création de l'armement *Transloyd Ship Management GmbH*, dont le siège est à Berlin, qui possède une vingtaine de bâtiments utilisés dans les relations avec l'Europe orientale et la Russie.

Car il existe un marché du fluvio-maritime, qui touche l'ensemble de l'Union européenne. Pour la France, l'aspect le plus connu est le trafic de *Paris port de mer* qui atteint 500 000 à 600 000 t chaque année. Gennevilliers y reçoit ou expédie en 2000, 22 721 conteneurs avec des lignes régulières sur l'Angleterre (200 000 t), sur l'Espagne, etc. Un projet direct sur Moscou n'est retardé que par des problèmes juridiques et administratifs. Il y a donc là une voie d'avenir. Ce marché dispose de ses armements. Pour les principaux et de façon non exhaustive, aujourd'hui six sont allemands, quatre britanniques, quatre belgo-hollandais puis il faut citer quelques ibériques, quelques maghrébins qui peuvent intervenir dans les mers bordières européennes. Il existe des lignes régulières entre le Rhin et l'Espagne ou le Portugal, autour de l'Italie et de la Grèce. Le nombre de bateaux est suffisant. Mais en Méditerranée, ce marché n'est pas assez structuré. Les experts soulignent le

manque ou l'insuffisance de cales : l'abondance du fret retient les bateaux au Nord, le périple par Gibraltar est long, la traversée du Golfe de Gascogne est dure l'hiver pour ces unités mixtes. Selon J. P. Rissoan, l'organisation de l'offre devrait tenir compte d'une *logique de bassin*, c'est-à-dire être adaptée aux besoins particuliers de la Méditerranée, différents de ceux des mers placées au Nord, à moins que la flotte russe ne continue à être une menace pour les données de ce marché.

Dans la perspective de cette organisation de l'offre, il serait nécessaire de régler quelques problèmes juridiques ou pratiques, ce qui faciliterait les opérations de transport : celui des rapports avec les conférences de lignes, en particulier dans les liaisons avec le Maghreb où des accords particuliers ont été signés, celui de la soumission des bateaux fluvio-maritimes à l'obligation de pilotage dans les espaces portuaires de jonction entre la mer et les eaux fluviales, celui de la généralisation du connaissance combiné qui permettrait la desserte port à port après arrêt en bord de mer.

Cependant, c'est sans doute la demande plutôt que l'offre, qui doit être formalisée. Beaucoup de transitaires, logisticiens ou personnels des services d'expéditions dans les entreprises ont une connaissance insuffisante des possibilités de cette navigation mixte en Europe du Sud, alors que des développements importants y sont possibles. Il n'est sans doute pas nécessaire d'envisager la constitution d'une petite bourse des frets adaptée à cette navigation. La malheureuse expérience du Pirée, dans le domaine de l'affrètement incite à la prudence. Mais il n'est pas irréaliste de faciliter le regroupement de quelques grandes maisons de courtage spécialisées dans ce mode de transport et qui auraient d'autres fonctions éventuellement dans le domaine de l'acheminement des marchandises.

Comme l'indique le cas de Paris, il existe des ports pour fluvio-maritimes. Lyon - Edouard Herriot a le sien. Duisburg en a tiré jusqu'à 1,5 Mt. Il s'en crée de nouveaux selon la poussée des besoins économiques. Le canal de Dunkerque à Valenciennes en a vu se constituer une douzaine, de très petite taille il est vrai.

De façon générale, cette navigation qui a d'importantes possibilités, est sous-utilisée sur toute la façade entre les pays ibériques et l'Europe du Nord et du Nord-Ouest. Elle pourrait être un aspect notable du développement du *short sea shipping*.

### **3.2. Les plates-formes polymodales et les regroupements logistiques des ports secs**

Ce sont des centres de regroupement, de massification de marchandises et de services d'acheminements répondant aux besoins du contrôle d'utilisation optimale de la circulation et de la répartition des frets entre les modes et les destinations de transports. La SNCF en utilise le principe dans ses gares de triage et de constitution de trains complets. Les logisticiens y organisent les flux. Les transporteurs, après livraisons, y recherchent des chargements de retour. Le cabotage pourrait être en mesure d'y puiser aussi du fret.

En France, dans l'état actuel, les projets reposent sur le pré-rapport du Commissariat au Plan de 1997 qui suggère la constitution de dix centres d'intérêt européen pour l'élaboration de telles plates-formes, dont six devraient être en position littorale et aussi de vingt terminaux d'intérêt national dont quatre à proximité des côtes. Les grands ports sont d'abord envisagés, mais, outre le long cours, le *short sea shipping* y aurait intérêt, d'autant que ces lieux fourniraient des appuis pour le transbordement par la multiplication des services logistiques, par le stockage et l'entreposage, par la répartition des destinations, par les activités complémentaires de la commercialisation, par la généralisation des télécommunications et des réseaux de langage d'échange de données informatisées (EDI). L'on retrouve sous cet aspect, l'activité des *distriparks* hollandais, des centres logistiques de distribution qui existent déjà dans les grandes villes de la mer.

Bien des appuis s'offrent pour la constitution nécessaire de ces plates-formes. Un financement, partiel, peut être obtenu du *Fonds d'Investissements des Transports terrestres et des Voies navigables* (FITTVN) sur le plan français et sur le plan communautaire, une autre part peut être obtenue au titre de la directive

1996/1692/96 relative au réseau européen de transport. Une position de principe favorable est relevée aussi de la part du Groupement européen des Transports combinés, de la SNCF et de ses filiales dans le domaine de la conteneurisation. Le gouvernement français a envisagé dans ce domaine un crédit de 150 à 200 millions de francs pour mener une politique d'intermodalisme. Au moment où les ports des régions de l'Ouest tentent d'organiser la plate-forme de Vierzon, il est bon de le rappeler. Le Havre possède déjà la sienne près du pont de Normandie.

Il existe déjà de tels centres actifs en France, souvent opérés avec l'aide de la CNC et de Novatrans pour les conteneurs. Des ports fluviaux en fournissent des exemples, parfois accessible aux fluvio-maritimes. D'autres sont des ports secs, c'est-à-dire sans contact direct avec la mer. On peut citer : Avignon, Dijon, Lille Saint Sauveur, Perpignan, Maisons-Alfort, Rungis, Valenton... La batellerie y concourt, avec Lyon - Edouard Herriot déjà cité, Agroport, Arles, Dourges - Lille, où sont transbordés d'importants contingents de vracs.

Une politique cohérente du cabotage ne peut négliger les possibilités de développement offertes par ces plates-formes dont le rôle croît et doit continuer à la faire.

#### **4. Une politique de transfert des frets de la terre vers la mer apparaît possible**

Les deux partenaires dans un tel transfert ont été définis ci-dessus : le cabotage avec ses possibilités et ses exigences de fonctionnement, et les transports terrestres avec leurs courants de circulation constituant les gisements de fret. Les faits d'une observation objective sont là, qui conduisent à un constat de situation regrettable :

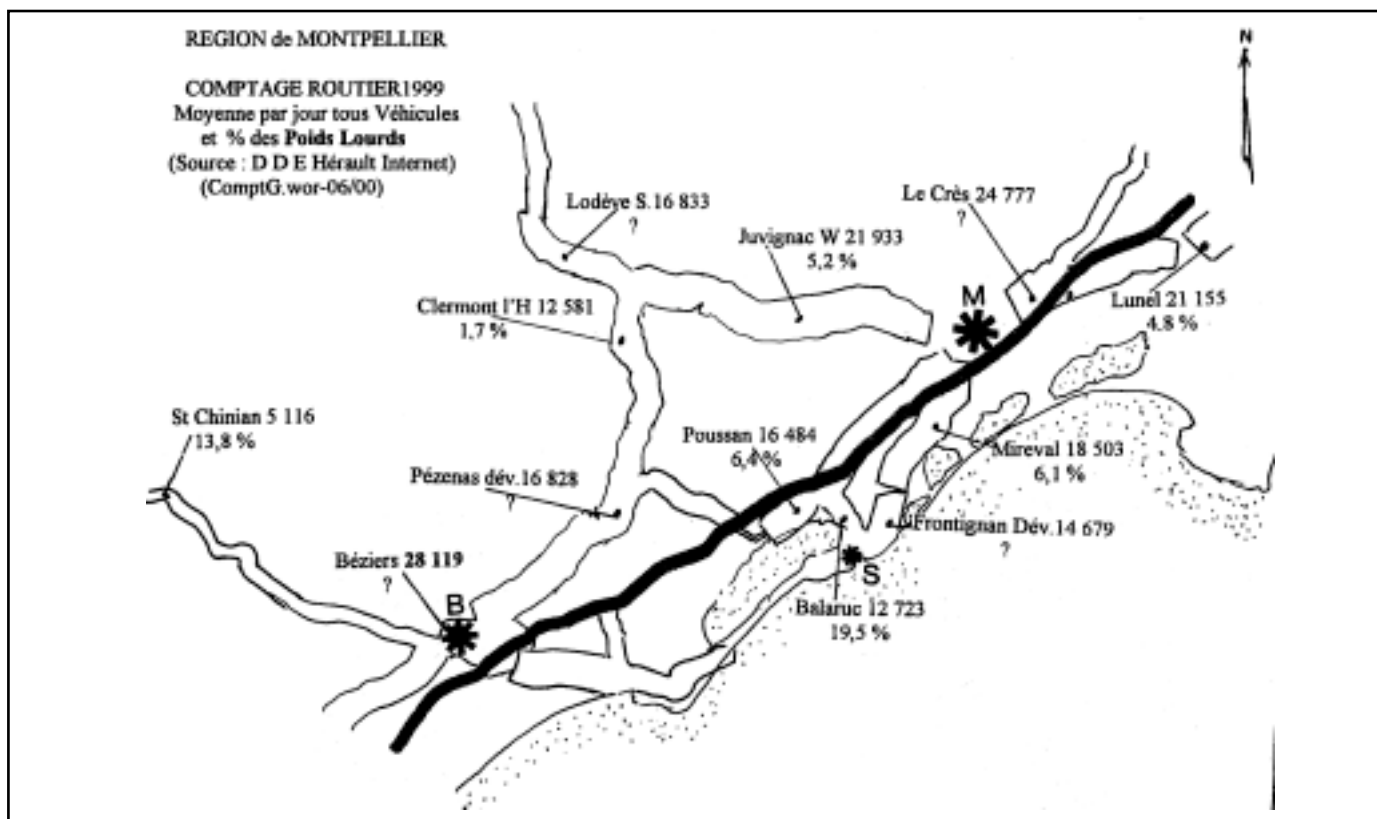
- les flux routiers représentent 1 812 Mt selon le ministère de l'Équipement, (y compris les liaisons de proximité difficilement transférables, il est vrai) et ceux du rail sont de 87 Mt ;
- ensemble ils créent des dysfonctionnements, une part de déperdition économique, des congestions qui paralysent l'organisation optimale des transports ;
- et face à cela, de nouvelles formes de cabotages maritimes et fluvio-maritimes éprouvent les plus grandes difficultés à se constituer.

Ce peut être le point de départ d'une nouvelle politique des transports. Cependant, quelques observations incitent à la prudence avant d'aller plus loin dans l'étude des conditions d'une telle politique.

##### **4.1. La juxtaposition de flux terrestres massifs et de littoraux équipés de ports**

La juxtaposition dans l'espace de flux terrestres massifs et de littoraux équipés de ports n'implique pas une réelle facilité de transfert. Cette juxtaposition a été indiquée ci-dessus en deux occasions : le long de la côte landaise et du Bordelais, et il n'apparaît pas que Bayonne et Bordeaux en aient tiré bénéfice et le long de la côte languedocienne dans le secteur de Montpellier et de Sète. Ce dernier cas est significatif. Le document 13 représente la très forte densité de la circulation qui marque le département de l'Hérault et sur cette carte, il n'a pas été figuré le flux considérable de l'autoroute A 9 qui atteint 54 000 véhicules/jours dont 17,4 % de camions. Elle sert de lien entre la vallée du Rhône à l'Est où les flux sont énormes et à l'Ouest, Béziers où se joignent les flux du Perthuis et ceux de Toulouse par l'A 61.

## Document 13 - Intensité de circulation routière dans le secteur de Montpellier à Béziers



Cette région est un énorme complexe d'échanges. Or, le port de Sète possède une activité de cabotage notable (1 161 000 t), mais limité avec les pays ibériques (voir le document 3) et qui, fonctionnellement, n'est que peu liée au trafic et au transit routiers proches et volumineux qu'il faudrait transférer vers le bateau. Les progrès dont témoigne ce port, sont liés à d'autres processus. Sans doute la présence de cette intense circulation routière n'est pas sans quelque interférence avec le cabotage du port languedocien, mais il n'apparaît pas de lien massif, structurel pourrait-on dire, entre les deux.

### 4.2. Il demeure dans les régions des gisements de puissants gisements de fret à prendre

Il demeure dans les échanges régionaux français des gisements de fret que pourrait saisir le *short sea shipping* et qui ne l'ont pas été. L'Ouest de la France, cependant très propice à l'essor de la navigation dans les mers bordières, montre que cette dernière n'a pas, ou pas encore été utilisée à la mesure de ses possibilités. Dès que la libération des échanges a été acquise par la création de la Communauté, ouvrant les perspectives de nouveaux développements intenses, ce sont les transports terrestres qui se sont rapidement imposés, acquérant ainsi une force d'habitude qui a été conservée. En 1988, c'est-à-dire juste après l'Acte unique européen, le commerce des cinq régions de la façade atlantique, de la Basse-Normandie aux Pyrénées, n'a atteint que 31,2 Mt. La Bretagne, naturellement si maritimisée, a un recours à ses ports pour ses liaisons communautaires qui paraît encore mesuré. La répartition modale du commerce européen des Pays de Loire conduit l'Observatoire régional des Transports à s'interroger sur les orientations spontanément retenues. Le bilan pour 1999<sup>11</sup> donne pour l'Europe des quinze et la Norvège :

Échanges totaux :	12 859 000 t
- par le rail :	289 000 t
- par la route :	4 278 000 t
- par mer :	8 253 000 t

11. Source : ORT Pays de Loire, sur base SITRAM.

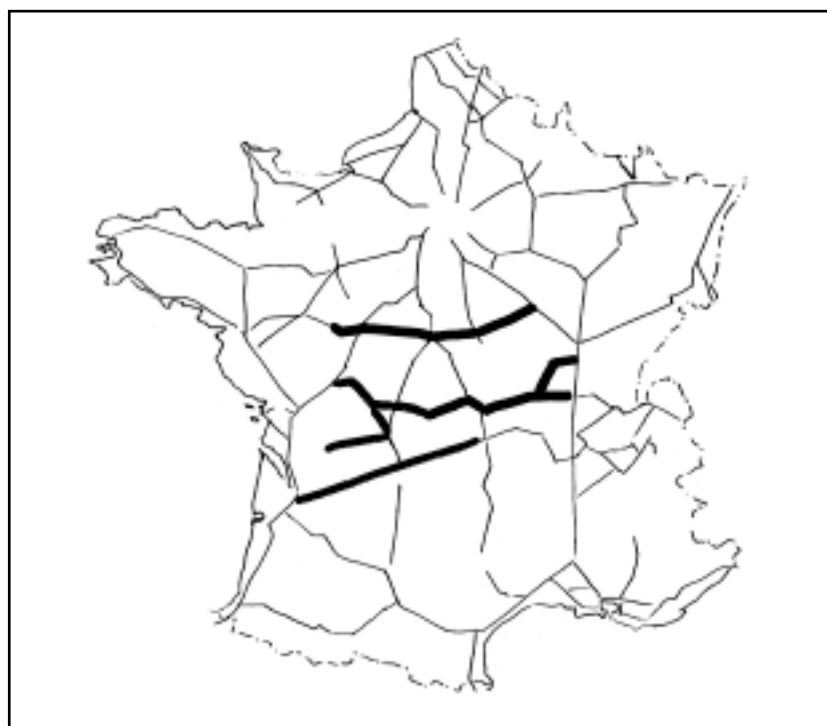
Dans ces chiffres, à la navigation maritime reviennent les trafics les plus pesants (produits pétroliers, vracs, céréales...). On sait que les rapports seraient inversés s'ils étaient exprimés en valeur, mais alors que la basse Loire est fréquentée par dix-neuf lignes régulières de navigation propices au transport de marchandises *diverses* qui, directement ou non, touchent au cabotage, la circulation routière garde un volume de trafic élevé et riche, représentant 265 000 camions (de 800 à 900 par jour ouvrable).

Il y a encore de gisements de fret qui sont transférables des voies terrestres vers le bateau. L'observation de détail le montre. Ainsi, des chargements de vracs lourds sont acheminés de la Normandie vers le golfe de Gascogne par camions. Les services commerciaux de Nantes, premier port en tonnage sur la façade océanique européenne, ont indiscutablement une politique de prospection des clientèles intérieures très active. Cependant leurs cartes<sup>12</sup> montrent que, la région parisienne étant mise à part, aux entrées, aucun département n'envoie plus de 1 200 t de cargaison au-delà d'un rayon de plus de 150 km, aux sorties, aucun ne fournit plus de 1 600 t au-delà de 200 km.

Il importe de connaître les obstacles qui fixent des limites involontaires. La remarque reste valable pour les autres régions et autres ports de ce littoral.

Cette situation est perçue par les milieux économiques et les collectivités territoriales de l'Ouest. Les Comités économiques et sociaux régionaux réclament avec insistance des accès vers les pôles de fret de l'axe séquanien, accès qui ont été intégrés dans le Schéma directeur routier du 1er février 1998 (document 14) un peu pour contrebalancer l'attrait des trajets vers le Benelux, et qui aideraient au développement de toutes les formes de la vie maritime. Dans le cadre de l'Arc atlantique, un projet de 1993 montrait le besoin de réaménager le réseau routier (document 15) pour faciliter l'orientation des marchandises vers la côte, ou les répartir depuis celle-ci. Il n'a que partiellement avancé, mais il montre une permanence du besoin d'ouverture sur un intérieur plus vaste : c'est évident, *les routes peuvent aussi être mises au service du short sea shipping*. D'autres efforts sont faits pour implanter des centres de logistiques performants pour l'Ouest dans son ensemble.

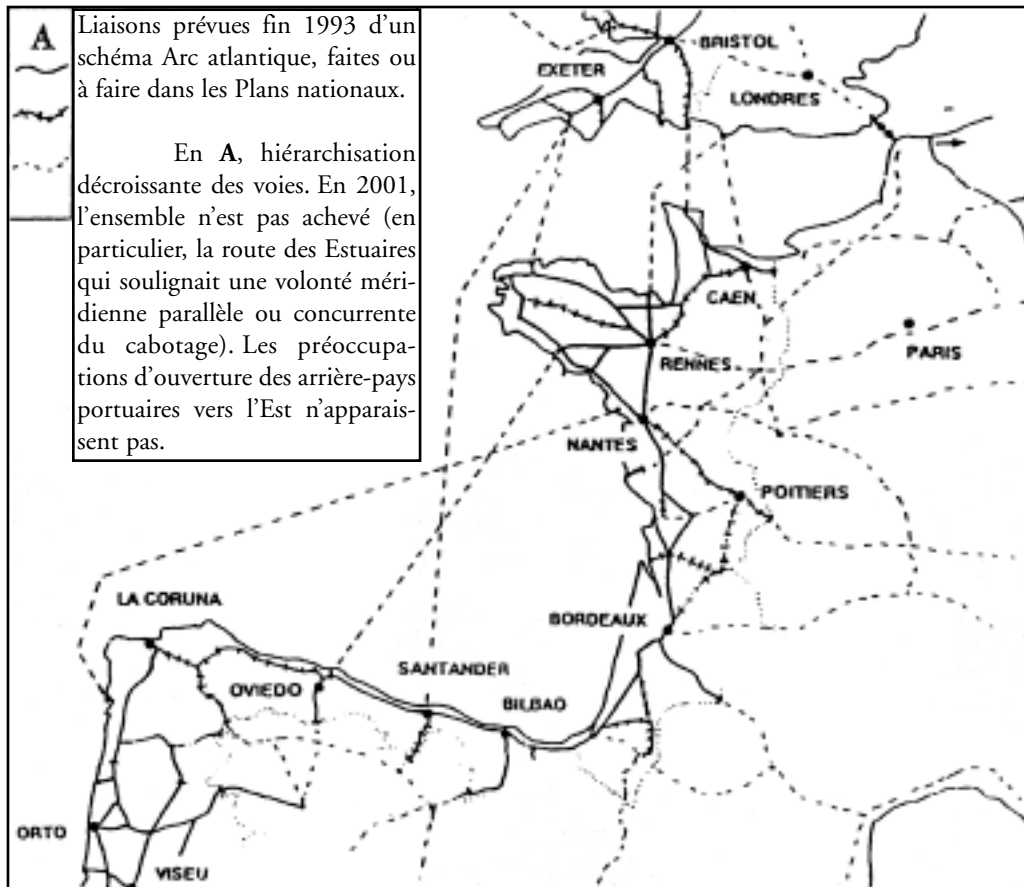
#### **Document 14 - Demandes prioritaires de voies rapides faites par les régions de l'Ouest**



**sur fond de schéma autoroutier au 1<sup>er</sup> janvier 1999**

12. Port Autonome de Nantes et Saint-Nazaire, Direction Commerciale, carte d'après Stat. Port Atl./PE/Géodouanes, 28.8.2001.

La volonté d'ouvrir les ports de l'Atlantique sur l'arrière-pays de l'Europe du milieu est visible. Les régions sont refusées d'inscrire des priorités.



### Document 15 - Schéma routier prévu en 1993 pour l'Arc atlantique

Le cabotage international existe dans toutes ces régions de l'Ouest, comme il existe ailleurs, mais la croissance pluri-décennale du trafic routier dépasse celle du *short sea shipping*. Celui-ci perd, non en valeur absolue, mais relative. On a vu ci-dessus (p. 12) à travers les difficultés à créer de nouveaux services de navigation, que la transférabilité des marchandises vers la mer ne s'opérait pas dans l'aisance.

**Alors, qu'est-ce qui gêne le transfert de marchandises de la terre vers la mer ?**

# Chapitre III

## Les conditions du transfert des marchandises de la terre vers la mer

La possibilité théorique de ce transfert a été établie dans les chapitres précédents. Les cabotages offrent les aptitudes techniques et ont des qualités économiques suffisantes par eux-mêmes et il existe d'énormes gisements de fret que les contraintes imposées par les transports terrestres pousseraient à délocaliser. Il est clair que si cela ne se produit pas avec une suffisante ampleur, c'est que les conditions ne sont pas toutes réunies. Il convient donc de rechercher les raisons de freinage ou d'interdit.

Cette recherche repose sur l'expérience quotidienne des activités portuaires et sur une centaine d'entretiens et interviews, prévus dès l'origine des travaux sur le *short sea shipping* et selon des directives précises et concertées. Il s'agit d'enquêtes de caractère libre ou sur questionnaire préparé, rapides ou prolongées, pouvant aller jusqu'aux techniques les plus systématiques selon les cas. Les interlocuteurs sont des chargeurs, des expéditeurs, des transporteurs, des armateurs, des industriels, des transitaires, des logisticiens, des responsables de plates-formes de transbordement, des responsables administratifs, des gestionnaires de ports, etc. Un certain nombre de ces enquêtes, utilisées dans les pages ci-dessous, imposent au responsable de la présente étude des obligations de discrétion.

Les objectifs ont été de déterminer les modalités de choix des modes de transport, les causes de ces choix ou des refus correspondants, les influences susceptibles de les orienter dans le détail (itinéraires, degrés de compétition, etc.). Le bilan de ces contacts pris *sur le terrain* permet de réfléchir sur les conditions et les limites de la transférabilité des flux de marchandises de la terre vers la mer, sur l'appréciation du volume que l'on peut envisager pour cette dernière, sur l'opinion que l'on se fait du cabotage, etc.

Ces enquêtes ont été faites par des bureaux de services, par des universitaires spécialistes des problèmes de transport dans les ports européens du transmanche et trans-mer du Nord, dans ceux de la façade atlantique, puis au Royaume-Uni et enfin aux frontières de la France avec les pays ibériques, avec l'Italie et avec les régions de l'Europe du Nord-Ouest.

### 1. La position des chargeurs et des commissionnaires de transport

Les premières réactions ont trait aux prix à facturer et à payer.

#### 1.1. Le rôle majeur de l'équation des coûts de circulation

Tout expéditeur cherche à assurer l'acheminement de ses marchandises dans les meilleures conditions de prix et de qualité, cette dernière finissant par se traduire en termes de coût. Un chargeur peut, occasionnellement, céder sur cette question de prix. À la longue, il ne peut pas la négliger. Il est conduit à rechercher ou à faire analyser par un logisticien, entre plusieurs trajets et modes, la solution optimale et pour ce faire, il est nécessairement confronté à l'équation des coûts de circulation, qui est une modélisation élémentaire de ce qui est alors sa réflexion.

**1.1.1. Sous sa forme simple, le transport terrestre (route, fer...) se ramène au modèle suivant :**

$$C_t = J_{t1} + FA + J_{t2} + I_t$$

dans lequel :

$C_t$  = coût total à payer

$J_{t1}$  = frais de la jonction initiale, chargement compris

$J_{t2}$  = frais de la jonction terminale, déchargement compris

$I_t$  = coût que représente la valeur bancaire de la marchandise pendant la durée du voyage.

$FA$  = coût du transport entre la prise en charge sur le véhicule et la livraison

On sait que le transporteur fait une facture globale et le client ne distingue pas, le plus souvent, les diverses parties de cette modélisation, mais cette dernière permet d'intégrer en la compliquant les coûts d'opérations intermédiaires telles que transports combinés, regroupement ou éclatement de chargements en plates-formes de fret, etc. Dans ces cas, c'est le facteur  $FA$  qui se subdivise.

**1.1.2. Dans le cas où le cabotage intervient, l'équation devient<sup>12</sup> :**

$$C_t = T_{t1} + FP_1 + FA + FP_2 + T_{t2} + I_t$$

dans laquelle :

$T_{t1}$  et  $T_{t2}$  = coûts des transports terrestres initial et terminal

$FP_1$  et  $FP_2$  = tous frais acquittés dans les ports pour les transbordements

$FA$  = fret (pour le bateau) et assurances

$I_t$  = coût que représente la valeur bancaire de la marchandise pendant la durée du voyage

Un expéditeur, qui analyse plusieurs trajets et plusieurs systèmes d'acheminements afin de sélectionner le plus propice, est donc conduit à comparer diverses équations de coûts. Il importe de souligner :

- que la comparaison doit être faite sur la totalité des équations, c'est-à-dire selon le prix *global* de l'opération de transport et non sur les aspects partiels qui peuvent conduire à des conclusions erronées ;

- **que c'est une erreur de jugement que de dire dans l'absolu : « le navire est le mode le moins cher » ; cela est vrai en termes de prix par t/km en mer, mais la vérité des prix n'est exprimée que par la totalité de l'équation de coûts de circulation comprenant les jonctions terrestres, les manutentions, les frais des ports. Dans le cas de multimodalisme (trajet terre et mer) le rôle du bateau peut aider sans doute à faire baisser le prix global par comparaison au tout terrestre, mais il reste que l'élément de décision est ce qui est payé *in fine* ;**

- que l'équation des coûts de circulation quand il y a recours au cabotage conduit à mettre en lumière le *fait d'enclavement* ; si les points de chargement et de déchargement de la marchandise (ou seulement l'un des deux) se trouvent éloignés du port par une jonction routière longue, le transport terrestre étant en t/km plus cher que par le bateau, son coût peut, dans l'équation globale, détourner d'un cabotage qui, à première vue, paraîtrait favorable. C'est par exemple le cas de produits manufacturés expédiés de Castille sur le Sud de l'Allemagne de l'Est, ou de Munich sur Madrid ; dans les échanges ibériques, il y a d'autres cas de ce genre et ailleurs aussi. Le fait d'enclavement n'est pas une réalité matérielle ; il existe toujours des voies et accès utilisables ; il relève de l'économie de la circulation ; que l'équation des coûts de circulation quand il y a recours au cabotage conduit à mettre en lumière le fait d'enclavement ; si les

12. Voir A. Vigarié : *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin*. Thèse, Paris, SABRI, 1964, Introduction méthodologique. Cette équation est un classique de la méthodologie des arrière-pays portuaires.



points de chargement et de déchargement de la marchandise (ou seulement l'un des deux) se trouvent éloignés du port par une jonction routière longue, le transport terrestre étant en t/km plus cher que par le bateau, son coût peut, dans l'équation globale, détourner d'un cabotage qui, à première vue, paraîtrait favorable. C'est par exemple le cas de produits manufacturés expédiés de Castille sur le Sud de l'Allemagne de l'Est, ou de Munich sur Madrid ; dans les échanges ibériques, il y a d'autres cas de ce genre et ailleurs aussi. Le fait d'enclavement n'est pas une réalité matérielle ; il existe toujours des voies et accès utilisables ; il relève de l'économie de la circulation ;

- que si c'est au niveau de l'équation des coûts que la décision du choix du système de transports est prise, c'est aussi à ce niveau qu'il faut intervenir pour faire comprendre les avantages offerts par le cabotage, et pour faire transférer les marchandises vers la mer.

### 1.1.3. L'internalisation des coûts externes

Dans les dépenses afférant au déplacement d'une marchandise, il y a deux parties : l'une, correspondant à l'équation des coûts telle que ci-dessus indiquée, est effectivement facturée. Ce sont les frais internalisés. L'autre ne l'est pas et est le plus souvent prise en charge par la collectivité sous des formes plus ou moins visibles ou directes. Elle sera désignée ci-dessous par l'expression de coûts externes. Finalement, tout se paie.

Dans ces derniers coûts, on peut distinguer deux aspects :

1. Le premier est celui de l'usage et de la saturation des voies routières (cf. ch. II - 1.3) dont le montant devrait être assumé par l'usager *au nom de la vérité des prix dans une concurrence loyale*, déclare la Commission de Bruxelles. Le livre vert de cette dernière, d'août 1995, affirme que ces coûts externes doivent être internalisés, c'est-à-dire inclus dans la vente des services. Elle affirme que les transports routiers en sont responsables à proportion de 90 %. Le Commissaire européen Neil Kinnock a demandé en 1997 à un groupe d'experts d'étudier le problème et les conséquences sur le plan social et économique d'une éventuelle politique d'intégration de ces coûts. Il faut y joindre les charges résultant des autres gênes diverses occasionnées par la circulation terrestre. Certes, les usagers des transports protestent, affirmant que ces coûts externes sont déjà largement payés par les péages, par les taxes sur les carburants, etc.

Cependant dans la perspective de cette intégration, la modélisation s'établirait comme suit :

$$E = f(Ci + Lu + Pa + Sc + \dots\dots\dots)$$

dans laquelle :

E = est le coût externe à intégrer

f signifie simplement que E est dépendant, est fonction des paramètres suivants

Ci = est le coût des infrastructures non payées à proportion de l'usage qui en est fait

Lu = est l'ensemble des nuisances dans les lieux habités

Pa = correspond au prix de restauration des paysages

Sc = le prix de la sécurité des riverains

Sans aller plus loin dans cette modélisation que l'on pourrait compliquer encore, l'équation générale des coûts de transport deviendrait pour le tout routier :

$$Ct = Jt1 + FA + Jt2 + It + E$$

et pour un trajet mixte incluant le cabotage :

$$Ct = Tt1 + FP1 + FA + FP2 + Tt2 + It + E$$

Théoriquement, c'est sur la base de cette équation complétée que le chargeur et le logisticien doivent ou devront faire le choix des trajets et donc, éventuellement, des ports de cabotage. Il est de toute évidence *qu'ils ne peuvent pas le faire dans les détails* ; mais les enquêtes menées près d'eux montrent que leurs réactions intuitives ou leurs appréciations non chiffrées relèvent de la prise en compte plus ou moins totale des paramètres ci-dessus.

2. Le second aspect est celui de l'intégration des coûts écologiques et des effets sur l'environnement.

Il convient de comprendre ce mot *environnement* dans son sens le plus large, celui de l'écologie sociale, milieu où vit l'homme, celui de l'écologie naturelle, avec les questions de pollution et de détérioration des paysages et de leur contenu biologique, le tout en gardant présent à l'esprit l'idée d'une comparaison ou d'un parallèle avec ce qui se passe pour le cabotage.

Sous l'aspect des milieux naturels, de nombreux textes ont été publiés sur la pollution générale causée par les transports terrestres : pollution atmosphérique ou phonique, ou liée à la désorganisation du milieu et de son contenu biologique par la surcharge de circulation et l'ouverture de voies nouvelles, accumulation des détritiques sur les trajets de haute fréquentation, etc. Il n'est pas de propos de reprendre ici ces aspects déjà abordés ailleurs. Dans la stricte perspective de la présente étude, il sera seulement rappelé que le transit routier trans-français entre les pays ibériques, l'Italie, le Royaume-Uni ou l'Allemagne, etc., aggrave ces phénomènes dans la proportion des trafics correspondants. Face à ces remarques, il convient de rappeler que le bateau est aussi et inévitablement polluant :

- pour l'eau par les salissures de la coque, les peintures anti-fouling, les rejets d'hydrocarbures, les débris de cargaisons,
- pour l'air, car les diesels marins rejettent des éléments nocifs (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, S...) et utilisent des carburants moins raffinés que ceux utilisés sur terre,
- pour le sol : débris et dépôts de marchandises des quais (surtout pour les vracs) qui peuvent attirer la vermine.

Mais cette pollution est, par tonne transportée, globalement très inférieure à ce qui est constaté sur terre et est plus supportable en mer que celle de la concentration que provoquent les grands axes ou les carrefours routiers. Elle peut toutefois se concentrer, elle aussi, sur quelques bassins portuaires, ou sur quelques passages de circulation dense.

La comparaison entre modes est donc favorable au bateau, à condition d'éliminer les risques de naufrages ou d'abordages, car le *short sea shipping* est appelé à prendre en charge des produits chimiques dangereux et des hydrocarbures. Les statistiques ont montré qu'il en existe de forts tonnages dans les échanges étudiés et l'absence de marée en Méditerranée peut en aggraver les effets. Ainsi se trouve posée la question de la sécurité dans les ports de cabotage et il a été indiqué ci-dessus qu'il importe d'y prêter attention. Mais rapportés aux volumes de circulation, ces risques sont peu fréquents.

Quant à l'écologie sociale, elle peut avoir aussi son influence sur le coût des transports. Les structures et l'organisation de la main d'œuvre routière et ferroviaire obligent à tenir compte des risques de grève dont les effets peuvent se révéler gênants, voire paralysants. Toute marchandise en souffrance implique un risque et un coût. Il faut donc prendre en compte le degré de fiabilité des systèmes de transport qui n'est pas nécessairement le même selon les diverses régions de l'Union européenne. Dans l'ensemble, le cabotage s'inscrit dans ce domaine d'une façon qui lui est plutôt favorable.

Il résulte de ces considérations qui peuvent être finalement exprimées en argent, que l'équation des coûts de circulation à travers ses formes modélisées et théoriques, demeure le mode rationnel principal d'appréhension de la compétitivité entre systèmes de transport et entre itinéraires concurrents. Elle reste à la base de toute réflexion à propos de la transférabilité des marchandises de la terre vers la mer.

En est-il toujours ainsi dans la pratique ?

#### ***1.1.4. Le poids de l'argument coût dans la prise de décision***

Les études et enquêtes précédemment indiquées en soulignent fréquemment l'importance, mais d'une façon qui demeure imprécise. Le choix en faveur du mode le moins cher ne peut être significatif qu'à conditions qu'il soit le point d'aboutissement d'un raisonnement fait comme indiqué ci-dessus. Ce n'est pas toujours le cas faute d'appréhension de nombreux paramètres et de chiffrage des coûts externe. Cela revient à dire dans la pratique que les décisions sont prises sur des bases incomplètes, pragmatiques et valables seulement pour des situations et des périodes délimitées.

Rappelons une fois encore que les comparaisons ne doivent se faire que sur la **totalité** de l'équation des coûts de circulation.

Quelques remarques doivent être faites concernant l'établissement des prix.

La voie *routière* peut bénéficier de conditions qui lui sont favorables. D'abord, elle a fréquemment la possibilité d'éviter le paiement des péages qui sont souvent jugés trop élevés, d'épargner ceux de l'autoroute A 10 française en passant par la RN 10 au prix d'une vitesse un peu moins élevée, d'épargner aussi ceux des autoroutes italiennes considérées comme onéreuses par les routiers grecs ou ceux de la région de Bilbao en Espagne, etc. Ensuite, dans divers pays, les groupes de pression ont obtenu des détaxations ou des aides diverses.

Puis encore, le transporteur avec son parc de camions peut s'adresser à des plates-formes de fret pour ses chargements de retour alors que les tarifs pour les voyages aller sont établis dans la prévision fréquente du retour à vide. De ce point de vue, il convient de rappeler encore le rôle des places du Benelux dont la pratique est usuelle pour les camionneurs ibériques dans leur trajet nord-sud ou l'existence des marchés d'exportation du Grand Londres et des Midlands ou encore la pratique des voyages triangulaires de ces mêmes camionneurs dans les quatre mois de la saison de livraison des agrumes, des fruits et des primeurs à leurs clients britanniques. Le transport sud-nord est facturé au prix du marché, mais dans le sens nord-sud, il peut ne l'être qu'à moitié pour éviter ce retour à vide. Il reste toujours un peu hasardeux de trouver dans ce cas un fret non prévu à l'avance, à un prix assurément rémunérateur, mais l'opération est dans l'ensemble bénéfique. Alors face à ce fret de retour, le bateau risque de n'être plus concurrentiel.

Enfin, plusieurs mécanismes conduisent à baisser les tarifs dans les périodes de crise. Cela est dû en premier lieu à la structure sociale de la profession quand il y a assez souvent des artisans prêts à prendre en sous-traitance un chargement à faible revenu, ce qui est une pratique fréquente dans les pays méditerranéens. Il reste enfin l'arrivée en concurrence de camionneurs des pays de l'Est qui, après livraison de leur chargement à l'ouest, offrent des tarifs de retour non comparables à ceux des entreprises occidentales. En France, le marché est plus rigide.

Par conséquent, la pratique **réelle** de ce marché dans ses dimensions européennes et sur lequel on constate une longue tendance à la baisse et une part d'errance dans les prix, peut, dans des cas déterminés, réduire la marge de compétition d'une façon qui peut être défavorable au cabotage.

Le *rail* peut être concurrentiel par rapport à la route et dans divers cas, à la voie maritime.

Le prix terminal d'un transport ferroviaire est la somme des prix de chaque réseau traversé. Chaque compagnie a ses propres modalités de calcul selon le type de marchandises et de wagons, le poids, la distance, les taxes diverses. Dans le cas des échanges ibériques, il faut ajouter le coût des opérations assez onéreuses payées à Transfesa pour changement d'essieux, de bogies, à quoi il faut ajouter une perception selon la marchandise et son poids.

Les autorités ferroviaires s'efforcent de comprimer leurs prix en offrant des tarifs spéciaux par trains complets qui économisent les frais occasionnés par les triages en cours de voyage. D'où une concurrence contre le bateau qui s'est révélée favorable pour les trajets de l'Espagne vers l'Allemagne, par exemple pour divers chargements : automobiles, conteneurs, caisses mobiles. Cela dépend des destinations finales, en particulier celles éloignées des rivages ou des grands fleuves.

Le rail peut aussi être rival du caboteur même pour certains vrac s'ils sont traités en trains complets et surtout quand il économise des transbordements et des frais d'approche. Contrairement à ce qui a été indiqué ci-dessus pour la circulation routière, il n'a pas la même aptitude à *casser les prix* en période de dure compétition, mais il offre l'avantage de tarifs stables sur longues périodes, faciles à intégrer dans une politique commerciale à long terme. Les délais d'acheminement sont sensiblement plus longs que par la route, encore que tel réseau garantit un minimum moyen de 400 km par jour. Il reste que c'est dans le domaine de la concurrence rail-mer que la navigation a remporté quelques succès jusqu'à présent, surtout près des chargeurs littoraux qui présentent des cargaisons complètes ou d'importantes parties de chargement.

Face à ces compétiteurs, de quel poids est l'avantage des coûts modérés des *transports par mer* ?

Dans une comparaison stricte entre modes, le bateau est moins cher dans l'absolu et l'avantage est indiscutable chaque fois que la qualité des services est égale, mais c'est selon l'équation des coûts de circulation globale qu'il faut raisonner en tenant compte des frais de ports et des jonctions initiales et terminales. Comme indiqué ci-dessus, le poids de ces dernières est essentiel. Il est sûr que les zones industrielles portuaires (ZIP) et les industries côtières sont favorisées. Elles devraient se tourner spontanément vers la navigation, ce qui n'est pourtant pas toujours le cas.

De fait, des résistances demeurent chaque fois qu'un transfert vers le cabotage apparaît théoriquement faisable. La méconnaissance des gains possibles demeure. L'établissement d'une facture *pro forma* est plus compliqué que pour la route ou le rail et dans divers cas, on recule devant l'obligation de modifier certains matériels ou le conditionnement si l'on change de mode de transports.

Ces résistances expliquent que pour que le transfert vers les voies de mer se produise, il faut que *l'écart des prix* soit assez élevé pour forcer la décision. Il est difficile de déterminer ce que peut être cet écart. Des armateurs méditerranéens, sur certains itinéraires et pour des voyages nombreux, ont estimé qu'il peut n'être que de 5 %. L'expérience montre que cela paraît peu et qu'il faut davantage de gains. Mais on peut penser à l'inverse que l'écart avancé dans une des études faites pour le *ministère hollandais des Travaux Publics et de la Gestion des Eaux* qui est de 30 %, est beaucoup trop fort. Sur des tonnages élevés de l'ordre de ceux qui sont en cause dans les échanges communautaires, les économies potentielles peuvent devenir considérables avec des pourcentages plus faibles. La solution relève de cas d'espèce et du sens commercial des responsables, mais pour apprécier l'écart de prix à partir duquel un transfert devient favorable, il convient de connaître la part que représente le coût des transports dans le prix de vente rendu du produit. Pour les marchandises chères, cette part peut être faible et le transfert est alors sans attrait. Il en est différemment pour les vrac. Par conséquent, l'écart de prix doit être interprété.

Il faut évidemment tenir compte de l'inertie devant le changement ; c'est pourquoi il est de premier intérêt que le transport maritime sache se bien placer chaque fois qu'un trafic nouveau apparaît, ce qui se produit soit parce qu'il existe des trafics potentiels qui ne se sont pas encore ou se sont mal exprimés faute de

moyens adaptés, soit parce que la vie économique de l'Union européenne est une construction continue qui offre sans cesse des opportunités nouvelles. Le développement des échanges ibériques depuis 1986 le prouve et l'extension de la Communauté vers l'est offrira des opportunités.

Il faut encore tenir compte des variations du coût du cabotage selon les pavillons en compétition sur mer. Elles peuvent être considérables. *Le Journal de la Marine Marchande* indique que le 8 avril 1997, pour un transport de marchandises diverses par bateau de 6 000 tpl, et par rapport au registre des Kerguelen, l'offre était de 35 % du prix français par bateau portugais, 36 % pour un hollandais, 60 % pour un allemand, 69 % pour un britannique, 82 % pour un espagnol. Même si l'on doit considérer le fait comme un cas d'espèce, il demeure significatif.

Enfin, dans cette question de comparaison de prix entre modes de transport, d'autres considérations sont à retenir. D'abord, quant à l'attitude des grands chargeurs et des grandes firmes qui ont de gros volumes à transporter. Ils recherchent des transporteurs fidèles et fiables, mais ne veulent pas en devenir dépendants, non plus que des syndicats du transport routier ou des bateliers du Rhin, etc. Ils accepteraient le paiement de coûts externes pour la route ou le rail, ce qu'ils discutent par ailleurs vivement, mais à condition que cela soit étendu à toute l'Union européenne, c'est-à-dire que ce soit une mesure communautaire. D'autre part, de l'avis de sociétés hollandaises spécialisées dans l'acheminement des marchandises, l'évolution des prix dans l'avenir pourrait être favorable au *short sea shipping*. Si l'on prend le coût routier de 1992 comme une base générale de 100 %, cette évolution envisagée était :

	En 1992	En 2000
Pour la route	100 %	160 %
Pour la batellerie	60 %	80 %
Pour le short sea shipping	60 %	80 %
Pour le transport combiné	98 %	158 %

Ces prévisions qui sont aujourd'hui arrivées à leur terme, ne sont évidemment pas assurées, mais elles rappellent que dans chaque domaine et sur dix ans, ces prix n'évoluent pas de la même façon.

De tous ces faits, ressort l'idée que le monde du transport dans l'Union européenne est marqué d'une complexité dans l'établissement des coûts qui ne rend pas aisées les prévisions sur lesquelles le cabotage doit établir son avenir et asseoir sa compétitivité.

## **2. Les autres facteurs pesant sur la transférabilité des marchandises de la terre vers la mer**

Les enquêtes et interviews qui ont été faites permettent de joindre des nuances dans les jugements portés sur la réalité des aptitudes au transfert. Elles conduisent aussi à attirer l'attention sur la complexité des opérations de transport dont le Benelux présente un aspect particulièrement difficile à suivre, et significatif à la fois pour le transit français et pour les perspectives de développement du *short sea shipping*. Alors apparaissent de multiples questions que le chargeur ou le commissionnaire doivent régler.

### **2.1. Le processus de décision dans le choix du système de transport**

Il intéresse directement la possibilité du transfert des marchandises vers la mer.

Il existe deux attitudes d'usagers des transports quant à la politique qu'ils peuvent suivre pour la circulation de leurs marchandises :

- a) celle des entreprises importantes qui gèrent elles-mêmes leurs expéditions. Elles ont alors leur

propre service de logistique. C'est le cas des multinationales, en particulier celles qui pratiquent dans les pays de l'Ouest de l'Union européenne la dispersion fonctionnelle de leurs usines. Ainsi en est-il des grandes sociétés de fabrication d'automobiles dont le rôle est très important à partir ou à destination de l'Espagne. *Ford* fait faire ses boîtes de vitesses en France (à proximité de la frontière espagnole), mais ses autres pièces de moteurs et équipements en Angleterre, en Allemagne, en Espagne, où souvent il y a sous-traitance de montage (comme pour *Citroën*, *Volkswagen*,...). Dans le cas de *Ford*, la politique des échanges intra-communautaires est alors la suivante : dans chaque usine se trouve un responsable supérieur pour les transports et un *implant*, c'est-à-dire une section intégrée à l'usine d'une grande maison de transit et de logistique (du type de *Danzas*, *Arcus*, *Logistik*, etc.) dont le rôle est d'exécuter dans les meilleures conditions les services demandés. Le premier exprime les besoins, l'autre propose ou choisit les solutions, qui sont celles usuelles de la société de transit à laquelle il appartient. Or, les usines *Ford* de la Sarre et de la Ruhr sont en relations permanentes avec Irun, Burgos, et avec le Léon, la Castille... Le choix du mode d'acheminement est plus direct lorsque la firme a son propre bureau de logistique et décide seule des modalités : cela a été le cas d'*Arjomari* (groupe *Arjo Wiggins Appleton*) ou de ces firmes qui ont pu souhaiter vendre CIF ou FOB au coup par coup en gardant la maîtrise de leur transport selon leurs propres intérêts. Elles ont pesé la possibilité d'utiliser le navire. Ce dernier cas est caractéristique d'*Usinor* (Dunkerque) qui possède trois filiales portuaires couvrant sept ports, de Rotterdam à Sagontes. Elles répartissent quelque dix millions de tonnes par cabotage européen en laissant leurs fonctions aux opérateurs portuaires (armateurs...), y compris pour le transfert du wagon au bateau.

Dans un cas assez proche de celui qui précède, le service central de la grande firme étudie les problèmes de transport et fait des propositions aux filiales. Celles-ci sont libres de refuser en fonction de leurs conditions locales.

b) celle des entreprises qui se déchargent totalement sur un transitaire expéditeur, soit par désir de faire l'économie d'une structure interne spécialisée, soit à cause du caractère diffus des clientèles après le passage par une plate-forme de redistribution. Dans ce cas, il apparaît différents degrés dans l'autorité de décision selon les formes concernant le mode de transport : depuis l'expression volontaire d'un choix jusqu'à l'abandon de ce choix au transitaire. C'est ce que faisaient encore récemment les entreprises sidérurgiques de la vallée du Main exportant sur les pays ibériques et le reste de l'Europe du Sud

Quelles sont les conséquences et les limites des deux systèmes ci-dessus rappelés ? D'abord, cette distinction est essentielle pour promouvoir une politique favorable à la voie de mer. Elle permet aux milieux maritimes de déterminer à quels services, à quels responsables, il convient de s'adresser pour une politique d'incitation au transfert des frets, pour une politique d'information qui est de première nécessité. Les études de cas, cela a été souligné ci-dessus, montrent que bien des entreprises ne savent pas toujours les possibilités qu'offre la navigation, que les ports méconnaissent les clientèles potentielles de l'intérieur, que les autorités régionales ou autres sont insuffisamment informées, etc. Une telle politique d'information est nécessaire en permanence, car il demeure dans ces processus de décision, dans les conséquences du choix des *incoterms*, des limites, des freinages, des pesanteurs qui peuvent se révéler comme autant d'obstacles à un éventuel transfert au profit du bateau et de nombreuses maisons de transit et d'expédition, qui sont sollicitées pour assurer concrètement l'acheminement des marchandises ont leurs filières, leurs camionneurs, leurs points d'appui ferroviaire, et dirigent vers eux, parfois indistinctement et souvent de préférence, les flux de circulation... Les mêmes études de cas montrent que, parmi ces maisons, ce sont les petites ou les moyennes qui sont les plus attachées aux transports terrestres. Et les grandes ont souvent leur propre parc de camions, qu'il faut *faire tourner*.

D'autre part, souvent aussi, une grande latitude est laissée aux exécutants, en particulier aux chauffeurs routiers. Il en résulte trois autres conséquences. D'abord une part d'instabilité dans la répartition des transports transmanche et trans-mer du Nord. Une des enquêtes a montré que sur deux cent quinze véhicules passant par l'Ouest des Pyrénées pour gagner le Royaume-Uni, le choix du point de traversée reste soumis au conducteur qui peut hésiter entre trois ports de la Manche de l'Ouest, deux de la Manche centrale, trois de la Manche orientale et au retour de Londres, il leur est laissé latitude de décision, selon les chances de trouver du

fret, entre les villes comprises de Brême à Zeebrugge. Ensuite, la même variabilité apparaît dans la détermination des itinéraires entre Madrid et la Rhénanie. Enfin, sur les trajets entre la Grèce et les pays ibériques, la même liberté est laissée pour le choix des ports italiens de passage du canal d'Otrante. Et il s'y ajoute toutes décisions à prendre concernant les formalités diverses qui peuvent allonger les délais des voyages. Ces marges de décisions laissées au conducteur font naître un argument de publicité pour les compagnies de *car-ferries* : « *plus long trajet en mer, plus courte durée globale de voyage* » par compensation du temps de repos obligatoire après les heures de conduite. Au total, cela renforce la compétitivité des acheminements routiers, contre le *vrai short sea shipping*.

Mais cette latitude parfois large laissée au transporteur ou à son personnel n'est pas sans poser quelque souci au propriétaire de la marchandise qui souhaite savoir à tous moments où celle-ci se trouve. On a vu que dans certains cas, celui de routiers traversant par Gibraltar (cf. II - 1.2.4), le suivi du camion existe pour d'autres raisons. Rien ne devrait empêcher que ce suivi soit systématique : il faudrait pour cela généraliser le système EDI FAC adapté à l'ensemble de la circulation. C'est demandé par les chargeurs et techniquement, rien ne l'interdit.

## **2.2. La nature de la marchandise et l'unitisation des charges**

La nature de la marchandise et l'unitisation des charges ont-elles une influence sur le choix des systèmes de transport ? La possibilité du transfert vers le bateau évoque une question qui a été jusqu'ici esquivée dans le présent travail. Toutes les marchandises sont-elles par leur nature, transférable vers la mer ? Il existe quelques rares exceptions qui sont surtout des cas d'espèce, telles celles qui supportent mal l'air marin ou les embruns : certaines tôles oxydables dont les coils, les denrées alimentaires dont la qualité diététique ou le mûrissement doivent être contrôlés (légumes, fruits, primeurs...), mais dans tous ces cas, le choix des conditionnements permet des solutions valables (conteneur sous températures contrôlées, mesures d'anticorrosion, etc.), mais cela peut suggérer une augmentation des prix d'emballage, ce qui peut devenir le vrai problème. Les marchandises qui ne sont pas transférables ne le sont pas, moins par leur nature que par les exigences annexes. Des adaptations sont presque toujours possibles.

Plus importante est la question de l'unitisation des charges à transporter. Elle est à interpréter sous sa forme la plus générale : conteneurisation, palettisation, caisses mobiles, paquetage des bois, remorques chargées en *roll on-roll off*, ...

Les enquêtes faites montrent que toute marchandise unitisable est aisément transportée par mer. On y gagne en rapidité de transbordement, en coût de manutention, en aisance de placement à bord ou à quai, en diminution des prix de jonction initiale ou terminale. Or, presque toutes les marchandises générales peuvent être conteneurisées ou palettisées et bien des vracs ou produits assimilés aussi. Tel port expédie des pommes en palette, des boissons alcoolisées en conteneurs ou tanks. Des légumes, primeurs et agrumes arrivent par bateau, etc. Par conséquent, réserver aux modes concurrents du cabotage les marchandises dites fragiles ou chères, ou celles soumises à des horaires rigides (stocks zéro, *just in time*, ...) n'est pas systématiquement justifié si le transport maritime est intégré dans une organisation opérationnelle soigneusement planifiée.

Peu de marchandises, par leur nature, échappent à l'unitisation et par là au bateau : elle peut servir ce dernier et les colis lourds se comportent comme des marchandises unitaires auxquelles les modes terrestres de transport peuvent parfois ne pas pouvoir apporter de réponse.

Il faut toutefois repenser les normes de standardisation, surtout pour les conteneurs. Les plus traditionnelles (normes ISO 1CC, 1BB, 1AA, 1AAA) ne répondent pas à tous les besoins des chargeurs européens, indépendamment des incitations des transporteurs américains qui poussent à leur changement. On cherche à généraliser des normes nouvelles qui modifient la longueur ou la largeur (2DD, 2CC, 2BB, 2AA, 2AAA), mais ce ne devrait être fait qu'en concertation avec les expéditeurs de l'Union européenne, non de la seule volonté de ces transporteurs. Il faut par ailleurs penser à d'autres standardisations : paquetages des bois et des profilés, caisses

mobiles, etc. La dérégulation est sans doute plus gênante pour le bateau que pour les véhicules terrestres : elle peut aboutir à l'hétérogénéité des chargements en cale et l'irrégularité d'étagements en pontée.

Mais l'unitisation peut jouer aussi en faveur des modes des transports terrestres. Elle le fait pour le rail. Des trains complets d'ardoises d'Espagne ont été envoyés chaque semaine sur l'Allemagne en petits conteneurs : ce serait impensable autrement. Des convois de pièces d'automobiles partent de Salgitter et de Wolfsburg pour la péninsule Ibérique : ces pièces sont en conteneurs.

Elle est aussi favorable à la route et à toutes combinaisons de transports dans lesquelles cette dernière est largement impliquée. Le fait est évidemment connu ; les possibilités offertes le sont moins. Par milliers, des camions chargent du matériel hi fi, des équipements ménagers, des plastiques, des denrées alimentaires, etc. dans le bassin de Londres pour des destinations méridionales, en passant par le trans-Manche, la plate-forme de fret de Lille, où il y a groupage et parfois transbordement sur rail, puis reprise sur route à la frontière pyrénéenne à cause de la différence d'écartement des essieux de wagons. Mais précisément, ce dernier cas montre la possibilité qui reviendrait au transport maritime de s'insérer dans une chaîne de circulation unitisée ; cela a été déjà montré à propos du relais du Benelux où les transbordements sont d'autant plus faciles que les conditionnements de marchandises sont moins parcellaires. *Combi Delta*, association belgo-néerlandaise créée pour les transports au départ d'Anvers et de Rotterdam en direction de la Rhénanie et de Mannheim, en a la pratique usuelle et l'intense développement de la conteneurisation dans la batellerie rhénane qui, du delta vers l'amont, dessert vingt-deux terminaux fluviaux spécialisés avec des armements réguliers, selon un planning de départs quotidiens très étudié, montre une fois de plus les combinaisons possibles entre le bateau de mer et les voies intérieures grâce à l'unitisation. Ces faits sont connus, mais les opportunités qu'ils représentent pourraient être plus largement exploitées dans les relations germano-ibériques par exemple. Elles offriraient encore davantage de possibilités avec le fluvio-maritime.

Certains transports combinés peuvent être une forme masquée d'unitisation qui augmente la compétition contre le *short sea shipping*. Il faut donc les prendre en compte dans les secteurs où ils sont pratiqués. Ce peut être le cas du ferroutage (il n'a pas encore produit tout ce que l'on en attendait, sauf dans les Alpes), de l'autoroute ferroviaire (trains complets de soixante-quinze à cent camions chargés et véhiculés à vitesse élevée). Elle n'est pas généralement opérationnelle.

L'unitisation peut donc jouer aussi en faveur des transports terrestres. Elle est favorable au rail et est pratiquée systématiquement. Elle l'est pour la route et pour toutes les combinaisons auxquelles elle se prête : plurimodalisme, plates-formes de fret, etc. Elle peut le faire aussi pour le bateau : elle est propice à toutes formes d'acheminement.

### **2.3. Quelle est l'importance des délais de transport ?**

Ont-ils de l'influence sur le choix des modes d'expédition ? Ils sont considérés comme essentiels dans un certain nombre de cas : immobilisation du capital de marchandises très chères, conservation de certaines denrées périssables, risques d'avaries ou de détériorations en transports trop lents (oxydation des *coils*) et il est des exigences particulières, telle celle de ces 22 t de journaux et revues expédiées chaque vendredi d'Offenburg (pays de Bade) sur Lisbonne, livrées le lundi au petit matin par la route, après le relais de trois chauffeurs. Dans l'éventualité de flux tendus, de *just in time*, de remplacement en urgence de machines ou de pièces indispensables, la planification et le respect des durées d'acheminement sont souvent plus importants que ces durées elles-mêmes.

Devant ces exigences, chaque mode réagit de façon particulière. La route fournit une bonne réponse et en a la réputation parmi les utilisateurs qui ont été enquêtés. Ses possibilités sont de quelque huit cents kilomètres par jour pour un parcours sur autoroute dans les normes légales de travail des chauffeurs. Cela permet de relier aisément l'Espagne à l'Allemagne ou au Royaume-Uni, ou inversement, en deux jours et demi, non



compris le transbordement terminal ou initial. Cela permet une rotation complète par semaine en respectant le repos dominical, pour un transport de quelque dix-sept tonnes en moyenne et souvent beaucoup plus, pour chaque sens, en tenant compte du temps de passage éventuel vers une plate-forme de fret complémentaire, ou de l'éventualité d'un retour à vide.

Pour le rail, il faut pratiquement compter quatre jours entre les frontières espagnole et allemande quand un triage est nécessaire pour wagons séparés. C'est un délai comparable au temps de navigation en trajet direct entre le Portugal et le Benelux et pour des points de départ ou de destination qui sont en position nette-ment continentale ou enclavée, l'avantage sur le bateau est réel à cause des exigences de jonctions initiale et ter-minale.

Le bateau reste d'un recours nécessaire quand il faut traverser un bras de mer. Il n'est alors qu'un complément soumis aux exigences globales des transports terrestres qui sont ses clients surtout dans le trans-manche et le trans-mer du Nord, où le temps en mer est court. Pour les routiers grecs qui doivent utiliser les *car-ferries* et les *roll on-roll off* de l'Adriatique ou du canal d'Otrante (cf. ch. III - 2.2), la situation est sensible-ment différente, parce qu'il faut trente-cinq heures de traversée dans le premier cas et de quinze à dix-sept heures dans le second. Le navire, donc le cabotage, prend alors plus d'importance dans les combinaisons d'acheminement, soit par le coût, soit par les modifications qu'ils permettent d'introduire dans la durée des trajets terrestres.

L'impression qui ressort des études de cas est que, sauf dans des situations particulières, une orga-nisation raisonnée des flux et une gestion serrée des délais requis par la clientèle peuvent permettre aux bateaux de faire face au plus grand nombre de circonstances. Pour cela, il faut que les horaires de services maritimes et portuaires soient totalement intégrés dans la logistique des acheminements. Il faut un nouveau *just in time*, celui de la coordination des transbordements maritimes en accord avec les modes terrestres quand la combinaison en est nécessaire.

Cela implique que les divers équipements dont portuaires, puissent répondre vite à la demande. Et évidemment, dans le respect de la qualité des services.

#### **2.4. Que penser des évolutions technologiques ?**

Il faut être conscient que la plupart des innovations techniques dont l'objectif est d'accroître la pro-ductivité et les aptitudes des modes terrestres, aggravent la compétition et sont finalement défavorables aux transferts des frets vers la mer. Il n'est évidemment pas question d'empêcher ce processus, mais il faut en tenir compte.

Dans le domaine routier, des gains substantiels de rendement ont été obtenus par de meilleurs chargements, par la diminution des retours à vide après la desserte du Grand Londres par exemple, par une exploitation optimale des ressources du relais du Benelux dans les trajets transcontinentaux. Cela a permis en quelques années d'abaisser la somme facturée aux clients, parfois au prix de combinaisons qui ont été ci-dessus indiquées (calcul différencié des prix d'aller et de retour, etc.). La valeur ajoutée par le travail du chauffeur, par le rendement accru de l'outil lui-même, a été augmentée, mais le risque pourrait être que ce soit au détriment de la qualité des services (entretien du matériel) ou aux dépens des plus petites entreprises. Le poids maximal routier autorisé passe de 38 à 40 t dans un petit nombre de pays (en France, l'on demande la pos-sibilité de le faire passer, au moins autour des ports à 44 t et en Grande-Bretagne aussi). une meilleure organi-sation opérationnelle permet d'accroître le nombre de t./km annuel par véhicule parfois par la succession de deux - voire trois - chauffeurs pour un même convoi (cf. le cas de la livraison de journaux allemands au Portugal). La palettisation, l'usage du roadtrailer (système de roulage utilisable sur route et sur rail) accélèrent les transbordements, etc.

Dans le domaine ferroviaire, des réalisations, ou des recherches semblables aboutissent à de

semblables résultats. Sur le plan du matériel, on peut s'attendre à l'atténuation progressive de l'inconvénient qu'impose le changement d'essieux à la frontière franco-espagnole, avec comme conséquences un gain de temps et d'argent. C'est un des aspects du plan ferroviaire ibérique de 2010 en cours d'application. Dans le transit, la généralisation des wagons articulés de cinq plates-formes contiguës montées sur six bogies permettra une meilleure adaptation aux grands conteneurs et aux caisses mobiles. D'autres wagons *multivrac secs* avec manutention pneumatique des chargements aideront à gagner sur le temps de transbordement, etc.

Du point de vue des transports combinés, l'autoroute ferroviaire peut assurer, selon ses défenseurs, un gain de prix de revient de 35 % par km/camion... si elle est pleinement réalisée. Le système français Commutor permet une manutention automatisée des conteneurs par rames de wagons en un temps très court. Le rail s'organise pour s'intégrer totalement dans la chaîne du froid à partir de relais de groupage et de répartition. Les exportateurs grecs s'y intéressent pour leurs produits congelés qui constituent un des domaines des échanges routiers avec le reste de l'Union européenne.

La gestion des réseaux ferroviaires permettrait sans doute encore des améliorations si l'on généralisait certaines conceptions dans l'organisation opérationnelle : trafics de nuit à grande vitesse uniformisée, trains *en batterie*, à départs cadencés et contrôle totalement automatisé conçu non par lignes, mais en réseaux intégrés. La pratique de trains d'axes, c'est-à-dire répondant au regroupement maximal des trafics sur les axes les mieux équipés a amélioré le rendement du matériel sur Avignon-Paris-Lille pour le transit entre les pays de l'Europe du Nord et ceux du Sud. Certaines lignes supportent l'augmentation des charges utiles transportées. La pratique du *double-stack* est essayée là où il n'y a pas de tunnels pour s'y opposer. Enfin, on peut s'attendre à la création d'un petit nombre de grandes voies nouvelles. En particulier l'*Union internationale du Rail* (UIR) a établi un plan de réorganisation des axes majeurs des pays d'Europe orientale, danubienne plus spécialement dont les conséquences pour les relations avec l'Ouest de l'Union européenne, avec l'Italie en particulier, se révéleront nécessairement importantes.

Par conséquent, pressés par leurs obligations propres, les modes terrestres s'adaptent à la compétition et se préparent à la croissance prévisible des trafics. Cela crée évidemment un certain climat dans lequel doit inévitablement s'inscrire la recherche de fret pour le *short sea shipping*. La question du perfectionnement technique du navire de cabotage dans les ports et de la manutention, évoquée ci-dessus (cf. ch. I -4), en revêt plus d'importance. Cela fait partie de la compétition intermodale.

## **2.5. La qualité des services.**

Pour les utilisateurs, la différence de commodité d'usage entre les modes de transports commence avec les obligations documentaires. Cela a été dit ci-dessus (cf. ch. I - 3.3), la circulation routière communautaire des marchandises, depuis le 1er janvier 1993, n'exige qu'un seul document, le T2, qui caractérise le chargement du camion. Il est établi une fois pour toutes et simplement présenté au passage des frontières, puis remis au destinataire en témoignage du voyage accompli. Pour le véhicule, il suffit de présenter copie de la licence de transporteur et la feuille de route qui a valeur de contrat de transport.

L'acheminement par mer est plus exigeant et plus complexe. Pour la marchandise, la pratique du connaissement et du manifeste demeure. S'y ajoutent les nombreux documents liés à des contrôles multiples de chargement, de déchargement (*bill of readiness*, etc.), de douane, de surveillance sanitaire ou phytosanitaire... On impose pour le bateau des exigences de références beaucoup plus complexes que pour le camion ou le train. La lourdeur de ces processus est très défavorable à la navigation dans les mers bordières et exige l'intervention d'entreprises spécialisées qui aggravent encore cette lourdeur des opérations de départ ou d'arrivée.

Le gros avantage de la route face au *short sea shipping* est que le chauffeur accompagne la marchandise de bout en bout. Elle lui est confiée. Il veille sur elle, ainsi qu'au bon accomplissement du contrat, aux bonnes prestations de services. Il assure près d'elle une présence physique et quelquefois juridique. Il peut

immédiatement prendre des mesures de sauvegarde. Il remet directement le chargement au réclamateur. Les aléas météorologiques et climatiques n'impliquent pas de risques graves ou ne le font que rarement, et de façon plus mesurée que dans la navigation. Le coefficient de fiabilité aux conditions du contrat est élevé quoique ayant ses propres limites (cf. les grèves). Les études de cas tendent à montrer une amélioration des situations face aux crises sociales : au total, si elles peuvent être très graves ainsi que cela a été évoqué à propos des traits spécifiques de la main d'œuvre dans les entreprises routières, il y a assez peu d'arrêts dans les transports correspondants où l'on constate le maintien de bon nombre de petits artisans intéressés directement à la marche de leur entreprise. Les perturbations sont plus sérieuses dans les sociétés ferroviaires européennes nationalisées.

La main d'œuvre de la manutention portuaire n'est pas exempte de reproches ; elle fait courir la crainte d'arrêts fréquents et durables qui nuisent beaucoup à la réputation des acheminements maritimes. Cette réputation, dont il n'est jamais possible de mesurer l'exacte pertinence, est un facteur très négatif qui pèse sur la possibilité de transfert de flux vers la navigation. Ce qui est demandé à cette dernière par les chargeurs, c'est la fiabilité de départs fréquents, à dates et si possible à heures régulières, avec une durée de parcours connue à l'avance et peu d'avaries sur les quais affectant la marchandise. Cela aiderait beaucoup à valoriser les avantages qu'offre le bateau. Cela a déjà été réalisé pour les *ferries* : ce peut l'être ailleurs dans le cabotage.

## 2.6. Quel est le poids global de tous ces facteurs ?

La réponse repose le plus souvent sur l'estimation ou l'intuition, car peu parmi ces facteurs sont quantifiables valablement. Seule l'équation des coûts de circulation permet une approche chiffrée raisonnée. Cela ne veut pas dire que les autres soient sans intérêt et n'entrent pas en jeu, au contraire. La difficulté d'établir cette quantification s'explique pour bien des raisons :

- l'intensité de leur influence est variable dans le temps : ainsi, l'entrée des pays ibériques dans la Communauté en 1986 a totalement bouleversé le jeu de ces divers facteurs (délais, fréquences, qualité des services, etc.) et cela se reproduira quand d'autres pays accessibles par mer entreront à leur tour dans la Communauté ; variable dans l'espace également, selon les conditions d'acheminement offertes par les divers partenaires de l'Union européenne ;
- le rôle de l'un de ces facteurs se combine avec celui des autres, ou s'oppose ; il y a entre eux des liens d'interrelation ou d'intercausalité (on peut accepter un coût plus élevé si les délais sont plus courts, etc.) ;
- il n'y a pas homogénéité de ces influences sur les clientèles ; elles n'ont pas les mêmes besoins, soit dans un même pays, soit dans deux pays différents ; elles ne sont pas soumises aux mêmes pesanteurs devant les changements, etc. ;
- il est difficile de quantifier des attitudes qui ont des fondements psychologiques ou sociologiques autant qu'économiques ;
- enfin, tous ces facteurs subissent les changements des législations et des attitudes d'aide ou d'incompréhension des autorités nationales ou communautaires relatives au domaine des transports.

Mais au terme de la réflexion, il paraît clair que si l'on ne tient pas compte de ces mêmes facteurs, la possibilité de transférer vers le cabotage une part de la marchandise en parcours terrestre n'en sera pas facilitée.

## 3 - Les politiques maritimes du *short sea shipping*

Il existe en Europe diverses politiques des transports, et à divers niveaux d'application. Il importe de savoir dans quelles mesures elles peuvent être favorable aux cabotages : plus ils seront effectivement soutenus,

et plus ils ont des chances de croissance ; l'inverse est également vrai. Il est pour eux essentiellement deux sources d'appuis possibles européenne sur le plan général et nationale sur le plan français.

### 3.1. Sur le plan européen.

Il est juste de constater une attitude de compréhension et des appuis de diverses origines au profit du *short sea shipping*. La Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) est favorable et le dit textuellement au fluvio-maritime. La Conférence des Villes portuaires périphériques soutient le rapport Morvan (cf. annexe 2.2.2) adressé aux ministres de l'Aménagement du Territoire et de l'Équipement et qui contient quelques pages favorables à la navigation dans les mers bordières<sup>13</sup>. La réaction positive est la même de la part de la Conférence des Régions périphériques de l'Europe, de l'Association de l'Arc atlantique, etc.

#### 3.1.1. Une politique concertée pour modifier les structures et des procédures

Mais seule une politique concertée peut modifier des structures et des obligations administratives compliquées. Ainsi, le règlement N° 75/98 de la Commission de Bruxelles, en date du 12 janvier 1998, régissant le cabotage entre États membres montre la complexité des mesure qui lui sont imposées, par opposition à celles qui régissent la circulation sur le continent. Ce règlement distingue :

- les lignes régulières agréées par la douane du siège de leur compagnie de navigation et ayant déposé la liste officielle de leurs ports d'escales : leurs marchandises d'origine communautaire bénéficient de la présomption de ce statut communautaire sans justification spéciale ; les chargements tiers qu'elles seraient amenées à transporter doivent circuler sous titre de transit ; cependant, une procédure simplifiée prévoit le transport sur base d'un manifeste unique avec l'indication statistique des diverses parties de cargaison selon qu'elles sont communautaires ou tierces ;
- et les lignes non régulières pour lesquelles toutes les marchandises sont réputées tierces et soumises aux règlements correspondants sauf si leur caractère communautaire est prouvé par un justificatif spécial dit T2L ou T2CF (applicable pour les DOM TOM français), ou par un autre document officiel de transport.

Ces dernières dispositions sont défavorables au *tramping* dans les mers bordières de l'Europe, alors que les premières sont déjà un début de simplification pour les services réguliers.

La Commission de Bruxelles a donc un rôle important à jouer.

#### 3. 1 2. Dès lors, quelle est la politique de l'Union européenne à l'égard du *short sea shipping* ?

Cette politique témoigne d'une attention croissante depuis 1992. Elle s'est faite selon les étapes suivantes :

a) Le règlement 3577/92 établit la libération d'accès des pavillons des pays membres aux divers cabotages nationaux. Le fait est connu. Même s'il y eut des retards, cette libération est effective.

b) Une **communication de la Commission au Parlement européen** évoque le *livre blanc* de 1992 dans lequel il est souhaité d'utiliser le *short sea shipping* pour développer la *mobilité durable* en accord avec la protection de l'environnement. Il y est indiqué divers moyens d'en promouvoir le développement et il y est explicitement accepté que ce soit au détriment des transports routiers dont la tarification « ... ne reflète pas l'intégralité des coûts sociaux et environnementaux, la demande (pour ces transports routiers) ayant été portée à un

13. M. Morvan. *Villes portuaires - Les moyens d'un développement solidaires dans une Europe ouverte*, 1999, pour les ministères français. La Conférence en a élargi la distribution.

niveau générateur d'une distorsion de concurrence. » C'est donc sur ce dernier plan de la concurrence que se place d'abord la Commission.

c) Puis apparaît le programme *d'Action prioritaire pour le Transport combiné* (programme PACT) pour la période 1992 – 2001. Il est aujourd'hui remplacé par le programme Marco Polo d'appui à toutes mesures alternatives au *tout routier*. Il est applicable à toutes marchandises et pour tous pays, y compris les pays tiers. Il s'agit de présenter des projets qui, sélectionnés, sont soutenus. Vingt et un le furent en 2000 et dix-sept en 2001. L'enveloppe globale est de 7,5 millions d'euros pour cette dernière année. Le cabotage n'en a reçu que 29 % l'an passé, contre 44 % pour le rail. Le fluvio-maritime n'y participe que faiblement. L'Allemagne appuie cette politique en construisant des terminaux de transbordement. À l'inverse, la France a beaucoup baissé ses crédits attribués au transport combiné dans le budget de 2002. C'est regrettable parce que c'était le système bateau-rail qui en recevait une bonne part, mais autant ou plus pour le long cours que pour la petite et moyenne navigation.

d) En 1995, la **Communication de la Commission** au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions (réf. COM (95) 317 final) fait explicitement référence au rapport de l'Institut Français de la Mer livré en août 1993 (cf. introduction 1 et annexe 2.1.1) et en reprend en partie conclusions et recommandations. Elle présente trois objectifs : améliorer la qualité et l'efficacité du *short sea shipping*, perfectionner l'infrastructure et l'efficacité des ports et préparer le cabotage à l'élargissement de l'Europe. Suit alors un programme d'actions dont les éléments principaux dans lesquels se mêlent des préoccupations liées à la navigation en général, sont :

- faire du *short sea shipping* une priorité du quatrième programme cadre
- lancer un vaste programme de démonstration
- soutenir le *short sea shipping* dans les chaînes et les transports intégrés
- rendre le *short sea shipping* accessible aux aides attribuées au titre des réseaux de transport européen pour les projets d'intérêt commun
- promouvoir les échanges de données informatisées et apporter l'appui d'experts dans le domaine de l'échange de données informatisées (EDI)
- faire une publicité dans le cadre de Trainmar
- proposer des directives dans le domaine des statistiques
- etc.

S'y ajoutent des mesures d'amélioration pour les infrastructures portuaires (règles pour l'octroi d'aides, recherche et développement, appuis financiers pour expertises...).

e) La communication de la Commission sous le titre : *Le transport maritime à courte distance, Perspectives et Défis* (références : FR1/07/95/02850100, P00 (EN)) est la reprise d'idées émises sur les causes structurelles de l'inefficacité du *short sea shipping* et sur les limites dues aux infrastructures des ports. L'essentiel est une approche politique concertée pour le transport maritime intra-européen, l'idée principale étant d'améliorer ce dernier par une intégration modale jusqu'alors défailante, alors que l'étude montre un volume réel de trafics transférables justifiant de nouveaux investissements maritimes, sur la base d'une compétence croisée de l'Union et des États (principe de subsidiarité). L'approche politique comporte les points suivants :

- améliorer qualité et efficacité du *short sea shipping* par un « vigoureux coup de fouet aux Recherches et Développement dont les directions sont indiquées (architecture navale, transfert d'informations...) »,
- intégrer le *short sea shipping* dans les chaînes modales en apportant le soutien de la Commission à des *projets pilotes*,
- lancer le projet MARIS qui concerne les communications en temps réel dans le domaine maritime, les frets, les ports, etc.,
- assurer une meilleure intégration dans les transports combinés et soutenir le programme PACT des actions pilotes (trois projets sont alors retenus),
- lancer une étude de marché à propos du fluvio-maritime,
- échanger des données informatisées sur base EDI,
- créer avant 2000 un réseau multimodal unique dans toute l'Union européenne dont le *short sea shipping* serait un aspect complémentaire.

f) **Le livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes** du 10 décembre 1997 (COM.97.678) reprend bien des idées émises précédemment (cf. annexe 2.1.2). Souvent, la question du cabotage n'y est traitée qu'à travers les aspects portuaires, mais elle y est présente : « ... *la Commission continuera à faire du transport maritime à courte distance une des priorités de la future politique des transports.* »

g) Enfin, en août 2001, est publié un *livre blanc* sous le titre : « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.* » Il dépasse la seule question du cabotage, mais celui-ci est relancé par « ...*la création de véritables autoroutes de la mer dans le cadre directeur du réseau transeuropéen.* » Il est, pour la première fois, intégré dans une conception globale. Ce document propose l'octroi de fonds du programme Marco Polo révisé et rendu plus opérationnel en 2003. Il insiste sur l'aspect social de la main d'œuvre de ce cabotage, revient sur la sécurité de la navigation. Il y apparaît évidemment bien d'autres aspects complémentaires concernant l'organisation et la gestion des ports, ceux de plus de 3 Mt de trafics ou de plus de 500 000 voyageurs. Le transmanche y est intéressé et des mesures sont prises pour stabiliser ses activités (après la concurrence du lien fixe et la suppression de la détaxation des marchandises à bord), mais ces dernières mesures touchant les ports n'intéressent pas ceux, petits et moyens, où se pratique effectivement une part importante du cabotage.

h) d'autres mesures seraient à évoquer, qui ont été prises sous des aspects plus généraux, mais dans lesquelles le cabotage peut se glisser. Ainsi Interreg III offre une possibilité d'action communautaire avec participation d'autres instances à côté de la Commission pour le développement régional. L'espace atlantique bénéficie d'une telle action, mais divers secteurs littoraux peuvent aussi y participer.

Il apparaît par conséquent que la Commission s'est bien intéressée au développement du *short sea shipping*. Depuis 1992, elle a avancé à petits pas, cherchant à établir des *cadres*, à fournir des *conseils*, à proposer des *experts*. Cependant elle ne propose des aides matérielles que dans des structures plus larges, surtout comme participant à des plans généraux de transports où la moyenne navigation vient comme complément, comme coparticipant. Il a été reproché à la Commission de se retrancher derrière le principe de subsidiarité en laissant aux États le soin d'une action financière directe et plus immédiatement efficace. Elle soutient des projets d'étude surtout, plutôt que des créations effectives dont elle laisse la réalisation aux opérateurs nationaux au nom du principe absolu de la libre concurrence : ne favoriser aucun acteur particulier. Cela a-t-il fait avancer beaucoup les problèmes ?

### **3.2. Y a-t-il une politique française de soutien des cabotages ?**

Une telle politique eût été sans doute possible, mais la lecture des textes officiels montre que le *short sea shipping* est surtout touché indirectement par des mesures maritimes générales qui ne lui sont pas spécifiques. Il faut attendre 2001 pour qu'une décision concrète soit prise.

La loi d'orientation N° 95 du 4 février 1995 a prévu un *schéma national* d'aménagement et de développement à l'échéance de 2015 dans lequel un plan d'intervention pour les ports « ... *comporte le développement à moyen terme des sites portuaires intégrant leur desserte par rapport à leur arrière-pays.* » L'optique est de lutter contre les ports du delta, mais cela eût pu servir la navigation des mers bordières. Cette loi n'eut pas de suite et le CIADT du 15 décembre 1997 la remplace de fait par deux schémas de transport dont l'un pour les marchandises. Il ne fut pas appliqué. La loi N° 99-633 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, précise dans son article 44 qu'elle vise « ... *à améliorer l'accès maritime aux différentes parties du territoire, notamment par le renforcement de l'accessibilité terrestre et maritime des ports d'importance nationale et régionale.* » L'application en est peu avancée et elle est encore trop générale en ce qui touche la navigation dans les mers bordières.

La pratique des schémas collectifs de services (1999) a conduit à réserver l'un de ces schémas aux transports et un autre au commerce. Cela encore pouvait être l'occasion d'une attention apportée au cabotage.

Ce le fut grâce aux régions appelées à exprimer leurs besoins et leurs souhaits. Plusieurs, telles celles de l'Ouest, et particulièrement des Pays de Loire, ont demandé le développement du *short sea shipping*. C'est une politique interrégionale de la navigation côtière qui s'esquisse par accord entre les CESR de l'Atlantique<sup>14</sup>. Le CIADT d'octobre 2000 a été appelé à arbitrer les différentes demandes et propose :

- une alternative au *tout routier* par recours à l'intermodalité fondée sur le développement du rail, mais il n'y est pas question du cabotage ;
- quatre scénarios d'aménagement dont le plus volontariste envisage le doublement rapide du volume des transports en France, avec un taux d'expansion de 2,3 % par an et pour y faire face, on compte sur le rail là encore et sur le doublement du trafic de la voie d'eau. Or, le fluvio-maritime n'est pas mis en lumière et la SNCF est dans l'impossibilité de faire face sans de nouvelles lignes, c'est-à-dire sans longs délais ;
- enfin, le Schéma interministériel d'Aménagement et du Développement du Territoire de juillet 2001 insiste sur les transports combinés, en particulier sur le secteur de l'Arc atlantique ainsi que sur d'autres littoraux français, puis sur les liaisons avec les régions dépositaires de fret, enfin sur l'organisation des principaux ports, mais il n'y a rien de plus concernant le cabotage en tant que tel ;
- au total, rien de plus spécifique n'apparaît vraiment quant à la circulation maritime dans les mers européennes.

Les régions, par le biais des contrats de plan, peuvent aussi intervenir, et celles de l'Ouest l'ont fait, non sans vigueur, mais ce n'est pas l'expression d'une attitude nationale.

La *Cour des Comptes*, dans son rapport d'octobre 1999 relatif à la *politique portuaire de la France*, se révèle sévère. L'État n'a pas su ou pas voulu mettre en œuvre une politique déterminée et cohérente (cf. conclusion 19 de la Cour). Cela est valable pour le cabotage dont le nom, par ailleurs, n'apparaît dans ce volumineux rapport qu'à l'occasion des réponses faites par diverses instances concernées par les critiques qui ont été faites (cf. annexe 2.2.3).

Le gouvernement français n'apporte pas l'attention qui eût pu aider à résoudre les problèmes du transfert des frets de la terre vers la mer. Du moins, ne le fait-il pas avant la récente création, le 18 janvier 2001 du **Bureau de Promotion du Short Sea** (BP2S, cf. p.3)), association créée sous la forme de la loi de 1901. Elle regroupe des techniciens, des professionnels du cabotage et plus généralement des transports, afin de réaliser des études, de conseiller l'État sur les projets qui méritent un soutien. Un crédit limité à 30 MF a par ailleurs été ouvert sur deux ans pour soutenir l'éventuel lancement de services réguliers nouveaux. En octobre 2001, ce BP2S, et les organismes qui en sont membres, dont les professionnels routiers, s'engagent à tirer parti de toutes possibilités d'aides pour les appliquer à la relance du cabotage.

## 4. Quel bilan tirer des éléments de cette conjoncture générale ?

### 4.1. Concernant les considérations du présent chapitre

Deux conclusions paraissent s'imposer. En premier lieu, la possibilité de transfert des flux terrestres de marchandises vers la mer dépend de l'attitude des chargeurs et commissionnaires en transport et cette attitude est très réaliste. Leurs intérêts priment. Le prix à payer est la base de toute réflexion, même à travers la menace d'intégrer le coût externe, ce qui n'a encore été que très partiellement fait, et contre quoi des lobbies très actifs s'insurgent. Puis ces décideurs prennent en compte, avec une attention variable selon les cas, les autres

14. Sous l'impulsion du Président du CESR des Pays de Loire, Gilles Bouyer. Ces efforts ont abouti à l'important colloque « *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique* » tenu à Nantes le 25 octobre 2001.

considérations : conditionnement, conteneurisation, multimodalisme, etc. dont le poids global est variable selon les cas. C'est à l'issue de ces prises en compte que l'utilisation éventuelle du bateau peut être retenue. Ce n'est pas impossible, mais ce n'est pas assuré.

En second lieu, il apparaît que ce choix d'un trajet maritime partiel ou complet n'est pas réellement ou suffisamment facilité par une politique activement encourageante. Du côté communautaire, la volonté absolue de ne pas subventionner une opération particulière d'armement, au nom de la liberté d'entreprise et de la transparence de la concurrence maintient la Commission de Bruxelles dans une attitude d'encouragement qui demeure trop théorique et en France, l'insuffisance d'esprit *maritimiste* a jusqu'à ce jour, conduit à une *attitude de timidité* face aux tentatives qui ont été faites. La relance du cabotage exige une véritable politique volontariste à tous niveaux. C'est en définitive la sauvegarde des acheminements terrestres qui l'exige. Une telle politique n'empêcherait en rien les nécessaires initiatives des armements pour créer les services nouveaux dont le besoin s'impose. Elles les feraient éclore en nombre, et les réussites en montreraient les qualités.

**Il reste que toutes les responsabilités demeurent entre les mains des acteurs, des *opérationnels*. Dans la pratique, les jeux de l'armateur, puis ceux des chargeurs, transitaires et commissionnaires de transport n'ont fondamentalement pas changé. Le premier est celui qui prend les risques financiers de lancement de services maritimes. S'il veut développer ses activités en attirant vers ses bateaux les cargaisons, il doit ou bien aller vers les ports qui ont déjà une masse de fret assurant la rentabilité des escales, ou bien aller directement vers la marchandise *là où elle se trouve*, c'est-à-dire vers le chargeur ou le transitaire, et leur démontrer l'avantage d'utiliser ses navires. Les seconds, auxquels revient la décision de transport, choisissent cette dernière en fonction de contingences qui leur sont propres. Dans les deux cas, les démarches d'esprit correspondent aux analyses longuement développées ci-dessus et dont les enquêtes et les interviews ont largement rendu compte.**

#### 4.2. Une estimation des flux transférables

La question se pose naturellement à l'issue de ce chapitre. Les efforts en faveur du *short sea shipping* ne se justifient que si les gains éventuels de cargaisons ne sont pas trop limités. Peut-on mesurer cette possibilité de transfert vers la mer de marchandises qui traversent le sol français ? En valeur absolue, sans doute non, mais la réflexion et les exemples de réussite dans la création de services de cabotage montrent que l'expérience mérite d'être tentée.

##### 4.2.1. Il convient d'évoquer l'aspect théorique de la question pour mieux la comprendre

D'abord, on ne peut tenir compte que des trafics connus et eux-mêmes quantifiés. On peut, à côté d'eux, introduire l'idée d'une évolution lorsque l'on dispose d'un coefficient de croissance fiable. Mais il est évident que l'on ne peut pas tenir compte des trafics potentiels, qui ne se sont pas encore exprimés faute de moyens ou d'essais et dont les enquêtes ont révélé qu'ils pouvaient être très notables.

*Le mode de raisonnement* peut être le suivant :

- le tonnage de marchandises **transférable** actuellement vers le bateau ne peut pas être supérieur à la somme des trafics transportés par les modes terrestres, et qui ont été exprimés dans le chapitre II - 1 et 2) sous la forme des *gisements de frets*. Le maximum transférable est donc égal à cette somme ;
- il convient donc de lui **soustraire**, pour savoir ce qui peut être gagné par le *short sea shipping*, ce **qui n'est pas transférable** par la nature des marchandises ou la particularité des conditions de transport, ou bien à cause du jeu de l'équation des coûts de circulation qui peut montrer que la combinaison des modes incluant le bateau est la plus chère et cela peut se produire si les frais de jonction initiale ou terminale sont trop élevés (cf. les régions économiquement *enclavées*).



Ce raisonnement simple peut être nuancé et affiné en tenant compte :

- de certaines particularités des échanges européens étudiés ci-dessus : influence de l'attraction spécifique du Grand Londres pour les marchandises fragiles et chères, rôle de relais du Benelux, etc.
- de la réaction des expéditeurs qui peuvent résister plus ou moins au transfert en considération de la nature des marchandises. On peut dès lors concevoir des **transferts possibles à court ou moyen terme**, (faible résistance) et des transferts difficiles et seulement à **plus long terme**.

Affiné ou non, le raisonnement ci-dessus conduit à déterminer un volume maximum théorique **transférable T**.

Mais **T** ne sera pas intégralement **transféré**. Il est une enveloppe maximale parce que jouent l'ensemble des facteurs ci-dessus analysés à travers les études de cas : le rôle des processus de décision avec leurs pesanteurs, le rôle de l'unitisation qui est aussi propice aux transports terrestres, le rôle des coûts, qui n'interviennent pas mathématiquement, etc. Si tous ces facteurs jouaient entièrement en faveur du bateau, le tonnage **transféré** serait le tonnage **transférable**. Ce n'est pas le cas, chaque facteur ne joue en faveur du transport par mer que d'une façon limitée par ses propres spécificités, ou bien ne joue pas en sa faveur de sorte que l'ensemble de ces facteurs défavorables diminue la valeur de **T**, d'un certain coefficient limitatif **X**, ce que l'on peut traduire en disant que le tonnage effectivement transféré devient :

**T - X**

**X** étant la résultante des influences restrictives des divers facteurs analysés.

*On aboutit ainsi à la modélisation de raisonnement ci-dessous :*

peut être transféré :

**T - X**

$X = f(d + u + c + d + p + t + q + \dots)$

dans laquelle :

d : processus de décision avec ses limitations et pesanteurs

u : influence des faits d'unitisation

c : rôle des délais d'acheminement

d : rôle des processus de décision avec ses pesanteurs

p : effets des évolutions technologiques

t : incitations par la qualité des services

q : poids essentiel de l'équation des coûts de circulation

avec possibilité d'introduire d'autres paramètres selon les cas spécifiques, et en particulier en fonction des politiques des transport nationales ou communautaires.

Comme indiquée ci-dessus, cette modélisation n'a et ne peut avoir aucune valeur mathématique. Elle est seulement l'indication de la forme de raisonnement objectif pour aboutir à une **estimation logique et justifiée** des volumes qu'il est possible d'espérer transférer de la terre vers les voies de mer. L'expérience montre une fois de plus que c'est implicitement le mode de réflexion du chargeur ou du commissionnaire de transport au moment du choix du système de transport retenu pour la marchandise.

#### ***4.2.2. Les possibilités de transfert dépendent des caractères régionaux de la circulation terrestre***

Les possibilités de transfert dépendent enfin des caractères géographiques régionaux de la circulation terrestre. Il existe en réalité de nombreux gisements de fret, chacun ayant ses caractères propres.

- **Ceux issus de l'Italie face à l'Europe de l'Ouest.** Leur volume a été ci-dessus estimé à 13 480 000 t en transit transfrançais, en relation avec le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Espagne. Le faisceau de lignes de désir<sup>15</sup>, on l'a vu (cf. ch. II - 1.2.2) traversent toutes l'Arc alpin. C'est le plus court, le plus direct, mais le transport correspondant est renchéri par les péages suisses et le passage par divers tunnels marqués par des accidents récents. La voie maritime n'est favorable à première vue que pour les destinations ibériques. Encore est-ce discutabile pour toute la plaine du Pô *enclavée*<sup>16</sup> et la Lombardie seule y fournit le tiers du transit italien par le sol français. Ce l'est aussi pour le Piémont, riche province du Nord de la péninsule. Il a été dit que cette situation est défavorable au développement du cabotage.

- **Les flux ibériques** sont très complexes, cela a été montré. Ils sont massifs (15,5 Mt) en relation avec la seule Europe du Nord-Ouest. Deux raisons limitent les possibilités de les attirer vers la mer. C'est d'abord la nature des marchandises : les fruits et les primeurs, par tradition, par habitudes, et à cause de diverses commodités, restent attachés à la circulation routière et entraînent dans la même voie les frets de retour. C'est ensuite la localisation de diverses régions espagnoles : trois d'entre elles fournissent les deux tiers du transit transpyrénéens. On l'a vu la Catalogne, Valence et l'Andalousie. Il a été remarqué qu'elles pourraient offrir des chances à la navigation méditerranéenne et alléger ainsi la surcharge des routes françaises et le transit en liaison avec l'Italie est de 3,7 Mt, mais d'autres provinces sont enclavées, les deux Castilles, l'Aragon, la Rioja, l'Estrémadure et l'important secteur madrilène. Elles représentent le quart des passages par la France. Dans ces cas, l'équation des coûts de circulation risque de n'être plus favorable aux voies de mer, et les flux correspondants continueront à traverser la France.

- L'ensemble **des flux de transit transfrançais liés à l'Allemagne** est de 8 170 000 t. On a dit que quelques Länder y ont une part dominante. La Westphalie (3,4 Mt), le Bade-Wurtemberg (2 Mt) pourraient bénéficier plus qu'aujourd'hui du recours aux bateaux dont ceux du fluvio-maritime. Là sont pour le cabotage des gisements à exploiter, sans doute partiellement. Ailleurs, le poids de *l'enclavement* dont en Bavière, partenaire important, peut rendre l'équation des coûts peu propice. D'autre part, les flux sud-nord venant d'Espagne et d'Italie comportent des produits fragiles et chers, volontiers retenus par la voie routière. Ceux du nord au sud comportant des fournitures industrielles dont des semi-produits, se prêteraient éventuellement mieux à une reprise par le cabotage.

- **Le transit lié au Royaume-Uni** atteint 3 960 000 t. Dans ce cas, il n'y a pas de région réellement enclavée, et toutes les côtes sont propices au *short sea shipping*, ce qui explique les longues traditions de commerce maritime avec le Portugal en particulier. Le fait à signaler ici, on le sait, est la forte polarisation des échanges sur le marché du Grand Londres, qui fait un fort appel aux marchandises chères de l'Europe méridionale et qui offre fréquence et variété pour les frets de retour et le tunnel sous la Manche a progressivement exercé une attraction sur la desserte routière. Ce sont autant d'arguments diminuant les possibilités de reprise par le cabotage alors que l'on donnerait ici, à ce dernier, le maximum de ses chances.

Quant à l'Irlande, la part de liaisons routières est, et devrait rester, paradoxalement élevée, à cause de la politique des armements du transmanche en particulier P & O. Ils offrent des tarifs forfaitaires pour la traversée de la mer d'Irlande, puis celle de la Manche, de sorte que les camions, dans les liaisons avec l'Europe continentale, parcourent deux espaces de transit terrestre, l'Angleterre et la France par exemple, et subissent deux traversées de mers bordières.

- **Le Benelux** enfin : la puissance portuaire y est propice au développement du *short sea shipping*, mais on a déjà vu qu'ici, tous les systèmes de transport se croisent : mer-mer (redistribution vers la Scandinavie de cargaisons ibériques), mer-terre (bateau, camion ou wagon), mer-fleuves (fluvio-

15. Ligne droite unissant le point de départ au point d'arrivée sur une carte, sans tenir compte des détails du trajet.

16. Au sens défini dans le chapitre III - 1.1.2..

maritimes), mer-batellerie, etc. À cause de cela et du poids des économies locales ou de celles des arrière-pays, c'est un marché de fret multiforme qui fonctionne en corrélation avec celui de Londres grâce au tunnel et si le cabotage y est actif, les transports routiers y trouvent leur compte, mais des transferts de frets, qui ne sont pas ici chose nouvelle, peuvent encore y avoir lieu.

- À ces flux qui ne relèvent que du transit pour l'étranger communautaire, il faut évidemment ajouter ce que le cabotage peut attirer du commerce extérieur routier de la France. Il a été dit (cf. ch. II - 4.2) que la marge de conquête peut encore y être substantielle bien que le calcul n'en ait pas été fait de façon générale.

De ce tour d'horizon, et concernant la question de la transférabilité des marchandises vers la circulation maritime, il résulte :

- que le poids très pénalisant des faits d'enclavement dans l'économie des transports, limite la faculté concurrentielle des voies de mer ;
- que l'existence de deux puissants marchés de fret joue en faveur des voies terrestres ;
- que le cabotage y a déjà acquis ce qui, apparemment, était le plus facile à acquérir.

Ce sont autant d'éléments à prendre en compte dans **l'appréciation des volumes transférables**. Les données statistiques actuelles ne permettent pas d'en faire le calcul, mais à titre d'information, et pour la réflexion, on peut rappeler que, pour 1992, pour la même configuration géographique retenue par la présente étude, et pour le transit seul, donc mis à part les besoins du commerce extérieur de la France :

- les transferts possibles à court et moyen termes des flux de transit représentaient environ 3 Mt soit 12 % des flux alors répertoriés ;
- et les transferts plus difficiles et à long terme : 1,8 à 1,9 Mt et 7 à 8 %.
- soit au total quelque 287000 camions chargés au poids moyen relevé aux frontières de la France.

Aujourd'hui, ce serait beaucoup plus. Cela mérite un réel développement d'un cabotage qui, au surplus, offrirait certaines chances parallèles au transport des voyageurs. La Commission de Bruxelles le confirme. Mais il faut rappeler aussi qu'il faut faire vite, car les taux de croissance de la circulation terrestre risquent de contrebalancer ce que le *short sea shipping* pourrait absorber et laisseraient intacte la congestion routière qui est un autre aspect du problème.

# Conclusion

## Propositions en faveur du *short sea shipping*

L'objectif de la présente étude était d'apprécier la faisabilité de transferts en faveur du cabotage, d'en définir les conditions, d'en mesurer les difficultés et d'en présenter les limites. Il convient dès lors de dégager les mesures susceptibles d'aider à son véritable développement. Il faut les rechercher dans différents domaines.

### I. La nécessité d'une véritable politique du cabotage

Elle doit être rapidement instaurée face à la croissance des trafics terrestres. Elle doit être puissamment volontariste et faite de mesures diverses, coordonnées, convergentes qui peuvent être :

1. Une **politique communautaire concrète**, allant au-delà des principes, des études, des suggestions théoriques et qui surmonte la faiblesse des aides financières directes. Elle doit éliminer les règlements complexes de contrôle de la circulation des marchandises maritimes pour établir des conditions identiques à celles qui marquent les transports terrestres.

2. Une **politique française du cabotage** qui établit des conditions financières et fiscales adaptées aux risques spécifiques dans la phase de lancement des services nouveaux.

3. De telles politiques doivent distinguer **les cas particuliers des divers types** de cabotage qui ne requièrent pas les mêmes matériels, les mêmes engagements financiers, les mêmes mécanismes de fonctionnement.

4. Elles impliquent que le **schéma général communautaire du Réseau transeuropéen de Transport** (RTET) réserve spécifiquement, à côté du principe des corridors ferroviaires ou routiers, aux ports de cabotage, une organisation de la circulation des marchandises **dans leur arrière-pays** conforme à leurs besoins, et en relation avec la distribution planifiée des plates-formes de fret pluri-modales.

### II. Une action de sensibilisation des opérateurs pour un meilleur recours au cabotage

Une action de sensibilisation plus large près des chargeurs, commissionnaires en transports, et logisticiens, pour un meilleur recours au cabotage est à engager. Il peut leur être suggéré de :

5. **Systematiser l'unitisation** des charges sous toutes les formes et selon les règles de standardisation ISO afin de faciliter les transbordements.

6. **Intégrer le passage portuaire** dans la totalité de la chaîne de transport en coût, en coordination d'horaires, en durée d'acheminement.

7. Mettre en évidence, chaque fois qu'une comparaison de prix de transport conduit à des choix plurimodaux, **l'équation des coûts** telle que présentée dans la présente étude (cf. ch. III).

### III. Une meilleure adaptation des ports aux besoins du *short sea shipping*

8. Pour les infrastructures nécessaires, utiliser les **aides à l'investissement** possibles dans le **cadre communautaire** (FEDER, Fonds de cohésion, RTET...) et dans celui offert par **les collectivités territoriales et locales**, traiter les **ports fluviaux** accessibles au fluvio-maritime comme des ports de mer, standardiser les infrastructures et engins de manutention afin d'en faire baisser le coût d'usage.

9. **Unifier les méthodes de comptabilisation** des trafics et de toutes statistiques à fin de comparaison ; rendre transparente la tarification des services rendus, comptés à la juste valeur des frais de transbordement, des droits de ports ; établir des **tarifs forfaitaires** pour les conteneurs, les caisses mobiles etc. comme on le fait pour les remorques dans le trans-Manche.

10. Aligner les **exigences administratives et documentaires** qui touchent les marchandises transportées en cabotage maritime sur la situation actuelle du transport routier (tendre vers le document T2 unique pour les chargements de camions en trajet international) ; supprimer ou simplifier le **règlement** CE N° 75/98 sur les marchandises communautaires et les marchandises tierces (cf. ch. III - 3.1.1). Sur le plan français, généraliser les procédures de dédouanement simplifié, créer dans le domaine du stockage et du magasinage des facilités comparables à celles des zones franches et tendre, pour les marchandises en cabotage interne à l'Union européenne vers un statut semblable à celui appliqué dans le transmanche.

11. **Coordonner les politiques de promotion des ports** à des échelles régionales (type PNOA pour les ports de Brest à la Rochelle, ou type *Atlantic Range*, Arc méditerranéen) ; penser le *short sea shipping* en termes de **réseaux interconnectés** de la Baltique à la mer Noire.

12. **Pour la France**, régler les problèmes de desserte des hinterlands des ports moyens ou régionaux : voies de pénétrations de l'Atlantique vers l'Europe du milieu, barreau ferroviaire Massy-Valenton, de Marseille vers l'Europe du milieu... Porter le poids unitaire des convois routiers à 44 t dans un secteur de 60 km autour des ports de cabotage ; mettre les voies routières des régions atlantiques à deux fois deux voies partout où il y a des gisements de frets ; faciliter la massification des cargaisons à un niveau suffisant pour le lancement d'escales ou l'établissement de têtes de lignes.

### IV. Des mesures d'aides spécifiques aux armements et aux flottes.

13. Unifier à l'échelle communautaire les **règles juridiques ou pratiques** du *short sea shipping* :

- celles du pavillon (composition des équipages, brevets, avantages sociaux...)
- du statut du navire (définition du caboteur) et de ses équipements de sécurité.
- décider de la participation au *short sea shipping* des bateaux inscrits sous les pavillons bis des coparticipants.
- définir et unifier les responsabilités des transporteurs vis-à-vis de la marchandise dans les transports terrestres et maritimes.

14. Accorder aux bateaux pratiquant le *short sea shipping* les conditions les plus favorables de coût de l'énergie.

15. Veiller à ce que **la TVA** ne touche pas le *short sea shipping* par des formes indirectes (par exemple en reprise de charges en transit aux Pays-Bas).

16. **Systématiser EDIFAC** sur toutes les chaînes de transport ; assurer les contacts par télécommunication en temps réel entre transporteurs maritimes et terrestres sur les trajets mixtes et entre transporteurs et chargeurs.

17. Aider au développement du *short sea shipping* par **une meilleure organisation de la demande** : par une action d'information près des transitaires logisticiens de l'intérieur, par l'étude de la possibilité d'un **marché à terme** des frets, type BIFFEX pour le *short sea shipping*. De façon générale, faire une publicité en faveur du transport maritime. Prévoir les moyens de sensibilisation par les médias. Les associations d'armateurs devraient en être chargés. Développer le programme 3SNT (*short sea shipping* sur *Internet*) qui est une base de données et qui fait des offres de cales. Utiliser les travaux commencés dans le cadre de la Commission de Bruxelles pour la transmission d'informations sur le web concernant le cabotage.

18. Faciliter en un ou deux endroits la **constitution des relais** de redistribution, de bassin de frets du type belgo-néerlandais (pays ibériques, ou Italie pour les flux méditerranéens).

## V. Mesures spécifiques au fluvio-maritime

19. **Inciter les États** à améliorer la navigabilité d'un petit nombre de rivières accessibles au fluvio-maritime (Douro, Guadalquivir, Rhône, Pô, etc.), y compris pour les tirants d'air des ponts.

20. Accorder au fluvio-maritime les **mêmes facilités** que celles reconnues à la batellerie (ex : exemption de pilotage dans certains périmètres portuaires).

21. Généraliser la pratique du **connaissance combiné** qui permet des escales fluviales multiples de port à port, si le connaissance en tant que tel est maintenu à côté du document unique envisagé dans la proposition n° 8 ci-dessus.

22. Il est nécessaire d'organiser le marché du fluvio-maritime en Méditerranée selon une logique de bassins (cf. p. 39) en coordination avec les besoins en Europe du Nord, de structurer **l'offre des transports**, d'organiser **le regroupement de la demande**, d'envisager la constitution de centres de courtage dans quelques ports.

oooOOOooo

En conclusion : **établir un plan directeur communautaire du *Short Sea Shipping*** à l'image des plans directeurs établis pour le TGV, ou pour les transports combinés et les autoroutes. Un tel plan directeur a été demandé en avril 1993 par le Parlement européen qui souhaite *une stratégie communautaire* forte pour le cabotage entre pays de l'Union européenne.

- une coordination entre lignes et armements en réseaux eux-mêmes coordonnés avec l'organisation de transports terrestres
  - un schéma européen des ports d'appui
  - une politique communautaire effectivement incitative,
  - une utilisation des aides que peuvent fournir les régions ou groupes de régions (type Arc atlantique, Arc méditerranéen, ...)
- Un tel plan devrait comprendre, outre les mesures ci-dessus indiquées :

**Il reste que toute action de développement du *short sea shipping* dans le transfert de la terre vers la mer des produits acheminés est d'abord entre les mains des opérateurs divers et des armements. Leur rôle demeure primordial pour aller chercher le fret là où il se trouve, c'est-à-dire sur le continent et au point d'origine des expéditions des marchandises afin d'infléchir vers leurs bateaux les flux terrestres déjà existants : le combat pour l'expansion des trafics de cabotage sera gagné à terre, avec l'appui de bons instruments et d'une bonne législation maritimes.**

# Annexes

## 1. Remerciements et Références

### 1.1. Remerciements

### 1.2. Sigles, abréviations

### 1.3. Sources et indications bibliographiques

## 2. Témoignages concernant les cabotages

### 2.1. Les témoignages de la Commission de Bruxelles

### 2.2. Les témoignages concernant les cabotages en France

**oooOOOooo**

# 1. Remerciements et Références

## 1.1. Remerciements

L'Institut Français de la Mer exprime sa vive reconnaissance aux personnalités ci-dessous indiquées, dont certaines ont pu être citées dans le texte et sans lesquelles le présent document n'aurait pas pu ou pas pu entièrement, être réalisé. Cette liste n'est pas exhaustive.

- M. R. Andrieu, ancien secrétaire général du Syndicat des Gens de mer
- M. Cl. Benoît, ancien rédacteur en chef de la Revue Maritime, co-responsable du rapport de 1993 à la Direction générale des Transports, Commission de Bruxelles.
- M. Colibeu, chargé des équipements, CCI de Bayonne
- Commandant J. E. Courtel, président de l'UPACCIM
- Professeur J.P. Corlay, responsable de l'UMR 6554 du CNRS de Nantes
- Commandant Dupuy, président de la section IFM du Var, Toulon
- M. Eschenbrenner, chef du service prospective et économie, au Port autonome de Nantes et Saint-Nazaire
- M. Gres, Observatoire régional des Transports, DRE Languedoc-Roussillon, Montpellier
- M. Godefroy, Observatoire régional des Transports, Nantes
- Mme Chr. Lambert, UMR 6554 du CNRS Nantes
- Mme Lemaire, Chef de la Section Droit et Economie, Bibliothèque universitaire de Nantes
- Melle Lethuaut, responsable des Services de Documentation, Port autonome de Nantes et Saint-Nazaire
- M. R. Menu, Secrétaire général de l'IFM, Paris
- Maître M. Quimbert, Président du Port autonome de Nantes et Saint-Nazaire
- M. M. Ruban, Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, DRE Midi-Pyrénées, Toulouse
- Mme Sailhac, SITRAM, La Défense
- M. Senz, contrôleur du trafic à Biriadou, DRE Aquitaine
- M. J.P. Vigarié, ingénieur de recherche en informatique, Cesson-Sévigné



## 1.2. Sigles, abréviations

- CAF : coût-assurance-fret, contrat de vente dans lequel le vendeur prend à sa charge tous les frais de transport jusqu'au port de destination de la marchandise, y compris les frais d'embarquement et de démarches documentaires, ainsi que le coût de l'assurance maritime de la marchandise
- *Carrier haulage* : partie du contrat de transport dans laquelle le transport terrestre est assumé et payé par l'armement en plus du transport maritime
- CES, CESR : Comité Economique et Social, national ou régional
- Chargeur : personne ou entreprise qui fournit au navire sa cargaison
- Commissionnaire de transport : personne ou entreprise qui assure le transport des marchandises et les obligations légales ou documentaires correspondants
- DDE, DRE : Direction départementale ou régionale de l'Équipement
- EVP : Conteneur d'un équivalent vingt pieds (par opposition aux *forties* : 40 pieds)
- EDI : Échange de Données informatisées codifié en langage spécifique, dans le cadre de l'ONU, pour toutes opérations de commerce, de transport, de documents officiels (ventes FOB, ventes CAF ...)
- *Merchant haulage* : partie du contrat de transport dans lequel le transport terrestre est assumé et payé par le titulaire de la marchandise
- ORT : Observatoire régional des Transports
- Réclamateur : personne ou entreprise qui assure la réception de la marchandise quand le navire arrive à quai
- *Readiness (notice of)* : Note adressée au manutentionnaire pour lui faire savoir que la cargaison est disponible pour déchargement
- Séquanien : qui a trait à la Seine et à la Saône (axe routier séquanien)
- Tjb : tonnage de jauge brute d'un bateau
- T/km : unité de transport d'une tonne sur un kilomètre
- Tpl : tonnage de port en lourd, poids maximum de cargaison qu'un navire peut charger
- Unitisation des charges : système de conditionnement qui consiste à réunir en une charge unique un groupe nombreux de marchandises (dites parcellaires) pour les manutentionner en une seule fois. Exemples : les conteneurs, le *roll on-roll off*, la palettisation, etc.
- V/h : nombre de véhicules par heure
- V/j : nombre de véhicules par jour

### 1.3. Sources et indications bibliographiques

Dans la présente étude qui est conçue comme un instrument de travail, il n'est pas nécessaire d'établir une bibliographie systématique. Il s'agit ci-dessous, de fournir les sources qui ont été consultées et les ouvrages d'appui pour la réflexion qui a été menée, en plus de ceux indiqués en notes infrapaginales. Parmi ces sources, se trouvent celles sur *Internet* dont on ne peut faire le relevé parce qu'il est divers et diffus pour la France (dont pour les ports) et pour l'étranger (dont pour les Lloyd's et la Belgique). D'autres sources sont usuelles et multiples (INSEE par exemple).

- ACEL-CATRAM : *Étude de Feederling Cabotage* 1995
- Association de l'Arc atlantique
- Brunet R. : *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Ed. la Documentation Française 1992
- CES (européen) : *Le transport maritime à courte distance* 1996
- CESR des régions de l'Atlantique (collectif)
  - *L'ambition atlantique* 1993
  - *Le transport maritime dans les régions de la façade atlantique*, mars 1999
- CESR Basse-Normandie : *Évolution et perspectives du transmanche* 1997
- CESR Bretagne : *Les ports de commerce bretons* 1995
- CESR Pays de Loire : *La logistique*, décembre 2000
- CESR Poitou-Charentes *Le transport maritime à courte distance*
- CNRS UMR 6554, Direction J.P. Corlay : *Atlas permanent de la mer et du littoral*, périodique, dont le N°5 sur le littoral français
- Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) : *Transports et liaisons maritimes sur l'Arc atlantique* 1997
- Conférence des Présidents de CESR de l'Atlantique :
  - *Point d'étape sur les études (engagées) sur le cabotage*, mai 2001
  - *Programme Neptune 21* en cours en 2001
- Courtel J.E., Commandant (sous la direction de) : Rapport au Secrétariat général de la Mer : *Quel avenir pour la façade atlantique ?*, 1997
- DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon : *Observatoire des trafics au travers des Pyrénées* (publications, dont annuelles, à partir d'Avril 1999)
- DATAR : *Débat national sur l'Aménagement du Territoire*, Éd. La Documentation Française, 1993
- *Dictionnaire de l'Océan* : Éd. Conseil international de la Langue Française, Paris, 1989
- Institut Français de la Mer et Policy Research Corporation N V : *The competitive position of the short sea shipping- Policy recommandation to the E.C.* Septembre 1993

- INSEE Datashop Eurostat :
  - *Commerce extérieur intracommunautaire* N°4, 2001
  - *Panorama des Transports – Aperçu statistique*, 1999.
  - *Services et Transports* (dossier) , 1995-1997
  
- Institut de l'Environnement, Lettres mensuelles, dont la lettre N°59 (Sept. 2001) : *Les données de l'environnement*
  
- Lebahy Y. : *Stratégie du développement de la façade atlantique – Les enjeux de la maritimité*, 1996
  
- Marcadon J. : *Rupture et continuité sur les littoraux français. Le cas des ports et des transports maritimes*, 1999
  
- Ministère des Transports et du Logement – Ministério de Fomento : *Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées*, 1er document (avril 2000)
  
- Observatoires régionaux des Transports : publications diverses selon les régions sur les flux de marchandises, les poids lourds, les statistiques des transports, etc.
  
- Phlipponneau M. : *Le lien fixe* (rapport pour le CESR de Bretagne) 1992
  
- Op. coll. : *Géographie humaine des littoraux maritimes*, sous la direction de A. Miossec, CNED SEDES, Paris, 1998
  
- Op. coll. : *Les littoraux espaces de vie*, Coordination d'A. Gamblin, SEDES, Paris, 1998
  
- SETEC : *Le cabotage français*, Paris 1982
  
- SETRA (Société d'Études techniques des Routes et Autoroutes) (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) : *Structures des trafics sur le réseau routier national* (juin 1996 - juin 1997), trois cartes de circulation
  
- Vigarié A. - Rapport IFM à la commission de Bruxelles de 1993 avec la collaboration de M. Cl. Benoît : *Transport de marchandises sur les grands axes européens – Recherche de routes alternatives*, 1993
  - *Ports de commerce et vie littorale*, 1978
  - *Cabotage : quel cabotage pour l'Europe ?* CRPE, Brest juin 1994
- *Les cabotages français dans le contexte communautaire*, Revue Maritime, février 1995

## 2. Témoignages concernant le cabotage

Ces témoignages sont donnés comme des appuis plus détaillés et des compléments sur l'analyse des politiques du cabotage indiquées au Chapitre III p. 61.

### 2.1. Témoignages tirés des textes de la Commission de Bruxelles

2.1.1. **Source** : *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des Régions. Le Transport maritime à courte distance : Perspectives et défis* (05.7.1995, COM (95)317 final.

Texte cité pp. 9, 10, 13 :

*Introduction – Une vaste étude, cofinancée par la Commission, analysait la position maritime à courte distance. Ses auteurs ont pour ce faire sélectionné huit grands corridors d'échange intracommunautaires et tenté de déterminer ensuite, pour chacun d'eux, la nature et le volume des marchandises qui pouvaient être transférées du rail ou de la route vers le transport maritime à courte distance. Les auteurs se sont aussi appliqués à identifier les principaux facteurs qui freinent ce transfert. Le potentiel du trafic fluvio-maritime a été examiné de manière très générale sur certains axes spécifiques.*

*L'étude débouche sur les conclusions générales suivantes :*

*- Il est possible de transférer du trafic du rail ou de la route vers le transport maritime à courte distance, mais il faut pour cela que ce mode de transport fonctionne de façon plus efficace et s'intègre dans les chaînes multimodales de transport.*

*- Le volume de trafic transférable justifie la réalisation d'investissements importants dans le transport maritime à courte distance au cours des quelques prochaines années.*

*- Le volume du trafic transférable est tel qu'une fois effectué, le transfert pourrait réduire considérablement la croissance du trafic terrestre empruntant les corridors encombrés.*

*- Le transport maritime à courte distance pourrait, en étendant son aire de desserte à certains ports fluviaux, assurer efficacement de nouveaux services de transport entre divers grands centres industriels européens...*

*... La part du trafic routier transférable à court et moyen terme vers le transport maritime à courte distance oscille entre 38 et 40 %.*

*...[à propos des échanges entre l'Espagne et le Royaume-Uni] Le volume de trafic transférable pourrait être d'environ 0,6 million de tonnes (0,2 million de tonnes dans le sens sud-nord et 0,4 million de tonnes dans le sens nord-sud), soit approximativement 6 % du trafic total. Il pourrait être possible encore, au prix d'un effort de longue haleine, de transférer 4 à 5 % supplémentaires de trafic total au transport maritime à courte distance. Le volume de fret transférable dans la pratique est toutefois fonction de l'impact du tunnel sous la Manche. Il en est de même pour le corridor Portugal – Royaume-Uni...*

*... L'étude démontre que le transport maritime à courte distance dispose de possibilités de développement dans six au moins des huit corridors analysés, notamment dans les corridors Espagne/Portugal - Allemagne, Espagne/Portugal - Royaume-Uni, Benelux/Allemagne.*

Nota : Ce texte est la reprise du rapport fait par l'IFM en 1993.

2.1.2. **Source** : *Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes*. Bruxelles COM (97) 678 final.

Textes cités : p. 6 § 17 ; p. 9 § 25 et p. 10. Action proposée.

*Les objectifs de l'inclusion des ports dans la stratégie du RTET sont les suivants :*

- Augmenter l'efficacité du système de transport européen ;
- Favoriser la croissance des échanges intra-communautaires et des échanges avec les pays tiers, et notamment avec les plus proches voisins de l'Union (AELE, Europe centrale et orientale, Méditerranée et Afrique du Nord) ;
- Désengorger les principaux axes terrestres et minimiser les coûts externes du transport européen en contribuant au développement de la navigation à courte distance ;
- Améliorer l'accès aux régions périphériques et renforcer la cohésion économique et sociale au sein de la Communauté en consolidant les liens maritimes intra-communautaires, en particulier vers les régions insulaires et périphériques.

*... La promotion des modes de transport respectueux de l'environnement, notamment le transport maritime à courte distance, et leur intégration efficace dans la chaîne et les réseaux de transport multimodal est l'un des objectifs principaux de la politique des transports de l'Union. Pourtant, malgré la croissance des volumes traités par les ports européens, le trafic maritime intra-européen n'a pas enregistré jusqu'ici d'augmentation sensible de sa part de marché par rapport au transport routier. Cet écart peut s'expliquer par un certain nombre de facteurs : frais liés à l'utilisation du terminal et temps de relâche des navires, manque d'infrastructures appropriées, rigidités institutionnelles dans les zones portuaires, faible capacité d'adaptation aux systèmes multimodaux de transport et mauvaise information des expéditeurs.*

*Action proposée ; La Commission continuera à faire du développement du transport maritime à courte distance l'une des priorités de la future politique des transports. Dans cette optique, elle étudiera par quels moyens il est possible de rationaliser les procédures portuaires, accordera la priorité aux projets de transport maritime à courte distance dans le cadre du RTET et continuera à soutenir les actions prévues dans le programme cadre de recherche et de développement et le nouveau programme PACT. En outre, la Commission entend aborder la question de la tarification des différents modes de transport dans une nouvelle communication sur le coût des infrastructures dans une perspective multimodale.*

**2.1.3. Source :** Livre blanc d'août 2001. *White paper – European transport policy for 2010 : time to decide.* Brussels, COM (2001) XXX.

Textes cités : pp. 42, 45, 46.

*... For this reason (speed, punctuality, cost), certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the trans-European network, just like motorways or railways. At national level, shipping routes between European ports will have to be chosen to create networks, for example between France and Spain or between France and United Kingdom. Similar routes will also have to be encouraged between Poland and Germany. However, these lines will not develop spontaneously. Based on proposals from the Member States, they will have to be " signposts ", notably by granting European funds (from the Marco Polo Programme and the Structural Funds) to encourage start-ups and give them an attractive commercial dimension.*

*... This mode of transport needs to be made more reliable, efficient and accessible by :*

- *eliminating bottlenecks, correcting gauges, providing missing links, revitalising goods transport waterways which have fallen into disuse, establishing links to rivers and installing transshipment equipment.*
- *installing highly efficient navigational aid and communication systems on the inland waterway network ; (cf. A. V. fluvio-maritime)*
- *continuing to standardise technical specifications throughout the Community's inland waterway network ;*
- *further harmonisation of pilot certificates throughout the Community inland waterway network, including the Rhine ; the Commission will be making a proposal in 2002 ;*
- *harmonising the rules on rest times, crew members, composition of crews and sailing times of inland waterway vessels ; the Commission will be making a proposal in 2002.*

## **2.2. Témoignages tirés de documents français**

Des indications d'intervention en faveur du cabotage ont été données antérieurement dans la présente étude, en particulier de la part des CESR et des DRE (voir ci-dessus p. 64 et bibliographie), mais il apparaît que le cabotage est davantage présent dans les esprits que dans les actions concrètes, comme le montrent les emprunts ci-dessous, les deux premiers étant de véritables appels lancés aux gouvernements.

2.2.1. **Source** : Rapport d'Yves Bonnot, député des Côtes d'Armor : *Pour une politique globale et cohérente du littoral de la France*. Rapport et propositions au Premier Ministre.

Textes cités : § 232 pp. 82, 84, 85.

*S'engager résolument dans le développement du cabotage, du « feederling » et du fluvio-maritime.*

*La France doit participer et inciter à l'affirmation de la place du secteur maritime dans l'immense explosion des transports européens.*

*Cette perspective est notamment portée par le programme ATLANTIS (Arc atlantique), fortement subventionné par l'Union européenne. Il apparaît en effet, que la concentration des escales, compte tenu de l'accroissement de la taille des navires, ne peut que se poursuivre, constituant un terreau fertile pour le « feederling ». Pour autant la prudence reste de règle puisque les études menées à ce jour indiquent qu'en ce qui concerne plus particulièrement la façade atlantique, il serait difficile à un seul armement de gagner de l'argent sur l'exploitation de « feeders » ; d'où des propositions de services feeders multicartes.*

*Ces projets qui pourraient trouver leur concrétisation sur une ligne Algésiras, Le Havre, Anvers, Hambourg exigent une très forte implication publique (États et collectivités) même si l'analyse des flux de transports intra-européens plaide en ce sens, rendant cohérent le triptyque « feederling », cabotage, intermodalité...*

*Il convient, par ailleurs, d'envisager les connexions entre le maritime et le terrestre par l'intermédiaire du fluvio-maritime. Cette problématique n'est pas nouvelle puisque la moitié des conteneurs débarqués à Rotterdam utilise le Rhin. Cela montre bien que le trafic fluvio-maritime fait, en effet, l'objet d'une attention particulière de la part des Belges et des Néerlandais qui ont rapidement identifié son intérêt en rapport d'une part avec le développement du cabotage et d'autre part des transports intra-européens...*

*... Qu'il s'agisse de feederling, de cabotage ou de fluvio-maritime les questions centrales sont le choix rationnel entre transports terrestres et maritimes par les chargeurs et donc de la capacité à leur proposer une véritable intermodalité à un coût le plus limité possible et la possibilité pour les armateurs de gagner de l'argent compte tenu du niveau du fret en cause et de la capacité des ports à offrir des temps d'escales les plus courts possibles. C'est à partir de ces éléments que doit se structurer l'intervention publique, européenne, française et celle des régions.*

2.2.2. **Source** : Rapport M.Morvan (juillet 1999) : *Villes portuaires. Les moyens d'un développement solidaire dans une Europe ouverte*. Rapport à Madame le ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, et à Monsieur le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Textes cités : p. 84 et 85.

*...Face notamment aux difficultés rencontrées dans les transports terrestres, en particulier routiers, le cabotage maritime constitue un mode de substitution dont les avantages, les plus souvent connus des chargeurs, ne suffisent toutefois pas encore à lever leurs réticences.*

*Conscientes des contraintes qui pèsent à long terme sur les systèmes de transport, les autorités nationales de bon nombre de pays européens, ainsi que les autorités communautaires, apportent depuis quelques années déjà leur soutien au développement du cabotage...*

*... Au sein de l'Union Européenne, 15 % des échanges intra-communautaires sont réalisés par voie maritime (à peine 5 % en France). Ce chiffre représente plus de 60 % des trafics portuaires européens et environ 1,6 milliard de tonnes de marchandises dont approximativement 50 % de vracs liquides, 30 % de vracs solides et 20 % de marchandises diverses (ro-ro et conteneurs). La mer du Nord s'arrose 50 % de ces trafics, suivie de la Méditerranée avec 23 % (Annexe XXIV.1 : cabotage maritime intra-communautaire. XXIV.2 : estimation des trafics dans les ports de l'Union européenne par région). Le cabotage est d'ores et déjà une réalité au sein de l'Union européenne. Son développement, dans les années à venir, dépend du rééquilibrage des parts modales dans les États membres.*

2.2.3. **Sources** : La troisième série de citations émane d'opérationnels. Elles sont tirées de réponses fournies par des organismes mis en cause (ou se considérant comme tels) par le **rapport de la Cour des Comptes** sur *la politique portuaire française*, (octobre 1999). Il convient de dire que ce rapport ne traitait pas en tant que tel du cabotage.

a) Réponse du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. (p. 1 de 13)

... Les ports maritimes français sont largement pris en compte dans la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 qui définit une nouvelle approche multimodale reposant sur la mise en place de schémas de services de transports, l'un pour les voyageurs et l'autre pour les marchandises. Cette démarche a été élaborée sur une approche globale fondée sur les besoins à satisfaire et non plus sur le seul développement de l'infrastructure portuaire...

... La dimension multimodale qui caractérise le secteur portuaire le prédispose à être particulièrement pris en compte dans cette nouvelle démarche, notamment à travers l'intégration de priorités nationales telles l'amélioration de la desserte terrestre des ports et le développement du cabotage maritime.

b) Réponse du ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. (p. 8 de 13)

... La Commission européenne a pleinement intégré le transport maritime à courte distance dans l'étude et la définition de la politique mari-time, sachant que celui-ci est un mode de transport sûr, respectueux de l'environnement, un maillon essentiel dans la chaîne de transports intégrée, ainsi qu'une technique de transport susceptible de favoriser la cohésion en Europe et le désenclavement des régions excentrées.

Dans la même orientation, le schéma du développement de l'espace communautaire adopté à Postdam au mois de mai 1999 se donne pour objectif politique « la promotion de l'intermodalité pour le transport de marchandises, notamment dans les corridors européens, en valorisant particulièrement la navigation maritime et fluviale ». Cette orientation concerne particulièrement la France car dans sa partie relative aux thèmes importants pour le développement spatial au niveau européen, ce même document précise : « La plupart des ports de l'Atlantique et de la Méditerranée ne disposent pas de bonnes communications avec leur arrière-pays, dont bénéficient par exemple des ports de la mer du Nord et leurs chances de devenir des nœuds de communication pour le transport international se trouvent donc plutôt réduites. Cependant, ces villes portuaires jouent un rôle très important au sein de leur économie régionale et la plupart d'entre elles pourraient même continuer à développer leur potentiel de port européen pour le transport maritime à courte distance. La concrétisation d'un réseau européen pourrait venir nettement appuyer ce processus. »

Dans cette nouvelle perspective, et s'appuyant sur diverses initiatives et réflexions menées dans le cadre de coopérations franco-italo-espagnoles dont certaines bénéficiaient du soutien de la Commission européenne, le CIADT du 23 juillet dernier a demandé au ministre chargé des transports de préparer un plan de soutien au développement du cabotage maritime en Méditerranée, visant en premier lieu les produits chimiques et les matières dangereuses.

Nota : ces réponses montrent que le gouvernement, à propos du cabotage, dispose de toutes les informations susceptibles d'asseoir une politique de développement.

c) Aucun port même d'importance locale ou régionale n'a apporté de réponse directement à des questions touchant leur organisation en vue du cabotage. Ils n'en perçoivent pas la nécessité. Seul l'INRETS apporte une information concernant le système MATIAS. Ce système intégré comme projet dans le quatrième programme civil de recherche et de développement (*Maritime Traffic Image Advanced System*) a pour objet : « le développement de méthodes capables de reconstituer et de prédire l'image du trafic maritime d'une zone aussi vaste que la Méditerranée, la Baltique ou la mer du Nord ». D'autres projets intéressant le *short sea shipping* sont annoncés dans ce rapport de la Cour des Comptes : « le réseau VTMISS-NET (*Vessel Traffic Management Information System Network*) », et « les conditions d'usage des systèmes d'instrumentation à bord des ferries à haute vitesse. »