

Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes ?

Rapport à Monsieur le Premier Ministre
sur le développement de lignes régulières
de cabotage maritime au départ des ports français

par

François LIBERTI, député de l'Hérault

5 Avril 2002

Introduction

p. 1

I- Actualité du cabotage maritime au 1^{er} trimestre 2002 et objectifs du rapport

- Actualité du cabotage au 1^{er} trimestre 2002 p. 3
- Les objectifs du rapport p. 4

II- Un état des lieux au 1er trimestre 2002 p. 6

- De quel cabotage maritime parle-t-on ? p. 7
- Pour quelles raisons des trafics se font-ils par la route alors qu'ils pourraient emprunter la voie maritime ? p. 8
- Quelle expérience peut-on retirer des lignes régulières existantes de cabotage maritime et des échecs ? p. 10
- Les actions menées au niveau national pour développer le cabotage p. 11
- le dispositif d'aides à la création de lignes régulières de cabotage p. 12
- Le bureau français de promotion du cabotage maritime : BP 2S p. 15
- Les actions de coopération internationales menées par le gouvernement français p. 17
- Les collectivités territoriales et le cabotage p. 18
- Les travaux du Conseil supérieur de la marine marchande sur le cabotage p. 19
- Les actions menées par l'Union Européenne pour développer le cabotage p. 19

III- Observations retirées des entretiens et déplacements réalisés dans le cadre de la mission p. 23

1. Pour désengorger les grands axes de transit personne ne conteste la nécessité de recourir davantage au cabotage maritime p. 23
2. C'est le « transport routier » qui est le maillon stratégique à convaincre pour développer le cabotage p. 23
3. Développer le trafic Ro/Ro est la priorité à court terme pour désengorger les axes de transit p. 24
4. La fiabilité du transport est la préoccupation centrale des acheteurs de transport p. 25
5. Il faut placer le transport combiné mer-route dans des conditions qui le rapprochent du combiné fer-route et fluvial route p. 26
6. Développer des lignes régulières de cabotage nécessite de tirer les leçons des succès et des échecs p. 27
7. Personne ne veut que l'État imposer des solutions modales, mais chacun souhaite qu'il intervienne davantage pour faciliter le cabotage p. 28
8. Une intervention "facilitatrice" de l'État doit emprunter plusieurs formes p. 29
9. Le développement du cabotage peut à terme favoriser l'emploi de marins si la France se donne les moyens d'une politique de promotion sociale p. 30

10. Le cabotage maritime peut constituer une chance à court terme pour le développement de l'emploi sur les places portuaires p. 31
11. Il est essentiel de dissiper les inquiétudes des professions portuaires vis-à-vis du développement du cabotage p. 31
12. Forfaitiser un certain nombre de prestations de service portuaires est de nature à favoriser une offre compétitive d'une place portuaire ; cette offre doit relever d'une démarche de place p. 33
13. Le développement d'une offre de place portuaire passe également par les professions de service à la marchandise et les services administratifs p. 34

IV- Recommandations p. 36

Recommandation n° 1 - Il faut créer un système d'aide incitant les transporteurs routiers à utiliser les services de cabotage. p. 36

Recommandation n° 2 - Il faut donner au transport maritime combiné mer route tout son potentiel de report de trafics routiers. p. 36

Recommandation n° 3 - Il faut donner au ministère des transports les moyens de développer une politique de transfert de trafic de la route sur la mer. p. 37

Recommandation n° 4 - Un contrôle routier ciblé sur les axes stratégiques est nécessaire. p. 37

Recommandation n° 5 - Il est indispensable de développer la promotion sociale dans la formation des marins de commerce. p. 38

ANNEXES

- Lettre de mission p. 39
- Auditions et déplacements effectués dans le cadre de la mission p. 41
- Proposition de résolution relative à la directive sur l'accès aux services portuaires proposée par la délégation pour l'union européenne p. 44
- Position des établissements portuaires français sur les aides et adaptations nécessaires à la promotion du cabotage intracommunautaire p. 46
- Résumé de la proposition de Règlement de l'instrument financier Marco Polo sur la période 2003-2007 p. 53
- Tableau récapitulatif des actions proposées et des institutions concernées p. 54
- Tableaux sur l'emploi maritime p. 56
- Fiches par secteur géographique de BP2S p. 57 à 60

INTRODUCTION

Par mon métier, je suis un homme de la mer, comme l'étaient mes ancêtres. Leur métier est aussi le mien; il les a conduit, il y aura bientôt un siècle à s'établir dans le plus grand port du LANGUEDOC.

Je suis devenu un élu de ce port de commerce de pêche et de plaisance.

La circonscription dont je suis le député est traversée dans toute sa longueur par l'un des plus importants axes de transit routier d'Europe. Elle voit de manière de plus en plus importante des trafics en provenance et à destination de la péninsule Ibérique et de l'Italie ainsi que de l'Europe du Nord.

Les files de camions sont toujours plus serrées. Les aires de repos deviennent le week-end de vastes parkings pour semi-remorques. Les nuisances et les dangers causés par les camions sont de plus en plus insupportables pour les riverains et pour les autres usagers. Ce ne sont pas seulement les zones de montagne qui souffrent du mal du "tout routier".

La nécessité de reporter une partie de ce trafic sur d'autres modes de transport est une priorité que les Etats de l'Union européenne affirment depuis de nombreuses années. Malgré tout, la croissance du transport routier continue à dépasser celle des modes sur lesquels on souhaiterait qu'une partie du fret routier vienne se reporter. La Commission européenne, dans le livre blanc sur la politique des transports fixe l'objectif très ambitieux de reporter sur des modes autres que la route tout l'accroissement du trafic de marchandises d'ici 2010, c'est-à-dire 12 milliards de tonnes kilomètres par an.

Dans le livre blanc, la Commission européenne estime que : *"Le transport maritime à courte distance et le transport fluvial sont les deux modes capables de faire face à la congestion de certaines infrastructures routières et au manque d'infrastructures ferroviaires. Ces deux modes sont restés sous-exploités. "La relance du transport maritime à courte distance passe par la création de véritables "autoroutes de la mer", dans le cadre du schéma directeur du réseau transeuropéen. Cela suppose une meilleure connexion des ports avec le réseau ferroviaire et fluvial et une amélioration de la qualité des services portuaires. Certaines liaisons maritimes, notamment celles qui permettront de contourner les goulets d'étranglement que sont aujourd'hui les Alpes, les Pyrénées et le Bénélux, demain, la frontière germano-polonaise feraient partie du réseau transeuropéen, au même titre que les routes et les voies ferrées "*

Des estimations indiquent que le trafic routier quotidien sur l'autoroute entre Sète et Valencia permettrait dès aujourd'hui de remplir dix navires par jour et dans chaque sens.

Le port dont je suis un élu a vu, il y a deux ans, le lancement d'une ligne régulière de cabotage maritime. Elle s'était fixé l'objectif de capter une partie du trafic routier en provenance et à destination des Baléares ; elle permettait l'économie de plusieurs centaines de kilomètres d'autoroute. Elle a du être arrêtée très rapidement. Cet insuccès aura été pour tous, investisseurs, utilisateurs et acteurs de la place portuaire, une leçon qui ne doit pas être perdue.

Ce rapport résulte de mon expérience d'élu local et national et des auditions que j'ai menées à Sète, Paris, Dunkerque et Marseille en février et mars 2002.

Le délai réduit assigné à ma mission m'a contraint à devoir limiter au minimum le nombre des auditions. Je prie les personnes qui ont souhaité s'entretenir avec moi et n'ont pu le faire, faute de temps de ma part, de bien vouloir accepter mes excuses.

La vision que mes interlocuteurs ont exprimée, leurs attentes et leur motivation me paraissent très encourageantes pour l'avenir. L'intérêt réel exprimé par tous les acteurs de la chaîne logistique se traduit par des orientations concordantes.

Les délais assignés à ma mission m'ont aussi conduit à restreindre au minimum les visites sur le terrain. Les deux déplacements que j'ai effectués, à Dunkerque et Marseille, auront été particulièrement riches d'enseignement sur la détermination de ces places portuaires à faire progresser le cabotage.

A l'occasion de mon déplacement à Livourne le 15 février, j'ai participé à l'installation par les Ministres français, italien et espagnol des Transports du groupe d'experts à haut niveau sur le cabotage maritime créé entre les trois pays. Ceci m'a permis de constater toutes les attentes que le développement du cabotage suscite dans les autres pays du Sud. Les présences du Président de la République italienne -qui se déclare personnellement très attaché au développement du cabotage maritime- et de la vice présidente de la commission européenne soulignent l'importance et l'urgence du report d'une partie du fret routier sur la mer, dès les toutes prochaines années.

Le rapport se compose de quatre parties :

- La première partie fixe le contexte du cabotage au 1^{er} trimestre 2002 et présente les objectifs du rapport.
- La seconde partie dresse un état des lieux au premier trimestre 2002 des principales caractéristiques du cabotage des difficultés qu'il rencontre, de l'action des pouvoirs publics et de celle de l'Union européenne.
- La troisième partie du rapport est constituée des observations que je retire des entretiens et déplacements effectués entre la fin du mois de janvier et la fin du mois de mars 2002.
- La quatrième partie du rapport formule, à l'attention des pouvoirs publics, des recommandations à très court et à court terme pour favoriser la création de lignes régulières de cabotage maritime.

I- ACTUALITE DU CABOTAGE MARITIME AU 1^{ER} TRIMESTRE 2002 ET OBJECTIFS DU RAPPORT

Actualité du cabotage au 1^{er} trimestre 2002

La mission m'a été confiée le 25 janvier 2002. Elle l'a été dans un contexte français et européen qui place le cabotage maritime et les franchissements alpins et pyrénéens sous les feux de l'actualité immédiate. Les événements qui sont survenus dans les jours et les semaines suivantes permettront d'en juger :

30 janvier :

Bruxelles : La Commission européenne décide de donner son accord au système français d'aides au démarrage de nouvelles lignes de cabotage maritime.

1^{er} février :

Bruxelles : Début de la discussion au sein du groupe d'experts « transports maritimes » du Conseil des ministres de l'Union européenne du projet de directive européenne sur l'accès aux services portuaires.

4 février :

Bruxelles : La Commission européenne rend publique sa proposition de règlement sur le programme « Marco Polo ». Ce programme concerne « *l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises* ». Le développement du cabotage maritime y est présenté comme une priorité.

6 février :

Paris : Le Président du conseil supérieur de la Marine marchande remet à Jean-Claude Gayssot le rapport « *cabotage maritime, procédures et fonctionnement portuaires* ». Ce rapport a été réalisé par un groupe de travail présidé par Charles Narelli, président du syndicat CGT des officiers de la marine marchande.

15 février :

Livourne (Italie) : Jean Claude GAYSSOT, Ministre des Transports et ses homologues espagnol et italien installent le groupe d'experts à haut niveau sur le cabotage maritime. Le président de la République italienne et la commissaire européenne chargée des transports participent à la manifestation.

Ce groupe trilatéral a été créé sur initiative de la France. Il doit préparer des propositions pour le développement du cabotage maritime. Ces propositions doivent être soumises au sommet informel des ministres des transports de l'Union européenne qui se tiendra à Gijon du 31 mai au 2 juin 2002.

19 février :

Bruxelles : Début au sein du groupe d'experts "*transport maritime* " de la discussion de projet de règlement sur le programme MARCO POLO.

28 février :

Paris : Promulgation des lois qui autorisent la ratification des accords franco-italiens relatifs au contrôle de la circulation dans les tunnels du Mont Blanc et la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon Turin.

5 mars :

Paris : Jean-Claude GAYSSOT annonce la réalisation de la liaison fluviale Seine Nord.

14 mars :

Paris : Présentation par l'Institut français de la mer du rapport "*Le développement du cabotage européen- Le short sea shipping, une solution d'avenir*".

26 mars :

Bruxelles : Jean-Claude GAYSSOT et son homologue italien conviennent des étapes d'un calendrier de réouverture progressive et contrôlée du tunnel du Mont-Blanc aux camions.

Les objectifs du rapport

Ce rapport a été réalisé dans des délais très contraints, et dans une période particulièrement riche en événements liés au cabotage.

Il ne prétend pas avoir traité l'ensemble de la question du développement du cabotage dans notre pays, et à plus forte raison en Europe. Il n'a pu, en particulier, étudier les questions relatives aux infrastructures portuaires et à leur développement dans le cadre de la politique des réseaux de transport transeuropéens dans lesquels les ports viennent d'être inclus.

Ce rapport ne vise pas à prescrire des solutions 'miracle' qui seraient applicables à l'égard de telle ou telle catégorie professionnelle de la filière des transports ou de collectivités publiques. Il ne recommande pas de créer une ou plusieurs liaisons données en préconisant leur fréquence et le type de navire adapté.

L'ambition de ce rapport, réalisé à partir d'auditions de responsables d'organisations professionnelles et de responsables administratifs, est différente :

Il veut d'abord être un état des lieux au début 2002 des attentes -et aussi des inquiétudes- que suscite le développement de lignes régulières de cabotage maritime. Ce développement est une nécessité que personne n'a contestée.

Le rapport formule des recommandations concrètes pour favoriser le développement de lignes régulières de cabotage. Ces recommandations concernent aussi bien le volet terrestre que le volet maritime de la question. Leur mise en œuvre rapide ne paraît pas devoir susciter d'importantes difficultés de principe.

Je suis profondément convaincu que le transfert sur la mer de chargements routiers constitue une urgence qui s'imposera très rapidement aux gouvernements. Je crois qu'il est absolument essentiel que les pouvoirs publics intègrent pleinement le cabotage maritime dans la politique des transports. Ses avantages en terme de coûts sont évidents et ses besoins d'infrastructures sont tellement limités en regard des modes terrestres que l'intérêt général est de se donner les moyens de réussir.

Les recommandations que je formule sont essentiellement à court terme. Elles visent à faciliter les conditions de la création, à terme rapproché, de lignes régulières durables de cabotage maritime. Je sais, d'expérience personnelle, les déceptions et les défiances qui peuvent naître d'échecs de lignes. Je suis profondément persuadé qu'il n'y a plus droit à l'erreur.

Ce rapport comprend également des propositions dont l'effet, si elles sont mises en œuvre, ne se feront sentir qu'à moyen terme; elles concernent, en particulier, le développement de l'emploi maritime dans la filière française des transports. Je les crois importantes. Je suis convaincu que si notre pays sait réussir chez lui le développement du cabotage maritime, l'emploi maritime peut en retirer des bénéfices durables.

J'ai été contraint, compte tenu des délais très courts de laisser de côté certains sujets importants.

J'ai évoqué plus haut les objectifs particulièrement ambitieux fixés par la Commission en matière de transfert modal. Il est évident que si l'on veut réellement développer une offre importante de transports de substitution à la route, un effort très considérable de mise à niveau des infrastructures devra être mené sans tarder. L'objectif de transférer annuellement 12 milliards de tonnes kilomètres aboutirait en effet, à des augmentations considérables du trafic de cabotage. Ainsi, si l'on attribuait la moitié du transfert au cabotage, soit 6 milliards de tonnes/kilomètres, ce ne seraient pas moins de 17 départs quotidiens supplémentaires, chaque année, de navires transportant, chacun, 2000 tonnes de fret transféré de la route. Ce seraient, ainsi, 85 départs supplémentaires en 5 ans. Ceci sans prendre en compte l'augmentation du trafic du à l'augmentation de la demande de transport. Au total, des estimations plausibles chiffrent à plus de 200 les départs et arrivées supplémentaires de navires opérant sur des lignes régulières de cabotage maritime. Je n'ai pu, faute de temps traiter cette question, préférant centrer mon travail sur la demande. Il me paraît essentiel que l'aspect relatif à la détermination des besoins en infrastructures fasse l'objet d'une attention toute particulière des pouvoirs publics.

Je n'ai pas traité sur le fond le transport fluvio-maritime. Je suis persuadé que son potentiel de développement est important. L'absence d'armements français dans ce secteur l'a certainement desservi. Il serait très utile que des études sur son développement et sa promotion puissent être entreprises par les pouvoirs publics. Certaines régions, non littorales en particulier, commencent à envisager de manière très sérieuse de s'appuyer plus sur ce mode de transport encore trop méconnu en France.

II- UN ETAT DES LIEUX AU 1er TRIMESTRE 2002

Mes interlocuteurs ont employé plusieurs termes à propos du même sujet. Ce sont « *cabotage maritime* », « *transport maritime à courte distance* » « *short sea* » ou « *short sea shipping* ». Les termes « *transport maritime à courte distance* - également appelé en raccourci « *TMCD* » - et « *short sea* » sont synonymes en français et en anglais. Ils s'appliquent aussi bien aux transports nationaux qu'aux transports internationaux. Le terme « *cabotage maritime* » est celui qui de loin a été le plus utilisé, je l'utiliserai tout au long du rapport. Il est, me semble-t-il, le plus compréhensible.

Dans le rapport seront appelés « *cabotage maritime* » les trafics maritimes dont les ports de départ et de destination se trouvent en Europe ou en Afrique du Nord.

Je crois nécessaire d'apporter pour ceux des lecteurs qui ne sont pas familiers du monde de la mer quelques précisions de langage :

Au sens classique de la navigation maritime, le cabotage désigne une navigation qui est limitée à la proximité des côtes de l'Europe. En droit français la navigation 'au long cours' est celle qui est réalisée au-delà d'une zone allant des îles du Cap Vert à l'Islande et au cap Nord. Cette zone comprend également la Méditerranée. La navigation "côtière" est celle qui est pratiquée par des navires d'une jauge brute égale au plus à 300 tonneaux et qui ne s'éloignent pas de plus de 20 milles des côtes.

Le cabotage est donc la navigation qui est effectuée en deçà de la limite du long cours mais qui n'est pas classée comme navigation côtière, soit en raison de la jauge du navire supérieure à 300 tonneaux, soit en raison de la distance de la cote supérieure à 20 milles. Selon qu'il s'effectue entre deux ports français, ou entre un port français et un port étranger, le cabotage est appelé « *cabotage national* », ou « *cabotage international* ».

- En transport terrestre et en transport aérien « cabotage » signifie transport intérieur à un État membre réalisé par un transporteur qui n'est pas établi dans cet État.

Ces transports, routiers fluviaux ou aériens peuvent être effectués par des transporteurs communautaires.

En transport maritime c'est ce que l'on appelle « cabotage national ». Le cabotage national est défini en droit communautaire comme l'ensemble des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre fournis contre rémunération. Il est aujourd'hui, ouvert aux autres transporteurs de l'Union européenne. Il comprend notamment le cabotage continental (transport par mer de passagers ou de marchandises entre ports situés sur la partie continentale du territoire d'un État membre) et le cabotage avec les îles (transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs îles d'un État membre ou entre ports insulaires d'un même État membre).

Il n'existe pas de règles juridiques spécifiques applicables au cabotage entre les États membres de l'Union européenne. Il s'agit de transports internationaux qui étaient déjà ouverts à tous les pavillons, avant même la création de la Communauté européenne.

- Au-delà des définitions juridiques, le « cabotage » recouvre plusieurs réalités économiques.
- Si on l'exprime en volumes transportés, le cabotage concerne principalement des produits transportés en vrac : les produits pétroliers et chimiques acheminés sur des navires citernes et vracs solides, qui sont souvent transportés sur des navires spécialisés, les « vraquiers ».

Ces trafics de cabotage de vrac qui sont fréquemment assurés en 'tramping' c'est à dire en services non réguliers résultent largement de contraintes d'implantation industrielle (le raffinage pétrolier et les usines sidérurgiques se sont concentrés sur les côtes pour des raisons liées à la facilité d'approvisionnement en matières premières). La politique de réduction du nombre de raffineries (*ex Frontignan*) a entraîné un développement du cabotage maritime pour l'approvisionnement des dépôts et sites industriels en produits pétroliers raffinés. Ainsi, l'Erika lors de son naufrage effectuait un trafic de cabotage de fioul entre Dunkerque et l'Italie.

- Ce sont les marchandises – généralement appelées « diverses » – qui ont le plus fort potentiel de développement en transport maritime à courte distance.

Transportées autrefois sur des cargos « classiques », elles le sont de manière désormais dominante sur la longue distance maritime par des portes conteneurs. Par contre, en trafic intra européen, les marchandises diverses sont, très majoritairement, transportées par la route, à l'exception naturellement du trafic sur les Iles britanniques qui sera évoqué plus loin.

le transport de marchandises diverses à l'intérieur de l'Europe et sur ses pourtours est le plus important enjeu de développement du cabotage maritime

- Le transport par mer de marchandise diverses autrement que par des cargos classiques s'effectue par des navires rouliers lorsque les chargements sont transportés sur des semi remorques (ensemble tracteur + remorque ou remorque non accompagnée) ou sur des trains routiers (ensemble camion + remorque).

Ces navires peuvent être des ferries ou des « Ro-pax" qui accueillent également des passagers accompagnés ou non de leur voiture. Ce peuvent être aussi des fréteurs qui transportent exclusivement des véhicules de transport routier. Selon que les fréteurs ont ou non une capacité pour accueillir à leur bord plus de 12 chauffeurs, leurs normes d'équipement sont différentes.

Lorsque la marchandise est transportée par conteneur, l'acheminement s'opère essentiellement à bord de navires spécialisés. Ces navires peuvent être des portes conteneurs de haute mer appelés "feeders" ou des navires fluvio-maritimes d'une capacité moindre. Des conteneurs peuvent être transportés en pontée de certains rouliers.

De quel cabotage maritime parle-t'on ?

- Il faut mettre à part la desserte des îles « moyennes » et des petites îles. La logique de leur desserte est différente de celle du cabotage puisqu'elles ne peuvent être desservies que par la mer. Ces îles sont largement « importatrices » de fret. Les principales sont, hormis les Iles Canaries, celles de la Méditerranée, la Corse, la Sicile la Sardaigne, les Baléares, et les Iles Grecques.

Leur desserte se fait le plus souvent par des liaisons dont le point de départ et celui d'arrivée sont situés dans le même pays (*Corse exceptée*). Ces dessertes sont le plus souvent soumises à des obligations de service public et à des conditions de prix de fréquence et de qualité du service public. Toutes les populations insulaires y sont particulièrement attachées. Le récent appel d'offres de la collectivité territoriale de Corse pour la desserte maritime de l'île l'illustre. Il en a été de même le renouvellement des conditions de desserte des Iles espagnoles et des enclaves espagnoles en Afrique du Nord.

- Il faut également traiter à part la desserte de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Deux types de situations se rencontrent.

1/ - Des lignes de ferries qui opèrent sur la partie « courte » de la Manche (Calais – Douvres principalement) sont en concurrence avec les navettes ferroviaires d'Eurotunnel : la fréquence, la régularité, la durée du trajet (1h30) rendent très courte la rupture de charge – et le temps qui n'est pas consacré à la conduite. Une situation du même ordre existe entre la Calabre et la Sicile sur les liaisons entre Reggio de Calabre-Messine).

2/ - Des lignes de transport maritime (ferries à passagers embarquant des camions ou « fréteurs ») assurant des liaisons plus longues évitant le Pas de Calais. Elles sont au départ et à destination des ports de la Mer du Nord et de la Baltique, de la France (au sud de la région Nord Pas de Calais) de l'Espagne, du Portugal, et aussi des pays méditerranéens). Le développement de l'acheminement maritime à plus longue distance de quantités qui sont aujourd'hui acheminés par la route jusqu'à Calais ou Douvres, est aussi un enjeu important du cabotage maritime.

- Ce qui est stratégique, c'est le développer des lignes régulières de transport de fret à moyenne et longue distance. Le fret de marchandises diverses est celui qui se développe le plus rapidement. Les perspectives d'augmentation du trafic prévues par la Commission sont de +50% d'ici 2010. Certains frets routiers peuvent être transférés relativement facilement sur le maritime si des lignes régulières compétitives et fiables se développent.

Ces lignes régulières peuvent relier deux points du territoire continental de l'Europe. Elles peuvent aussi éviter un très court trajet maritime « obligé » pour parcourir sur mer une distance beaucoup plus long et réduire ainsi la distance parcourue sur la route. Ces lignes dédiées au fret peuvent acheminer des ensembles routiers ou des remorques non accompagnées (trafic Ro-Ro) des conteneurs ou des caisses mobiles.

Pour quelles raisons des trafics se font-ils par la route alors qu'ils pourraient emprunter la voie maritime ?

- Chaque riverain d'une autoroute de transit peut, sans être un spécialiste du transport constater qu'une partie importante des camions est immatriculée dans un département lointain ou dans des pays étrangers. La probabilité que le trajet soit à longue distance est donc forte, même si les transporteurs européens ont la possibilité de faire des transports intérieurs (appelés cabotage) dans les autres Etats membres.

De manière plus fine, de nombreuses études régionales ont fait apparaître l'importance des flux de transit routier à longue distance.

- Le bureau de promotion français a réalisé à partir de ses enquêtes une série de fiches statistiques qui illustrent l'ampleur du phénomène par région. Elles sont jointes en annexe. Ses constats sur les 3 régions littorales sont les suivants :
 - Le littoral de la Manche génère un cinquième des échanges directs entre la France et l'Espagne et un tiers des tonnages. Le franchissement des Pyrénées par la route sur des itinéraires longs se monte à 4 millions de tonnes par an - hors transit international - sur un total de 33 millions de tonnes. Les perspectives sont un partage mer-route intéressant pour les régions normandes et leur hinterland, et ailleurs des trafics routiers importants de marchandises de faible valeur. Il existe des perspectives de développement pour les cargaisons homogènes pour les vracs et liquides secs les trafics ro-ro et les services de feeders
 - Le littoral atlantique génère 28% des trafics routiers franco-espagnols (hors transit).

Les perspectives sont une diversification de l'offre maritime en ro-ro comme en feeder.

- Le littoral méditerranéen génère un quart des échanges avec l'Espagne et un quart des flux routiers, ainsi que 40% des flux maritimes avec l'Espagne. Les Pyrénées sont franchies chaque année par 2,5 millions de poids lourds dont 50% sont en transit. Les perspectives sont celles du développement du trafic des feeders. Elles sont aussi dans le trafic roulier qui est aujourd'hui absent entre la France et L'Espagne. Un de mes interlocuteurs, universitaire, m'a indiqué que le trafic autoroutier passant sur la A9 à la hauteur de Sète et continuant jusqu'à VALENCIA suffirait à remplir chaque jour et dans chaque sens dix navires rouliers de taille moyenne.

Le littoral méditerranéen génère un tiers des trafics routiers France-Italie (plus le transit), un tiers des trafics ferroviaires et la moitié des trafics maritimes franco-italiens. L'enjeu majeur est naturellement l'allègement de ce trafic routier : un million de poids lourds par an dont plus de la moitié sont en transit international. Il existe à l'heure actuelle des trafics de vracs importants et des liaisons de feedering, mais, comme sur les liaisons méditerranéennes avec l'Espagne, aucune ligne de trafic roulier, en dépit de l'existence d'un marché régional avec des trafics industriels.

- Les raisons de cette importance des trafics routiers à longue distance sont clairement identifiées :

C'est tout d'abord, la facilité et la souplesse d'emploi extrême du transport routier. Elles sont bien connues, de longs développements sur ce point ne me paraissent pas nécessaires.

C'est ensuite la force de l'habitude. Elle est telle que même lorsque l'interruption temporaire d'un itinéraire routier oblige à se reporter sur un autre mode, le trafic se rétablit généralement à l'identique dès que les conditions routières redeviennent 'normales'. Une situation de cet ordre s'est rencontrée sur les trafics marocains il y a quelques années. Un report massif sur le maritime du à des difficultés d'accès à l'Espagne a été suivi d'un retour tout aussi massif sur la route une fois les difficultés levées.

C'est enfin le caractère extrêmement concurrentiel du transport routier. Depuis de nombreuses années, et en particulier depuis le début des années quatre vingt dix, une concurrence très forte sévit dans ce secteur.

Elle a d'abord touché le transport intérieur; les mesures qui ont été prises au cours des dernières années ont permis de réguler cette concurrence et de stabiliser les relations entre transporteurs et chargeurs et entre transporteurs et sous traitants d'importantes avancées sociales ont été accomplies. La France est ainsi le seul pays de l'Union européenne avec les Pays-Bas à avoir une obligation de formation complémentaire pour les chauffeurs routiers.

Cette concurrence joue également avec les transporteurs des autres Etats européens qui ont généralement des règles moins contraignantes en matière sociale et des règles de circulation plus souples. Cette concurrence est de plus en plus dure aujourd'hui avec des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne. Ces pays bien souvent se caractérisent par un 'dumping social'.

Ce dumping est fait par des entreprises établies dans des pays extérieurs à la Communauté européenne. Il peut également être le fait d'entreprises communautaires qui utilisent des chauffeurs de pays n'appartenant pas à l'Union européenne dans des conditions irrégulières. Les affaires récemment mises à jour en Allemagne et au Luxembourg en sont une illustration.

Ces situations ne sont pas limitées à notre pays, mais sa situation géographique de pays de transit est particulièrement sensible. En Italie par exemple, alors que la géographie et le savoir-faire des armateurs italiens sembleraient se prêter particulièrement bien au cabotage le long des côtes de la péninsule, le nombre de lignes régulières y est très faible. Mes interlocuteurs ont, sans hésitation, mis sur le compte de l'atomisation de la profession routière italienne, et de sa capacité à 'casser les prix' la prédominance du transport routier en Italie.

Quelle expérience peut-on retirer des lignes régulières existantes de cabotage maritime et des échecs ?

- Les lignes régulières de cabotage à moyenne et longue distance existant au départ de la France sont relativement peu nombreuses.
- En trafic Roro, une ligne régulière dédiée au trafic d'un groupe automobile existe entre Nantes et Vigo depuis de nombreuses années. Une ligne également dédiée au trafic automobile d'un autre constructeur a également été créée entre le Havre et Santander. Ces lignes peuvent aussi accueillir des chargements autres que des voitures neuves, et en particulier des ensembles routiers en complément du fret industriel 'dédié'. Un armement spécialisé dans le transport de voitures achemine également des remorques sur ses liaisons entre Le Havre et Southampton.
- Il existe ainsi -en nombre limité- des lignes de trafic roulier sur la façade Atlantique. Il n'y a, par contre, aujourd'hui aucune desserte de l'Espagne ou de l'Italie en trafic roulier au départ d'un port français de Méditerranée. Les seuls trafics rouliers internationaux méditerranéens au départ d'un port français concernent les dessertes du Maghreb. Sur le Maroc, le trafic roulier est très fortement concurrencé par le routier de bout en bout avec la seule traversée du détroit de Gibraltar.
- Les autres lignes de trafic roulier qui, créées au cours des dernières années, aussi bien sur la façade Manche-Atlantique que sur la façade méditerranéenne ont tout disparu, le plus souvent en quelques mois.

L'absence de trafic industriel dédié assurant le 'fond de cale', les difficultés rencontrées pour attirer la clientèle des transporteurs routiers et une surface financière généralement insuffisante pour assurer les pertes de départ expliquent les arrêts rapides de l'exploitation. Ces échecs pèsent, je le crois, lourdement sur l'image de marque des lignes de cabotage, tant à l'égard des clients que des collectivités locales.

- En trafic de conteneurs, deux situations se rencontrent :
 - Les grands armements de ligne organisent pour les besoins du pré et post-acheminement maritime de leurs trafics transocéaniques des lignes desservant des ports qui ne sont pas touchés par leurs navires transocéaniques. Cela ne relève pas du marché du cabotage régional. Le tarif appliqué n'est pas un tarif de cabotage. Le prix payé par le client est celui d'une prestation Europe autre continent ou vice-versa ; Le pré ou post-acheminement maritime vers le port 'transocéanique' peut se substituer à un trafic terrestre qui n'est pas toujours routier.
 - Il existe également des lignes de feeders « non dédiés », c'est-à-dire qui ne sont pas exclusivement affectées au pré ou au post acheminement de conteneurs transocéaniques d'un armement. Elles peuvent, en particulier, acheminer les conteneurs d'armements qui n'ont pas de feeder dédié. Elles sont moins nombreuses que les précédentes.

Il existait jusqu'au début de l'année deux lignes de feeder non dédiées, toutes deux sur la façade atlantique. L'une d'entre elles a été mise en liquidation au mois de février. La seule ligne de feeder non dédié existant aujourd'hui est exploitée par un GIE constitué entre un port maritime et un port fluvial ; elle prend fortement appui sur ce caractère pleinement intermodal.

Les actions menées au niveau national pour développer le cabotage

- Ce n'est que depuis peu de temps que le cabotage commence à être intégré dans les politiques nationales de transport.
- La nouvelle politique des transports définie par le gouvernement se traduit dans les schémas de services collectifs. Ces schémas ont été prescrits par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du 25 juin 1999. Les projets de schémas sur les services collectifs de transport ont été arrêtés en octobre 2000. Le décret approuvant les schémas de services de transport doit être publié très prochainement.

La priorité de la politique des transports est désormais la qualité des services. L'approche est multimodale. Les précédents schémas étaient sectoriels.

Cinq axes stratégiques majeurs ont été définis. L'axe "organisation multimodale des liaisons transalpines et pyrénéennes" donne la priorité aux transports ferroviaires et au cabotage maritime.

Des dispositions qui se rapportent au transport maritime figurent aussi dans l'axe stratégique qui concerne l'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale et à l'échelle européenne. Elles prévoient en premier lieu, le renforcement des positions des ports maritimes dans l'espace européen ainsi que leur desserte terrestre par le transport fluvial, ferroviaire et routier ;

Ces dispositions posent, d'autre part, le principe de l'organisation européenne d'un service performant de transport ferroviaire et en cabotage maritime.

- Au cours des deux dernières années, l'Etat a entrepris trois types d'actions pour développer le cabotage. Il s'agit de la création d'un dispositif d'aides au cabotage, de l'aide à la création et au fonctionnement d'un bureau de promotion du cabotage ; et, enfin, d'une initiative trilatérale avec nos voisins italiens et espagnols pour le développement du cabotage.

Le dispositif d'aides à la création de lignes régulières de cabotage

Dans notre pays, au cours des dernières années, la création de lignes régulières de cabotage maritime a donné lieu à davantage d'échecs que de succès. Il est donc apparu nécessaire de créer un dispositif soutenant l'exploitation de la ligne au cours de ses premières années. Le gouvernement s'est inspiré pour cela du dispositif communautaire PACT qui est décrit plus loin.

Le dispositif qui a été proposé par la France à l'accord de la Commission européenne en octobre 2000 comprenait à la fois des aides aux études de faisabilité et pour le démarrage de lignes nouvelles.

- Les aides aux études de faisabilité ont été acceptées deux mois plus tard. Elles ont été mises en œuvre en septembre 2001 par l'agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie (ADEME). Le système est le suivant :

L'ADEME finance 50% des études de faisabilité. Le montant maximum de ces études est de 75 000 €. Les délégations régionales de l'Agence instruisent directement les dossiers de demandes. Début avril 2002, plusieurs études de faisabilité avaient été soumises à des délégations régionales.

Il est surprenant de constater que ce n'est pas sur le budget du ministère chargé de la politique du développement du cabotage maritime que sont financées les études de faisabilité de lignes. Les crédits pour l'aide au démarrage de lignes de cabotage sont, par contre, inscrits au budget du ministère des transports.

- Le dispositif français d'aide au démarrage de lignes a été autorisé par la Commission bien après l'accord donné à l'aide aux études de faisabilité. Quinze mois après sa demande, la France a reçu l'accord de la Commission. Ce délai paraît long ; Il est même étonnant : la commission européenne présente pourtant le développement du cabotage maritime comme une des priorités de la politique des transports dans la communauté européenne.

Il m'a été indiqué que ce délai était dû à la longueur de la procédure consultative qui a été menée par la Commission européenne. Celle-ci a en effet souhaité s'entourer d'un maximum de garanties concernant la transparence, la non discrimination et l'absence de distorsion de concurrence.

Certains opérateurs portuaires et maritimes ont transmis à la Commission des observations. Elles étaient réservées ou hostiles au projet français. Leurs commentaires apparaissaient souvent dus à la crainte que des lignes existantes au départ de pays voisins soient concurrencées. Le projet français, pour sa part respectait les règles de transparence et de non-discrimination. L'accord a finalement été donné le 30 janvier dernier.

Le dispositif d'aide au démarrage de lignes se présente ainsi :

- La ligne de cabotage doit relier deux ou plusieurs ports français ou entre des ports français et des ports communautaires.
- Périodiquement, la France doit publier au Journal officiel des Communautés européennes un appel à manifestation d'intérêt. Celui-ci doit préciser en particulier les modalités du régime d'aide et les critères de choix.
- Les projets peuvent être présentés par des personnes morales françaises ou d'un autre Etat européen. Ce peuvent être des personnes privées ou des personnes publiques. Le projet qu'elles présenteront devra mettre en place un partenariat opérationnel entre plusieurs acteurs de la chaîne de transport armateurs, commissionnaires de transports autorités portuaires, entreprises de transport routier ou ferroviaire ou chargeurs. Ils devront constituer une entité juridique distincte.
- L'aide ne pourra pas dépasser 30% du montant des dépenses opérationnelles éligibles. Ces dépenses sont celles qui pouvaient être financées par le programme communautaire PACT :
 - *les coûts d'affrètement, de leasing ou de location des navires qui sont utilisés pour le nouveau service de cabotage,*
 - *les coûts de location de leasing ou d'amortissement des unités de transport (caisses mobiles, conteneurs etc...) qui sont affectés à la ligne,*
 - *les dépenses d'investissement ou les coûts de location, de leasing ou d'amortissement des matériels qui permettent le transbordement,*
 - *les dépenses de développement et d'équipement dans les nouvelles technologies de gestion des flux d'information qui sont directement utiles au service de cabotage,*
 - *les coûts qui se rapportent à la formation du personnel et ceux d'information et de communication sur le nouveau service.*
- L'aide ne peut dépasser 1 million d'euros la première année. Il ne peut pas y avoir d'aide au-delà de trois ans.
- Lorsqu'elle porte sur plusieurs années l'aide sera dégressive : la seconde année elle ne devra pas dépasser les deux tiers celle qui aura été versée la première année; la troisième année l'aide sera au plus du tiers de l'aide de la première année.
- Une Commission consultative examinera les demandes initiales et celles de financement pour les deuxième et troisième années. Cette Commission comprendra des représentants des différents services concernés du Ministère des Transports ainsi que du ministère des Finances. Le Ministre des Transports prendra la décision.
- A la demande de la Commission, une procédure de publicité devra être organisée. Elle est destinée à assurer la transparence. Lorsque l'aide envisagée concernera une ligne internationale, les autorités françaises devront insérer au Journal officiel des Communautés européennes une publication d'intention, avant la décision d'attribution de l'aide.

Cette publication indiquera sommairement l'objet du projet et le plafond de l'aide qui est prévue. Les parties intéressées auront à réagir dans un délai de 15 jours ouvrables.

- Dans le cas d'une opposition motivée, le projet devra être transmis à la Commission européenne. Celle-ci aura un délai de 30 jours ouvrables pour prendre sa décision. Si elle ne le fait la France pourra mettre la Commission en demeure de se prononcer dans les 15 jours ouvrables. Si la Commission ne répond pas, l'accord sera réputé acquis. Ces procédures sont déjà appliquées pour les régimes d'aides générales.

En 2002, le ministère des transports dispose de 915.000 Euros pour l'aide au démarrage de lignes de cabotage. Une instruction interministérielle doit préciser les conditions d'octroi de ces aides. Elle est en cours de préparation.

La France est, à ce jour le seul Etat de l'Union européenne qui a créé un dispositif national pour aider spécifiquement la création de lignes de cabotage

Le bureau français de promotion du cabotage maritime : BP 2S

- Avant de créer un dispositif d'aide au démarrage le gouvernement a favorisé la création d'un bureau français de promotion du cabotage maritime.

Les Pays Bas ont été le premier pays d'Europe à créer un bureau de promotion du cabotage maritime. Leur initiative a été imitée sous des formes voisines par les autres Etats européens; début avril 2002 seule la grande Bretagne n'avait pas encore constitué un bureau de promotion.

- Créé en 2000 «BP2S» est une association de la loi de 1901. Il rassemble les organisations professionnelles de la chaîne du transport aussi bien maritimes que terrestres, certaines collectivités territoriales, plusieurs ports et chambres de commerce et entreprises à titre indicatif les principales organisations professionnelles adhérentes à «BP2S» étaient au début du mois d'avril 2002 :
 - Armateurs de France
 - L'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
 - La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
 - Transport et Logistique de France (TLF)
 - l'Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes (UPACCIM)
 - La Fédération des Agents et Consignataires d'Armements Maritimes (FACAM).

Les collectivités territoriales membres de «BP2S» à la même date étaient des régions Aquitaine, Pays de la Loire, PACA ; le département des Bouches du Rhône a rejoint BP2S au mois de mars.2002 ; d'autres collectivités sont en contact et pourraient rejoindre l'association.

- L'objet de «BP2S» est de fournir à toutes les professions concernées des informations et des actions de sensibilisation et d'accompagnement axées sur le transfert de trafics routiers vers le maritime.

Conformément aux orientations arrêtées en 2001, une convention a été conclue entre BP2S et l'Agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Cette convention prévoit le financement de 85% d'un programme d'actions de promotion élaboré par BP2S sur la période septembre 2001-septembre 2002. Son montant de 230 000 HT. Par ailleurs, BP2S a obtenu la subvention de 45 000 € accordée par la Commission européenne, à titre non renouvelable, à tous les bureaux européens de promotion. Comme tous les autres bureaux de promotion il peut être éligible à des aides européennes s'il propose des actions de promotion particulières, ce qui est actuellement le cas avec l'Italie et pourrait l'être avec l'Espagne.

J'ai déjà indiqué que la répartition des financements d'Etat pour le développement du cabotage ne paraît pas logique, au moins en apparence. Cette situation peut s'expliquer par le fait que l'on est à la première année de financements d'actions de développement du cabotage. Trois types d'actions sont financés. Selon qu'il s'agit d'études de faisabilité (*ADEME au niveau régional*) d'aides au démarrage de ligne (*Ministère des transports au niveau central*) ou de financement de l'action du bureau de promotion (*ADEME au niveau central*) c'est une institution différente qui intervient. Cet éclatement de l'organisation ne facilite ni la lisibilité ni sans doute la meilleure efficacité de l'action publique.

BP2S ne dispose d'aucun personnel permanent pour la réalisation de son programme. Il a conclu une convention d'assistance technique avec le cabinet COPETRANS qui avec les partenaires de la chaîne du transport avait été à l'origine de la constitution de l'association Ce programme prévoit, dans la convention passée avec l'ADEME :

- l'organisation d'ateliers régionaux de sensibilisation :
Après l'Aquitaine(12 avril 2002) BP2S a prévu de tenir des ateliers dans les régions Normandie, PACA, Bretagne et Pays de la Loire. Des réunions sont également prévues en Ile de France et Rhône-Alpes pour la promotion du transport fluvio-maritime. La réalisation des premiers modules de présentation comprend une base de données des flux potentiels et une cartographie des flux. Ces documents ont été présentés au salon international du transport et de la logistique début mars. Ceux se reportant aux trafics avec l'Espagne et l'Italie sont joints en annexe.
- l'identification des flux et la sensibilisation :
Le cabinet COPETRANS a recruté (en contrat à durée déterminée compte tenu de ses moyens) un consultant junior pour démarcher les gros chargeurs et commissionnaires de transport. Le but est de réaliser des monographies par secteur afin de déterminer comment leur processus logistique peut s'adapter à ce cabotage maritime. Les secteurs actuellement en cours de démarche sont l'automobile, la chimie, la grande distribution, le froid.
- L'analyse des obstacles à l'intégration du cabotage dans la chaîne de transport. Ceci est réalisé par les contacts avec l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) chargeurs, Transport et Logistique de France (TLF) la fédération nationale des transports routiers (FNTR) et leurs homologues dans les groupes partenaires(Italie à ce stade pour faire face au problème commun de franchissement des Alpes).

BP2S dispose d'un site Internet (www.shortsea.fr). La rédaction d'une lettre d'information est prévue après la réalisation de l'ensemble des bases de données sur l'ensemble de l'offre de cabotage des ports français. Une coordination des actions de communication avec les médias entre BP2S et les organisations professionnelles se met en place.

Le bureau de promotion français est intégré dans le réseau européen des bureaux de promotion du cabotage. Il participe aux réunions qui sont organisées périodiquement par le réseau. Des actions communes de l'ensemble des bureaux de promotion peuvent porter essentiellement sur des actions de promotion globale du transport maritime. Par exemple, les bureaux de promotion ont tenu un stand commun à la semaine internationale du transport et de la logistique au début du mois de mars à Villepinte.

A court terme, la coopération bilatérale ou trilatérale apparaît plus prometteuse. Ainsi, le B2S et le bureau de promotion italien ont présenté à la Commission, qui l'a accepté un dossier bilatéral commun de promotion du TMCD dans les deux pays. Les deux bureaux recevront chacun à ce titre une aide de 39 000 €. Dans ce cadre des réunions entre les fédérations de transporteurs routiers français et italiens se sont tenues à Paris en 2001 et en Italie en février 2002. Elles ont permis de mieux mettre en lumière les différences entre les entreprises de chaque pays. Elles permettent ainsi de mieux cadrer les attentes des partenaires des deux pays et d'affiner le type de projets de cabotage. Il est dans les objectifs qu'elles puissent conduire à des actions de représentation croisée entre transporteurs des deux pays. Il est prévu que de nouvelles réunions associent également des armateurs des deux pays.

Les actions de coopération internationales menées par le gouvernement français

Les actions de coopération internationale menées par le Gouvernement sont issues des recommandations du rapport BECKER sur le franchissement des Pyrénées. Le rapport indiquait en particulier que : *"Le mode maritime ouvre des perspectives réelles et à court terme. Celles-ci justifient une implication appropriée des pouvoirs publics, et notamment des pays voisins de la France, et des institutions européennes pour créer les conditions nécessaires au développement de filières nouvelles utilisant les atouts du cabotage et de liaisons maritimes intra-européennes. C'est moins une question d'investissement public, que d'organisation, de simplification et d'intégration de chaînes de transport opérant de manière dispersée avec des contraintes spécifiques dans les pays voisins"*.

Les gouvernements français et espagnol ont décidé le 11 octobre dernier, lors du sommet de Perpignan, de lancer une initiative commune franco-espagnole pour le développement du cabotage. Le 26 octobre, l'Italie a rejoint cette initiative. Le 7 décembre, les ministres de transports des trois pays ont signé à Bruxelles une déclaration conjointe créant un groupe d'experts à haut niveau. Les missions de ce groupe d'experts sont en particulier :

- l'identification des axes et filières sur lesquels des liaisons maritimes pourraient être créées
- l'examen des points de blocage actuels
- l'examen des modalités d'encouragement à l'utilisation du cabotage
- le développement d'une promotion concertée du cabotage auprès de l'Union européenne et des autres pays méditerranéens
- le développement du partenariat inter-ports
- l'analyse des liaisons existantes et l'étude de la mise en place de liaisons expérimentales.

Le groupe d'experts à haut niveau a été installé par les trois ministres des transports le 15 février à Livourne. Le Président de la République italienne a présidé cette manifestation à laquelle assistait également la vice-présidente de la Commission européenne, chargée des transports et de l'énergie. Les travaux du groupe d'experts seront au départ organisés en trois sous-groupes. Chacun des 3 pays préside un des sous-groupes.

La France préside celui qui est consacré aux questions d'aides et aux simplifications administratives, l'Espagne celui relatif aux ports, et l'Italie celui qui traite des lignes de cabotage.

Cette démarche commune est particulièrement importante car elle émane des trois Etats qui sont certainement le plus concernés par le développement de lignes régulières de cabotage maritime pour leurs relations bilatérales. En dépit de l'existence de quelques lignes régulières, il existe un important potentiel de développement de lignes régulières de cabotage roulier entre l'Italie et l'Espagne, comme entre la France et l'Espagne sur la façade Manche-Atlantique. Il n'existe pas à l'heure actuelle sur la façade méditerranéenne de lignes régulières de cabotage roulier entre la France et ses deux voisines.

Les collectivités territoriales et le cabotage

Les rapports des collectivités territoriales et du cabotage maritime varient considérablement. La position géographique et les intérêts économiques directs jouent un rôle déterminant dans leurs centres d'intérêt.

J'évoquerai pour mémoire les cas, qui concernent du transport maritime qui n'est pas du cabotage. Plusieurs collectivités territoriales sont organisatrices de services publics, pour la desserte des îles se sont la collectivité territoriale de Corse, et des départements de la façade atlantique. Ces dessertes nécessitent la définition d'obligations de service public. Leur logique est différente de celle d'un transfert de la route vers la mer.

L'expérience la plus ancienne est d'intervention de collectivités territoriales dans le domaine du cabotage maritime est la plus réussie. C'est celle de la région Bretagne, qui a été plus tard rejointe par la Basse Normandie. La création de la Compagnie Brittany Ferries (BAI), qui exploite aujourd'hui sous pavillon français, 7 ferries qui transportent des passagers et des camions entre des ports bretons et bas normands et le sud de l'Angleterre (ainsi que l'Irlande) est un remarquable succès. Brittany Ferries exploite également une ligne entre le sud de l'Angleterre et le Nord de l'Espagne. Cette compagnie a été créée il y a 30 ans pour faciliter l'exportation, par la voie maritime des produits agricoles bretons vers le Royaume Uni.

Une expérience beaucoup plus récente est l'initiative prise en 2001 par le Conseil général de Seine Maritime de constituer avec d'autres collectivités territoriales un syndicat mixte pour recréer une ligne de ferries entre Dieppe et NewHaven, en faisant l'acquisition de ce port britannique.

Plusieurs collectivités territoriales (les régions Pays de la Loire, Aquitaine et PACA, le département des Bouches du Rhône) sont adhérentes de BP2S. La région Pays de la Loire en liaison avec les autres régions de l'arc atlantique est depuis de nombreuses années particulièrement intéressée au cabotage maritime et a réalisé plusieurs études sur le sujet. D'autres collectivités territoriales cofinancent des études concernant pour tout ou partie le cabotage. Plusieurs participent à des travaux relevant du cadre INTERREG avec des participations européennes. Les études se font souvent en liaison avec les services de l'Etat dans la région. Dans ce domaine il serait essentiel que les financements de l'Etat puissent être assurés pour plusieurs années ; la non reconduction de crédits peut affecter la crédibilité de l'action de l'Etat. En Languedoc-Roussillon, c'est le cas pour l'étude AMALI

Je n'ai pu m'entretenir, malgré mes demandes, ni avec les responsables de la région Languedoc Roussillon, ni avec ceux du département de l'Hérault, au sujet du développement du cabotage

Les travaux du Conseil supérieur de la marine marchande sur le cabotage.

Le Conseil supérieur de la Marine marchande a, sous l'impulsion de son nouveau président, consacré une partie de ses travaux de l'année 2001 au développement du cabotage.

Le rapport « *cabotage maritime, procédures et fonctionnement portuaires* » a été réalisé par une Commission présidée par Charles NARELLI, président du syndicat CGT des officiers de la marine marchande. Ce rapport ne constitue pas une première pour cette instance consultative qui est placée auprès du Ministre des Transports. En 1999 un premier rapport sur le cabotage maritime avait été fait au sein du Conseil supérieur. Il recommandait, en particulier, la création d'un « espace maritime européen ».

Le rapport du Conseil supérieur dresse un état des lieux de la situation en France. Il attache une importance particulière aux situations de goulets d'étranglement qui peuvent se rencontrer dans les ports, notamment en ce qui concerne les services aux navires, la manutention, les droits de port et les procédures administratives.

Un résumé des conclusions du groupe de travail du Conseil supérieur est annexé au présent rapport.

La possibilité de voir le groupe de travail reprendre ses travaux n'a pas été exclue par le président du groupe. Plusieurs participants du groupe de travail, en particulier, les représentants de l'armement ont déjà souhaité qu'un suivi des résultats puisse être fait.

La réforme très prochaine du Conseil supérieur, qui est appelé à intégrer en son sein les missions qui étaient celles du Conseil National des communautés portuaires devrait permettre de faciliter les travaux sur ces aspects.

Les actions menées par l'Union européenne pour développer le cabotage

- En 1992, la mise en œuvre du marché unique a mis fin aux contrôles douaniers aux frontières intérieures de la Communauté européenne. Elle a ainsi facilité et renforcé la domination de la route dans le trafic de marchandises à l'intérieur de la Communauté européenne.

La même année, des mesures concernant spécifiquement le cabotage maritime ont été prises au niveau européen. Ce sont aussi des mesures de libéralisation du transport maritime de marchandises à l'intérieur d'un Etat membre qui est appelé « cabotage national ». Le cabotage entre les Etats européens était déjà ouvert aux navires des Etats tiers avant même la création de la Communauté européenne.

- Le règlement 3577 / 92. a ouvert le cabotage national dans les Etats membres aux navires qui arborent le pavillon d'un Etat de l'Union européenne. Le cabotage national était jusque là réservé aux navires nationaux. Des dérogations étaient prévues pour les liaisons avec les îles. Elles ont pris fin en 1999 dans tous les Etats, sauf en Grèce ; elles s'y termineront en 2003.

- En 1995, la Commission européenne a publié le rapport "le transport maritime à courte distance en Europe : perspectives et défis". En 1996 le Conseil des Communautés européennes lui a demandé de prendre des mesures pour parvenir à une croissance équilibrée du cabotage maximum et à son intégration dans la chaîne de transport intermodal.
- A partir de 1997, la Commission européenne a développé le programme d'actions pilotes dans le transport combiné (programme PACT). Le but de ce programme était de développer des initiatives innovantes pour transférer des marchandises depuis la route vers d'autres modes de transport. Le programme s'est terminé à la fin de 2001. Certains des projets qu'il finance sont encore en cours d'instruction.

La Commission a publié en février 2002 un bilan au 1^{er} septembre 2001 du programme PACT. 81 actions, avaient alors été financées. Une vingtaine d'entre elles concernaient le transport maritime à courte distance, onze de celles-ci se rapportaient à desancements de ligne. Le reste portait sur des études de faisabilité ou des équipements.

Cinq opérations aidées de lancement de ligne sont présentées dans ce bilan comme ayant été des succès au moins partiels. Cette présentation semble optimiste. Deux de ces opérations concernent le complément de chargement en remorques non accompagnées par un des principaux armements européens transporteurs de voitures. Un autre programme aidé qui est présenté comme un succès a vu l'entreprise mise en liquidation au début 2002.

Les explications données aux échecs recensés sont très instructives. Ce sont des effondrements de marché (trafics sur la RUSSIE) les déficiences des services ferroviaires de pré et post acheminement (2 cas), le défaut d'engagement d'armateurs, la surface financière insuffisante d'un armateur, et enfin, l'absence d'engagement des transporteurs routiers -en dépit de l'implication de leur fédération professionnelle-.

- En 1999, la Commission a présenté son second rapport sur le transport maritime à courte distance en Europe. A sa suite, elle a entrepris d'identifier les goulets d'étranglement concrets qui entravent le développement de ce cabotage maritime. Dans le même temps, elle a recherché auprès des Etats des cas de réussite du transport maritime à courte distance. Les résultats ont été contrastés : de très nombreux goulets d'étranglement lui ont été indiqués ; par contre seulement cinq réussites (« success stories ») ont été signalées par les Etats.
- En 2001 la Commission européenne a apporté des infléchissements importants à la politique des réseaux transeuropéens en y incluant pour la première fois les ports maritimes.

La politique des réseaux transeuropéens (transports, télécommunications, énergie) s'est développée progressivement dans les années quatre-vingt dix. Les impulsions données à cette politique ont emprunté deux voies pour les réseaux de transport : En premier lieu, le Conseil européen d'Essen a adopté en 1994 une liste de 11 projets prioritaires. Cette liste à été portée à 14 à l'occasion du dernier élargissement. En second lieu, en 1996 le Parlement européen et le Conseil des ministres ont adopté une décision fixant les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'horizon 2010.

Cette décision a été révisée en 2001 pour intégrer les ports maritimes et les ports intérieurs. Trois catégories de ports maritimes ont ainsi été intégrées au RTE-T. La plus importante regroupe les ports dont le volume annuel total de trafic dépasse 1,5 millions de tonnes de fret ou 200 000 passagers, et est représentée sur des cartes.

La décision de 1996 fait actuellement l'objet d'une adaptation, notamment pour recentrer les priorités sur celles qui sont les plus susceptibles d'apporter une réponse rapide au problème des goulots d'étranglement. Ceci inclut l'encouragement au cabotage maritime.

Enfin, conformément aux orientations du Livre blanc sur la politique des transports, la Commission prévoit en 2004 une refonte de grande ampleur des orientations visant notamment à introduire le concept "d'autoroutes de la mer".

- A la fin 2001, la Commission a publié le livre blanc « *La politique des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix* ». Ses orientations marquent une évolution nette. Un rééquilibrage entre les modes de transport au profit du maritime du ferroviaire et du fluvial est en effet préconisé.

Le livre blanc propose 60 mesures. Elles sont destinées à :

- Renforcer la qualité du transport routier, en assainissant certaines pratiques, en harmonisant les législations sociales, et en renforçant les procédures de contrôle.
- Organiser le développement du réseau transeuropéen, ses modalités de tarification et de financement.
- Revitaliser les modes de transport autres que la route : le rail, le fluvial et le maritime.

En ce qui concerne le cabotage maritime, le livre blanc, propose sans les définir davantage à ce stade, la création d' « *autoroutes de la mer* ». Le but affiché est de créer un réseau transeuropéen maritime qui aurait un soutien particulier de départ dans le cadre du programme Marco Polo.

- Le programme Marco Polo est défini par un projet de règlement communautaire. Il doit s'appliquer entre 2003 et 2010. Un réexamen de ce texte devra être fait en 2006. Le projet a été rendu public début février 2002 et les discussions au sein du groupe d'experts « transports maritimes » du Conseil ont commencé sans délai.

La Commission justifie le programme de la manière suivante.

- Le rééquilibrage entre modes de transport est au cœur de la stratégie du développement durable.
- Les prévisions de croissance du trafic routier à l'horizon 20%, sont + de 50% soit 12 milliards de T/K par an, si des mesures ne sont pas prises.
- Le programme Marco Polo vise, en conséquence, à aider des actions permettant de transférer sur d'autres modes, parmi lesquels le transport maritime à courte distance, la totalité de la croissance attendue du fret routier international.

Marco Polo concerne exclusivement les transports internationaux. Il est limité à des actions en partenariat menées par plusieurs entreprises établies dans au moins deux Etats. Sur les 5 premières années de programme un financement total de 115 M€ est prévu soit 23 M€ par an.

Cette limitation aux seuls transports internationaux exclut, alors que cela était possible dans le programme PACT, les actions dans un seul pays. Des problèmes nécessitant un report modal s'y rencontrent pourtant, et pas uniquement en France, en raison en particulier du transit routier.

Le montant limité à des moyens financiers (23 millions d'euros par an) contraste très fortement avec l'ambition de la Commission de voir reporter sur d'autres modes tout l'accroissement du trafic de marchandises prévu d'ici 2010.

Il est prévu que trois types d'actions puissent être financées :

- En premier lieu, des actions de transfert modal : dans le cas du cabotage maritime se sont des actions de démarrage de lignes, celles-ci pouvaient déjà faire l'objet d'un financement PACT ; leur financement sera d'un million d'euros au minimum.
- Ce seront, en second lieu, des actions à effet catalyseur. Les actions qui seront financées à ce titre devront être innovantes ; elles pourront concerner la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits, les services rendus). Elles devront être viables au bout de 4 ans et emprunter les réseaux transeuropéens. Elles bénéficieront au minimum d'un financement de 3 M €
- Ce seront enfin des actions de mise en commun des connaissances ; elles doivent consister en une amélioration des services commerciaux mis sur le marché. Le financement sera au minimum de 500 000 €

D'après les informations recueillies sur l'état d'avancement des discussions à BRUXELLES le texte pourrait être adopté dans les tous prochains mois. Il ne serait donc pas possible qu'il puisse être examiné avant son adoption par la délégation pour l'Union européenne de l'Assemblée Nationale.

III- OBSERVATIONS RETIREES DES ENTRETIENS ET DEPLACEMENTS REALISES DANS LE CADRE DE LA MISSION

1. Pour désengorger les grands axes de transit personne ne conteste la nécessité de recourir davantage au cabotage maritime

- Je dois souligner, avant tout, qu'aucun de mes interlocuteurs n'a contesté ouvertement - ou ne m'a paru contester- qu'il était nécessaire de recourir davantage au cabotage maritime. Il y a donc un consensus pour considérer qu'un recours plus important au cabotage maritime est inévitable.

Cette opinion était attendue de la part des acteurs maritimes de la chaîne de transport. Elle l'était beaucoup moins quand elle est exprimée avec conviction par des représentants des professions non maritimes du transport.

- Les incertitudes du développement du transport routier sont très présentes chez beaucoup de professionnels du secteur. L'un de mes interlocuteurs s'est exprimé ainsi : *"S'il y a quelque chose de sur, c'est bien qu'avec' le tout routier' la profession du transport "va dans le mur" à échéance rapprochée; déjà nous commençons à perdre de la productivité sur la route"*.
- Il y a donc un consensus sur le constat. Cela ne veut pas dire que ce consensus existe sur les moyens. J'ai été frappé de constater à quel point, pour beaucoup de mes interlocuteurs, l'image du maritime est une image brouillée. On peut -sans exagérer- dire qu'aujourd'hui le transport par mer de camions ou de remorques est bien souvent ressenti par les routiers davantage ressenti comme une contrainte que comme un "plus". Le transporteur routier n'emprunte aujourd'hui la voie maritime que quand il est contraint de passer un bras de mer. Prendre un navire quand la géographie permettrait un trajet routier de bout en bout, sans risques graves, c'est une attitude qui paraît encore excentrique pour un transporteur routier.

2. C'est le « transport routier » qui est le maillon stratégique à convaincre pour développer le cabotage

- Ce ne sont plus, les « chargeurs » mais les transporteurs qui maîtrisent aujourd'hui l'essentiel du fret de marchandises diverses. Tous mes interlocuteurs sans exception ont exprimé cette opinion. Je crois qu'il est nécessaire de préciser la signification du terme 'transporteurs' que mes interlocuteurs ont souvent appelé '*les routiers*'.
- Le terme 'transporteurs' désigne en fait aussi bien des transporteurs routiers que les organisateurs de transport. Leurs activités dépassent de plus en plus la traction routière ou la commission de transport. Elles s'étendent à l'entreposage à la gestion logistique. et donc à la gestion des flux de données. La profession du transport routier a connu notamment en France une évolution très importante depuis moins de 10 ans la transmission de données sur les marchandises est maintenant au cœur de ses métiers. Le secteur du transport et de l'organisation des transports est également l'un des plus créateurs d'emplois.

Ces entreprises sont de plus en plus de grande taille. Elles possèdent de plus en plus souvent des filiales ou des correspondants à l'étranger, pas uniquement en Europe. Ces entreprises sont stratégiques pour le développement du cabotage. Ce sont elles qui peuvent amener le 'déclat' nécessaire. Rien de durable ne pourra, me semble-t-il, se faire sans leur implication active dans la création de lignes régulières.

- Cette implication active nécessite que s'organise une vraie démarche de filière.

3. Développer le trafic Ro/Ro est la priorité à court terme pour désengorger les axes de transit

- Je suis convaincu qu'un développement plus important du transport de conteneurs sur la courte distance est inévitable et qu'il devra être encouragé. Cette évolution sera nécessairement complexe et sans doute longue ; c'est également sur elle que s'appuiera la progression du fluvio-maritime. Cette évolution est à moyen terme ; les priorités à très court terme sont autres.
- A très court et à court terme, c'est un recours plus important à la technique du RO/ RO qui doit constituer la priorité pour désengorger les grands axes de transit. Il me semble en effet indispensable de prendre les transporteurs 'tels qu'ils sont' avec leurs attentes et les contraintes de leur métier.
- Les transporteurs routiers ou au moins certains d'entre eux, changeront durablement leurs habitudes lorsque plusieurs conditions auront été réunies. Ce sera quand la compétitivité, la fiabilité et la pérennité d'une ligne les auront convaincus durablement que la compétitivité de leurs entreprises doit les conduire à emprunter la voie maritime sur un ou plusieurs trajets déterminés avec un ou plusieurs partenaires fiables.
- L'approche des transporteurs routiers sera inévitablement prudente. La culture du "tout routier" est très forte. Les échecs de lignes régulières de cabotage en France en particulier au cours des deux dernières années ne les incitent pas à faire spontanément confiance au cabotage.
- Les créateurs de ligne devront intégrer cette prudence de leurs clients potentiels. Il paraît donc hasardeux d'offrir, dès le début, un service qui serait exclusivement consacré au transport de remorques non accompagnées. Il en irait autrement si la ligne était créée pour acheminer le trafic d'un ou de plusieurs gros chargeurs industriels, comme c'est pour le cas au départ de la France pour les lignes Nantes-Vigo ou Le Havre-Santander. Il en irait de même si d'importants organisateurs de transport de fret étaient directement indiqués dans la création de la ligne.
- Il est essentiel que l'on prenne en compte les caractéristiques des entreprises du transport routier. Dans la plupart des pays de l'Union européenne - et en Italie et en Espagne encore plus qu'ailleurs, ce sont des petites et moyennes entreprises qui sont proportionnellement les plus importantes dans le secteur. Il faut en tenir compte. Les contacts qui ont été menés sous l'égide des bureaux de promotion français et italien depuis quelques mois avec les organisations professionnelles et des entreprises de transport routier des deux pays ont mis en évidence cet aspect très important.

L'absence de filiale ou de correspondant dans le pays de destination pèse très fortement sur les comportements des transporteurs routiers. Ici aussi le développement de partenariats entre entreprises est nécessaire pour progresser.

4. La fiabilité du transport est la préoccupation centrale des acheteurs de transport

- Mes interlocuteurs, chargeurs et transporteurs, ont tous souligné que la fiabilité d'un type de transport était ce qui amenait à le choisir et à l'utiliser durablement.
- Je résumerai ainsi ces attentes :
 - Le prix est -naturellement- le premier élément qui est pris en compte par un acheteur de transport. Le prix du transport maritime au kilomètre est plus faible que celui du transport routier. Le chiffre de 0,60 € pour le maritime contre 1 € au km pour le routier a été avancé. Les ruptures de charge entraînent un coût supplémentaire qui renchérit le prix du transport maritime.

La comparaison doit donc être faite entre une prestation route + mer + ports et une prestation route de bout en bout.

Le prix de référence absolu est celui du transport routier sans rupture de charge. Cela ne veut pas dire que n'importe quel prix routier est une référence - un prix de traction routière « simple » n'est pas significatif. Ce que l'on doit prendre en compte est un prix de revient normal, il peut notamment s'apprécier, à partir des indices de référence calculés par les organismes professionnels.

- La fiabilité d'une offre de transport s'apprécie sur la durée. Elle consiste à être capable en acheminant la marchandise en bon état, de tenir les prix, les fréquences et les délais de transport qui ont été annoncés. Le transport routier a la réputation justifiée -au moins jusqu'à aujourd'hui- d'offrir cette fiabilité à ses clients.

La fiabilité d'un transport qui emprunte successivement plusieurs modes dépend de plus d'éléments qu'un transport routier de bout en bout. Le prix de revient peut, par exemple varier du fait de l'évolution qui peut être très forte du prix du carburant (les « soutes » en langage maritime). L'armement qui exploitait la ligne Sète-Palma a en particulier été confronté à cette contrainte.

D'éventuelles difficultés de passage aux ports peuvent aussi allonger les délais qui ont été convenus. Un chargement qui connaît des ruptures de charge peut éventuellement à certains moments risquer de se trouver sans surveillance avec des risques pour la marchandise. Ce chargement peut aussi ne plus être "traçable" à certains moments de son parcours. Ce sont tous ces éléments qui peuvent faire courir des risques à la fiabilité. Leur 'sécurisation' doit être intégrée dans l'offre de transport maritime.

- La régularité du service tient beaucoup à la qualité du navire et à celle de son équipage. Elle tient aussi à la qualité des prestations de l'ensemble des intervenants -privés et publics- dans les ports. En résumé, c'est la confiance qui sera mise en lui en lui par les partenaires non maritimes de la chaîne de transport qui est essentielle pour le développement du cabotage. La confiance ne se décrète pas, elle s'acquiert au vu des résultats ; les expériences variées du cabotage dans notre pays sont là pour le démontrer.

- Enfin, et c'est, j'en suis persuadé le plus important, **c'est la continuité de l'offre qui est essentielle**. Plusieurs de mes interlocuteurs, qui sont des acheteurs de transport maritime, ont souligné que ce qui essentiel était pour eux était d'abord que l'offre choisie soit encore là dans plusieurs années un de mes interlocuteurs a résumé ainsi ce sentiment : "*L'autoroute, son grand avantage, c'est d'abord que l'on sait quelle sera là demain, qu'elle sera toujours là l'an prochain et aussi dans cinq ans*".

J'ai le sentiment que les échecs récents et rapides de lignes ont eu un effet très négatif auprès de beaucoup de clients potentiels et sans doute aussi auprès de collectivités locales. Lorsqu'on donne la parole aux armateurs la critique est en quelque sorte renversée. Pour les armateurs c'est la demande qui n'est pas fiable. Un armateur m' a exprimé ceci de la manière suivante : "*Il y des attentes des transporteurs, mais nous n'arrivons pas à savoir si nous ne sommes pas seulement pour eux une solution de dépannage bien commode*".

5. Il faut placer le transport combiné mer route dans des conditions qui le rapprochent du combiné fer –route et fluvial route

- Le Livre blanc de la Commission européenne affiche l'objectif de transférer sur le rail, sur le cabotage maritime et sur le transport fluvial toute l'augmentation du trafic de marchandises prévue d'ici 2010.
- Pour réaliser en France cet objectif et permettre au cabotage maritime de jouer pleinement son rôle, il doit être aussi attractif et disposer de la même promotion que les autres modes alternatifs à la route qui réalisent des transports combinés. Aujourd'hui 'transport combiné ' est souvent compris comme se rapportant exclusivement aux modes terrestres. Le transport maritime ne peut donc pas donner toute sa mesure pour contribuer au désengorgement des axes de transit.
- Le nouveau système d'aides aux lignes de cabotage qui vient d'être mis en place est destiné à l'exploitant de la ligne pour lui permettre de couvrir les pertes prévisibles de son début d'exploitation. Il n'existe par contre pas d'incitation pour l'utilisateur du transport pour passer de la route à la mer, à la différence de ce qui existe pour le fer ou la voie d'eau.

Cette différence de situation résulte de l'histoire de modes de transport, de techniques et d'organisation des marchés qui ont été largement étrangers les uns aux autres pendant très longtemps. L'évolution des techniques de transport, avec en particulier le développement du trafic roulier et de conteneurs pour le transport des marchandises diverses, la nécessité de reporter une partie du fret routier sur les autres modes rendent indispensable que l'on élabore des dispositifs d'aides au transport combiné mer –route qui le rendent attractif. Il faut pour cela s'inspirer des dispositifs d'aide aux transports combinés terrestres.

Naturellement, il ne s'agit pas de transposer les choses à l'identique. Il ne faut pas non plus que le transport maritime vienne concurrencer d'autres modes que la route. Ce à quoi on doit parvenir est que le transport vienne se combiner efficacement avec le transport routier sur des trafics sur lesquels son intervention est stratégique. Pour donner sa pleine efficacité au transport maritime, il faut qu'on favorise également les transferts mer – fer et mer voie fluviale. Pour les aspects d'investissement, le fonds d'intermodalité qui vient d'être créé apparaît particulièrement adapté à cet objectif.

-

- Pour permettre au transport maritime de donner tout son potentiel dans le transfert modal, certaines réglementations existantes devraient être adaptées dans des conditions à déterminer au cas par cas.

Je pense tout particulièrement à celle qui concerne le poids total qui est autorisé pour les véhicules routiers effectuant un transport combiné. Dans notre pays, la circulation des ensembles routiers est autorisée à 40 tonnes pour un transport routier de bout en bout. Dans la plupart des autres États européens elle est de 44 tonnes. De manière à être compatibles avec cette situation, ce poids maximum est porté à 44 tonnes, s'il s'agit d'un pré ou d'un post acheminement ferroviaire ou fluvial. Par contre si le transport combiné est un transport mer-route, le poids total du véhicule qui effectue le pré ou le post acheminement maritime ne peut dépasser 40 tonnes. Cette différence de traitement peut entraîner des détournements de trafic des ports français sur les ports étrangers. Elle peut aussi faire rester sur la route des trafics qui ne seraient pas passés sur le fer ou la voie fluviale alors qu'ils auraient pu emprunter la mer.

L'exemple suivant illustre cette situation. Des marchandises conteneurisées à destination de l'Hérault peuvent circuler à 44 tonnes dans le département si le conteneur a été débarqué au port de Gênes et si ensuite il a été transbordé sur le train à Gênes à destination de Sète, puis a enfin été transbordé à Sète sur la route pour parvenir à sa destination finale. Par contre, la circulation à 44 tonnes du conteneur entre Sète et sa destination finale héraultaise est interdite s'il a débarqué directement dans le port de Sète- et accompli le même parcours routier Sète, point de destination héraultais.

Cette situation fait que, pour quelques conteneurs trop lourds, un chargeur pourra être conduit à acheminer durablement sa marchandise par des ports étrangers. Il m'a même été affirmé que ce handicap de compétitivité de la desserte de nos ports pourrait amener certains chargeurs à reconsidérer des implantations logistiques dans notre pays, qui se prêterait mal à des exportations par voie maritime qui nécessiterait un court pré-acheminement routier. La plupart des autres pays européens autorisent en effet la circulation à 44 tonnes pour des trajets routiers de bout en bout - et pas seulement pour certains trajets combinés.

Les conséquences sur l'emploi, portuaire, industriel et logistique, et sur la productivité de nos places portuaires de cette différence au détriment du maritime sont certains.

6. Développer des lignes régulières de cabotage nécessite de tirer les leçons des succès et des échecs

- Notre pays dispose d'une expérience récente importante de création de lignes de cabotage, principalement en trafic roulier. Il est indispensable d'en tirer les leçons lors de la création de nouvelles lignes qui peuvent, désormais être aidées par les pouvoirs publics (État et collectivités locales).
- Le premier enseignement est que les lignes qui reposent sur des démarches de filière sont les meilleures chances de succès durable.

C'est sur ce type de démarche de filière que fonctionne depuis de longues années la ligne Nantes-Vigo qui achemine également des remorques qui ne sont pas destinées au chargeur qui assure le fond de cale. La ligne plus récente Le Havre-Santander fonctionne sur le même principe.

Dans les pays voisins, par exemple en Belgique plusieurs lignes notamment sur la Scandinavie, fonctionnent, sur le même principe. De la même manière, des trafics de voitures neuves ont permis à plusieurs armements spécialisés de développer des lignes régulières accueillant notamment des remorques routières en complément des voitures neuves.

- L'identification de flux importants et le contact avec les industriels pour les sensibiliser aux solutions du transport maritime constituent la mission fondamentale des bureaux de promotion du cabotage. Elles sont en cours de développement en France par le bureau de promotion BP2S.
- À côté de ces succès il faut ainsi tirer la leçon des échecs qui ont -malheureusement- été nombreux au cours des dernières années en France. Ils ont tous un certain nombre de points communs.

Proposer un service régulier partant d'un port situé à proximité d'un grand axe de transit est désormais reconnu comme ne suffisant pas pour créer une ligne viable de cabotage. La demande est exigeante sur le prix comme sur la fréquence et la fiabilité du service. Une ligne mal dimensionnée et qui ne s'appuierait pas sur une vraie démarche de filière serait vouée à l'échec rapide. Elle ne devrait donc pas bénéficier d'aides publiques pour son démarrage. Ces aides devraient être réservées à des projets présentant de réelles garanties de durabilité ; L'octroi de ces aides constituerait ainsi pour les clients un indice de fiabilité.

Plusieurs armateurs m'ont indiqué qu'un projet de ligne devait, à leurs yeux, répondre aux trois conditions suivantes :

- *"Un projet étudié avec les futurs clients -avec des engagements minimums qui en soient vraiment-"*
- *Une réduction des coûts de passage portuaire –à négocier sur la place portuaire-*
- *Des mécanismes de soutien financier avec des aides au démarrage, mais surtout une incitation aux routiers à utiliser les services de cabotage".*

7. Personne ne veut que l'Etat impose des solutions modales, mais chacun souhaite qu'il intervienne davantage pour faciliter le cabotage

- Aucun de mes interlocuteurs n'a préconisé une intervention autoritaire de l'Etat pour imposer le recours au cabotage maritime. Certains l'ont exclu de manière très nette. Ceci permet de penser que l'idée d'une intervention autoritaire de l'Etat n'est pas complètement absente des esprits.

Le rôle de la puissance publique et les conditions de son intervention ont été évoqués dans tous mes entretiens. Les termes qui ont été utilisés par mes interlocuteurs n'ont, naturellement, pas toujours été les mêmes.

Cette diversité tient d'abord, je le crois, à leurs situations respectives. Il y a cependant un point commun. Tous ont souhaité que l'Etat intervienne comme un « facilitateur » du cabotage maritime, pas comme un « prescripteur » de solutions autoritaires.

- Je pourrais résumer de la manière suivante le sentiment qui a été exprimé :

L'implication de l'État de manière effective dans la promotion du cabotage et dans l'aide au démarrage de lignes est très récente. Ce début d'engagement est ressenti positivement. Il paraît signifier pour mes interlocuteurs que le développement du cabotage est désormais pris au sérieux.

- Certains éprouvent cependant des interrogations. La place qui est donnée au transport maritime dans les politiques publiques leur apparaît -à tort ou à raison- limitée en tout cas peu visible. L'attitude des autorités européennes les rend perplexes. Créer des "autoroutes de la mer" est l'objectif qu'affiche la Commission européenne dans son livre blanc. Il est annoncé que ces "autoroutes de la mer" devraient être financées au moyen du programme Marco Polo. Ce programme étant aussi appelé à financer des actions qui ne relèvent pas du transport maritime, les sommes annoncées pour financer ces 'autoroutes de la mer' apparaissent faibles.

Beaucoup de mes interlocuteurs m'ont exprimé leurs doutes sur l'existence d'une volonté politique réelle de transférer des camions de la route sur la mer. Le contraste entre l'objectif du Livre blanc de transférer sur d'autres modes l'accroissement du trafic de marchandises d'ici 2010 et les 23 millions d'euros par an apparaît trop fort. Je suis donc persuadé que c'est à l'Etat de donner des signaux forts à destination des professionnels du transport, des citoyens et des élus.

8. Une intervention "facilitatrice" de l'État doit emprunter plusieurs formes

- J'ai évoqué plus haut le rejet qu'ont exprimé mes interlocuteurs à l'égard d'une intervention autoritaire de l'Etat qui imposerait le recours au cabotage maritime. Pour eux l'intervention de l'Etat est nécessaire, mais doit être incitative.
- De manière traditionnelle l'Etat et également les collectivités territoriales interviennent dans le financement d'infrastructures. Plusieurs de mes interlocuteurs ont, souhaité très vivement que le fonds d'inter modalité qui vient d'être créé par la loi du 2 janvier 2002 serve prioritairement aux infrastructures permettant le transfert intermodal sur les ports. Cette position est notamment exprimée par les ports français dont il m'a paru intéressant de reprendre en annexe la position pour le développement du cabotage maritime intracommunautaire.
- Il m'apparaît nécessaire que les moyens prévus pour le programme communautaire Marco Polo soient révisés à la hausse et qu'un financement complémentaire puisse être apporté par les Etats membres ainsi que les collectivités publiques. En ce qui concerne les infrastructures et indépendamment de la position rapportée ci dessus il est très souhaitable que des inventaires des capacités existantes soient menés par l'Etat et les collectivités territoriales concernées.
- De manière moins classique, l'État s'est engagé dans le développement du cabotage. Il a aidé à lancer le bureau français de promotion du cabotage (BP2S) dont il est membre. Cette action est actuellement financée par le biais de la convention conclue fin 2001 avec l'ADEME. Sans initiative et aides publiques, le bureau français de promotion n'aurait à l'évidence pas pu se mettre en place et encore moins fonctionner.

Tous mes interlocuteurs ont souhaité que l'effort de l'Etat en faveur de la promotion du cabotage en liaison avec les professionnels et les collectivités territoriales se développe et que le rôle de coordonnateur joué par BP 2S soit conforté.

- De manière novatrice, l'État s'engage maintenant dans l'aide au démarrage de lignes. Pour mes interlocuteurs cet engagement nouveau signifie que l'Etat commence à s'intéresser au cabotage de manière concrète. Cette initiative est perçue comme un signe avant-coureur, les attentes d'un développement de cette initiative sont réelles. Le système d'aides au démarrage de lignes n'est en effet pas totalement nouveau dans son concept car il est voisin du système communautaire PACT. Il existe une attente réelle vis à vis de la création d'un système supplémentaire constituant une nouvelle étape. Plusieurs intervenants issus de secteurs différents ont souligné toute l'importance de la création d'un nouveau dispositif d'aide qui ne s'adresserait pas aux armateurs, mais aux utilisateurs. Des systèmes d'aides au transfert intermodal existent déjà pour le transport combiné terrestre. Leur adaptation, sous une forme à déterminer pour tenir compte des spécificités du transport maritime constituerait, de manière très visible un signe très fort de l'intérêt que les pouvoirs publics portent au développement du cabotage. Je partage pleinement cette opinion.

9. Le développement du cabotage peut à terme favoriser l'emploi de marins si la France se donne les moyens d'une politique de promotion sociale

- Au cours de mes entretiens, personne n'a présenté le développement du cabotage comme pouvant créer immédiatement des emplois de marins en France.
- Les armements français qui effectuent des trafics rouliers (en laissant de côté ceux qui exploitent des ferries) ne sont pas actuellement, en mesure de créer des lignes de cabotage maritime qui seraient compétitives, en employant des marins français. De surcroît, ils rencontreraient sans doute, s'ils voulaient recruter des marins français des difficultés dues à la pénurie de main d'œuvre maritime.
- Il est significatif qu'à une exception près, les lignes régulières de cabotage au départ de la France en trafic roulier ou feeder ne sont pas exploitées par des navires sous pavillon français. La seule exception est celle d'un armement spécialisé dans le transport de voitures qui embarque également des remorques routières en complément de cargaison. Cet armement est d'ailleurs essentiellement à capitaux étrangers. Ce fait mérite d'être relevé. J'y vois la marque que le savoir-faire maritime français est considéré comme un bon investissement, y compris par des investisseurs étrangers.
- L'emploi de marins français, en particulier au cabotage où il est aujourd'hui très faible ainsi que l'indique le document joint en annexe est, de plus mis en danger à terme. Une réforme en profondeur du système de formation existant pour assurer à l'avenir une réelle promotion sociale au sein de la filière maritime est en effet absolument indispensable.
- Plusieurs de mes interlocuteurs ont attiré mon attention à la fois sur la pénurie de marins français et sur les très graves perspectives de l'emploi de marins. Ceci est dû à l'effet conjugué du système actuel de formation et des effets de la réforme dite 'STCW 95'.

Cette réforme, dont les objectifs de relèvement du niveau au plan international ne peuvent être qu'approuvés, conduit en France, compte tenu du système de formation existant à une situation extrêmement préoccupante. Elle aboutit en effet à rendre impossible la promotion sociale. La 'filrière professionnelle' ne permet désormais plus la promotion sociale alors qu'il était une tradition très ancrée dans la marine de commerce.

- Des projets de réforme permettant à un renouveau de la promotion sociale ont été entrepris au Ministère. Ils visent à restituer à la filière 2 sa fonction de promotion sociale pour permettre au matelot de devenir capitaine. Il est essentiel que les pouvoirs publics mènent à bien ces réformes. Elles sont absolument déterminantes pour le renouveau de l'emploi maritime. Celui-ci est, pour partie, lié au développement du cabotage.

10. Le cabotage maritime peut constituer une chance à court terme pour le développement de l'emploi sur les places portuaires

- Il me paraît indispensable qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur l'emploi dans les ports lié au cabotage maritime.
- Mes interlocuteurs qui représentaient les armements, les entreprises de services portuaires et les organismes portuaires ont tenu un discours axé sur la réduction des coûts de passage portuaire et sur la fiabilité de la prestation.
- Mes interlocuteurs représentant les dockers, les lamaneurs et les pilotes ont mis en évidence que la fiabilité des prestations passait par le respect des normes de sécurité. Tous ont souligné que l'auto-assistance érigée en principe du projet de directive communautaire sur les services portuaires présentait les plus grands risques du point de vue de cette sécurité et donc de la fiabilité. Sur ce qui concerne la réduction des coûts de passage portuaire, aucun de mes interlocuteurs représentant ces professions n'a contesté la nécessité d'une concertation locale de tous pour faciliter une offre compétitive de la place portuaire.
- Il faut cependant souligner qu'une ligne régulière de cabotage peut, si certaines conditions de sécurité sont réunies, ne pas faire appel à tous les services portuaires ; il s'agit principalement des licences de capitaines pilotes qui sont essentiellement aujourd'hui détenues par des commandants de transbordeurs. Les conditions d'octroi de cette licence sont d'abord des démarches de place ; il appartient à tous les acteurs économiques d'en décider ensemble.
- Mes interlocuteurs ont tous exprimé le sentiment qu'un développement d'activité de la place portuaire lié au cabotage ne pouvait qu'à voir un effet bénéfique en termes d'emplois, tout particulièrement dans le domaine des professions de services logistiques dont le taux de création d'emplois est particulièrement élevé.

11. Il est essentiel de dissiper les inquiétudes des professions portuaires –vis à vis du développement du cabotage

- Au cours de mes entretiens, les représentants des professions portuaires avec lesquels je me suis entretenu ont exprimé de très vives inquiétudes.

Mes interlocuteurs dockers, pilotes, lamaneurs et entrepreneurs de manutention ont tous, de manière plus ou moins vive, manifesté une crainte. Tous redoutent que la place qui est actuellement donnée au développement du cabotage dans les discours -en particulier communautaires-, vise au moins en partie, à justifier la déréglementation dans le secteur portuaire.

- L'Espagne est actuellement présidente de la Communauté. Les priorités qu'elle affiche dans le domaine des transports sont le développement du cabotage maritime et l'adoption de la directive sur les services portuaires. Ce rapprochement pourrait laisser penser que les deux sujets sont étroitement liés.
- Lier le développement du cabotage et la déréglementation portuaire est une présentation faussée. L'amalgame qui est ainsi fait peut, tout au contraire, nuire au développement du cabotage.
- Le présent rapport n'est pas destiné à analyser le projet de directive sur les services portuaires qui est actuellement en discussion à BRUXELLES. Ce texte a déjà été étudié par l'Assemblée Nationale. Il y a fait l'objet de deux rapports, celui de Daniel PAUL pour la délégation à l'Union européenne et celui de Dominique DUPILET pour la Commission de la production et des échanges.

Il me paraît tout à fait éclairant de citer les extraits du rapport de la délégation à l'Union européenne qui me paraissent les plus appropriés pour démontrer que la déréglementation va directement à l'encontre du développement du cabotage. Daniel PAUL écrit ainsi :

"Alors que persistent les risques de marée noire et que la catastrophe de Toulouse confirme que la sécurité environnementale est un enjeu politique et sociétal majeur, le rapporteur ne peut manquer de faire-part de sa totale incompréhension devant les dérives susceptibles de résulter de la proposition de directive. Au travers de l'auto assistance, la Commission organise, en effet, la privatisation de la sécurité portuaire".

"La proposition de directive aggrave les choses, puisqu'en prévoyant des seuils à son application, elle peut avoir pour effet d'encourager certains opérateurs désireux d'échapper à la concurrence à s'implanter dans les petits ports, lesquels peuvent occuper des niches sur certains trafics. Dès lors, il apparaît clairement que la recherche du profit conduit inévitablement les opérateurs à ne connaître les exigences de la politique de l'aménagement du territoire".

Tout d'abord, il est clair que les dysfonctionnements susceptibles de résulter de la privation de la sécurité que le rapporteur a évoquée à plusieurs reprises entraîneront inévitablement une augmentation des coûts, que ce soit du côté des entreprises ou des Etats membres.

En ce qui concerne les premières, le recours à l'auto assistance pourra avoir pour effet de réduire la fluidité du trafic, dans des conditions telles qu'il n'est pas inconcevable –selon les appréciations portées par le commandant du port du Havre –que, dans un port, seulement dix navires puissent y faire escale, au lieu de 25 auparavant. Quant aux Etats membres, le jeu de l'auto assistance et du caractère facultatif des obligations de service public en matière de sécurité risquent d'entraîner -avec la suppression de la péréquation-un accroissement des dépenses budgétaires au titre de la sécurité.

En somme, il se pourrait que les Etats membres soient confrontés -dans le domaine portuaire- à la même situation que l'Etat américain dans le domaine de la sécurité aérienne, qui a été privatisé dans des proportions considérables.

En second lieu, l'introduction de la concurrence intra portuaire risque d'entraîner deux sortes d'effets pervers :

- Ceux de l'écrémage, qui s'attachent à toute déréglementation. Actuellement, les remorqueurs et les lamaneurs ignorent la distinction entre les trafics rentables et ceux qui ne le sont pas, parce qu'aucune discrimination ne peut être opérée entre les usagers. En outre, le tarif acquitté par ces derniers couvre l'ensemble des services effectués par les remorqueurs et les lamaneurs, lesquels peuvent inclure d'autres tâches que le remorquage ou le lamanage. Or, il est à craindre que les mécanismes de l'appel d'offres et de l'auto assistance n'entraînent une hausse des prix -et même leur explosion- du fait de la sectorisation du marché et de la fin du système de péréquation pratiqué par les remorqueurs et les lamaneurs ;
- L'apparition de nouveaux entrants dans les secteurs aussi peu rentables que le remorquage et le lamanage peut également générer la hausse du coût du service. C'est ainsi, par exemple, que, dans le cas du remorquage, le nombre de mouvements diminue déjà à l'heure actuelle en raison des caractéristiques des navires et des améliorations techniques apportées aux remorqueurs, grâce auxquelles ces derniers sont plus performants et plus puissants. Les professionnels redoutent que le taux d'inutilisation des remorqueurs ne s'accroisse en cas de multiplication des opérateurs".

Daniel PAUL indique également que :

"Le système des cahiers de charges peut être une solution à ce problème, en contribuant à inciter les différents acteurs à satisfaire aux exigences -autres que la concurrence loyale et équitable- de la performance portuaire.

Ces cahiers de charges devraient, en effet, consacrer trois idées-clés. La première est que l'objectif de transparence ne doit pas être poursuivi au détriment de l'exigence de sécurité. C'est pourquoi, précédemment, le rapporteur a souhaité que les obligations de service public revêtent un caractère impératif et non plus seulement facultatif.

En second lieu, il serait opportun de mentionner la notion de fiabilité dans la liste des obligations de service public. Cette notion traduit bien l'idée de l'aptitude des ports à remplir leurs engagements".

12. Forfaitiser un certain nombre de prestations de service portuaires est de nature à favoriser une offre compétitive d'une place portuaire ; cette offre doit relever d'une démarche de place

- Lors de mes entretiens, la réduction des coûts de passage portuaire pour favoriser le développement de lignes régulières de cabotage a été évoquée par la plupart des intervenants. La forfaitisation de l'offre pour aboutir à un prix de passage de place a été prônée par plusieurs d'entre eux.

Il faut distinguer me semble-t-il deux problèmes distincts ; il y a, d'une part, celui d'une facturation unique. Il pose des problèmes de principe compte tenu des règles portuaires et de l'encadrement réglementaire des tarifs de pilotage. Il y a d'autre part celui de la forfaitisation de certaines prestations qui permet d'en faciliter l'évaluation par le bénéficiaire.

- La forfaitisation globale des services aux navires avait été proposée dans la réforme du code des ports maritimes. Elle s'était heurtée à l'opposition des organisations professionnelles nationales. Il apparaît donc essentiel que ce processus puisse être mis en place au niveau de chacune des places portuaires. Une charte du développement du cabotage serait le moyen à utiliser. Il faudrait que soient étudiées, au minimum, des conditions spécifiques lors des déhalages dans le port, minimisant les prestations de pilotage et de lamanage ;
- La récente réforme du code des ports a ouvert la possibilité de forfaitiser les droits de port lors de l'ouverture de la ligne régulière. Il conviendrait de rendre possible cette forfaitisation pour les tarifs de pilotage. Les entretiens que j'ai menés avec des pilotes, et l'ouverture dont ils ont fait preuve en faveur du cabotage me permet de penser que la profession ne devrait pas s'y opposer, voire faire elle-même des propositions pour leur permettre une forfaitisation en faveur des lignes régulières.

En ce qui concerne les autres professions de services aux navires, lamaneurs et remorqueurs, leurs tarifs sont libres ; Mes contacts avec le remorquage ont été au niveau de Sète ; je ne peux donc pas en tirer de conclusions générales. En ce qui concerne le lamanage, les contacts que j'ai eu au niveau national me paraissent particulièrement encourageants ; il m'a, en effet, été indiqué que l'organisation professionnelle du secteur était très ouverte à la question et se proposait, à partir de certaines prises de positions locales favorables à consulter port par port ses adhérents sur ce sujet.

Je considère que ces démarches sont d'abord professionnelles et qu'il appartient aux pouvoirs publics d'être particulièrement attentifs aux demandes qui leur seront faites pour faciliter les démarches de place.

13. Le développement d'une offre de place portuaire passe également par les professions de service à la marchandise et les services administratifs

- Il est apparu nécessaire à nombre de mes interlocuteurs que l'opérateur d'une ligne régulière de cabotage dispose d'une proposition tarifaire unique de la part de tous les intervenants des différentes professions portuaires. J'ai déjà évoqué dans la recommandation précédente cette idée. Sa concrétisation nécessiterait qu'un organisme 'redistributeur' agisse comme fédérateur des bonnes volontés de tous les intervenants (établissement portuaire, technico nautique, manutention, auxiliaires des transports).
- Cette offre tarifaire pourrait prendre, pour la période de lancement, soit la forme d'un prix forfaitaire sur une période de temps donné, indépendamment du nombre de touchés, soit un prix forfaitaire à l'unité de marchandises transportées. L'idée d'un "*fonds d'équilibre*" en partenariat avec les collectivités territoriales a été avancée par des interlocuteurs. Son principe serait que la rémunération des services d'assistance technique aux navires (pilotage, remorquage, lamanage), indépendamment des efforts d'organisation à effectuer (notamment pour les déhalages) ne soit pas inférieure au coût marginal de la prestation rendue. Cette idée paraît tout à fait intéressante.

Il appartient aux opérateurs d'une place portuaire de la mettre en œuvre et aux pouvoirs publics d'encourager ces efforts.

- Une offre tarifaire adaptée et forfaitaire est cependant insuffisante si d'autres conditions matérielles viennent à manquer. Plusieurs de mes interlocuteurs m'ont indiqué que le traitement rapide des navires de cabotage était une condition indispensable d'une prestation fiabilisée "*il faut que les navires travaillent quand ils arrivent chargés de remorques*". Ceci implique des priorités de placement à quai et de traitement physique de la marchandise. Cela peut nécessiter dans les ports où le trafic est ou devient important l'utilisation de terminaux dédiés au cabotage. Je dois sur ce point lever toute ambiguïté. Un terminal dédié au cabotage ne signifie pas dérégulation comme le voudraient certains et zones "hors droit". Cela est tout simplement une affectation permanente à un usage spécifique de cabotage d'une infrastructure. L'exemple de Marseille l'illustre pour le trafic roulier.
- L'existence de démarches administratives simplifiées facilite considérablement la tâche des opérateurs. Elle repose largement sur l'autorité portuaire à laquelle il revient de fédérer les démarches des différentes administrations de contrôle qui sont présentes sur la place portuaire. Celles-ci sont particulièrement, nombreuses : leurs objectifs sont aussi légitimes qu'ils sont différents : douanes, service des affaires maritimes services du Ministère de l'agriculture (vétérinaires, phytosanitaires) services du ministère de l'Intérieur des Ministères de l'Industrie, de l'environnement. Lors de mes entretiens, j'ai demandé à mes différents interlocuteurs de me donner leur opinion sur ces questions. Mon sentiment est que ce sont essentiellement des questions d'organisation locale qui sont cause de difficultés semble-t-il plus réduites qu'on le laisse parfois entendre. Plusieurs de mes interlocuteurs m'ont fait part d'une meilleure compréhension par l'administration des problèmes économiques. Ceci doit constituer la règle et ne pas dépendre seulement des bonnes volontés locales. Le rapport du Conseil supérieur de la Marine marchande propose dans ce domaine d'examiner la possibilité de nommer un représentant unique des autorités de contrôle. Ceci ne pourrait qu'améliorer la situation.
- Il est également évident que le développement de l'informatique portuaire et les liens réguliers entre opérateurs et place portuaire avec transmission d'informations à l'avance facilitent le travail commun et contribuent à réduire les délais administratifs. Cette gestion électronique des données doit permettre de poursuivre à moindre coût la politique d'observation du transport, nécessaire pour évaluer le développement du cabotage maritime
- Enfin, lorsqu'une place portuaire fait une offre en direction des opérateurs maritimes et terrestres du cabotage, il paraît fondée à attendre en retour des engagements de leur part (on peut penser en particulier à la pérennité du service, le volume de trafic ; elle paraît également légitime à solliciter certains partages d'informations sur les clients ou des démarches commerciales conjointes auprès de ceux-ci

IV-RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1 - Il faut créer un système d'aide incitant les transporteurs routiers à utiliser les services de cabotage

- Il m'apparaît indispensable de concevoir -au niveau français- et pourquoi pas au niveau européen ou éventuellement entre plusieurs pays qui partagent les mêmes intérêts pour le développement du transport combiné mer-route un système incitant les transporteurs routiers à utiliser la voie maritime.
- Il faudra définir le contenu de ce système d'aides en prenant en compte la liaison qui est effectuée, selon qu'elle présente un intérêt stratégique plus ou moins fort pour dégager des axes très encombrés, selon la qualité du service qui est offert, selon également la distance routière qui est épargnée et naturellement le nombre de remorques de caisses mobiles ou de e conteneurs transférés ;
- Il sera indispensable de tenir compte de l'aspect transport international ; dans cette perspective de constituer des axes bilatéraux ; des accords entre des pays concernés par des difficultés de congestion pourraient utilement concevoir un système permettant d'avoir à chaque bout du parcours la même incitation à emprunter la voie maritime plutôt que la route.

Recommandation n° 2 - il faut donner au transport maritime combiné mer route tout son potentiel de report de trafics routiers

- La limitation à 40 tonnes des pré et post acheminements en transport combiné maritime - aussi courte que soit la distance parcourue - ne facilite pas le développement du cabotage. La circulation à 44 tonnes en pré et post acheminement ferroviaire et fluvial est par contre possible dans certaines limites. Cette restriction pour le transport combiné maritime est sans doute aussi une incitation à mettre des camions de plus sur la route ; c'est, de plus un handicap pour la compétitivité des places portuaires françaises.
- Je recommande, en conséquence, que l'on examine dans des délais brefs et de façon approfondie, dans quelles conditions la circulation des véhicules routiers qui effectuent des trafics de pré et post acheminement maritime à partir des ports français pourrait être autorisée. Cette évolution devrait naturellement prendre en compte l'existence des priorités de la desserte ferroviaire et fluviale des ports. Ce ne peuvent donc être que des trajets courts et sur lesquels un pré ou post acheminement ferroviaire ou fluvial n'est pas possible.

On pourrait, par exemple limiter cette possibilité en fixant, port par port, certains itinéraires précis sur lesquels cette possibilité serait ouverte, en fonction de l'intérêt économique et des éventuelles nuisances. Il ne pourrait pas s'agir d'itinéraires à longue distance.

Le but est de faciliter les transports combinés maritimes en provenance ou à destination de certaines zones industrielles ou logistiques de certaines entreprises qui ne seraient de toute manière pas desservies par d'autres modes terrestres autres que la route. Cela pourrait également être le cas pour placer à armes égales sur certains trafics spécifiques des ports français placés à proximité immédiate de concurrents étrangers.

- Il faut naturellement que cette ouverture pour développer le combiné mer-route n'aboutisse pas à des détournements; il appartiendra donc aux pouvoirs publics de prendre les dispositions appropriées; le Ministère des transports devra poursuivre le développement de ses systèmes de contrôle ne nécessitant pas l'arrêt des véhicules et qui permettent une première identification des véhicules en infraction qui pourront ensuite être verbalisés lors d'un contrôle donnant lieu à pesée.

Il sera également nécessaire de prévoir un système de documentation adapté permettant de manière simple le contrôle de la régularité de l'opération.

Recommandation n° 3 - Il faut donner au ministère des transports les moyens de développer une politique de transfert de trafic de la route sur la mer

- J'ai constaté que l'éparpillement des crédits auprès de trois administrations différentes fait courir un risque très sérieux de déperdition d'efficacité et ceci dès la première année ou il existe des crédits spécifiquement affectés au développement du cabotage maritime. Il me paraît indispensable que ce soit le Ministère qui est à la fois responsable du transport maritime et du transport par route et qui doit promouvoir une politique de transfert modal qui ait la maîtrise de tous les crédits d'Etat qui y sont affectés, dans cette période de début de démarrage des politiques publiques de développement du cabotage.
- La création du bureau de promotion du cabotage maritime est récente et sa constitution sous forme d'association permet de réunir des acteurs très divers. Cette phase de consolidation achevée et dans le cadre d'un regroupement des moyens au sein du ministère des transports comme indiqué au point précédent il serait nécessaire qu'en contre partie des moyens des objectifs soient fixés à moyen terme.
- En contrepartie de ces engagements, de l'Etat une politique pluriannuelle d'engagements réciproques devra être définie. BP2S doit être doté de moyens lui permettant de développer les actions de promotion et celles de prospection des chargeurs pour leur proposer des solutions logistiques. Il doit également jouer un rôle actif au sein du réseau européen de promotion afin de surveiller de manière bi ou multilatérale de nouveaux projets, compte tenu en particulier de l'importance stratégique du franchissement des Alpes et des Pyrénées.

Recommandation n° 4 - Un contrôle routier ciblé sur les axes stratégiques de transit est nécessaire

- L'existence d'axes de transit aussi encombrés que les autoroutes littorales qui mènent à l'Espagne et à l'Italie est la justification d'une politique volontariste de développement du cabotage maritime. Un ciblage des contrôles routiers dans ces zones sensibles est nécessaire. Les infractions au Code de la route, les dépassements des temps de conduite et de repos, le non respect des règles de restriction de circulation sont largement pratiqués en particulier par des entreprises non résidentes dont certaines, ont l'a rappelé, pratiquent le dumping social. Les infractions aux règles d'une concurrence loyale sont d'autant moins admissibles que l'encombrement résulte pour une part de la relative facilité avec laquelle les véhicules de transport à très longue distance peuvent opérer dans des conditions de concurrence déloyale et de dumping social, et donc constituer un risque pour la sécurité.

- Des contrôles fréquents et ciblés sont nécessaires ; ils le seront d'autant plus lorsque des lignes de cabotage seront mises en place pour désengorger ces axes.
- Il est indispensable que les moyens alignés par les directions régionales de l'Équipement soient utilisés pour maximiser l'efficacité des contrôles sur les axes de transit stratégiques et que ces directions régionales soient renforcées.

Recommandation n° 5 - Il est indispensable de développer la promotion sociale dans la formation des marins de commerce

- Notre pays, comme les autres pays européens souffre d'un déficit de marins au commerce. Il provient pour une partie, sans doute, d'une crise des vocations ; il est aussi du pour partie à l'évolution du système des formations depuis de nombreuses années. Cette évolution s'est faite en partie au détriment de la promotion sociale. Aujourd'hui, les chances pour un matelot de devenir un jour capitaine sont très faibles. Cela diminue considérablement l'attrait de la filière maritime pour des jeunes, issus en particulier des zones maritimes et qui n'ont pas la possibilité de faire des études initiales très longues.
- Des réflexions sont menées pour revenir à un système de promotion sociale qui permettrait de garantir que davantage de personnels entreraient et resteraient dans la filière marine de commerce parce qu'ils y auront des perspectives de formation complémentaire et de promotion sociale. L'objectif est de créer, à côté de la filière académique polyvalente une filière de promotion professionnelle unique. Cette filière aurait vocation à drainer les recrutements des personnes ayant déjà une qualification professionnelle, qu'ils soient issus de la marine marchande ou d'autres secteurs maritimes ou de l'industrie. Cette filière monovalente devrait permettre l'accès aux brevets du niveau le plus élevé.
- Cette démarche est très importante pour le développement de l'emploi, et par conséquent de la flotte française ; elle peut à l'évidence, favoriser une offre de qualité en permettant de valoriser notre savoir-faire maritime dont j'ai eu l'occasion de dire qu'il était reconnu par de s armements étrangers
- Dans le même temps, il conviendra de prendre en compte les évolutions des métiers des navigants, tout particulièrement dans le cabotage. De même, les compétences requises devront être valorisées et renforcées afin de mieux 'coller' aux besoins des marchandises et des navires de cabotage.

Paris le 25 janvier 2002

Le Premier Ministre
N°80/02/SG

Monsieur le Député,

Le Gouvernement a engagé une politique ambitieuse de rééquilibrage entre les différents modes de transports, en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement. Le développement du transport maritime à courte distance (cabotage maritime) en est un élément majeur, qui a d'ailleurs trouvé un écho au niveau européen, puisque cet objectif a été repris dans le récent livre blanc de la Commission.

Sur ce sujet, plusieurs initiatives ont été lancées par le Gouvernement.

Il s'agit, ensuite, du dispositif d'aide à l'identification et au lancement de lignes nouvelles. Une première enveloppe financière, permettant de financer des études de fiabilité, est ouverte depuis septembre 2001. Une seconde enveloppe devrait prochainement permettre des aides au démarrage de lignes nouvelles.

Enfin, un groupe de travail intergouvernemental entre la France, l'Italie et l'Espagne a été mis en place pour aider au développement du cabotage maritime, dans une perspective d'alternative à la traversée des massifs montagneux des Alpes et des Pyrénées.

Par ailleurs, de nombreuses initiatives apparaissent, notamment, de la part de collectivités locales.

Ces démarches méritent d'être accompagnées par une réflexion de portée plus générale, que j'ai décidé de vous confier dans le cadre d'une mission parlementaire et que je vous remercie d'avoir accepté de conduire.

Vous proposerez, tout d'abord, les voies d'une meilleure information du public et de tous les acteurs concernés. En effet, malgré ses avantages et les efforts des intervenants, le cabotage maritime est encore mal perçu et souffre d'une image peu valorisante.

L'amélioration de l'information de tous permettra que tous les acteurs locaux intègrent d'emblée le cabotage dans leurs réflexions, pour contribuer à l'émergence de projets.

Monsieur François LIBERTI
Député de l'Hérault
Palais Bourbon
126, rue de l'Université
75355 PARIS CEDEX 07 SP

Vous étudierez également les adaptations que le développement du cabotage vous paraîtrait rendre nécessaires au sein du monde maritime, qu'il s'agisse des ports, des armements, ou du reste de la chaîne logistique.

Si, des évolutions de caractère technique ou social vous paraissaient utiles, il conviendrait d'en préciser la nature et d'en vérifier les chances d'aboutissement.

Enfin, les collectivités locales ont un rôle majeur à jouer, en tant que gestionnaires d'une partie des infrastructures concernées, mais aussi en raison de l'impact du cabotage maritime sur l'économie locale et régionale. Vous proposerez donc les modalités d'association de ces collectivités aux initiatives prises en la matière.

Vous accomplirez votre mission dans le cadre des dispositions de l'article L.O. 144 du code électoral. A cette fin, vous serez placé auprès du ministre de l'équipement, des transports et du logement, aux services duquel vous pourrez faire appel.

Vous voudrez bien me remettre vos conclusions, au plus tard, le 5 avril 2002.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Amitiés,

Lionel JOSPIN

AUDITIONS ET DEPLACEMENTS EFFECTUES DANS LE CADRE DE LA MISSION

22 janvier (Paris)

M. Alain GILLE Directeur du Transport Maritime des Ports et du Littoral, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement.

25 janvier (Sète)

Mme Christiane RECH, chargée d'études, direction régionale de l'Équipement LANGUEDOC ROUSSILLON

1^{er} février (Sète) :

MM. Marc CHEVALIER, Président-Directeur Général de la Navale Française et Edouard BERLET, délégué général du Comité Central des Armateurs de France.

4 février (Sète) :

Monsieur Antoine SOLER, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Sète.

5 février (Paris) :

MM. André GRAILLOT, Président du Bureau de Promotion du Short Sea (BP2S) et Marc ABEILLE (Copetrans – BP2S).

MM. Didier LEANDRI, délégué général de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), Jérôme ORSEL, chargé des questions maritimes à l'AUTF et Philippe TUAL, directeur logistique d'Atofina.

6 février (Sète) :

Monsieur Antoine JOURDE, directeur général Delom SA.

8 février (Sète) :

Monsieur Noël FOURNIER, sous préfet de Béziers

12 février (Paris) :

MM. Yves ANDRE Président Directeur Général, United European Car Carriers France, REDIER Directeur Général UECC France.

M. ANNE, responsable grands comptes UECC – France.

M. Claude GRESSIER, président de la 4^{ème} section (affaires économiques) du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

M. Alain PLAUD, délégué général de l'Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerces et d'Industrie Maritimes (UPACCIM).

M. Pascal MIGNEREY, sous directeur des stratégies intermodales, Direction des Transports Terrestres, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

13 février (Dunkerque) :

M. Bruno VERGOBBI, directeur général du Port Autonome de Dunkerque et JOLY, directeur commercial. Visite du port de Dunkerque.

14 février (Sète) :

MM. Christian LIGUORI, responsable de l'association professionnelle du lamanage des ports français (APLPF) et ALBANO, responsable sur Sète de l'APLPF.

15 février (Livourne) :

Installation par les Ministres des Transports français, italiens et espagnols des transports du groupe d'experts à haut niveau sur le cabotage maritime, en présence du président de la république italienne M. Carlo Azeglio CIAMPI et de la vice-présidente de la Commission européenne, chargée des transports et de l'énergie Mme LOYOLA de PALACIO.

19 février (Paris) :

MM. Daniel LEFEBVRE, président de la Fédération Nationale des Ports et Dockers (FNPD)
M. DUBOIS, vice-président.

M. Charles NARELLI, président de la Fédération des Officiers CGT de la marine marchande, Président du groupe de travail cabotage maritime et procédures et fonctionnement portuaires du Conseil supérieur de la marine marchande.

MM. Claude PAYAN, président de la Fédération Française des syndicats de préfets maritimes et HUAUT, secrétaire général.

20 février (Paris) :

M. Hervé CORNEDE, délégué général de Transport et Logistique de France (TLF)
Mme Daphné EHRMANN, chargée des questions internationales à TLF.

MM. Pierre HANNON, délégué général de l'Union Nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM) et Xavier GALBRUN, délégué général.

21 février (Sète) :

M. Raymond DHAINAUT, président du Conseil de la Communauté portuaire de Sète.

24 février (Sète) :

M. BOULANGER, pilote du port de Sète.

28 février (Sète) :

MM. Aimé BERGERON, directeur régional du service maritime et de la navigation Languedoc Roussillon et Roger BONAVIDA, adjoint au directeur régional.

4 mars (Sète) :

M. Daniel BOUDOUIN, université Aix Marseille et Cret / jonction.
M. VALENTIN dockers CGT

7 mars (Sète) :

M. Christian CAMBON (CMB LINER)
M. CWIK (syndicat FO Route)

13 mars (Marseille) :

MM. Marc REVERCHON, directeur général Compagnie Méridionale de Navigation, BEREST, président Sudcargos et Alain COUSIN directeur Sud cargos
MM. NATALINI et MANCA syndicat des dockers CGT

20 mars (Sète)

M. Alain LABATTUT PDG transports LABATUT

22 mars (Sète)

M. François BORDRY président de Voies Navigables de France

27mars (Sète)

MM.DEBOUTREY (SOGEMA) VIALAD (SEA INVEST) et REY (CGMS)

29 mars (Sète)

MM.Georges VINCI et Yannick BOYER (syndicat CGT des marins du port de Sète)

**PROPOSITION DE RESOLUTION
RELATIVE A LA DIRECTIVE SUR L'ACCES
AUX SERVICES PORTUAIRES PROPOSEE PAR
LA DELEGATION POUR L'UNION EUROPEENNE**

L'Assemblée Nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le traité instituant la Communauté européenne, notamment ses articles 5 et 16, relatifs respectivement au principe de subsidiarité et au rôle des services d'intérêt général,

Vu la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil : Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes : un élément déterminant du système de transport en Europe, ainsi que la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires (document E 1702),

Considérant que la proposition de directive susvisée a pour objet de permettre des services portuaires ; que, dans cette perspective, la Commission européenne souhaite qu'aucun service portuaire de nature commerciale ne soit exclu de la législation communautaire ; que les Etats membres devront assurer la transparence totale de toutes les procédures liées à la fourniture de tels services ;

Considérant qu'aux termes du cinquième considérant de cette même proposition de directive, 'le fait de faciliter l'accès au marché des services portuaires au niveau communautaire devrait se traduire par la suppression des barrières à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires, l'amélioration de la qualité des services offerts aux utilisateurs des ports, une efficacité et une souplesse accrues, une réduction des coûts et, partant, la promotion du transport maritime à courte distance et du transport combiné » ;

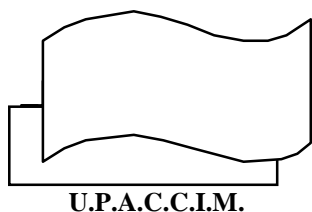
Considérant toutefois que la Commission européenne a décidé de présenter la proposition de directive susvisée sans avoir procédé à une réelle concertation préalable de l'ensemble des parties concernées ; que l'instauration d'un dispositif unique fondé sur le principe de la concurrence inter portuaire méconnaît les réalités portuaires et les spécificités nationales ; que ce même principe porte gravement atteinte aux pouvoirs régaliens des autorités portuaires, en particulier ceux touchant à la sécurité, du fait de l'inclusion du pilotage, du lamanage et du remorquage –comme de la manutention pour certains de ses aspects- dans le champ d'application de la proposition de directive, malgré les missions d'intérêt général et de service public qui leur sont dévolues ; que les dispositions de l'article 11 autorisant le recours à l'auto assistance recèlent également de graves dangers pour la sécurité, dès lors que les critères et obligations fixés en la circonstance ne doivent pas être plus stricts que ceux prévus pour d'autres fournisseurs du même service portuaire ;

Considérant, en outre, que s'il apparaît nécessaire de mettre en place un cadre transparent destiné à porter remède aux dispositions de concurrence existant à l'intérieur des Etats membres et entre les Etats membres et à sélectionner les opérateurs autorisés à fournir leurs services, de tels objectifs peuvent toutefois être également atteints par le truchement de diverses dispositions déjà prévues par la législation communautaire et certains mécanismes institués par les Etats membres ;

qu'en conséquence, la Commission européenne n'a pas apporté la preuve que ces questions ne pourraient être réglées que par la proposition de directive susvisée ; qu'au contraire, elle méconnaît l'intérêt, pour la sécurité et l'efficacité du service public, les dispositions relatives aux qualifications des personnels assurant les services portuaires ;

Considérant, enfin, que le dispositif proposé par la Commission européenne risque de favoriser une aggravation des distorsions de concurrence ainsi que le renchérissement des coûts ; que ce dispositif risque également d'accroître la partie des services à charge de la collectivité au seul bénéfice des plus gros utilisateurs ; que, de ce fait, il est à craindre que la proposition de directive ne permette pas d'atteindre les objectifs ayant trait au développement de la concurrence et à l'accroissement de l'efficacité des ports ; que de tels dysfonctionnements confirment parfaitement l'inopportunité des réformes ainsi présentées.

1. Demande aux autorités françaises d'obtenir de la Commission européenne que cette dernière engage une concertation avec l'ensemble des parties concernées ; que la Commission européenne puisse modifier le dispositif de la proposition de directive, compte tenu des résultats de cette concertation.
2. Estime souhaitable que cette concertation puisse déboucher sur l'élaboration de principes communs propres à promouvoir la performance portuaire au plan communautaire, en s'efforçant :
 - d'une part, de préserver les compétences des Etats membres touchant à la définition des conditions dans lesquelles chaque service portuaire assure la sécurité des ports et à celle du régime de l'auto assistance ; de garantir le respect du principe de transparence et de prévenir tout dumping social ;
 - d'autre part, de contribuer au développement des systèmes portuaires nationaux, grâce, en particulier, à la mise en place d'un dispositif de coopération basé sur une prise en compte de leurs complémentarités.
3. Rappelle que le principal handicap des ports européens réside dans l'insuffisance de leurs liaisons terrestres, source de divers dysfonctionnements et de surcoûts environnementaux et sociaux ; que dès lors, il est souhaitable d'accélérer la mise en place des réseaux transeuropéens de fret en prenant en compte l'urgence créée par les trafics portuaires et en promouvant l'intermodalité.
4. Juge nécessaire que les autorités françaises poursuivent une politique de soutien résolue aux ports en vue de consolider durablement le regain de dynamisme que l'on peut constater aujourd'hui.



Paris, le 25 mars 2002

Position des établissements portuaires français sur les aides et adaptations nécessaires à la promotion du cabotage intracommunautaire

1) Une nouvelle politique européenne des transports misant sur le transfert modal **Un moyen à calibrer : le Programme Marco Polo**

1.1 L'option du transfert modal pour rééquilibrer la demande de transport de marchandises

Le rééquilibrage de la croissance des flux de transport de marchandises entre le mode routier menacé de saturation et les autres modes moins dommageables pour l'environnement est devenu un objectif majeur des politiques nationales et européenne des transports.

La Commission a publié ses intentions le 12 septembre 2001 avec le Livre Blanc sur la nouvelle politique européenne des transports. Le but général poursuivi est de retrouver en 2010 la même répartition qu'en 1998 du marché des transports intérieurs (route : 44% ; mer : 41% ; fer : 8% ; navigation intérieure : 4%). Le moyen proposé consiste à aider financièrement le développement des autres modes, à raison de leur meilleure performance environnementale, et de la part conquise sur le transport routier.

C'est l'objet du futur Programme Marco Polo annoncé sur la période 2003-2010, et dont la Commission vient de proposer le règlement pour une première étape 2003-2007 (voir résumé en annexe).

1.2 Le Programme Marco Polo : une enveloppe d'aide financière à doubler

Le Programme Marco Polo est un instrument financier d'aide temporaire à l'exploitation des modes ou combinaisons de modes de transport, à moindre composante routière, et présentant de ce fait un moindre coût marginal externe (externe = non compensé par l'usager). Il offrira une « prime » de 2 € par tranche de 1000 t x km[•] transférées de la route sur le transport maritime à courte distance, sur le transport ferroviaire ou sur la navigation intérieure. Ce montant de base du calcul des subventions doit aussi être comparé à la diminution moyenne de coûts externes marginaux obtenue, selon la Commission, par ce même transfert, et qui est respectivement de 20 €, de 11,8 € ou de 19 €.

L'enveloppe financière est calibrée à 23 millions € par an (soit 115 millions € sur 2003-2007) pour induire le transfert définitif, chaque année, de 12 milliards de t x km de fret routier international, de sorte à stabiliser celui-ci à son volume actuel (et à limiter ainsi globalement le taux de croissance du transport routier à hauteur de celui des autres modes).

• en effet, la sélection des actions semblables du programme PACT a été faite sur la base d'un rendement pouvant atteindre 700 t x km transférées par euro de subvention

La Commission justifie la pertinence économique du Programme en comparant l'aide totale temporaire accordée (115 M €) au bénéfice collectif sur les coûts externes (jusqu'à 1,2 milliards €) qui sera retiré chaque année du transfert modal total engendré. En réalité les gains annuels réalisés doivent être actualisés sur la durée de vie des projets pour pouvoir être significativement comparés à l'effort de financement public initial. Ces gains actualisés seraient donc près de cent fois supérieurs à l'effort public consenti.

Il semble toutefois, à la lecture détaillée de son analyse financière, que la Commission ait surestimé, d'un facteur 2 environ, le volume du transfert modal qu'engendreront les actions finançables de 2003 à 2007. Le ratio de gain serait alors réduit à 50 fois l'effort public financier, mais cela suffit largement à justifier ce dernier. Cela signifie aussi que pour obtenir le niveau recherché de transfert modal, la dotation du Programme Marco Polo devrait être doublée et portée à 230 millions d'euros sur 5 ans.

2) Les programmes nationaux d'aide au transfert modal

Des programmes d'aide au transport combiné rail-route ou route-voie navigable existent déjà dans divers pays tels que la France. L'Union européenne réglemente ces interventions publiques en application de l'article 73 du Traité (partie relative à la coordination des activités de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable). Les installations de transbordement entre modes terrestres et transport maritime ne sont donc pas couvertes par cette réglementation. Or une évolution politique majeure introduite par le Livre Blanc consiste à considérer désormais le transport maritime à courte distance comme un substitut possible au transport routier continental, au même titre et au même degré que le transport ferroviaire ou le transport fluvial.

Une approche spécifique des aides publiques aux transports combinés incluant le transport maritime à courte distance, semblable à celle qui serait applicable aux seuls modes terrestres s'impose donc. Dans les deux cas, il s'agit de répondre aux préoccupations sociales et écologiques de l'Union Européenne et des Etats Membres, en leur permettant d'aider la construction des infrastructures d'usage général, et de compenser les pertes d'exploitation des services prestés dans l'intérêt général, notamment en raison de moindres effets externes négatifs.

Dans cet esprit, la Commission vient de donner son accord au Programme français d'aide au démarrage de nouvelles lignes de transport maritime régulier à courte distance, dont la section de subvention initiale à l'exploitation est quasi identique au contenu du Programme Marco Polo.

La Commission a également validé, sans la qualifier d'aide d'Etat, l'extension, au transport maritime à courte distance, du programme de subventions pour le transfert modal de fret routier sur le rail ou la voie d'eau, adopté par le gouvernement écossais (Freight Facilities Grant Scheme).

Ces programmes nationaux d'aide au transport combiné, généralisée ou non, pourraient être considérés comme de simples palliatifs des aides européennes (PACT, puis Marco Polo), par exemple pour « repêcher » des projets non retenus par la Commission, ou pour compléter une « prime » inférieure au plafond espéré. Ils restent toutefois seuls appropriés au soutien de projets « mono-nationaux » éventuels, puisque la Commission ne retiendra par principe que des projets bi-nationaux.

Il serait souhaitable qu'une additivité du Programme Marco Polo avec des programmes nationaux analogues, soit explicitement permise pour :

- majorer au besoin le montant de la prime accordée à un nouveau service au-delà du quota fixé par la Commission, notamment par une prime forfaitaire fixe, si la prime Marco Polo devait rester strictement proportionnelle à la longueur du transfert modal (ce qui est contestable)
- prolonger la période de soutien dégressif du nouveau service (fuseau d'aide allongé)

3) Intérêt général et viabilité commerciale des services destinés au transfert modal

Le Programme Marco Polo est un instrument financier d'aide temporaire à l'exploitation des modes ou combinaisons de modes de transport, présentant de moindres effets externes négatifs. Sur la base des données présentées par la Commission, la pertinence économique du Programme se mesure au fait que le coût de l'aide totale temporaire accordée ne représenterait que 1/100^e environ du bénéfice collectif actualisé qu'il produira.

À la lumière de cette observation, la restriction de l'éligibilité de l'aide, aux seuls projets susceptibles de couvrir leurs coûts d'opération aux conditions du marché après trois ou quatre ans d'existence, apparaît excessivement sévère.

Le calcul de la Commission montre que des projets efficaces de transfert modal, présentant un déficit permanent d'exploitation limité à quelques euros par 1000 t x km transférés, peuvent être légitimement qualifiés de projets d'intérêt économique général par des pouvoirs publics préoccupés par les effets externes (congestion, insécurité, pollution) du trafic routier en cause.

Même si, pour des raisons de subsidiarité ou de cohérence politique, la Commission ne s'autorise pas à soutenir durablement des projets « sous-rentables » de transfert modal, elle ne pourra qu'en admettre la possibilité pour des pouvoirs nationaux, régionaux ou locaux en charge d'enjeux environnementaux, sous les conditions habituelles de non-distorsion de concurrence, de transparence et de respect des libertés fondamentales.

Ainsi deux autorités publiques organisatrices d'un nouveau service d'« autoroute de la mer » confié à un opérateur mieux-disant, devraient être considérées comme « entreprises » en consortium au sens du règlement du Programme Marco Polo. Elles devraient donc pouvoir recevoir de ce dernier l'aide correspondante au démarrage du service, et, au delà, maintenir leur garantie financière d'équilibre d'exploitation à l'opérateur, dans la limite d'une faible fraction du bénéfice collectif ainsi entretenu année après année.

4) Complémentarité de l'aide de l'Union Européenne au développement du Réseau Transeuropéen de Transport avec les programmes d'aide au transfert modal

Les surcoûts accessoires d'infrastructures ne sont pas exclus des dépenses éligibles au futur Programme Marco Polo. Des adaptations mineures, et réalisables sans délai excessif, sur les infrastructures existantes, seront opportunément incluses dans un dossier de demande d'aide au titre de celui-ci.

Pour ce qui concerne des investissements plus lourds de mise à niveau, ou de création d'infrastructures sur les axes retenus au Réseau Transeuropéen de Transport, des aides au développement dont le taux atteint 20% sont disponibles et devraient être sollicitées en préalable ou en accompagnement des actions de transfert modal. Dans ce cas, la lenteur relative (reconnue par la Commission) de l'attribution d'une subvention de type RTET, devrait être corrigée en amendant le règlement de l'instrument financier correspondant.

De manière générale, les investissements de mise à niveau, ou de création, d'infrastructures portuaires spécifiquement destinées au développement du merroutage, devraient recevoir un financement public séparé des aides au lancement ou à l'exploitation, tant des Etats Membres que de l'Union Européenne.

Le programme des RTET devrait notamment être modifié pour rendre les ports de catégorie B et C explicitement éligibles aux subventions pour leurs équipements en faveur du développement du transport maritime à courte distance, comme le sont déjà les ports de catégorie A.

5) Les conditions de la promotion du transport maritime à courte distance pour le transfert modal route - mer

5.1 Nécessité de garantir la pérennité des services

Il est essentiel que les développements de services réguliers existants de transport maritime à courte distance, et les créations de nouveaux services, notamment Ro-Ro, soient rapidement perçus par les usagers comme pérennes, au même degré que la mise en service d'une autoroute terrestre, afin que les décisions structurantes d'orientation des flux et de localisation des activités en tiennent vraiment compte.

A cette fin une garantie financière durable, au-delà de la période de lancement devrait pouvoir être consentie pour faire face à des aléas auxquels une trésorerie trop fragile ne permettrait pas de survivre.

A défaut de caution mutuelle inenvisageable au stade précoce de l'activité nouvelle qu'il s'agit de créer, cette garantie pourrait s'appuyer sur un fonds administré et largement financé par les pouvoirs publics.

Dans ces conditions, les entreprises et les professions concernées, bien que mises en garde par l'insuccès de projets récents et l'ampleur des risques commerciaux encourus, seraient prêtes à entreprendre un nouvel effort, mieux concerté, mieux soutenu, plus durable, notamment pour surmonter et effacer les handicaps particuliers au transport maritime à courte distance, vis-à-vis des autres modes terrestres.

La caution publique d'un fonds de garantie de la continuité des services de merroutage lèverait aussi les hésitations compréhensibles des entreprises de transport routier à investir dans le mode combiné maritime, alors qu'elles le font déjà pour le mode combiné ferroviaire.

5.2 Nécessité d'anticiper les travaux portuaires d'accueil du transfert modal

Pour accueillir un nouveau service régulier de transport maritime à courte distance les coûts d'adaptation ou de création d'infrastructures (dont l'amortissement est nécessairement long) ne sont pas de même nature que les coûts de son démarrage, non recouvrables par son promoteur. Même si le point mort d'exploitation pourrait être atteint après 36 ou 48 mois d'exploitation, il ne pourra pas être significativement dépassé au-delà. Ainsi le retour sur un investissement en infrastructure serait très difficile à assurer lors du lancement d'une nouvelle liaison régulière de merroutage.

Ceci étant, l'ouverture d'un nouveau service maritime répondant à l'objectif de transfert modal, ne devrait pas être indûment retardée par l'indisponibilité immédiate des infrastructures basiques nécessaires dans le port souhaité. Or le délai de réalisation de travaux appropriés de passerelles, pontons et terre-pleins nouveaux peut souvent dépasser 3 ans selon les procédures en vigueur dans les Etats Membres.

Il paraît donc urgent de prévoir l'accueil portuaire d'une demande diversifiée, que suscitera, au cours des cinq prochaines années, tant le Programme Marco Polo, que les programmes nationaux analogues (Programme français ADEME, Programme écossais Freight Facilities Grant Scheme,...), et de soutenir parallèlement un programme de mise à niveau de l'infrastructure portuaire, par anticipation, sur les différentes façades maritimes concernées.

Par principe, les installations ainsi mises à niveau ou créées ne seraient pas réalisées a priori pour un projet ou pour un opérateur particulier. Elles seraient, soit en attente de premières demandes d'armateurs, soit attribuées aux mieux-disants au cas où les demandes en attente à la livraison des installations excèderaient la capacité créée.

5.3 Nécessité d'un financement public élevé des travaux portuaires d'accueil du transfert modal

Le financement public des infrastructures d'usage général dans les ports reste une faculté ouverte aux Etats dans l'Union Européenne. Les pratiques sont différentes d'un pays à l'autre. Il est reconnu que le taux de financement public qu'il reçoit pour ses infrastructures est un facteur essentiel de la compétitivité relative d'un port.

Les établissements portuaires européens, réunis au sein de l'Association des ports maritimes européens (ESPO), s'accordent pour demander que la Commission définisse les lignes directrices de l'application des règles du Traité à la concurrence entre les ports, en commençant par prescrire la transparence des comptes et des flux de financement, et en précisant les modalités admissibles de financement public.

Il reste que, dans tous les pays, l'apport de fonds publics tend à diminuer de sorte que les usagers paient une part croissante du financement des infrastructures portuaires d'usage général.

Afin de donner l'élan souhaité aux projets de transfert du mode routier vers le mode maritime, et sachant que l'équilibre financier de ceux-ci restera particulièrement précaire, il serait recommandable que les Etats Membres et la Commission s'entendent pour cofinancer prioritairement sur fonds publics les infrastructures spécifiques supplémentaires nécessaires dans les ports de l'Union Européenne.

Un financement principalement public (autorisé jusqu'à 100 %) devrait être ainsi consacré à la mise à niveau de l'infrastructure portuaire européenne, en vue de l'accueil, d'ici à 2010, d'un trafic intracommunautaire transféré supplémentaire, représentant entre 20 et 30 % du trafic actuel.

En France un Etablissement public administratif national a été créé par la loi n° 2002-3, pour promouvoir l'intermodalité par le financement des investissements nécessaires. Sa dotation initiale de l'ordre de 900 millions d'euros devrait y contribuer prioritairement.

De manière générale l'aménagement d'installations intermodales portuaires et de leurs accès, destiné au transfert modal et au développement du transport maritime de substitution à courte distance, devrait être aussi prioritaire pour l'attribution de subventions explicitement prévues à cet effet dans les décisions relatives au Réseau Transeuropéen de Transport (RTET), et, ce, au taux majoré de 30%.

5.4 Nécessité d'une offre portuaire coordonnée techniquement, socialement et géographiquement

Techniquement, le transport maritime régulier à courte distance de marchandises diverses doit bénéficier de conditions de mise à quai et de manutention les plus rapides possibles.

Pour les services dont la fréquence n'est pas quotidienne, on ne peut pas envisager économiquement une infrastructure portuaire particulière, ni sur mesure, ni dédiée. L'effort doit alors porter sur la priorité d'accès au quai ou à la passerelle, et sur l'efficacité des moyens de manutention mis à leur disposition. C'est notamment un enjeu des services « universels » de feederings existants ou futurs, dont l'accès et le traitement prioritaire dans les ports hubs n'est pas facile à obtenir.

Au contraire, pour accueillir les services maritimes réguliers à haute intensité, destinés à soulager certains grands itinéraires routiers de leurs véhicules en excès, des installations portuaires spécifiques dédiées et efficaces, adaptées aux divers types de navire utilisés, et opérant à la manière d'ouvrages à péage terrestres (sans plus de formalités), sont indispensables.

Il est vraisemblable que l'« état de l'art » portuaire en la matière puisse être amélioré, ouvrant le champ à une action finalisée de recherche-développement sur l'optimisation du couple port-navire pour le transfert modal. Cette action concertée devrait être lancée par les professions concernées et les pouvoirs publics, tant au niveau national* qu'au niveau européen (PCRD 2002-2006).

* en France notamment avec le nouveau programme PREDIT pour les systèmes de transport

Un enjeu immédiat de la coordination technique est aussi que les nouvelles installations portuaires à créer dans les différents ports européens présentent suffisamment de caractéristiques communes pour pouvoir être utilisées en l'état aux extrémités d'une même ligne, et accueillir une gamme évolutive de navires.

Socialement, entre deux ports maritimes convenablement desservis et équipés, le choix d'un opérateur dépendra de la capacité des acteurs portuaires à lui offrir un service simple, efficace, peu coûteux, et surtout fiable.

La concertation des fournisseurs de services portuaires entre eux et avec les usagers est indispensable pour bien mesurer la spécificité recherchée des nouveaux services. Il faut en effet offrir, au niveau des professions et administrations portuaires, des solutions innovantes, économiquement, techniquement, administrativement ou socialement, pour répondre aux attentes des usagers. Il s'agit de réunir, là aussi, les conditions nouvelles d'un basculement modal sans précédent, en faveur du transport maritime européen et de ses acteurs économiques et sociaux.

Géographiquement, il est évident que l'équipement portuaire spécifique devra ne concerner que les sites disposant de connections terrestres convenables ou facilement aménageables. Le choix des sites à équiper devrait donc faire l'objet d'un examen interportuaire, concerté et objectif, par façade. En effet, la bonne continuité du maillon maritime avec les maillons terrestres sera généralement une condition nécessaire pour le choix des usagers et donc des opérateurs susceptibles de développer un nouveau service basé sur le transfert modal. Tout investissement sur un site enclavé pourrait l'être en pure perte.

Dans le contexte de l'anticipation recommandée pour les investissements, l'attribution des aides publiques nécessaires ne devra cependant pas donner lieu à une concurrence sauvage entre ports maritimes. La qualification comme port d'accueil de la promotion du transfert modal aidé pourrait être un acte préalable de puissance publique, soit dans le cadre de schémas nationaux, soit dans le cadre d'une sélection officielle raisonnée au cas par cas.

Les critères, pour assurer la sélection des ports maritimes qui devront être adaptés à l'accueil du transfert modal, pourraient être utilement proposés par l'ESPO à l'Union Européenne comme aux Etats Membres. Ils pourraient être notamment les suivants :

- ✓ Qualité de la connexion terrestre
- ✓ Engagement explicite des acteurs socio-économiques portuaires sur la nature, le coût, et le degré d'auto-assistance possible pour la fourniture des services nécessaires aux futurs opérateurs (cet engagement collectif préalable local devrait se traduire ensuite par un « Plan d'assurance qualité portuaire » à conclure avec chaque opérateur)
- ✓ Mise en place d'un « guichet portuaire unifié » pour offrir aux opérateurs des formalités administratives et commerciales simplifiées

6) Principes de promotion et d'accueil du transfert modal dans les ports européens

En conclusion, on pourrait proposer, par l'ESPO au niveau européen, et par chacun de ses membres au niveau national, que les pouvoirs publics et les établissements portuaires, concernés par des actions de promotion du transfert modal sur le transport maritime à courte distance, retiennent les principes de politique générale suivants :

- Les établissements portuaires n'ont pas à être eux-mêmes promoteurs de lignes nouvelles de cabotage

- Les pouvoirs publics peuvent cependant exiger de certains d'entre eux la mise à niveau de leurs installations portuaires susceptibles d'accueillir la création de telles lignes
- Ces investissements ne doivent pas représenter une prise de risque pour les établissements portuaires visés car ils anticipent sur des choix qui relèvent ensuite seulement du marché, quant au développement (aidé) des trafics de transfert modal,
- Les opérateurs de lignes maritimes de transfert modal doivent pouvoir obtenir un niveau approprié de coût, de qualité et de fiabilité des services d'un même port, garanti collectivement par une charte locale engageant les acteurs portuaires
- Les opérateurs de lignes maritimes de transfert modal doivent pouvoir utiliser les installations portuaires disponibles à leur coût marginal d'usage (sans inclure l'amortissement des investissements)
- Les installations spécifiques pour le trafic nouveau de merroulage dans les ports européens doivent donc être largement financées ou refinancées sur fonds publics

Annexe

- 7)
8)
9)
10) Résumé de la proposition de Règlement de l'instrument financier Marco Polo sur la période 2003 – 2007

11) Le Règlement proposé le 4 février 2002 par la Commission au Parlement européen et au Conseil concerne le Programme Marco Polo, annoncé par le Livre Blanc sur la Politique Commune des Transports publié le 12 septembre 2001.

Cet instrument financier offrirait une « prime » de l'ordre de 2 euros par tranche de 1000 t x km transférées de la route sur le transport maritime à courte distance, sur le transport ferroviaire ou sur la navigation intérieure.

Chaque projet, à présenter par deux entités économiques établies dans des États différents de l'Union Européenne, doit correspondre à l'objectif général, ne pas entraîner de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés, et se référer, selon un plan réaliste, à l'un des trois types d'actions éligibles:

- ✓ « **actions de transfert modal** », direct et durable de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure, subventionnées jusqu'à 30 %, significatives (seuil minimal de subvention égal à 1 M €), économiquement viables sous 36 mois, aidées sur 38 mois au maximum
(41 projets prévus par la CE sur 5 ans pour 41 M €)
- ✓ « **actions à effet catalyseur** » de transfert modal réel et durable, planifiées et innovantes (avec une attention particulière au concept d'« autoroute de la mer »), visant à surmonter des obstacles structurels (non réglementaires) d'importance communautaire, qui entravent sa compétitivité et/ou son efficacité, pouvant comprendre des études préparatoires et/ou des travaux d'infrastructures dédiées à titre auxiliaire seulement (sinon voir aides à la R&D ou aux RTET), subventionnées jusqu'à 35 %, significatives (seuil minimal de subvention égal à 3 M €), aidées sur 50 mois au maximum
(critères de sélection à publier et 15 projets prévus par la CE sur 5 ans pour 66 M €)
- ✓ « **actions de mise en commun des connaissances** » pour améliorer la coopération des acteurs du transport et de la logistique, subventionnées jusqu'à 50%, avec seuil minimal de subvention égal à 0,5 M € aidées sur 26 mois au maximum
(8 projets prévus par la CE sur 5 ans pour 4 M €)

La Commission se réserve la faculté d'assurer des actions de diffusion des enseignements tirés des actions à effet catalyseur et des actions de mise en commun de connaissance.

(16 actions prévues pour 4 M €)

Récapitulatif des recommandations formulées par le Conseil supérieur de la Marine marchande dans le rapport remis au Ministre en février 2002.

THEMES	RECOMMANDATIONS	NIVEAU CONCERNE
<u>Initiatives communautaires</u> <ul style="list-style-type: none"> • « autoroutes de la mer » • Marco Polo • Réseaux transeuropéens de transports 	Préciser la notion et les moyens à mettre en œuvre Accroître la dotation envisagée pour ce programme Inclusion des ports de catégories B et C dans le champ des projets éligibles au TMCD	Institutions européennes Institutions européennes Institutions européennes
Coopération transfrontalière	Rechercher une coopération plus poussée entre les collectivités territoriales françaises et étrangères	Collectivités territoriales
<u>Initiatives françaises</u> <ul style="list-style-type: none"> • Dispositif national d'aide au lancement de nouveaux services • Dispositif de garantie financière au lancement de nouveaux services 	Accroissement de la dotation budgétaire prévue Étude de la faisabilité d'un tel mécanisme	Etat / LFR 2002 et PLF 2003 Etat / Collectivités Territoriales / Institutions européennes
<ul style="list-style-type: none"> • Bureau national de promotion (BP2S) 	Poursuite du soutien financier de l'Etat / adhésion plus large des collectivités territoriales	Etat / LFR 2002 et PLF 2003 Collectivités territoriales
<u>Services aux navires</u> <ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des professions • Pilotage • Remorquage • Lamanage 	Prise en compte dans la fixation des tarifs des conditions économiques appliquées aux opérations de TMCD dans les ports voisins de la France Accélération et facilitation des mécanismes d'obtention de la licence de capitaine-pilote Maintien du financement du remorquage par les seuls navires utilisateurs Mise à l'étude d'une modulation des tarifs pour le TMCD	Ensemble des professions concernées Pilotes Lamaneurs
<u>Manutention</u>	- Poursuite des efforts en vue de l'amélioration de la productivité et de la qualité des services - Recherche de solution locale en vue de trouver les solutions adaptées au TMCD	Entreprises de manutention et autres opérateurs portuaires

<u>Droits de ports</u>	Donner un caractère pérenne aux possibilités de forfaitisation offertes par le décret du 29/06/01	Mesure réglementaire
<u>Globalisation du coût des prestations portuaires</u>	Réunir les prestataires pour les inciter à étudier la possibilité de faire une offre commerciale globale pour les nouvelles ligne de TMCD	établissements portuaires
<u>Procédures douanières</u>	- Mise en place d'un régime douanier simplifié pour les marchandises devant être délivrées dans un autre Etat membre - Mise en place d'un dédouanement à distance des marchandises	Proposition de directive de la Commission
<u>Coordination de l'intervention des autorités dans les ports</u>	Examiner la possibilité de nommer un représentant unique	Groupe de travail interministériel
<u>Hétérogénéité des documents</u>	- limiter le nombre de documents exigés pour le TMCD - éviter la traduction lorsque le document est présenté dans une langue reconnue dans le mode maritime	Révision de la convention OMI / FAL
<u>Informatisation des documents</u>	- Recourir chaque fois que possible aux techniques de transmission électronique (EDI) - Creuser l'idée de « quai virtuel »	Institutions européennes et nationales Places portuaires
<u>Responsabilité du transporteur</u>	Mise en œuvre d'un règlement communautaire sur le régime de responsabilité du transport de bout en bout	Institutions européennes
<u>Desserte terrestre des ports</u>	Amélioration de la desserte par une meilleure prise en compte dans les réseaux transeuropéens de transport et les schémas de service	Institutions européennes et niveau national
<u>Quais ou terminaux dédiés</u>	Mise en place d'un espace distinct pour le feeding intra-européen dans les grands ports de redistribution (« hub »)	Ports concernés

ANNEXE

L'EMPLOI MARITIME AU COMMERCE AU 31.12.2000

Répartition des marins français par catégorie de personnel (au 31/12/2000) :

Source : METL – DAMGM – GM – Enquête annuelle auprès des principaux armateurs français

Catégorie	Officiers	Personnels d'exécution	TOTAL
Lignes régulières	331	584	915
Transport de passagers	626	3426	4052
Transport à la demande	386	214	600
Pétrole	484	273	757
Cabotage	138	145	283
Services publics	186	473	659
Activités portuaires	682	1480	2162
Ensemble	2833	6595	9428

Répartition des marins français par pavillon (au 31/12/2000) :

Source : METL – DAMGM – GM – Enquête emploi annuelle auprès des principaux armateurs français

Catégorie	Officiers	Personnels d'exécution	TOTAL
1 / Pavillon français			
- registre métropolitain	1640	5700	7340
- registre TAAF	1031	700	1731
- Registre Wallis et Futuna	65	72	137
Sous total	2736	6472	9208
2 / Pavillons étrangers	97	123	
TOTAL	2833	6595	9428

février 2002

Structure des échanges par mode de transport

année 2000	France - Espagne			
tonnes et l	mer	rail	route	total
France	3 934 000	1 888 000	14 603 000	20 425 000
	19	9	71	100
Nord-Pas-de-Calais	326 000	352 000	911 000	1 598 000
Calais	21	22	57	100
Picardie	5 000	180 000	491 000	676 000
	1	27	73	100
Haute Normandie	560 000	28 000	458 000	1 046 000
Normandie	54	3	44	100
Basse Normandie	235 000	-	201 000	436 000
Normandie	54	-	46	100
Bretagne	122 000	137 000	279 000	538 000
	23	26	52	100

année 2000	Espagne - France			
tonnes et l	mer	rail	route	total
France	864 000	418 000	11 308 000	12 590 000
	7	3	90	100
Nord-Pas-de-Calais	141 000	9 000	497 000	647 000
Calais	22	1	77	100
Picardie	4 000	3 000	307 000	314 000
	1	1	98	100
Haute Normandie	87 000	-	262 000	349 000
Normandie	25	-	75	100
Basse Normandie	-	-	122 000	122 000
Normandie	-	-	100	100
Bretagne	70 000	-	421 000	491 000
	14	-	86	100

Source DNSCE

Contexte et enjeux

Littoral Manche: un cinquième des échanges directs France/Espagne (hors hinterland) et un tiers des tonnages maritimes (1,6 Mt sur 4,8 Mt). Franchissement des Pyrénées, sur des itinéraires longs : pour 4 Mt/an en camions et remorques, hors transit international / sur un total de 33 Mt).



distances et temps de transit						
Vit. 18 nd	Dunkerque	Le Havre	Cherbourg			
Bilbao	649 mn	36 h	543 mn	30 h	481 mn	27 h
Gijón	635 mn	35 h	529 mn	29 h	467 mn	26 h
Vigo	771 Mn	43 h	665 mn	37 h	603 mn	34 h

Etat des lieux Trafics maritimes Manche - Espagne 2000

Nord-Pas-de-Calais	ex port	import
Produits agricoles	37 000	5 000
Houille et coke		40 000
Produits pétroliers	14 000	72 000
Minerais	44 000	14 000
Produits métallurgiques	153 000	3 000
Mat. de construction	59 000	
Produits chimiques	19 000	4 000

Haute Normandie	export	import
Produits agricoles	237 000	72 000
Produits alimentaires	3 000	
Produits pétroliers	235 000	3 000
Mat de construction		4 000
Engrais	10 000	
Produits chimiques	74 000	
Produits manufacturés		10 000

Basse Normandie	export	import
Produits agricoles	110 000	
Minerais	124 000	

Bretagne	export	import
Produits agricoles	4 000	
Produits alimentaires	16 000	
Produits pétroliers		9 000
Minerais	75 000	
IM-at. de construction	15 000	60 000
Produits chimiques	12 000	

Source DNSCE, tonnages + 3 000 tien

Quels Gisements ? trafics routiers atlantique-Espagne

année 2000	France-Espagne				
tonnes	Nord-PdC	Picardie	Hte Norm	Bse Norm	Bretagne
Produits agricoles	165 000	107 000	26 000	8 000	31 000
Produits alimentaires	80 000	53 000	32 000	28 000	108 000
Produits pétroliers	100 000	-	38 000	-	-
Minerais	4 000	-	-	12 000	18 000
Produits métallurgiques	170 000	100 000	12 000	6 000	4 000
Mat. de construction	71 000	6 000	-	-	24 000
Produits chimiques	143 000	103 000	191 000	13 000	19 000
Produits manufacturés	266 000	120 000	151 000	128 000	77 000

année 2000	Espagne - France				
tonnes	Nord-PdC	Picardie	Hte Norm	Bse Norm	Bretagne
Produits agricoles	48 000	23 000	14 000	20 000	25 000
Produits alimentaires	62 000	56 000	17 000	22 000	467 000
Houille et coke	8 000	-	-	-	4 000
Minerais	19 000	-	-	3 000	-
Produits métallurgiques	51 000	33 000	26 000	10 000	36 000
Mat. de construction	44 000	29 000	25 000	21 000	190 000
Produits chimiques	58 000	96 000	68 000	18 000	30 000
Produits manufacturés	221 000	68 000	109 000	25 000	68 000

Source DNSCE, tonnages + 3000 t/an

Perspectives

Un partage mer/route intéressant pour les flux des régions normandes (et hinterland): partout ailleurs des trafics routiers important de marchandises de faible valeur. Une offre maritime pour les cargaisons homogènes (vracs liquides et secs), les trafics ro-ro (automobiles), et les services conteneurs / feeders.

février 2002

Structure des échanges par mode de transport

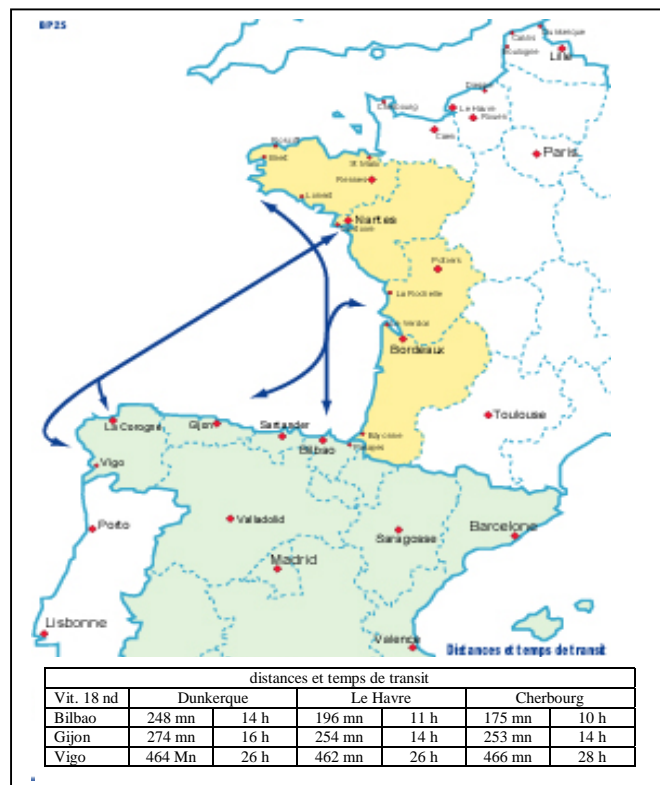
année 2000 France - Espagne				
tonnes et %	mer	rail	route	total
France	3 934 000	1 888 000	14 603 000	20 425 000
	19	9	71	100
Bretagne	122 000	137 000	279 000	538 000
	23	26	52	100
Pays de Loire	159 000	-	376 000	535 000
	30	-	86	100
Poitou-Charente	174 000	21 000	399 000	594 000
	29	4	67	100
Aquitaine	515 000	140 245	3 579 000	4 234 245
	12	3	85	100

année 2000 Espagne - France				
tonnes et %	mer	rail	route	total
France	864 000	418 000	11 308 000	12 590 000
	7	3	90	100
Bretagne	70 000	-	421 000	491 000
	14	-	86	100
Pays de Loire	74 000	7 000	478 000	559 000
	13	1	86	100
Poitou-Charente	56 000	-	254 000	310 000
	18	-	82	100
Aquitaine	145 000	4 000	2 023 000	2 172 000
	7	1	91	100

Source DNSCE

Contexte et enjeux

- Franchissement des Pyrénées, sur le seul axe de Biriattou ; 2 060 000 millions en 1999, dont 41% en transit international (données SES).
- Vers le Sud comme et le Nord, l'ensemble des régions atlantiques dépasse 28% des tonnages routiers franco-espagnols, plus l'interland et le transit.



Etat des lieux Trafics maritimes Atlantique - Espagne 2000

Bretagne	export	import
Produits agricoles	4 000	-
Produits alimentaires	16 000	-
Produits pétroliers	-	9 000
Minerais	75 000	-
Mat. de construction	15 000	60 000
Produits chimiques	12 000	-

Pays de Loire	export	import
Produits agricoles	147 000	6
Produits alimentaires	-	6 000
Minerais	5 000	-
Produits métallurgiques	-	10 000
Mat. de construction	-	42 000
Engrais	-	16 000
Produits chimiques	7 000	-

Poitou-Charente	export	import
Produits agricoles	144 000	-
Produits pétroliers	-	47 000
Minerais	30 000	-
Engrais	-	9 000

Aquitaine	export	import
Produits agricoles	430 000	-
Produits alimentaires	3 000	-
Minerais	9 000	-
Produits métallurgiques	14 000	-
Mat. de construction	30 000	3 000
Engrais	-	123 000
Produits chimiques	30 000	17 000

Source DNSCE, + 3 000 Van

Quels gisements ? Trafics routiers Atlantique- Espagne

année 2000	France - Espagne			
tonnes	Bretagne	P. de Loire	Poitou-Ch.	Aquitaine
Produits agricoles	31 000	108 000	33 000	117 000
Produits alimentaires	108 000	-	-	202 000
Produits pétroliers	-	-	-	7 000
Minerais	18 000	83 000	179 000	684 000
Produits métallurgiques	4 000	-	-	482 000
Mat. de construction	24 000	-	60 000	148 000
Engrais	-	-	-	110 000
Produits chimiques	19 000	199 000	42 000	255 555
Produits manufacturés	77 000	77 000	61 000	520 000

année 2000	Espagne - France			
tonnes	Bretagne	P. de Loire	Poitou-Ch.	Aquitaine
Produits agricoles	25 000	24 000	11 000	89 000
Produits alimentaires	67 000	81 000	63 000	187 000
Houille et Coke	4 000	-	-	-
Produits pétroliers	-	-	-	310 000
Minerais	-	-	-	12 000
Produits métallurgiques	36 000	67 000	40 000	131 000
Mat. de construction	190 000	100 000	33 000	538 000
Engrais	30 000	21 000	3 000	225 000
Produits chimiques	68 000	47 000	21 000	150 000
Produits manufacturés	71 000	135 000	80 000	364 000

Source DNSCE, + 3 000 Van

Source DNSCE, + 3000 /an

Perspectives

- L'offre maritime atlantique se diversifie, en ro-ro comme en conteneur / feeder.
- Le mode routier prédomine dans toutes les régions, avec un potentiel massif et divers.

c
e
p

février 2002

Structure des échanges par mode de transport

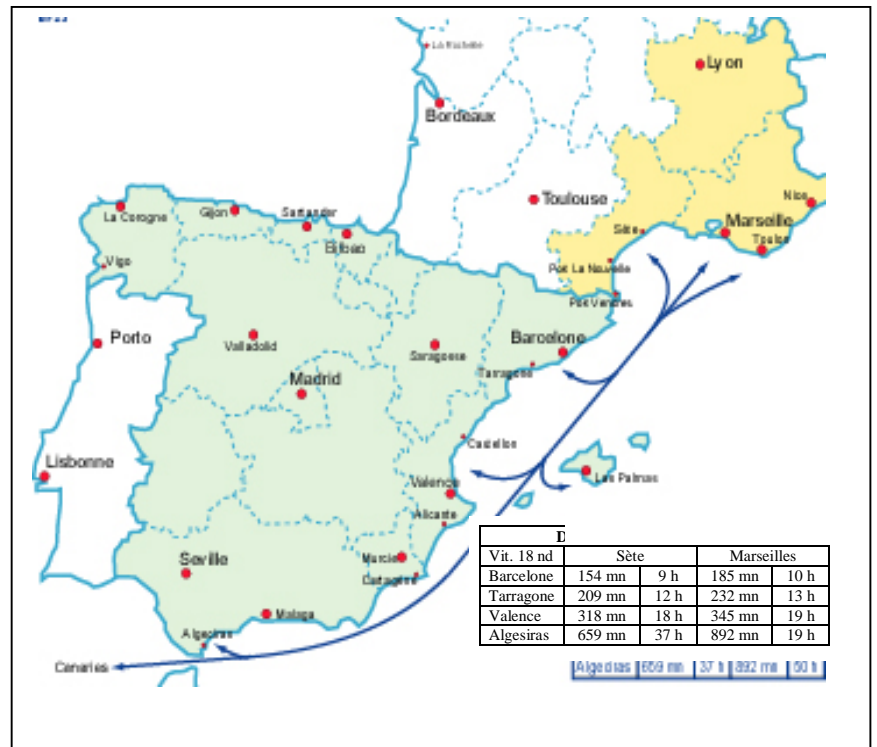
année 2000				
France - Espagne				
tonnes et %	mer	rail	route	total
France	3 934 000	1888 000	14 603 000	20 425 000
	19	9	71	100
Rhône-Alpes	13 000	6 000	847 000	866 000
	1	1	98	100
Languedoc	27 000	7 000	961 000	995 000
Roussillon	3	1	97	100
Provence-Alpes-CA	1756 000	61000	927 000	2144 000
	64	2	34	100

Espagne - France				
	mer	rail	route	total
France	864 000	418 000	11308 000	12 590 000
	7	3	90	100
Rhône-Alpes	22 000	26 000	957 000	1005 000
	2	3	95	100
Languedoc	127 000	7 000	1580 000	1714 000
Roussillon	7	-	92	100
Provence-Alpes-CA	52 000	5 000	541000	598 000
	9	1	90	100

Source DNSCE

Contexte et enjeux

- Sud Est: un quart des échanges directs France / Espagne tous mode, un quart des flux routiers, et 40 % des tonnages maritimes (+ 2 Mt sur 4,8 Mt, en majorité Nord-Sud). -
- Franchissement des Pyrénées: 2 560 000 poids lourds en 1999, dont 50 % en transit (données SES), et des prévisions de croissance élevées.



Etat des lieux Trafics maritimes Méditerranée - Espagne 2000

Provence-Alpes-CA	export	import
Produits agricoles	8 000	-
Produits pétroliers	702 000	42 000
Minerais	4 000	-
Produits métallurgiques	723 000	-
Mat. de construction	35 000	-
Produits chimiques	283 000	10 000

Source DNSCE, tonnages + 3000 t/an

Languedoc-Roussillon	export	import
Produits agricoles	17 000	3 000
Produits alimentaires	10000	6 000
Produits pétroliers	-	80 000
Engrais	-	4 000
Rhône-Alpes	export	import
Minerais	11 000	~
Mat. de construction	-	19 000

vracs solides et liquides:
des flux importants en
Est-Ouest au départ de
Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Quels gisements ? Trafics routiers Méditerranée - Espagne

année 2000	France - Espagne			Espagne - France		
	Languedoc-R.	PACA	Rhône-Alpes	Languedoc-R.	PACA	Rhône-Alpes
Produits agricoles	22 000	103 000	50 000	1 001 000	135 000	118 000
Produits alimentaires	165 000	168 000	67 000	126 000	121 000	-
Produits pétroliers	106 000	81 000	3 000	240 000	-	7 000
Minerais	92 000	73 000	24 000	-	-	15 000
Produits métallurgiques	24 000	62 000	73 000	30 000	38 000	111 000
Mat. de construction	175 000	37 000	42 000	150 000	78 000	97 000
Engrais	10 000	-	-	34 000	-	-
Produits chimiques	39 000	357 000	256 000	41 000	72 000	192 000
Produits manufacturés	(130 000	47 000	332 000	172 000	93 000	249 000

Source DNSCE, tonnages + 3000 t/an

Perspectives

- Des services fréquents et multiples en conteneurs / feeders.
- Des potentiels divers pour l' "autoroute de la mer".

février 2002

Structure des échanges par mode de transport

année 2000	France - Italie			
	mer	rail	route	total I
France	4 528 000	4 774 000	11871000	21179 000
	21	23	56	100
Rhône-Alpes	127 000	529 000	2 211000	2 867 000
	4	18	77	100
Languedoc Roussillon	593 000	8 000	275 000	876 000
	68	1	31	100
Provence-Alpes-CA	1469 000	1123 000	1483 000	4 075 000
	36	28	36	100

année 2000	Italie - France			
	mer	rail	route	total
France	1345 000	846 000	9 747 000	11938 000
	11	7	82	100
Rhône-Alpes	88 000	150 000	1890 000	2126 000
	4	7	89	100
Languedoc Roussillon	466 000	49 000	294 000	809 000
	58	6	36	100
Provence-Alpes-CA	365 000	24 000	1013 000	1402 000
	26	2	72	100

Source DNSCE

Contexte et enjeu

- Régions Sud Est : Un tiers des trafics routiers France I Italie (plus le transit), un tiers des trafics ferroviaires et la moitié des trafics maritimes.
- Contournement et allègement de l'autoroute côtière transalpine : plus d'un million de poids lourds I an, dont 52 % en transit international.

Etat des lieux Trafics maritimes Méditerranée - Italie 2000

Provence-Alpes-CA	ex port	import
Produits agricoles	116 000	
Produits alimentaires		15 000
Produits pétroliers	539 000	210 000
Minerais	21 000	
Produits métallurgiques	488 000	10 000
Mat. de construction	132 000	3 000
Produits chimiques	171 000	34 000
Produits manufacturés	-	3 000

Languedoc-Roussillon	ex port	import	Rhône-Alpes	ex port	import
Produits agricoles	537 000	7 000	Produits agricoles	122 000	
Produits alimentaires	42 000	130 000	Produits métallurgiques		67 000
Produits pétroliers	-	310 000	Mat. de construction	-	15 000
Produits métallurgiques	-	7 000	Produits chimiques	-	4 000
Mat. de construction	14 000	9 000	Produits manufacturés	3 000	-

Source DNSCE, +3000Van

- des mouvements maritimes et fluvio-maritimes de vrac dans chaque sens.
- Une offre abondante de liaisons conteneurisées pour le feeding.

Quels gisements ? Trafics routiers Méditerranée - Italie

année 2000	France - Italie			Italie - France		
	Languedoc-R.	PACA	Rhône-Alpes	Languedoc-R.	PACA	Rhône-Alpes
tonnes						
Produits agricoles	68 000	150 000	478 000	25 000	155 000	79 000
Produits alimentaires	74 000	238 000	282 000	55 000	161 000	221 000
Houille et coke	-	-	8 000	-	-	22 000
Produits pétroliers	-	61 000	6 000	-	60 000	25 000
Minerais	15 000	144 000	250 000	10 000	9 000	10 000
Produits métallurgiques	29 000	109 000	205 000	29 000	126 000	373 000
Mat. de construction	11 000	147 000	125 000	56 000	178 000	204 000
Engrais	6 000	4 000	-	-	16 000	-
Produits chimiques	20 000	570 000	423 000	18 000	73 000	265 000
Produits manufacturés	51 000	59 000	426 000	98 000	235 000	691 000

Source DNSCE, + 3 000 t/an

Perspectives
Un marché régional pour des lignes Ro-Ro en fret accompagné ou non-accompagné, avec des trafics industriels de base (chimie, métallurgie...)

