



Note de synthèse n°53 – mars 2003

Le transport maritime intra-européen, quelles logiques pour quelles perspectives ?

Existe-t-il en France et en Europe une réelle capacité de développement du transport maritime intra européen ? Celui-ci reste à l'évidence un moyen de transport de masse compétitif, réputé moins polluant et peu dévoreur d'espace. Les industries maritimes et les autorités publiques estiment que le mode maritime peut répondre de façon complémentaire ou concurrentielle à la croissance exponentielle du transport routier. Le cabotage est à la fois le sujet de nombreuses réunions et d'actions de sensibilisation mais reste une énigme économique, notamment en raison de l'incertaine relation entre la demande (opérateurs) et l'offre (chargeurs).

Une volonté politique réaffirmée

La Commission a placé depuis 1992 le *short sea* parmi les orientations majeures du transport européen. Jusqu'à 2000, les projets pilotes de transport combiné ont bénéficié d'aides (PACT) dont un certain nombre sont maritimes. En 2001, le dispositif Marco Polo continue le processus en soutenant le lancement d'initiatives intermodales et de solutions permettant de réduire les trafics routiers, pendant la période de mise en place jusqu'à leur viabilité commerciale.

Le *Livre Blanc* (2001) affirme que la relance du cabotage passe par la création de véritables "autoroutes de la mer" dans le cadre du schéma du réseau transeuropéen (RTE), élaboré en 1995. Les liaisons maritimes servant à des contournements de goulets d'étranglement pourraient rejoindre les autres segments du RTE, par ailleurs révisable en 2003.

Le transport maritime reste un mode de transport intra européen très efficace pour les envois de masse. En 2000, le transport routier représentait 43,8% des échanges intra-européens contre 41,3% pour le transport maritime (en tkm), une performance redevable aux grands vracs et aux

îles britanniques notamment. Entre 1980 et 2000, la croissance du mode routier a été de +20%, le mode maritime progressant tout de même de +5%. A l'avenir les futurs membres est-européens de l'UE devraient en revanche contribuer à une plus grande continentalisation des échanges.

En France, le fret transmanche et transméditerranéen, les importations d'hydrocarbures d'Europe du Nord, tout comme les exportations de céréales mais aussi les échanges de produits métalliques et chimiques ou encore le marché automobile font que l'activité des ports repose sur un grand nombre de trafics de courte distance.

Le cabotage dans l'activité des ports français (2000)

| Echanges avec | Entrée | Sortie | Total |
|----------------------------|--------|--------|--------|
| Europe (hors France) | 50,6 % | 65,4 % | 54,9 % |
| Méditerranée (hors Europe) | 17,6 % | 10,6 % | 15,5 % |
| Total | 68,1 % | 76,0 % | 70,4 % |

Sources DTMPL

Quelles logiques géographiques ?

En Europe, le transport maritime répond à plusieurs logiques géographiques naturelles lorsque le lien par voie d'eau est incontournable ou que les temps de transit plaident pour la mer :

- Les liaisons insulaires par nature (Irlande, Corse, Sardaigne, Sicile, Baléares, Crète et îles grecques)
- Le franchissement des détroits. Les liaisons fixes, le tunnel sous la Manche et le pont entre la Suède et le Danemark (Öresund), ont réduit sans supprimer les liens maritimes avec la Grande-Bretagne et la Suède.

Le trafic maritime face aux liaisons fixes (2001)

| | mer | fixe |
|-------------------------|-----|------|
| France / Belgique – GB* | 72% | 28% |
| Danemark – Suède | 68% | 32% |

*Ports de Dieppe à Zeebrugge / Source Lloyd Anversois

- Les relations entre régions des mers intérieures européennes (Méditerranée occidentale, Adriatique, Mer Noire, Mer du Nord, Baltique).



Un armement grec en Europe du Nord

- Les liens par le fluvio-maritime offrent la possibilité de combiner la mer à de profonds systèmes de pénétration fluviale (Rhin, Rhône, Danube, lacs suédois et finlandais).

Le transport maritime a des possibilités de développement sur des itinéraires longs. Certes, les temps de transit face à la route sont encore pénalisants, en attendant une application respectueuse des temps de conduite routiers et la mise en fonction par les opérateurs maritimes de navires rapides (ex. projet espagnol de roulier, de 1 700 mètres linéaires navigants à 37 nœuds).

On peut citer diverses possibilités de types d'itinéraires où le transport maritime pourrait être un possible supplétif ou un concurrent compétitif :

- Pour les liaisons entre bassins maritimes (ex. Mer du Nord – Baltique, Atlantique – Méditerranée...), sur lesquelles les temps de transit sont certes longs mais s'opposent souvent à des parcours routiers eux-mêmes très importants (plus de 1 500 km).
- Les "liaisons d'arc" peuvent offrir des parcours maritimes plus courts et dans certains cas peuvent permettre de contourner des zones de difficultés routières (ex. Golfe de Gascogne, Golfe du Lion, Golfe de Gênes, Sud-Est Baltique).
- Concept plus original mais plus expérimental à ce stade, le cabotage côtier parallèle au littoral qui dans un cadre ro-ro illustrerait encore plus le concept d' "autoroute de la mer".

Mer / route dans les échanges bilatéraux (2000)

| | mer | route | rail |
|----------|-----|-------|------|
| Grèce | 69% | 29% | 2% |
| Irlande | 68% | 32% | - |
| Portugal | 51% | 48% | 1% |
| Finlande | 45% | 52% | 3% |
| Suède | 40% | 49% | 11% |
| Danemark | 36% | 34% | 30% |
| Pologne | 28% | 58% | 14% |

Espagne Italie Sources Fiches BP2S, données DNSCE

Rappelons que le *short sea* s'inscrit prioritairement dans un lien porte-à-porte intermodal. Par conséquent, un élément essentiel de son développement est l'intégration dans des chaînes de transport logistiques à plusieurs échelles de territoire. Dans ce processus le port devient un lieu stratégique devant éviter à tout prix de devenir un lieu de congestion (bon accès, productivité, fluidité).

Dans les différents types de liaisons possibles, les ports dits secondaires, (le plus souvent spécialisés) ont toute leur place, car ils peuvent tirer parti d'opportunité géographique, soit qu'ils se situent plus profondément dans les terres ou, à l'inverse, plus en avant-port, et selon que l'on vise à optimiser le parcours routier ou le trajet maritime.

Cependant, il faut signaler que les connexions routières avec les ports secondaires sont parfois problématiques, et leur localisation urbaine pénalisante. Par exemple, en France, comme en Europe, divers ports manquent de liaisons par voie rapide avec le réseau autoroutier, ou elles sont sous dimensionnées pour faire face à un surcroît de trafic.

Le dynamisme du roulier

L'activité européenne en ferry ou en roulier repose d'abord sur de très nombreuses liaisons "naturelles". A côté de ce secteur, quelques services font directement face à la route et à ce titre bénéficient par leur côté novateur d'aides locales ou européennes. En outre, plus ponctuellement, des situations de congestion ou de tensions peuvent amener au contournement par la mer de zones problématiques (ex. pays balkaniques).

Malgré et depuis le tunnel sous la Manche, les initiatives ne manquent pas. Dunkerque possède deux lignes ro-ro à succès (*Norfolk Line*, *Dart Line*) alors que le Conseil Général de la Seine Maritime soutient directement la ligne Dieppe – Newhaven. L'armement grec *Superfast Ferries* déjà présent en Adriatique et en Baltique, a ouvert une liaison entre Zeebrugge et Rosyth en Ecosse, offrant ainsi une véritable alternative à la longue remontée par l'Angleterre. L'opérateur a reçu des aides qui ont aussi bénéficié aux éléments routiers du transport.

En Méditerranée, depuis quelques années la ligne ro-pax de *Grimaldi – Genova* relie Barcelone et Gênes. En Baltique, des liaisons directes entre l'Allemagne et la Lituanie évitent un long trajet routier et l'enclave russe de Kaliningrad, et le *short sea* connaît dans la zone une grande effervescence, avec l'augmentation des échanges qui semble précéder l'adhésion à l'UE des pays riverains. En Adriatique, la ligne *Grecia Maritime* Trieste – Dures (Albanie) évite le passage par l'ex-Yougoslavie. La ligne *UND RO-RO* entre Trieste et Istanbul est sans doute la plus originale. Fondée durant le conflit yougoslave par l'Association turque des transporteurs internationaux et *Turkish Cargo Lines*, *UND* opère avec des rouliers rapides embarquant pour une durée de 52h les ensembles routiers, alors que les chauffeurs sont transportés par avions spéciaux.

Un roulier de UND RO-RO



Au-delà des exemples cités, et à plus grandes échelle, certaines organisations industrielles, en premier lieu l'automobile mais aussi les produits forestiers et papetiers en Europe du Nord, la chimie, et maintenant l'aéronautique, forment la base d'une activité ro-ro structurante. Au service des constructeurs automobiles, en car-carriers ou rouliers, *UECC* (50% *WWL*, 50% *NYK*), *Suardiaz*, *CETAM* (*Hual*), *EMC*, *Grimaldi*, *Cobelfret* sillonnent les mers européennes et développent des *hubs*.

Ces services peuvent-ils servir de base à l'organisation de réseaux rouliers européens pour poids lourds ? La plupart

des armements veulent attirer des trafics poids lourds (d'autant plus que le marché automobile commence à ralentir), mais avec encore un succès limité. L'automobile forme certes un bon fond de cale mais les fluctuations de disponibilité à bord imposées par le chargeur principal peuvent limiter la stabilité de l'offre commerciale. En tout cas, le marché peut devenir complémentaire face au ralentissement de la consommation automobile déjà amorcé en 2002.



Services ouest et sud d'UECC

Un marché difficile à la recherche de viabilité

Le marché de la remorque accompagnée est difficile en raison de l'écart entre les coûts du transport maritime et les prix demandés par les transporteurs routiers, renvoyant à la lourdeur des frais portuaires pour le navire et pour la marchandise. C'est pourquoi les aides aux démarrages font partie directement des solutions économiques envisagées. Les aides nationales et européennes peuvent servir à inciter les opérateurs maritimes à réduire leur risque industriel et/ou à construire une incitation tarifaire directe.

Les "autoroutes de la mer", parallèles à la côte (en Italie par exemple) ou en liaisons d'arc (latin ou atlantique), doivent reposer sur des trafics à haute fréquence, lesquels demandent des navires rapides et une efficacité portuaire maximale (infrastructures et réglementation). Les transporteurs routiers doivent aussi s'adapter car la remorque accompagnée n'est pas la solution la plus viable économiquement. Mais le non-accompagnement demande une logique d'intégration internationale que ne possèdent pas toutes les entreprises de transport.

Il faut aussi rappeler que, dans les projets de liaisons d'arc, les régions reliées sont semblables économiquement, rendant difficile les échanges entre elles (par exemple entre la Bretagne et la Galice). Il faut par conséquent compter sur les possibilités des trafics internationaux en transit sur le territoire français entre la Péninsule Ibérique et l'Europe du Nord ou l'Italie (5 millions de camions / an dans les Pyrénées). Pour ces trafics des liaisons directes évitant le territoire français (telle Gênes – Barcelone) sont sans doute préférable. De toute façon, le roulier est un marché maritime difficile car le client routier n'a pas de disposition naturelle à utiliser un autre mode, lequel supporte en outre une image négative (rigidités, tensions sociales). Mais depuis

quelques temps, les esprits évoluent. Les actions de sensibilisation¹ réunissent des opérateurs maritimes et portuaires, des transitaires et des transporteurs routiers.

Les expériences décevantes de ces dernières années² montrent que le marché est encore aléatoire, bien qu'un certain nombre d'échecs soit imputés à de mauvaises estimations du marché (sous-capitalisation, insuffisances commerciales), à moins que l'on considère que le développement d'un cabotage roulier relève d'un vaste projet d'intérêt général visant à contourner les axes sur fréquentés des passages alpins et pyrénéens et au-delà à réduire la nuisance routière. Si l'engagement d'intérêts privés est limité en raison des incertitudes économiques, l'Etat peut faire un travail d'initiation, lequel pour être performant ne peut pas se contenter d'offrir un "marché pied" pour la mer, ce qui signifie qu'il faut aussi accepter de freiner objectivement le développement de la route.

Le début d'une autoroute de la mer



Un projet de liaison *short sea* franco-italien est l'objet de tous les regards. Dès 1995, des armateurs marseillais ont lancé le concept de "Métro-Côtier", avant que l'accident du Mont-Blanc en 1999 ne donne une vocation encore plus directe à une liaison alternative par la mer au passage par les Alpes. Une expérience de courte durée a pu raviver les craintes sur les limites d'une liaison trans-golfe de Gênes, mais Toulon-Livourne reste toujours d'actualité, comme un pendant pyrénéen Sète-Valence.

En se basant sur le potentiel de transport que représente l'arrière-pensée marseillais, le sud de la France et la Péninsule italienne, cinq armements (CMA-CGM, CMN, Marfret, SNCM et Sud Cargo) ont créé la Société des Autoroutes Maritime du Sud. Bénéficiant entre autre fonds d'aide Marco Polo de 880 000 euros, le projet marseillais repose sur une liaison Fos – Savone espérant capter 2% du million de camions passant à Vintimille (50% ibériques). Un projet aussi ambitieux donnera quelques clés sur l'avenir du concept d'autoroute de la mer alors même que le Sénateur de Richemont doit donner fin mars 2003 des pistes au gouvernement français pour le cabotage.

¹ Actions des ports, des armateurs, des régions et CES régionaux, du Bureau de promotion du short sea (BP2S), de l'Institut Français de la Mer.

² Plusieurs lignes ro-ro au départ des ports français ont échoué : 1991 Lorient-Gijon, 1996 Lorient-Casablanca, 1999 Bayonne-Southampton, 2000 Toulon-Savonne, Sète-Palma, 2001 Brest-Rosslare, et on trouve des mésaventures identiques ailleurs en Europe.

L'avenir dans le conteneur ?

Le conteneur n'offre-t-il pas de meilleures solutions de développement pour le *short sea*, notamment pour du porte-à-porte sur les longues distances européennes ? Depuis plusieurs décennies, la conteneurisation a prouvé son efficacité pour les relations intercontinentales et dans des organisations multimodales³.

Le développement de la conteneurisation a alimenté les initiatives en matière de création de lignes⁴ spécialement dédiées à la collecte / distribution de conteneurs vers les grands ports européens. A l'échelle française, les *feeders* *Maersk*, *MSC* et *CMA-CGM* touchent les différents ports Manche – Atlantique, mais peut-être manque-t-il un service indépendant ? En outre, les efforts conjugués d'opérateurs maritimes et des autorités portuaires ont fait naître le service de *MacAndrews* Montoir / Dublin / Bilbao (2001).



Le *Pacheco* (*MacAndrews*) à Montoir

A travers le *feeding*, le conteneur participe au cabotage européen en soulageant la route de nombreux camions. Cependant, il s'agit de schéma de transport à vocation extra-européenne. Les *feeders* servent peu au transport de conteneurs intra-européen, et le potentiel de place disponible à bord des navires transocéaniques n'est pas commercialisé. Il est difficile d'expliquer la réticence des armements à vendre du *short sea*, mais les mentalités évoluent.

D'une manière générale, pour la conteneurisation de courte distance, la rupture de charge que suppose les pré / post acheminements de conteneurs est jugée en terme de coûts trop pénalisante, et l'espace intérieur des conteneurs, inadapté à la palette métrique standard du transport européen. La solution, proposée par la Direction Générale des Transports de la Commission européenne, d'une unité de charge multimodale de type 45' (*high cube pallet wide*), gerbable et adaptée aux euro palettes est intéressante⁵. Plus qu'incitatrice, la Commission devrait engager un véritable plan d'équipement pour faire de ce conditionnement le standard continental. Dans une Union

³ De très nombreux conteneurs utilisent les corridors ferroviaires (Allemagne, Europe de l'Est, Italie) et les grands fleuves européens (Rhône, Elbe, Seine, Rhône).

⁴ Là aussi les échecs ne manquent pas. *Feeders* français *EFL* (1998-2001) et hollandais *Northern Container Lines* (2001-2002), réduction de services de la part d'opérateurs indépendants.

⁵ DG Transport et Energie, direction des réseaux transeuropéens, *Unité de chargement intermodal (UCI), initiative d'harmonisation et de normalisation*, 2002.

européenne à 25 membres, les échanges vont prendre une dimension continentale élargie et, dans ce cadre, une nouvelle unité de charge polyvalente (route, mer, fleuve, rail) pourrait répondre à la croissance de la demande industrielle et commerciale de transport.

Autant que des outils de transports performants, il faut des opérateurs spécialisés (armements, transitaires, transporteurs routiers), agissant comme de véritables organisateurs de marchés, lesquels créeront des points de massification et des réseaux rapides et ponctuels de transport de conteneurs pour mettre en connexion les bassins industriels européens.

Les ports se sont très bien adaptés à la course au gigantisme et à la productivité qu'exigeait la massification des échanges intercontinentaux. Le *short sea* demande une productivité au moins égale, mais avec des échelles de trafic beaucoup plus réduites. Pour beaucoup le port, lieu névralgique de la chaîne de transport à maillon maritime, ne répond pas encore aux exigences attendues pour le développement du cabotage. Des modifications des pratiques réglementaires au niveau européen (navire, infrastructures, marchandise, tarification) peuvent sans doute l'y aider, mais au prix d'inévitables tensions internes à l'industrie maritime.

Conclusion

L'enjeu à l'échelle continentale est de rendre ou de donner au transport maritime sa fonction de vecteur adaptée aux échanges les plus longs, les plus pondéreux, les moins urgents. Dans une autre mesure, il peut offrir une alternative au désengorgement de certains espaces où le transport routier apparaît comme une nuisance collective (passages montagneux, mégapoles).

Le développement du conteneur intra-européen et de la remorque non-accompagnée sur longue distance sont des solutions de transports porte-à-porte que le marché doit trouver de lui-même, pour peu que la compétition entre modes ne soit pas trop faussée. Déjà la Suisse et l'Allemagne ont mis en place des redevances routières.

Il est raisonnable d'estimer que la mission des acteurs politiques soit d'équilibrer la concurrence entre modes de transport (imputation des coûts d'infrastructures, rigueur dans l'application de la politique sociale et des réglementations) dans le sens de l'intérêt collectif.

La construction de réseaux multimodaux européens repose sur une véritable organisation entre chargeurs, opérateurs maritimes et terrestres et intégrateurs de transport qui aujourd'hui se connaissent mal.

Paul Tourret

2003 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul Tourret