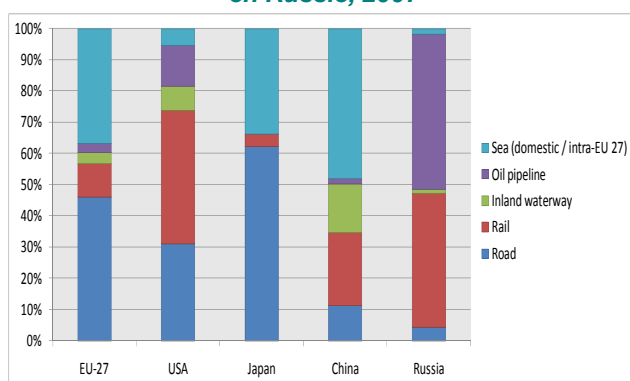


Le cabotage maritime en Europe

Éditorial

Le transport maritime est **la partie ignorée du système européen de transport de fret**. La plupart des tableaux statistiques de synthèse ne rassemblent que les flux terrestres, tandis que les données maritimes, souvent réduites à des données portuaires, sont généralement consignées dans un chapitre à part. Pourtant, la part de la mer dans les échanges internes à l'Europe est loin d'être marginale : avec 38 % des t.km, elle est presque aussi importante que celle du mode dominant, le mode routier ! À l'échelle mondiale, la situation européenne se compare à la situation du Japon, un pays archipel, et de la Chine, où le développement économique est à ce jour très concentré dans les régions côtières.

Répartition modale dans l'Union européenne, aux États-Unis, au Japon, en Chine et en Russie, 2007



Source : EU Energy and Transport in Figures (2010).

De fait, le transport maritime joue, en Europe comme ailleurs, un double rôle. D'une part, il met le continent en relation avec le reste du monde, et la **globalisation** de l'économie ne saurait exister sans un système maritime mondial très efficace. D'autre part, la mer se prête aux échanges **internes à l'Europe**, pour les régions maritimes bien sûr mais aussi pour celles qui sont commodément reliées à la mer. Ces deux fonctions sont liées quand il s'agit, à l'aide de navires **feeders**, de collecter ou de distribuer à l'intérieur de l'Europe les flux passant par les ports principaux, les **"hubs"** intercontinentaux.

Traditionnellement, le vocabulaire maritime distingue le **cabotage** et la navigation au **long cours** (short sea et deep sea). Pour autant, le cabotage ne se limite pas aux courtes distances. Dans la définition européenne, il désigne un transport côtier reliant des ports des rivages de l'Europe et des pays adjacents (soit, notamment, l'ensemble du bassin méditerranéen : un transport de Göteborg à Istanbul relève ainsi du cabotage).

Le cabotage se décompose en flux de natures très différentes mettant en œuvre des techniques différentes : transport de **vrac** (notamment pour les produits pétroliers bruts et raffinés) et **marchandises générales** réparties entre deux techniques de transport principales : Lo-Lo et **Ro-Ro**. Le **Lo-Lo** (load on - load off) procède, comme son nom l'indique, par manutention verticale pour charger et décharger les navires et concerne donc les conteneurs. Le Ro-Ro (roll on - roll off) procède par manutention horizontale pour charger et décharger, au moyen d'une rampe, des remorques routières ou des ensembles routiers complets sur des ferries. Le Lo-Lo participe à l'interconnexion entre transport intercontinental et transport intracontinental de conteneurs maritimes (eux-mêmes utilisés pour une gamme de plus en plus large de produits).

Le fonctionnement du système de cabotage européen paraît marqué tout à la fois par la **concurrence** et la **coopération**. Chaque port cherche à attirer et fidéliser le plus possible d'armements et d'utilisateurs du transport maritime (commissaires de transport, manutentionnaires, logisticiens, etc.). Simultanément, la **spécialisation** limite la concurrence (jusqu'à constituer des niches de marché) et établit ainsi une **complémentarité** entre sites, qui sont amenés à échanger intensément des conteneurs, pleins ou vides.

La comparaison des situations d'un pays à l'autre fait évidemment apparaître la différence entre les pays **côtiers** (et parmi eux ceux dont le territoire comprend un archipel plus ou moins vaste) et les pays **enclavés**. Pour autant, on sait que la France dispose de plusieurs façades maritimes très longues sans utiliser intensément le cabotage, pour ses liaisons intérieures en tout cas.

Le trafic d'un port (qu'il relève du cabotage ou du long cours) dépend évidemment de son **hinterland**. Dans la concurrence, chaque port cherche à élargir son hinterland au détriment de celui des autres : en Europe, les ports sont proches les uns des autres et les hinterlands se recouvrent largement. La qualité des **liaisons terrestres** avec l'intérieur est alors un élément essentiel d'efficacité et de compétitivité d'un port maritime. On peut en apprécier l'impact en sachant que



le prix d'acheminement terrestre d'un conteneur entre un port du range nord et la région parisienne est du même ordre de grandeur que le prix de son transport maritime entre un port d'Asie et l'Europe. On remarque que les **corridors** desservant les grands ports présentent souvent les conditions de distance et de massification du trafic propices à des **modes alternatifs** au transport routier : transport ferroviaire, fluvial ou combiné. De plus, l'usage de ces corridors ne se limite pas aux flux passant par le port et concerne aussi un grand nombre de trafics strictement intérieurs. Les corridors terrestres de desserte des ports sont dès lors des éléments majeurs pour les **politiques de transport**, qu'elles touchent les infrastructures, la recherche d'un transport efficace et soutenable, etc.

Pour les mêmes objectifs de mobilité durable, la politique commune des transports soutient le développement des **autoroutes de la mer** utilisant des ferries dont l'accès devrait devenir aussi simple pour les transporteurs routiers que l'entrée sur une autoroute. Le programme Marco Polo subventionne ainsi le lancement de ce type de trafic, en allégeant les obstacles et les surcoûts couramment constatés, avant qu'il atteigne son point d'équilibre économique. Les experts de l'Observatoire font apparaître plusieurs exemples de succès et d'échec de cette politique de transport, qu'il faut aussi situer dans une politique de voisinage (avec les États non membres de l'Union), notamment en Méditerranée.

Enfin, la situation du transport maritime ne saurait échapper à la **crise économique** et à ses développements. La mise en service de porte-conteneurs géants qui se poursuit alors que le commerce international voit sa croissance ralentie, ainsi que le renforcement des équipements nautiques et de manutention des ports européens, va se traduire par une surcapacité accrue. Les divers acteurs du système devront réagir par l'intégration et le renforcement de leurs réseaux, sans écarter les opérations de restructuration et de concentration etc. L'avenir du transport maritime européen, y compris son cabotage, n'est pas serein.

Michel Savy
Professeur à l'université de Paris Est
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

Editorial 1 à 2

OPSTE sur le cabotage en Europe 2 à 8

• Allemagne

Le cabotage maritime passant par les ports allemands touche principalement les **pays baltes et scandinaves**, ainsi que les îles **britanniques**, et n'est que pour une faible part interne à l'Allemagne (2 % du total). Son volume a été de 164 millions de tonnes en 2010. Il a été en croissance jusqu'en 2007, mais la crise a été très sensible dès 2008-2009 et, en dépit d'une certaine reprise, le volume d'avant la crise n'a pas encore été retrouvée. Il se compose pour les deux tiers d'importations, qui sont plus sensibles à la conjoncture que les exportations (portant surtout sur des biens d'équipement).

Bien qu'il porte aussi bien sur du transport de vrac que de **conteneurs**, le cabotage est souvent associé au transport combiné, c'est-à-dire au transport intermodal d'UTI (Unités de transport intermodal : conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques adaptées). La proportion des UTI dans le cabotage maritime en Allemagne est de 40 %, soit 59 % pour les exportations et 27 % pour les importations. Il se répartit entre 4 millions de conteneurs (Lo-Lo) et un million de **véhicules porteurs** (Ro-Ro), dont 68 % sont accompagnés de leur conducteur routier.

Les principaux ports sont Hambourg pour l'exportation de conteneurs, avec 9 millions de tonnes dans un million de conteneurs (EVP : équivalents vingt pieds, TEU en anglais) expédiés par cabotage, et l'ensemble portuaire de Brême avec 8,8 millions de tonnes. Les destinations des feeders sont, pour Hambourg, la Russie, l'Ukraine, la Belgique (Anvers), la Finlande, la Suède, la Pologne ; pour Brême, la Russie, l'Ukraine puis les pays baltes.

D'autres ports ont d'autres spécialités. Ainsi, le transport intermodal non accompagné (de remorques et de caisses mobiles) s'effectue principalement à partir de Lübeck, Rostock et Kiel vers la Baltique (Suède, Finlande, pays baltes).

Un centre de promotion du cabotage maritime a été mis en place.

Il faut rappeler que les ports sont de la compétence des Länder et ont davantage tendance à développer les concurrences que les coopérations, surtout quand il s'agit de villes-États (comme Hambourg et Brême) où les intérêts du port sont volontiers assimilés à ceux du Land.

Un débat est en cours sur la **desserte de l'hinterland** des ports. Faut-il (et à quel coût ?) renforcer la voie d'eau (avec la modernisation du Mittel Kanal) ou miser sur le chemin de fer ? Doit-on maintenant, contrainte budgétaire oblige, concentrer les investissements sur les barreaux les plus forts des réseaux ou améliorer aussi les liaisons secondaires ? Le schéma



d'investissement en infrastructures est en cours de révision alors que le long effort de rattrapage de l'équipement des Länder de l'Est est à peu près achevé.

• Belgique

Les quatre principaux ports maritimes belges ont traité un trafic total de 260 millions de tonnes en 2010, retrouvant ainsi le niveau de 2007. Ce trafic se répartit entre Anvers (70 %), Zeebrugge (16 %), Gand (10 %) et Ostende (4%).

Le cabotage (le "short sea shipping") est un trafic intra-européen par voie maritime. Il représente 47 % de l'activité d'Anvers (dont 58 % du trafic se compose de conteneurs). Ce chiffre ne couvre pas les flux, importants, d'échange de conteneurs avec Rotterdam par voie fluviale, ni avec Zeebrugge par chemin de fer. Ces **échanges entre ports** sont d'autant plus nécessaires que les armements s'efforcent de réduire le nombre de touchers de leurs grands navires sur le range nord de l'Europe. Au total, les échanges de conteneurs entre Anvers (ainsi que Zeebrugge) et Rotterdam portent sur quelque 622 000 EVP : les deux ports sont concurrents, mais de fait également complémentaires.

Pour ses échanges avec son **hinterland**, Anvers utilise la voie d'eau pour 31 %, l'oléoduc pour 23%, la route pour 25 %, le rail pour 6 %, avec en outre un trafic de transit de 15 %. Le fait qu'Anvers soit un port de fond d'estuaire pose des problèmes d'exploitation, mais abaisse le coût du transport car le mode maritime a un coût kilométrique inférieur à celui du transport terrestre.

Zeebrugge a bien résisté à la crise, dès la période 2008-2009. Les conteneurs représentent 53 % de son activité en 2010 (contre seulement 13 % en 1990) et le cabotage 60 %. Les liaisons avec l'hinterland se font principalement par la route, le fer n'en assurant que 15 % et la voie d'eau 1 % seulement : le port est mal raccordé au réseau fluvial, un projet de canal est à l'étude mais rencontre la résistance de riverains. Le port est notamment spécialisé dans l'importation de gaz liquide.

Gand est une ville de l'intérieur mais accessible à des navires maritimes. Leur taille est limitée par la taille des écluses. Le cabotage constitue 58 % du trafic du port et porte principalement sur du vrac, sec et liquide, et seulement pour 1,5 % sur des conteneurs. Gand est en effet un port industriel, spécialisé sur quelques niches.

L'activité d'Ostende porte surtout sur les passagers, moins sur le fret. Il tend à se spécialiser dans le transport d'équipements industriels, notamment des éoliennes à installer dans la mer du Nord. Son trafic de cabotage s'effectue principalement vers l'Angleterre.

Au total, les chiffres disponibles ne permettent pas de distinguer, à l'intérieur du cabotage, les **échanges intra-européens** et ce qui relève de la redistribution en Europe par des **feeders** de trafics intercontinentaux transitant par les ports principaux.

La **concurrence entre ports** est vive et amène chacun à chercher des **spécialisations** sur des niches de marché, par exemple les automobiles ou les kiwis pour Zeebrugge, alors que les pommes passent par Anvers.

Avec la crise, l'ensemble du range connaît une **surcapacité** qui aiguise la concurrence et pèse sur les prix, surcapacité qui devrait s'accroître avec l'ouverture prochaine du prochain terre plein de Maasvlakte à Rotterdam. En revanche, les capacités de transport terrestre pour la desserte des hinterlands sont gravement congestionnées.

• Espagne

Selon la définition de la Commission, le cabotage maritime est un transport par mer **entre ports européens ou avec des pays tiers riverains** (ce qui inclut une bonne part de la Méditerranée) : contrairement à la formulation anglaise (short sea), il ne se limite donc pas à une distance courte. À l'intérieur de l'Europe, le transport maritime peut présenter une solution **alternative au transport terrestre**, en particulier au transport routier. Cette alternative peut être intermodale. Ces services sont soutenus par les politiques européennes de mobilité durable à condition d'avoir une fréquence minimale de 3 rotations par semaine, de toucher 3 escales au maximum et de s'inscrire dans un des corridors des RTE (Réseaux transeuropéens). À partir de ports espagnols, on compte à ce jour deux lignes d'autoroutes de la mer en Atlantique et cinq en Méditerranée (ces dernières bénéficiant d'un équilibre économique plus établi).

Depuis l'Espagne, on distingue trois zones du déploiement du cabotage :

- Méditerranée, notamment avec l'Italie,
- Atlantique, notamment avec la France, la Belgique et le Royaume Uni,
- Sud de l'Europe-Nord de l'Afrique, avec le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

L'offre de cabotage en Europe touche la Méditerranée, l'Atlantique, la mer du Nord et la Baltique. On compte la capacité d'offre de Ro-Ro en termes de mètres linéaires de plancher sur les navires offerts aux véhicules routiers. Elle est de 8,8 millions de mètres en Méditerranée et de 1,7 million en Atlantique. L'offre de transport de conteneurs est de 780 000 en Méditerranée (dont 24 % peuvent être considérés



comme une solution alternative à la route) et de 280 000 en Atlantique (dont 74 % comme alternative à la route).

En 2011, pour un trafic des **ports espagnols** de 431 millions de tonnes, 194 millions de tonnes (près de la **moitié**) relevaient du **cabotage**, répartis entre 15 % pour le trafic domestique et 85 % pour le trafic international. Ce dernier se décompose, en termes de tonnes, entre 39 % de vrac liquide, 18 % de vrac solide, 26 % de conteneurs et 10 % Ro-Ro et 8 % pour d'autres trafics.

Le cabotage est clairement pris en compte dans la **stratégie des ports**, qui s'efforcent de mettre en place et renforcer des **chaînes de transport** multimodales et intermodales associant le transport maritime de cabotage et des connexions terrestres, éventuellement ferroviaires. L'État y apporte des aides en complément des financements européens, aides qui seront reconduites dans le nouveau Plan d'infrastructures, des transports et du logement pour la période 2012-2024 (PITVI : Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda).

Une association de **promotion** du cabotage a été mise en place par les principaux armateurs, en coopération avec l'État et les transporteurs routiers (CETM : Confederación Española de Transporte de Mercancías). Elle a conçu un simulateur des chaînes de transport intermodal et une plate-forme électronique d'aide à l'établissement des chartes parties (les contrats d'affrètement maritime). Enfin, le port de Barcelone a créé une école européenne de *short sea shipping* avec les ports de Rome et de Gênes.

● France

Avec **trois façades maritimes** et de nombreux ports, la France métropolitaine dispose d'un potentiel important en matière de cabotage. On observe des flux significatifs en Méditerranée (notamment avec l'Afrique du Nord et la Corse) et des liaisons de roulage denses sur la Manche (de plus en plus concentrées sur le détroit du Pas de Calais). S'y ajoutent les trafics atlantiques qui ne couvrent pas de trafics de franchissement mais représentent une alternative au transport terrestre pour des trafics de fret (autoroutes de la mer). Pour autant le cabotage maritime n'occupe qu'une place assez limitée dans les politiques de transport nationales.

Selon les données Eurostat, le cabotage dans les ports français, avec 194 millions de tonnes en 2010, place le pays en **cinquième position en Europe** derrière les Pays-Bas (538 Mt), le Royaume-Uni (455 Mt), l'Italie (404 Mt) et l'Espagne (345 Mt). Il entre pour environ 70 % dans les entrées-sorties des ports français. Les trafics sont très diversifiés et comprennent des matières

premières à l'importation (hydrocarbures notamment) ou à l'exportation (céréales), des demi-produits entre sites industriels portuaires et enfin des produits manufacturés, largement conteneurisés. Pour les régions agricoles du grand Ouest, la desserte à partir de ports secondaires joue un rôle important dans le système production d'agriculture intensive en apportant en particulier du soja ou des engrais.

Marseille-Fos (dont 69 % du trafic est composé de cabotage) a pour ambition de devenir un grand port roulier euro-méditerranéen. Le port de **Dunkerque**, premier port français d'import-export de fruits et légumes, s'approvisionne au Maroc ou du Portugal pour des flux qui peuvent être réexpédiés jusqu'en Russie. Le port du **Havre** (dont 64 % du trafic est du cabotage) joue une fonction de hub, via le nouveau site de Port 2000, pour les grands porte-conteneurs avec des envois à destination de la façade atlantique allant de Bordeaux à l'Irlande.

En Manche, le trafic de franchissement enregistré un recul de plus de 20 % en 2008, en lien avec la situation des économies britannique et irlandaise. En 2011, le passage de 3,6 millions de poids lourds et de remorques a été recensé pour l'ensemble des ports de la façade, entre Dunkerque et Roscoff. L'offre de transport sur l'ensemble de ces ports reste excédentaire. Ainsi l'armement Sea France a déposé son bilan et ses actifs ont été partiellement repris en 2010 par Eurotunnel (qui en a confié l'exploitation à une SCOP, "société coopérative et participative" gérée par d'anciens salariés). D'autres armements connaissent des difficultés comme Brittany Ferries détenu par la SICA (société d'intérêt collectif agricole) des producteurs de Saint Pol de Léon et destiné à l'exportation de leur production maraîchère. Sur cette façade comme dans toute l'Europe du Nord, on assiste à mouvement de concentration des armements de ferries.

En Méditerranée, les trafics réguliers sont affectés par l'affaiblissement des économies du Sud de l'Europe et par l'incertitude politique de la rive Sud. Vers la Corse, malgré une évolution encore positive des trafics, la SNCM (Société nationale maritime Corse Méditerranée, privatisée en 2006 et gérée par Veolia Transdev) est confrontée à la concurrence de Corsica Ferries qui détiendrait aujourd'hui 60 % des trafics. La délégation de service public pour la desserte de la Corse doit être renouvelée début 2014 par l'autorité territoriale corse. Le montants de subventions (de l'ordre de 180 M€ en 2011) devrait être réduit.

La France est concernée à double titre par les **autoroutes de la mer** dont le programme initié par l'UE est aussi soutenu par l'État en application du "Grenelle de l'environnement" (cycle de négociation entre parties prenantes sur les questions environnementales lancé en 2007, dont les conclusions ont été transcrites dans la loi). D'une part, elle connaît un fort trafic de transit depuis la péninsule ibérique vers l'Italie et l'Europe du



Nord-Ouest. D'autre part, elle soutient de nouvelles offres à partir des ports du Sud ou des ports atlantiques. Divers appels d'offre ont été lancés mais les expériences passées incitent à la prudence, les lignes entre Fos et Savone et entre Toulon et Civitavecchia n'ayant pas perduré.

Des accords ont été conclus entre États pour sélectionner des exploitants, avec l'Espagne en 2006 et le Portugal en 2008 et dans le reste de la Méditerranée (initiative « West Med Corridors » associant la France, l'Italie et Malte en 2009). Les consultations en mer du Nord sont restées infructueuses. Deux itinéraires sont à ce jour retenus :

- depuis 2010, une liaison entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijon est exploitée par Louis Dreyfus Armateurs et l'italien Grimaldi ; les aides allouées sont de l'ordre de 35 M€ (4,5 M€ de l'UE, 15 M€ pour l'Espagne et 15 M€ de la France) pendant 4 ans, avec pour objectif un report sur la mer de 5 % des 100 000 poids lourds qui suivent le même itinéraire sur la route chaque année.
- une liaison est à l'étude entre les ports de Nantes et du Havre et celui de Vigo, puis dans un second temps celui d'Algésiras, proposée par l'opérateur Acciona Trasmediterranea.

D'autres liaisons existent, qui n'entrent pas dans cette catégorie de politique européenne mais connaissent un réel succès comme la liaison entre Toulon, Marseille et la **Turquie**. Elle pose toutefois des problèmes de respect de la réglementation pour la desserte terrestre faisant suite au transport maritime : alors que les transporteurs turcs disposent de 30 000 autorisations bilatérales annuelles, ce sont 200 000 remorques qui transitent annuellement dans les ports de Toulon et Marseille.

● Grèce

Le territoire de la Grèce est pour une large part continental, mais il comprend aussi 3000 îles, dont 200 sont peuplées.

La **tradition maritime** est donc ancienne, mais le pavillon grec, un des premiers au monde, est bien plus important sur le marché du **deep sea** que sur celui du cabotage. Il représente environ 16 % de la flotte mondiale en termes de nombre de navires, 17 % en termes de tonnage. À l'échelle mondiale, le pavillon grec fait principalement du tramping de vrac (et non du transport de conteneurs en lignes régulières). Depuis la crise, le nombre de navires a diminué mais la capacité offerte a augmenté. Le transport maritime (**l'industrie du shipping**) emploie 194 000 personnes, dont 60 000 naviguant à bord des navires, elle représente 8 % du PIB national et exerce des effets d'entraînement plus larges, au-delà de la manutention portuaire.

Le cabotage maritime fait l'objet, à l'intérieur de l'Union, d'une **approche politique** puisqu'il est conçu comme un transport de porte à porte comprenant un segment central maritime, minimisant ainsi le transport terrestre et notamment le transport routier, pour les raisons d'environnement et de congestion bien connues. Le programme Marco Polo de promotion du transport intermodal a pourtant eu peu d'applications en Méditerranée orientale. Sa finalité était d'alléger le trafic routier mais, d'une part, les ports turcs ne sont pas européens ; d'autre part, le programme exige des partenaires un engagement de 5 ans, délai très long pour un armateur, et il subventionne les travaux portuaires et non les navires.

Pour le transport de conteneurs (chargés sur les navires par une manutention verticale : Lo-Lo, load on - load off), on compte environ 330 lignes régulières en Méditerranée, assurées par plus de 35 compagnies mais parmi lesquelles il n'y a presque plus aucun armement grec.

Le transport maritime de fret en Méditerranée peut ainsi s'analyser selon trois critères de classement :

- la logique de **réseau**, distinguant les opérateurs régionaux opérant sur des lignes régulières d'une part, les opérateurs gérant un système de correspondances autour de hubs (ports principaux autour desquels rayonnent de plus petits navires feeders) d'autre part.
- la **manutention** horizontale Ro-Ro opposée à la manutention verticale Lo-Lo (qui se partagent le trafic de manière à peu près égale).
- la **desserte** de la partie orientale ou occidentale du bassin.

Les lignes intérieures à la Grèce sont **mixtes** (les navires transportent à la fois des passagers et des marchandises), elles desservent notamment la Crète, le Dodécanèse et les Cyclades, avec 20 millions de passagers par an. Cinq groupes de transport contrôlent le marché intérieur, avec 1 500 liaisons quotidiennes touchant 40 ports continentaux et 100 ports dans les îles. Le trafic de fret n'est pas non plus négligeable puisqu'il représente 28 % du fret domestique total (mesuré en t.km) : il faut alimenter plus d'un million d'habitants permanents des îles, sans oublier les nombreux touristes saisonniers.

Quant au cabotage international, les effets de la crise sur le trafic dans la mer Adriatique continuent à se faire sentir. Un nouveau segment est en expansion : le trafic entre la Grèce et la Turquie (entre les îles grecques et l'Asie mineure) encouragé par la facilitation de circulation des personnes.

● Italie

Malgré les définitions officielles, différenciant le "short sea shipping" et le "deep sea shipping", une certaine confusion demeure dans le vocabulaire professionnel et politique.

Globalement, on peut estimer que le cabotage maritime n'a pas retiré, en Italie, de trafic à la route. Ainsi, le port de Brindisi apporte sur le réseau routier italien des millions de poids lourds venant de Grèce et qui auraient pu être acheminés plus au Nord du corridor Adriatique par voie maritime.

Un certain nombre de lignes ont été désignées par la loi pour bénéficier d'un soutien dénommé "**éco-bonus**", justifié donc par des considérations d'environnement. C'est notamment le cas de la ligne entre Salerne (en Campanie) et Trapani (en Sicile). L'Italie compte de nombreuses îles, dont certaines sont très peuplées, le trafic maritime de passagers y est donc important. Aussi bien, la majorité de la flotte italienne utilisée pour le cabotage de marchandise est mixte : il s'agit en fait de ferrys touristiques pouvant charger, en sus, des poids lourds. Dès lors, les lignes ne sont pas conçues pour le fret mais pour les touristes.

Le secteur connaît un fort mouvement de **concentration** des armements, depuis la privatisation de Tirrenia, opération dans laquelle est intervenue l'autorité antitrust européenne pour empêcher une situation de monopole dans la desserte de la Sicile. Elle a ainsi obligé à distinguer entre la propriété des navires et les droits d'exploitation des lignes subventionnées par la puissance publique au titre de la continuité territoriale, qu'il fallait remettre sur le marché. Le taux de remplissage moyen des navires est, pour les poids lourds, de 51 % seulement. Ce trafic de fret n'est pas rentable et est équilibré par les **subventions** et les recettes tirées des **passagers**. Il se compose pour 70 % de semi-remorques non accompagnées.

La flotte mobilisée compte environ 90 unités. En 2011, elle a transporté 66 millions de tonnes de fret à bord de 3 millions de véhicules embarqués (ce qui correspond à une charge moyenne de 22 t par véhicule, c'est-à-dire à une situation de surcharge systématique qui appelle un renforcement des contrôles de poids).

Le marché se découpe entre le trafic entre l'Italie continentale et la Sardaigne, l'Italie et la Sicile, et le marché international vers la Grèce (en liaison avec Bari), la Turquie (Trieste), l'Albanie (Ancone), qui se prolonge sur les autoroutes italiennes : les effets sur le transfert modal sont médiocres. Après les crises politiques récentes, le trafic avec l'Afrique du Nord reprend.

● Royaume Uni

Les statistiques maritimes britanniques ne prennent pas en compte le Ro-Ro et distinguent, au sein du transport par voie d'eau et maritime, le trafic **côtier**, les flux propres à **un seul port** (one port flows, correspondant aux entrées de pétrole extrait de la mer du Nord), et enfin le **cabotage** (short sea shipping).

En transport intérieur, la voie de transport sur eau (fluviale et maritime) a un trafic double de celui du chemin de fer, mais la part du "one port" tend à diminuer avec la baisse de volume du pétrole de la mer du Nord. Le transport côtier est plus stable. Il porte surtout sur le vrac (70 % de pétrole, 20 % de vrac solide comme le charbon), seuls 10 % porte sur des UTI (transport "unitisé" : unitised).

Le **cabotage international** en liaison avec l'Europe et la Méditerranée a représenté **53 % du tonnage portuaire britannique** en 2011. Il concerne surtout les ports anglais, plus proches du continent. Entre le Royaume Uni et le continent européen, le trafic Ro-Ro est important, à la différence des autres zones européennes pour lesquelles prédomine le trafic de vracs liquides.

Les **réflexions** en cours portent notamment sur :

- la desserte des régions du Nord du pays. Il convient que le trafic maritime avec le continent ne passe pas exclusivement par les ports du Sud de la Grande Bretagne, ce qui rallonge d'autant le transport terrestre. C'est ainsi que les grands distributeurs que sont Tesco et Asda utilisent le port de Hull, sur la côte du Yorkshire, pour desservir Manchester.
- la logistique centrée sur les ports "portcentric logistics". Les plates-formes logistiques proches des ports jouent un rôle clef dans l'orientation des flux. Lieux de concentration du fret, les ports sont un bon bassin commercial pour le transport ferré, qui se développe, tandis que la division du trafic entre plusieurs ports peut favoriser l'usage de la route.
- deux autoroutes maritimes, vers la mer Baltique et vers l'Europe de l'Ouest, pourraient bénéficier du programme Marco Polo.
- un effort d'information est engagé en direction des chargeurs, en s'appuyant sur des exemples convaincants, pour engager les chargeurs à utiliser davantage le transport maritime.



● Suède

La Suède a une très longue côte maritime et de nombreuses îles, le transport maritime est donc particulièrement nécessaire au **fonctionnement du pays**. De plus, son économie est fortement dépendante des exportations. Le pays compte plus de 50 ports maritimes, Göteborg étant le plus important. Il ne faut pas négliger le rôle des grands lacs centraux du pays, reliés à l'extérieur par des navires fluviomaritimes. Dans les statistiques, les différents types de transport maritime ne sont pas distingués, pour ne pas dévoiler des données commerciales, mais on peut quand même estimer que de 177 millions de tonnes sont passées en 2011 dans les ports suédois, dont environ 90 % de cabotage, soit 160 millions de tonnes.

La navigation dans la mer **Baltique** pose des problèmes aigus de **sécurité** (on redoute un accident, toujours possible, d'un pétrolier russe). Le détroit de la Baltique est très resserré, le système de navigation est complexe, tandis que la banquise est une difficulté supplémentaire. Le gouvernement vise à maintenir un pavillon national capable de naviguer l'hiver en toute sécurité. Le projet Mona Lisa est un projet d'autoroute de la mer visant à un transport sûr fondé les moyens de l'"**e-navigation**". Il fournirait des informations hydrographiques de qualité sur les principales zones de navigation dans les eaux finlandaises et suédoises de la Baltique.

Les armateurs suédois ont mis une grande part de leurs navires (les deux tiers en nombre d'unités, les quatre cinquièmes en tonnage) sous des pavillons étrangers, plus compétitifs. Leur flotte compte beaucoup de navires Ro-Ro, peu de porte-conteneurs. Wallenius-Wilhemsson est l'armement leader du transport d'automobiles.

Les efforts pour l'amélioration de la sécurité maritime et la réduction des impacts environnementaux du transport maritime sont très importants, mais on ne peut pas dire pour autant qu'il existe à ce jour de **stratégie** maritime. Un plan national est en cours d'élaboration, s'appuyant sur diverses études et devant déboucher sur un projet de loi. Le transport maritime serait considéré comme une composante importante du système industriel suédois. Les milieux industriels traditionnels regrettent la décision de l'OMI (Organisation maritime internationale, agence spécialisée des Nations Unies chargée de la sûreté et la sécurité du transport maritime et de la prévention de la pollution marine par les navires) de 2008 relative à la teneur en soufre des carburants maritimes. Il s'agit de ramener ce taux à 0,1 % à l'horizon de 2015, dans le périmètre de la North Sea SOx Emission Control Area (SECA, couvrant la Baltique et la mer du Nord). Ces mesures pourraient entraîner un report du transport maritime vers les modes terrestres, de la côte Est de la Suède à la côte Ouest, du port de Göteborg au pont entre Malmö et Copenhague etc.

L'administration nationale suédoise des transports est responsable pour tous les modes de transport, dans une vision politique intégrée. Mais le secteur maritime garde une gestion autonome pour l'entretien des infrastructures et les services maritimes (navigation, brise-glace, pilotage, recherche). Le pilotage est public en Suède, alors qu'il a été déréglementé au Danemark avec de médiocres résultats. De leur côté, les armateurs sont regroupés en associations, ainsi que les ports (qui sont propriété communale, y compris pour la manutention qui est ainsi un monopole local).

À ce jour, les **bateaux fluviaux** en Suède ne sont pas exploités selon les règles européennes et doivent être capables de naviguer en mer et de supporter la glace. Le gouvernement a décidé d'appliquer désormais la directive 2006/87 de l'Union européenne (prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure).

Les importations et les exportations ont souffert de la crise et retrouvent aujourd'hui le niveau de 2007. En termes de tonnes, les importations proviennent principalement d'Allemagne, de Russie (pétrole), du Danemark. Les exportations vont vers l'Allemagne, la Finlande et le Royaume Uni. 40 % des produits transportés ne sont pas identifiés car ils sont à bord de camions (dans les navires Ro-Ro) ou dans des conteneurs.

La Baltique est un des premiers marchés mondiaux du short sea shipping, avec un trafic de l'ordre de 8 millions de EVP (dont 1,2 million pour Göteborg), trafic dont on prévoit le doublement d'ici 2020.



Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Michel **Beuthe**, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine **Beyer**, IFSTTAR, Université de Paris Est (France)
- Michael **Browne**, (Université de Westminster)
- Sergio **Bologna**, Progestrasporti, Milan
- Jan **Burnewicz**, (Université de Gdansk),
- Bertil **Carstam**, consultant, Stockholm (Suède)
- Rafael **Giménez Capdevila**, Société Catalane de Géographie, Barcelone (Espagne)
- Tristan **Chevroulet**, Iternal Management, Lausanne
- Catharina **Horn**, Université de Paris Est (France)
- Séraphin **Kapros**, (Université de la mer Egée).

**Observatoire des politiques et des stratégies
de transport en Europe**

**MEDDE/SEEIDD/MA
Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX
Directeur de la publication : M. Michel Savy**