

SOMMAIRE

<u>Synthèse</u>	p.i
<u>Introduction</u>	p.1
<u>PARTIE I: Les enjeux du développement du transport maritime à courte distance</u>	p.5
A- Le marché des transports de marchandises: une situation économiquement et socialement insatisfaisante	P.7
<u>A- I- La nouvelle organisation du transport de marchandises</u>	P.7
A-I-1- La concentration géographique du transport maritime transocéanique	P.8
A-I-2- "L'avènement" du mode de transport routier	P.11
A-I-3- Présentation théorique de cette évolution	p.15
<u>A-II- Les conséquences de cette mutation</u>	P.19
A-II-1- Une situation inefficace et inéquitable	P.19
A-II-2- Conséquences spatiales	P.24
B- Intérêt du développement du transport maritime à courte distance	P.27
<u>B-I- Développement économique des régions maritimes périphériques</u>	p.27
B-I-1- Impacts sur la filière du transport maritime	p.28
B-I-2- Rôle structurant du transport maritime à courte distance	p.38
<u>B-II- Amélioration du bien-être social</u>	p.47
B.II-1 - Les Aspects environnementaux	p. 47
B.II-2 - Aspect d'aménagement du territoire	p.50

PARTIE II: Critères de faisabilité économique et axes d'intervention publiques	p.51
A- Le marché des transports de marchandises	p.51
<u>A-I- Critères tarifaires de faisabilité</u>	p.51
A-I-1- Le prix du transport routier	p.51
A-I-2- Le prix du transport maritime	p.53
A-I-3- Comparaison compétitivité-prix entre les deux modes.	p. 59
<u>A-II- Critères qualitatifs de faisabilité</u>	p.65
A-II-1- Vitesse et Fréquence	p.65
A-II-2- Sécurité et fiabilité	p.68
A-II-3- De multiples exigences de services	p.71
<u>A-III- Trafic potentiel</u>	p.75
A-III-1- Cabotage « intra-européen » (services rouliers)	p.76
A-III-2- Les services feeder	p.82
B- Vers une déformation de la structure du marché	p.89
<u>B-I- De nouvelles opportunités</u>	p.89
B-I-1- Modification des comportements	p.89
B-I-2- Impact du progrès technique	p.94
<u>B-II- Actions publiques en faveur du transport maritime à courte distance</u>	p.99
B-II-1- Justification de l'intervention publique	p.99
B-II-2- Axes d'intervention	p.99
<u>Conclusion</u>	p.118
<u>Bibliographie</u>	p.123
<u>Annexes</u>	p.126
Annexe 1 : Carte de l'Europe des Transports Maritimes.	p.126
Annexe 2 : Liste des abréviations utilisées.	p.127
Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées	p.128
Annexe 4 : Les lignes régulières desservant la façade Atlantique (Nantes / St Nazaire et Bordeaux) et le Port du Havre.	p.130

AVERTISSEMENT

Cette étude a été réalisée par Bertrand Le Gallic, doctorant en économie au Centre de Droit et d'Economie de la Mer (CEDEM), Université de Bretagne Occidentale, Brest.

Elle a été effectuée dans le cadre des Groupes de Prospective Maritime et Littorale de la façade Atlantique française, et répond tout particulièrement à une demande du sous-groupe *Transport*.

Elle a été menée avec le concours scientifique et technique de la Direction Régionale de l'Equipement de Bretagne, en la personne de Monsieur Arnaud Laudenbach, Directeur Régional, et de ses collaborateurs, Messieurs Patrick Puech, Georges Tanguy et René Le Naour,

Elle a été financée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), représentée par Madame Priscilla Deroo, en accord avec Monsieur Christian Le Lamer, conseiller au Secrétariat Général de la Mer (correspondant auprès des groupes de Prospective Maritime et Littorale de la façade Atlantique).

Il s'agit d'un travail universitaire, qui s'inscrit dans une problématique résolument maritime. A ce titre, l'analyse focalise donc sur l'alternative que le transport maritime peut représenter, toutes choses égales par ailleurs, dans l'organisation des transports de marchandises diverses. Les autres modes de transport alternatifs au transport routier, et notamment le ferroviaire, sont eux considérés comme des données exogènes qui, en tant que telles, ne font pas l'objet de développements spécifiques.

Cette recherche, qui doit être perçue comme une contribution à la réflexion sur l'organisation des transports de marchandises, aura donc pour ambition:

- 1) de mettre en évidence l'intérêt économique et social du développement du transport maritime à courte distance pour les régions de la façade Atlantique.
- 2) d'en déterminer les critères de faisabilité.

SYNTHESE

Le transport maritime a depuis toujours été associé au développement économique et à la dynamique sociale des régions de la façade Atlantique française: à l'exception de Rennes, les principaux pôles urbains d'aujourd'hui sont en effet les grands ports d'autrefois, qui constituaient jusqu'à la fin des années soixante les points de passage naturels de l'acheminement du commerce extérieur maritime français. Cette fonction particulière des villes portuaires a « naturellement structuré leur activité économique, que ce soit au travers des activités de construction et de réparation navales ou des débouchés commerciaux offerts aux entreprises locales. Deux logiques prévalaient alors, celle de la proximité géographique des ports (compte tenu des difficultés d'acheminement terrestre) et celle du recours à des opérateurs nationaux.

Depuis les années soixante-dix, plusieurs facteurs ont cependant mis à mal cette double logique, plaçant les ports dans un contexte de concurrence souvent exacerbée, résultant notamment d'une concentration géographique croissante du transport maritime de marchandises transocéanique (de moins en moins de ports étant touchés par les lignes-mères).

Cette concentration est la conjonction de deux phénomènes : d'une part, les armateurs, en cherchant à réaliser des économies d'échelles, sont entrés dans une course au gigantisme. Les nouveaux porte-conteneurs (d'une capacité de plus de 6000 EVP) ne peuvent ainsi plus desservir qu'un nombre limité de ports, compte tenu de contraintes physiques liées à ces navires. Une telle stratégie n'aurait sans doute pas été possible en l'absence d'une seconde évolution, qui est la mondialisation et la régionalisation de l'économie. En effet, la mondialisation de l'économie, en modifiant les processus de production, a engendré un accroissement du commerce maritime international, et a ainsi permis une massification des flux. La régionalisation de l'économie, et principalement la construction de l'espace européen, a ensuite permis à cette massification des flux de se retrouver même dans les ports, puisque les opérateurs nationaux ne sont plus soumis à des coûts supplémentaires (taxes) en cas de transit par les ports étrangers.

Cette concentration géographique de l'activité a été favorisée par le formidable développement du mode de transport routier, qui permet d'acheminer partout en Europe, avec une certaine souplesse, les marchandises à partir (ou à destination) de ces ports d'éclatement internationaux (ou hubs). Les raisons de succès de ce mode de transport sont triples : d'abord, il a bénéficié de la réalisation d'infrastructures performantes ; ensuite, c'est celui des modes de transport qui pouvait le mieux prétendre à satisfaire la stratégie de flux tendus adoptée par les chargeurs ; enfin, il apparaît que ce mode de transport pratique un coût artificiellement bas, dans la mesure où il génère des externalités négatives qui sont supportées par l'ensemble de la collectivité. Cette sous-tarification explique en partie la forte demande dont bénéficie ce mode de transport, au détriment des autres modes de transport, pourtant moins génératrices d'externalités.

Le développement du mode de transport routier, en modifiant les hinterlands portuaires (qui sont de plus en plus déterminés par des critères d'accessibilité économique), a non seulement participé au phénomène de concentration de l'activité maritime, mais il a en plus tendance à l'accentuer. En fait, les dessertes terrestres en général jouent un rôle fondamental dans le processus de hiérarchisation des ports; c'est l'un des enseignements du modèle de Rimmer, qui, même élargi au niveau européen, fournit une image satisfaisante de la dynamique structurelle portuaire.

Cette évolution de l'organisation des transports, qui résulte d'une logique économique strictement privée, apparaît toutefois socialement non satisfaisante. En effet, tant que les externalités générées par le transport routier ne sont pas internalisées (solution théoriquement efficace, et recherchée notamment par la Commission Européenne), le coût social de ce mode sera tel que les profits privés seront pratiquement compensés par les coûts sociaux (infrastructures, pollution, accidents, etc...), ce qui témoigne d'une réelle inefficacité économique. Ce constat est encore renforcé lorsque l'on tient compte des coûts liés aux embouteillages, ainsi que des coûts en termes de dégradation de bien-être social ou de dégradation des actifs naturels.

Outre ces considérations économiques stricto sensu, les conséquences spatiales de cette évolution de l'organisation des transports posent elles aussi un certain nombre de problèmes. Le phénomène de divergence cumulative initié par cette nouvelle situation contribue à marginaliser les régions maritimes périphériques non desservies par des lignes régulières, dans la mesure où les chargeurs (surtout les plus petits d'entre eux) subissent un renchérissement des produits qui peut les inciter, à terme, à délocaliser leurs activités à proximité des grands ports internationaux.

Le développement du transport maritime à courte distance, en déformant l'espace économique, pourrait permettre d'éviter ce phénomène, puisqu'il rapprochera (financièrement) les chargeurs des régions périphériques des réseaux de transport internationaux. Ce rôle structurant de l'activité est renforcé par le rôle moteur du transport maritime à courte distance sur l'ensemble de l'activité, dans la mesure où ce mode de transport sera sans doute l'un des principaux (sinon l'unique) vecteur de pérennisation de l'outil portuaire et que, par leur nature et leur rôle, les infrastructures de transport influent sur la localisation des autres activités humaines : résidences, équipements, productions.

La filière Transport Maritime sera naturellement la première à bénéficier du développement de ce mode de transport, que ce soit grâce à sa capacité à dynamiser l'activité portuaire ou les industries maritimes dans leur ensemble. Dans la plupart des villes portuaires de la façade, la création de nouveaux emplois directs représente un intérêt économique fondamental, notamment au travers des emplois indirects et induits qu'ils vont générer. Ce constat est particulièrement important pour celles de ces villes qui ont perdu leurs principales activités motrices au cours de ces dernières années (pêche, défense, etc.).

L'intérêt du transport maritime à courte distance ne se limite toutefois pas à sa dimension économique, puisque le développement de ce mode de transport contribuera à atteindre d'autres objectifs de politique générale, tels que la réduction de la consommation énergétique, la réduction de la pollution émise, la préservation d'actifs naturels de plus en plus rares, ou encore l'équilibre des territoires.

Le développement du transport maritime à courte distance représente donc un intérêt majeur pour les régions de la façade Atlantique française. Pourtant, le problème de faisabilité économique demeure, dans la mesure où la rentabilité des lignes répond avant tout à une logique strictement privée d'opérateurs, qui évoluent dans un marché sujet à une distorsion de concurrence sur laquelle ils n'ont pas de prise à court terme.

Pour analyser la faisabilité économique d'un développement du transport maritime à courte distance (et mesurer le différentiel de compétitivité entre les modes de transport routier et maritime dans le contexte actuel), une étude tarifaire du marché des transports de marchandises a été réalisée. Celle-ci s'appuie sur les prix pratiqués par chacun des modes de transport pour des liaisons identiques, ce qui permet de procéder à des comparaisons, soit à partir d'exemples réels, soit d'exemples simulés.

Il apparaîtra qu'aucune conclusion générale en terme de « distance de rentabilité » ne puisse être tirée, les conditions de tarification dépendant tout autant des trafics concernés (quantité, régularité, équilibre dans les deux sens) que des considérations kilométriques. Toutefois, pour des distances supérieures à 1500 km, voire pour des trafics qui supposent de toutes façons une rupture de charge, le mode maritime s'avère plus rentable que le mode routier. Pour des distances inférieures, le transport maritime à courte distance, malgré des conditions d'exploitation difficiles (droits de port, monopole du pilotage, multiplication des coûts de manutention sans doute les plus élevés d'Europe, etc.), apparaît souvent proche du seuil de rentabilité. La mise en service récente de lignes à courte distance semble conforter cette analyse.

Malgré son importance, le critère tarifaire n'est cependant pas le seul à être considéré par les chargeurs. En effet, ces derniers raisonnent de plus en plus en termes de *coût global*, concept qui synthétise un ensemble de critères qualitatifs liés aux contraintes de leur production ou commercialisation, tels que la vitesse et la fréquence des rotations, le degré de sécurité et de fiabilité des services proposés, ou encore des exigences en termes de stockage ou de services publics. Les services rouliers, par exemple, doivent souvent proposer plus d'une rotation par semaine pour attirer des clients, tandis qu'un service feeder doit fournir l'assurance que son navire sera toujours en phase avec les escales des lignes régulières. Dans tous les cas, les contraintes liées au commerce des produits à faible Date Limite de Consommation sont telles que ce marché ne pourra être capté par des liaisons de transport maritime à courte distance.

Si la perte de ce marché réduit le trafic potentiel, surtout en Bretagne, il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de lignes maritimes à courte distance pourrait être mis en service dans les mois à venir.

Les projets les plus avancés concernent, pour le feedering, de nouveaux services au départ de Lorient et de La Rochelle, à destination du Havre et de Rotterdam notamment, et le doublement du feeder Portlink-CGM au départ de Bordeaux. Pour les lignes roulières, davantage de potentialités existent, dans la mesure où une complémentarité entre transporteurs routiers et armements est souvent envisageable. Des dessertes de la Russie, via la Scandinavie, sont en projet très avancé, ainsi que des liaisons sur le Sud de l'Espagne ou le Portugal.

Il est nécessaire de signaler que ces analyses, tant qualitatives que tarifaires, ont été menées en référence à la structure actuelle du marché des transports, qui reste collectivement inefficace et inéquitable. Cette structure est cependant amenée à se déformer au cours des mois et des années à venir, vraisemblablement au bénéfice du transport maritime à courte distance.

En effet, de nouvelles opportunités vont apparaître, qu'elles résultent d'un changement de comportement « interne » aux opérateurs du secteur des transports ou de l'utilisation de certaines innovations technologiques dans le secteur du transport maritime. C'est la compétitivité de l'ensemble du secteur maritime, et notamment du domaine portuaire, qui devrait ainsi être améliorée, permettant à des lignes à courte distance de devenir compétitives par rapport au transport routier (qui lui a atteint une certaine limite quant à ses capacités de gagner encore en compétitivité).

Les opérateurs privés du secteur des transports changeront d'autant plus leurs stratégies en termes de transport qu'ils auront l'assurance que la puissance publique interviendra, en s'intéressant notamment aux modes de transports alternatifs.

Comme toute intervention, celle-ci doit cependant être économiquement et socialement justifiée, mais l'inefficacité qui caractérise aujourd'hui le secteur des transports, ainsi que ses multiples conséquences sur l'ensemble de la société, semble apporter cette justification.

Le développement du transport maritime à courte distance sera alors perçu comme l'un des instruments d'intervention envisageable, dans la mesure où il pourra apporter une réponse efficace et équitable.

Les axes d'action publique pourront être doubles :

D'une part, ils concerteront l'organisation portuaire, notamment en termes de législation du travail (abandon des monopoles) et de fiscalité (suppression des taxes spécifiques, régime particulier lié au domaine public maritime).

D'autre part, ils s'adresseront au marché des transports dans son ensemble, non seulement en contraignant le transport routier dans l'espace et dans le temps (pour garantir des objectifs de santé publique et de préservation de l'environnement), mais encore en améliorant la compétitivité du transport maritime à courte distance, notamment en appliquant les mesures visant à développer le transport combiné (au travers des projets PACT par exemple).

INTRODUCTION

Dans sa contribution au débat national sur l'aménagement du territoire, le Conseil Economique et Social de Bretagne est parti d'un rêve, le rêve de faire de la Bretagne « *un maillon essentiel de la façade Atlantique européenne...* », et dans lequel « *la poursuite des relations maritimes et la relance du cabotage ont donné une énergie nouvelle à bon nombre d'activités* » (CESR, 1993, p.1).

L'accent est mis sur deux éléments essentiels: réfléchir à une échelle pertinente- **la façade Atlantique** - et envisager le développement économique à partir d'une activité structurante - **le cabotage**, ou plus généralement **le transport maritime à courte distance**.

Ces éléments seront au centre de la présente réflexion, puisque son objectif sera de préciser « *l'intérêt économique et social de l'intégration des ports de la façade Atlantique française dans les réseaux maritimes européens* » grâce au développement du transport maritime à courte distance.

Le terme de Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) renverra ici aux **transports maritimes de marchandises diverses** qui s'effectuent sans traversée océanique, ce qui inclut:

- les transports intérieurs (cabotage national).
- les transports entre Etats de l'Union faisant intervenir au moins un port de la façade Atlantique française.
- les trafics entre au moins un port de la façade Atlantique française d'une part, et d'autres Etats de la Baltique, la Mer Noire et la Méditerranée.

Cette réflexion s'inscrit dans la problématique développée par le sous-groupe Transport du Groupe de Prospective Maritime et Littorale de la Façade Atlantique. Elle a été menée en étroite collaboration avec les services de la Direction Régionale de l'Equipement de Bretagne, qui ont la co-responsabilité de ce sous-groupe Transport, notamment dans le cadre des Chartes de Places Portuaires.

Le transport maritime à courte distance y est considéré sous un double aspect: en tant que **moyen de transport alternatif au transport routier** et en tant que **vecteur d'un développement économique des régions périphériques maritimes**.

L'analyse focalisera sur un élément essentiel, qui est la détermination **des conditions de rentabilité** d'une liaison de transport maritime à courte distance. **Une étude des coûts privés de transport « bout-à-bout »** a été pour cela nécessaire à réaliser. Compte tenu du caractère sensible de ce type d'information, cette analyse n'a pu être menée de façon aussi satisfaisante pour tous les ports de la façade. Les résultats présentés ici permettent toutefois d'appréhender ces questions de rentabilité avec une certaine cohérence.

Il est cependant important de préciser que l'analyse menée ici repose sur la **structure actuelle** du marché des transports de marchandises diverses au sein de l'espace économique européen. Comme cela sera précisé, cette structure devrait être sujet à une déformation dans les prochaines années, conséquence de changement de stratégie de la part des différents acteurs, qu'ils soient publics ou privés. Les préoccupations croissantes en termes de pollution (qui devraient se traduire par la généralisation du recours à des « bio-carburants » dont le coût sera supérieur à celui du diesel) sont à ce titre révélatrices, bien qu'elles ne représentent qu'une partie du problème.

S'il est difficile de préjuger des évolutions à venir, il semble toutefois admis par un certain nombre d'acteurs que la **future structure** du marché des transports devrait intégrer des contraintes importantes vis-à-vis du transport routier, ce qui modifiera les rentabilités respectives des différents modes de transports, et donc leurs rapports concurrentiels, vraisemblablement au détriment d'un transport routier déjà fragilisé.

La présente réflexion a en outre l'ambition de constituer un travail préparatoire à la réalisation d'une thèse de recherche en économie, dans la mesure où elle tente d'identifier un certain nombre de considérations économiques qui mériteraient d'être approfondies. Le champ d'application est vaste, puisqu'il va de l'économie des Transports à l'économie Publique, en passant par l'économie de l'Information ou l'économie Régionale.

Malgré l'enjeu économique et social que représente le développement du transport maritime à courte distance pour les régions périphériques, un manque de données objectives et homogènes, appréhendant le problème dans sa globalité, subsiste. Tout travail de recherche qui pourra fournir aux décideurs économiques et politiques de telles informations devrait donc être considéré avec intérêt.

Cette position est bien sûr en opposition avec celle qui estimerait que les ports français n'ont plus besoin de se développer, dans la mesure où le port de Rotterdam pourra constituer l'unique porte d'entrée maritime européenne de « demain ».

L'organisation des transports sous-jacente à cette dernière position, qui sera qualifiée de « feeding routier » à partir de Hubs (ou ports d'éclatement), n'est pourtant **pas satisfaisante**, que ce soit en **termes d'efficacité** ou en **termes d'équité**. Elle a en outre des **conséquences économiques, environnementales et sociales** de plus en plus lourdes à supporter par la collectivité.

Le transport maritime à courte distance pourra alors offrir des réponses pertinentes à un certain nombre de problèmes posés par le besoin sans cesse croissant de mobilité des marchandises. Afin de valider une telle hypothèse - qui repose jusqu'à présent plus sur des intuitions que sur des preuves - ce travail s'articulera de la façon suivante :

Dans une première partie, ***Les nouveaux enjeux du développement du transport maritime à courte distance sur la façade Atlantique***, une analyse de la situation qui prime dans le secteur des transports de marchandises sera menée (A), mettant l'accent sur l'émergence de la nouvelle organisation du transport des marchandises (A-I) et les conséquences de cette mutation (A-II). A partir de ce constat, l'intérêt du développement du transport maritime à courte distance pourra être précisé (B), distinguant les intérêts économiques (B-I) des intérêts qui seront qualifiés de sociaux (B-II).

Dans une seconde partie, *Critères de faisabilité économiques et axes d'intervention*, le marché des transports de marchandises sera analysé (A), tant du point de vue tarifaire (A-I) que du point de vue des contraintes liées à ce mode de transport (A-II). Cette analyse permettra alors de présenter les types de liaisons maritimes à courte distance qui peuvent être mis en service à court terme, c'est à dire en tenant compte de la structure actuelle du marché des transports de marchandises diverses. L'accent sera particulièrement mis sur la nouvelle dynamique portuaire qui semble se dessiner, puisque, depuis le début de cette étude, une dizaine de nouveaux projets ont été annoncés (y compris les doublements de ligne).

Cette dynamique, qui dépend jusque présent d'entrepreneurs privés (même si les autorités portuaires jouent souvent un rôle fondamental), pourrait être rapidement renforcée, dans la mesure où la structure même du marché des transports de marchandises est amenée à se déformer (B). Cette déformation sera double, associant la dynamique interne au secteur des transports (B-I) aux choix d'intervention de la puissance publique en faveur d'un mode de transport économiquement et socialement plus satisfaisant (B-II).

PARTIE I: Les nouveaux enjeux d'un développement du Transport

Maritime à Courte Distance sur la façade Atlantique.

Le transport maritime a depuis toujours été associé au développement économique et à la dynamique sociale des régions de la façade Atlantique française : à l'exception de Rennes, les principaux pôles urbains d'aujourd'hui sont en effet les grands ports d'autrefois, qui constituaient jusqu'à la fin des années soixante les points de passage naturels de l'acheminement du commerce extérieur maritime français. Cette fonction particulière des villes portuaires a « naturellement » structuré leur activité économique, que ce soit au travers des activités de construction et de réparation navales ou des débouchés commerciaux offerts aux entreprises locales. Deux logiques prévalaient alors, celle de la proximité géographique des ports (compte tenu des difficultés d'acheminement terrestre) et celle du recours à des opérateurs nationaux.

Toutefois, à partir des années soixante-dix, la mondialisation de l'économie, la complexification des chaînes de transport et l'amélioration des réseaux terrestres ont mis à mal cette double logique, plaçant les ports dans un contexte de concurrence, tant sur plan régional que national ou européen. Ainsi, les aires de chalandises (ou hinterlands) des ports se sont modifiées, le plus souvent au bénéfice des plus puissants d'entre eux, et notamment des ports étrangers (en premier lieu ceux du *range Manche-Mer du Nord*) : c'est environ 28% des produits manufacturés du commerce extérieur de la France qui est aujourd'hui accaparé par ces ports étrangers, constituant ce qu'on appelle les trafics détournés. Dans le même temps, la part des marchandises transportées par le mode maritime n'a cessé de décroître, notamment en valeur, principalement au bénéfice du mode de transport routier.

Ces évolutions de l'activité sont telles qu'aujourd'hui certains ports de la façade Atlantique voient leurs trafics traditionnels menacés, ce qui pose un réel problème de pérennité de la fonction portuaire. Ainsi, le Port Autonome de Bordeaux a perdu la majeure partie de ses lignes transocéaniques, tandis que les ports de Lorient et de Brest, qui vivaient principalement du trafic de vrac agro-alimentaire, subissent une concurrence sans cesse croissante des Ports Autonomes du Havre et de Nantes.

Pour ces trois ports (comme pour d'autres), **le transport maritime à courte distance représente l'unique stratégie de développement portuaire**, car, la concentration géographique du transport maritime transocéanique ayant tendance à s'accentuer, il sera de plus en plus difficile pour les « petits » ports de capter (voire de préserver), des trafics transocéaniques.

Afin de mesurer l'enjeu que peut représenter un développement du transport maritime à courte distance pour les ports de la façade Atlantique, principalement sur un plan économique (B), il est utile de revenir sur les principaux facteurs qui ont participé à cette nouvelle organisation des transports de marchandises au sein de l'espace européen, à savoir la concentration de l'activité de transport maritime (A-I-1) et le l'avènement du mode de transport routier (A-I-2). La dynamique de cette évolution sera schématisée à partir du modèle de Rimmer, qui traite des causes de la hiérarchisation des ports (A-I-3). Les conséquences de cette évolution pourront alors être précisées, tant sur le plan de l'efficacité économique (A-II-1) que sur celui des modifications sociales, spatiales ou encore environnementales qui ont été enregistrées (A-II-2).

C'est notamment en regard de ces conséquences qu'un certain nombre d'enjeux pourront être identifiés. Le développement du transport maritime à courte distance à partir de certains ports de la façade présentera en effet un **intérêt économique majeur**, que ce soit par sa **capacité à dynamiser la filière Transport Maritime** (B-I-1) ou par son **rôle moteur** sur l'ensemble de **l'activité économique locale ou régionale** (B-I-2). L'intérêt présenté par le développement du transport maritime à courte distance sera d'autant plus important que, tout en contribuant au développement économique des régions périphériques, il participera à des choix sociaux de politique générale, notamment en termes d'environnement (B-II-1) ou d'aménagement du territoire (B-II-2).

A- LE MARCHE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES:

UNE SITUATION ECONOMIQUEMENT ET SOCIALEMENT INSATISFAISANTE

A.I- La nouvelle organisation du transport de marchandises.

La conjonction de plusieurs facteurs - mondialisation de l'économie, construction de l'Union Européenne, réalisation d'infrastructures routières, innovations technologiques - a depuis un quart de siècle profondément transformé l'organisation des transports de marchandises à l'intérieur de l'espace européen, consacrant une certaine hégémonie de la route au détriment des autres modes de transport. D'un côté, le chemin de fer n'a pas su s'adapter à une demande de mobilité nouvelle des marchandises. De l'autre le transport maritime à courte distance n'a pas su (ou n'a pas pu) capter des trafics qui lui semblaient destinés.

Pour saisir les enjeux d'un éventuel re-développement du transport maritime à courte distance sur la façade Atlantique française, il est nécessaire de revenir sur les causes et les effets de l'organisation actuelle des transports de marchandises en Europe. Cet examen s'efforcera donc de fournir une photographie de la situation présente, en mettant l'accent sur deux phénomènes centraux: la concentration du transport maritime transocéanique de marchandises [A.I-1] et l'émergence du mode de transport routier [A.I-2]. En outre, une présentation du « film » de cette évolution sera esquissée à partir du modèle de Rimmer [A.I-3], géographe Australien qui a proposé en 1967 une modélisation de l'émergence d'une hiérarchie entre les ports Australiens.

A.I.1) Concentration géographique du transport maritime transocéanique de marchandises.

Aujourd’hui, tant au niveau européen qu’au niveau national, **le trafic maritime international est fortement concentré**: en 1991, le seul port de Rotterdam traitait 291 millions de tonnes (Mt), n’étant dépassé que par le cumul des quatre autres ports dépassant alors 50 Mt: Anvers, Marseille(70 Mt), Hambourg et le Havre (50 Mt).

En ce qui concerne le marché des marchandises diverses, Rotterdam (60 Mt), Anvers (45 Mt) et Hambourg (30 Mt) dominent largement le secteur, loin devant Le Havre (13 Mt en 1995) et Marseille (11 Mt en 1995). Cette différence se retrouve pour le trafic conteneur, c’est à dire le secteur le plus dynamique et devant continuer de connaître la plus forte croissance durant les quinze prochaines années (+ 158 % selon une étude réalisée pour le compte du parlement européen: « Politique Européenne des Ports Maritimes», 1993). Ainsi, le port du Havre, premier port français de conteneurs (9 Mt pour 970000 EVP en 1995), n’arrive qu’au septième rang européen. **La faiblesse relative de la France concerne donc en particulier les trafics à forte valeur ajoutée.**

On retrouve en France ce phénomène de concentration, notamment sur les trafics de conteneurs où seuls les ports du Havre (1020 000 EVP), de Marseille (550000 EVP), Rouen (120000 EVP) et de plus en plus Nantes/Saint-Nazaire (56000 EVP en 1996,65 000 EVP espérés en 1997, soit + 14 %) sont parvenus à capter un trafic significatif.

Même si l’essentiel du commerce extérieur français transite toujours par les ports nationaux, la prépondérance des ports de la Mer du Nord, notamment dans les trafics à forte valeur ajoutée, n’est pas sans effet sur l’organisation de la chaîne de transport. Ainsi, on estime qu’environ 30% des trafics français de marchandises diverses transitent par les ports étrangers, constituant les « trafics détournés » (ou « détras »). Ces ports sont alors qualifiés de ports d’éclatement (ou hubs), à partir desquels les post-acheminements se font ensuite par la route dans la plupart des cas (ce qui concerne Rotterdam, Anvers, voire le Havre au niveau français). En pratique, cela signifie qu’une usine située à Lorient va recevoir par camion de Rotterdam des conteneurs en provenance des USA ou de l’Asie du sud-est (ou inversement). Plusieurs éléments expliquent l’émergence de ce phénomène.

A.I.1.a) Course au gigantisme.

Pour présenter ce qui sous-tend la course au gigantisme qui caractérise tous les segments de la flotte transocéanique, le cas des marchandises diverses peut s'avérer pertinent, d'une part parce qu'il peut être transposé aux autres marchandises, et d'autre part parce qu'il est d'une grande actualité.

Une innovation technologique est à l'origine du changement de stratégie des grandes compagnies maritimes assurant le transport de marchandises diverses: il s'agit de la généralisation de la conteneurisation, qui a permis de réaliser d'importantes économies d'échelle (c'est à dire de la réduction du coût unitaire, par exemple d'une tonne transportée). Ainsi, un Barcelone-Tokyo, qui coûtait environ 800 \$ par conteneur il y a 3 ans (soit 4400 F) coûte aujourd'hui 550 \$ (soit 3200 F). En effet, la standardisation du mode de conditionnement a permis la massification de flux de nature pourtant différente (on peut embarquer « côte à côte » un conteneur de bobines de cuivre et un conteneur de poulets congelés), ce qui a incité les armateurs à utiliser des navires toujours plus grands, n'étant plus limités par un type de produit déterminé. Les chantiers de construction navale, principalement asiatiques, ont su parfaitement s'adapter à cette nouvelle demande, et ils réalisent aujourd'hui des porte-conteneurs capables de transporter plus de 6000 « boîtes » (ceux de la cinquième génération), tout en respectant les contraintes de « transit-time », c'est à dire de temps de traversée (Barcelone-New York: 10jours plutôt que 18jours il y a peu). C'est cette même logique qui a prévalu pour la réalisation des supertankers pour le pétrole ou des Panamax pour les vracs solides.

Cette **course au gigantisme** a bien évidemment **des conséquences sur le choix des ports d'escales:** ceux-ci doivent non seulement être **maritiment accessibles** à des navires toujours plus gros, mais en plus ils doivent satisfaire à la **logique de massification des flux** pour que le porte-conteneurs puisse tout décharger et repartir à plein en ayant touché un minimum de ports dans un minimum de temps (afin de conserver un transit-time compétitif). Cela implique que les ports desservis doivent disposer d'infrastructures (portuaires et terrestres) et de services suffisants pour répondre à ces contraintes, ce qui va tendre à **réduire le nombre de ports qui pourront être touchés par les lignes régulières transocéaniques.**

A.I.1.b) Régionalisation et mondialisation de l'économie.

Ces évolutions n'auraient cependant pas pu intervenir sans l'émergence d'une nouvelle logique dans l'organisation mondiale des échanges.

Mondialisation de l'économie :

La mondialisation (ou globalisation) de l'économie a un double effet sur la demande de transport de marchandises. D'une part, les échanges existants entre les différents continents (en fait entre l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud-Est et l'Europe) se sont fortement intensifiés, bénéficiant de la suppression de la majeure partie des barrières douanières (tarifaires ou réglementaires). D'autre part, cette « libre » circulation des biens et des capitaux a modifié les systèmes de production traditionnels (une entreprise fabriquait un produit dans un pays pour un marché national), favorisant les délocalisations et les spécialisations des unités de production appartenant à des groupes le plus souvent internationaux. Les échanges de produits intermédiaires, notamment intra-compagnies, ont ainsi participé à l'intensification des échanges maritimes internationaux.

Régionalisation des économies:

Le recherche de la libre circulation des biens a conduit à la construction de plusieurs « marchés communs », à l'intérieur desquels les frontières ont pratiquement disparu. C'est le cas de l'Union Européenne, qui permet aujourd'hui à des marchandises françaises de transiter par des ports Néerlandais sans aucun coût supplémentaire (frais de douanes, immobilisation en douanes...). Il est évident qu'avant l'achèvement de cet espace européen, les contraintes des chargeurs étaient telles qu'ils ne trouvaient que peu d'intérêt à adopter une telle stratégie. On pourrait s'interroger sur le fait de savoir pourquoi les ports de la Mer du Nord ont bénéficié à ce point de l'ouverture des frontières européennes, stigmatisant un problème de compétitivité de la part des ports français. Cela ne faisant pas l'objet de ce présent rapport, cette question restera en suspens, même si on peut penser que, comme dans d'autres secteurs, le différentiel de fiscalité et de protection sociale est certainement présent dans l'analyse tarifaire de cette situation, et que le point central réside dans les différences de services, notamment la fiabilité ou les qualités des dessertes terrestres.

Compte tenu des éléments précédents, rien ne semble devoir remettre en cause cette nouvelle organisation du transport international de marchandises qui, notamment dans le secteur des marchandises diverses, devrait se concentrer dans des « maxi-hubs » tels que Rotterdam, Anvers, ou encore Algésiras. Pour résister sur ce marché, les ports français devront se retrouver des atouts leur permettant d'attirer les futures « méga-alliances » maritimes.

Si la concentration géographique du transport-intercontinental de marchandises est totalement conforme à la logique économique, certaines pratiques de pré ou de post-acheminement peuvent cependant apparaître moins rationnelles. Ainsi, par les ports ibériques, la Bretagne reçoit par route près de 10 000 tonnes de marchandises diverses en provenance de l'Amérique du Nord (selon une étude de l'Institut Français de la Mer); l'importance du trafic routier ainsi généré (le « feeding routier ») n'est donc pas négligeable, ce qui, outre son manque de justification économique, posera des problèmes en regard de critères sociaux et territoriaux (A.II.2).

A.I.2) L'avènement du mode de transport routier.

Le second élément qui a profondément modifié l'organisation des transports en Europe est le formidable développement du transport routier de marchandises. Aujourd'hui, c'est environ 54% en tonnage des échanges intra-européens - et 70% en valeur - qui se font par la route, contre 18 % pour le fer et 28 % par voix maritime (dont la plus grande partie qui s'effectue avec les îles britanniques). En pratique, cela signifie que par exemple des camions suédois traversent le Danemark, l'Allemagne et une partie de la France pour venir chercher des pièces détachées dans une usine morbihannaise. Il convient de se demander pourquoi le transport maritime (TMCD) n'est pas parvenu à capter une partie significative de ces trafics (qui résultent parfois de la pratique de « feeding routier »). Trois éléments de réponse peuvent être avancés:

- le développement du réseau routier.
- la stratégie de flux tendus.
- le prix artificiellement bas du transport routier.

A.I.2.a) Le développement du réseau routier.

Au début du siècle, les infrastructures routières ne permettaient pas de relier de façon satisfaisante la Bretagne au Pays Basque espagnol. Aujourd’hui, cela ne constitue plus une difficulté majeure, car, en respectant la législation sur les temps de conduite journalière maximum, il faut 25 heures pour relier Brest à Bilbao. Ce progrès résulte de deux phénomènes: d’une part, les progrès techniques réalisés dans le secteur de la mécanique automobile ont été considérables. D’autre part, les réseaux routiers et autoroutiers se sont très largement améliorés, même si leur architecture « étoilée » suscite toujours des critiques. Ces évolutions sont les conséquences des choix opérés dans les années soixante-dix en matière de planification des transports, qualifiés de « tout route », à l’origine desquels se trouvent bien sûr des préoccupations en termes d’aménagement du territoire et de droit pour tous au transport, mais aussi un puissant lobby routier. **La création de nouvelles infrastructures routières a ainsi profondément modifié les notions de distances/temps, et, par suite, de distance économique, compte tenu du rapprochement entre les différentes zones de production et de consommation qui en a résulté.**

A.I.2.b) La stratégie de flux tendus.

Les transporteurs ont donc pu s’appuyer sur ce formidable réseau routier pour développer leur activité, en sachant parfaitement s’adapter aux nouvelles contraintes industrielles, particulièrement la généralisation du procédé de flux tendus (ou « juste à temps »). La pratique de flux tendus s’oppose à celle de massification des flux qui prévalait jusque-là, et qui incitait notamment certains producteurs à recourir au mode de transport maritime pour abaisser le coût unitaire. Son objectif étant la minimisation des stocks, elle a eu pour effet de « **fragmenter** » **les livraisons et de réduire leurs délais.** Ainsi, une entreprise de transformation de produits de la mer du sud-Finistère, plutôt que de recevoir un cargo entier comme précédemment, fait désormais acheminer par la route, via Rotterdam ou l’Espagne, quelques conteneurs par semaine.

A.I.2.c) Un prix (artificiellement?) bas du transport routier.

L'adaptation du transport routier aux nouvelles contraintes industrielles a été d'autant plus facile que les transporteurs ont su (et ont pu) proposer à leurs clients des prix toujours plus compétitifs. Ainsi, un aller-retour par camion Lorient-Murcie, soit un trajet d'une durée totale (donc d'une immobilisation) de théoriquement quatre jours, est aujourd'hui facturé entre 10000 francs et 15000 francs.

Sur le marché des transports de marchandises, où les modes terrestres, ferroviaires et maritimes sont en concurrence, la pratique d'un prix plus faible (à qualité de service équivalente) de la part de l'un de ces modes va de façon classique entraîner un accroissement de la demande vers ce mode. L'analyse de la structure de l'offre de transport routier va montrer que celle-ci est une des causes de la faiblesse des prix pratiqués (ce qui, en soi, n'induit pas de distorsion de concurrence avec les autres modes). Par contre, l'analyse de la tarification des infrastructures et des coûts sociaux générés par le transport routier laisseront à penser que les prix pratiqués ne reflètent pas l'intégralité de ce qu'ils devraient.

Un marché atomisé.

L'analyse de l'offre de transport routier est nécessaire pour comprendre les évolutions passées (et à venir) dans le secteur des transports en général. Le nombre d'entreprises de transport routier en France, de l'entreprise « artisanale » au groupe de taille nationale, voire européenne, est en effet très important, et l'ouverture des frontières n'a fait qu'exacerber une concurrence déjà vive (ce qui sera encore plus vrai à partir de 1998, date à partir de laquelle l'espace européen sera accessible à tout transporteur d'un pays tiers).

Les transporteurs (surtout les plus petits) sont sans cesse amenés à baisser leurs prix pour conserver leurs trafics, baisse d'autant plus sensible que le service s'est globalement amélioré(fiabilité, délais...). A ce titre, un point central dans l'explication de cette évolution mérite d'être relevé: il concerne les conditions de travail effectives qui sont pratiquées.

Non seulement, il est de notoriété publique que les chauffeurs sont « parfois » soumis à des cadences de travail plus élevées que celles autorisées par la loi (non respect des temps de conduite, du temps de repos, etc.), mais en plus certains doivent de plus en plus fréquemment effectuer des tâches qui ne leur incombent pas (déchargement, entreposage...), soit parce que les chargeurs considèrent que cela leur est dû, soit (et c'est plus souvent le cas) parce que les chauffeurs doivent effectuer ou participer à ce travail supplémentaire pour respecter les délais prévus.

Derrière un problème plus large de conditions de travail (hors propos ici), l'accent ne veut être mis ici que sur l'existence d'un travail pas toujours rémunéré à son juste niveau (puisque illégal) qui a tendance à abaisser le prix du transport. Les récents mouvements de grève semblent toutefois montrer que ces pratiques devraient bientôt arriver à une limite.

Une sous-tarification des infrastructures.

La question de la tarification des infrastructures de transport, et plus précisément le niveau auquel les transporteurs participent à leur financement, pose un certain nombre de difficultés, et fait l'objet d'un large débat. D'un côté, les transporteurs doivent s'acquitter de taxes particulières (taxe sur l'essieu ou sur les carburants), sont soumis à l'impôt sur les sociétés et payent les péages sur les autoroutes. Certains considèrent donc que, globalement, le transport routier de marchandises paye ce qu'il doit aux infrastructures qu'il utilise. Même si cela méritait une étude particulière, il semble effectivement que l'on puisse considérer que **la contribution du transport routier au financement des autoroutes soit efficace**. Par contre, cela n'est plus le cas pour les routes nationales et, a fortiori, pour les routes départementales et communales. C'est d'ailleurs la position de la commission des communautés européennes.

De plus, une distinction doit être effectuée entre les transporteurs français et les autres transporteurs communautaires, qui utilisent les infrastructures nationales (autres que les autoroutes) sans les payer en fonction de l'usage qui en est fait. Ce raisonnement, qui résulte du **principe de territorialité** (« les recettes fiscales doivent revenir aux autorités des pays où les coûts sont réellement générés ») doit bien sûr être appliqué aux transporteurs français qui utilisent les réseaux routiers étrangers.

Les coûts sociaux.

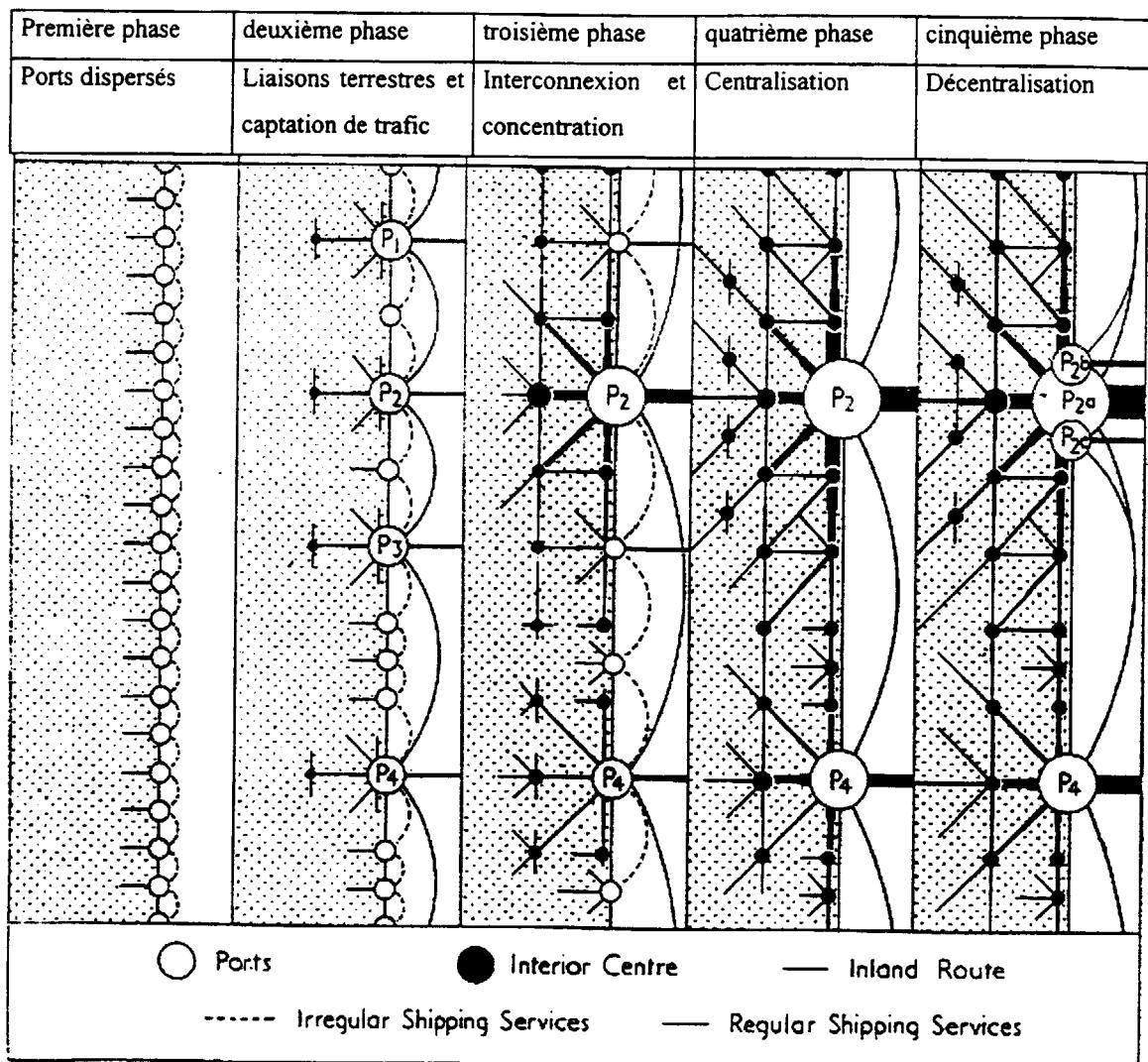
Si la question précédente reste délicate à traiter, il est aujourd’hui acquis que les coûts de transports routiers de marchandises(c'est à dire le prix payé par l'usager, le transporteur) ne reflètent pas l'intégralité des coûts sociaux et environnementaux qui sont générés. Même s'ils sont difficiles à évaluer, ces coûts apparaissent très importants: 56 milliards d'écus pour l'ensemble de l'Union Européenne en 1995 répartis entre les accidents, le bruit et la pollution atmosphérique. Pour la France, en 1986, ces mêmes coûts étaient estimés à 30 milliards de francs.

Il résulte de cette analyse que **les prix pratiqués par le transport routier sont inférieurs à ce qu'ils devraient être si les coûts d'infrastructures et les coûts sociaux étaient réellement imputés à ce mode de transport**, ce qui explique que le transport routier se soit vu adresser une demande artificiellement élevée.

A.I.3) Une présentation théorique de cette évolution.

Le géographe australien Peter J. Rimmer a cherché à expliquer, en 1967, les raisons de l'émergence d'une hiérarchie portuaire en Australie. Il a pour cela élaboré un modèle de développement portuaire s'articulant en cinq phases théoriques - qui constituent plus un procédé évolutif qu'une simple succession. La présentation qui est faite ici reprend ce modèle, en l'adaptant à la situation européenne. Elle a pour objectif de décrire les interactions qui sont intervenues entre l'évolution du transport maritime international (concentration géographique de l'activité) et l'évolution du transport européen (avènement du transport routier), interactions qui expliquent l'organisation actuelle des échanges de marchandises dans l'espace européen, et qui pourraient en dessiner le devenir.

MODELE DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE.



La première phase représente une situation où les ports sont dispersés le long de la côte, entretenant entre eux peu de relations terrestres et des liaisons maritimes irrégulières (façade maritime française jusqu'au XX^e siècle). Ces ports desservent essentiellement leur hinterland proche, qui reste limité et souvent spécialisé (bois, épices). Ils sont donc très liés au système productif local.

La deuxième phase se caractérise par le développement de relations entre certains ports et des villes de l'intérieur à cause de la création de liaisons terrestres adaptées (voies fluviales, voies ferrées, routes). Ces ports (P1, P2, P3, P4) se développent alors plus vite que leurs concurrents, ce qui leur procure un *avantage comparatif*.

Ils vont ainsi gagner en compétitivité (effet de volume, effet d'expérience...) et développer leur réseau de communication terrestre, jusqu'à pénétrer les hinterlands des ports proches au détriment desquels ils vont se développer (en pratique, quand deux pôles sont reliés, c'est le plus puissant d'entre eux qui profite de cette union). Cette deuxième phase va se dérouler jusqu'à ce que les ports P1, P2, P3, P4 constituent des systèmes autonomes, reliés entre eux soit par des liaisons maritimes régulières (feeder), soit par des liaisons terrestres. A l'échelle de la France, cette évolution caractériserait les ports de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Cherbourg, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Brest, Lorient, Redon, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne.

La troisième phase montre qu'un port qui occupe une position centrale (P2) peut accaparer les trafics des ports qui l'entourent (P1 et P3). C'est l'amélioration des moyens de communication terrestres qui permet à P2 de desservir les hinterlands des ports voisins. La position centrale du port est toutefois ici prépondérante, puisque chacun des autres ports aurait théoriquement pu capter le trafic de son voisin immédiat (à accessibilité égale). Par contre, les ports qui sont suffisamment éloignés de P2 (centre de gravité d'un nouveau système), par exemple P4, peuvent ne pas être inquiétés par le développement de P2, dans la mesure où ils ne sont pas directement « liés » au système précédent. P4 va donc pouvoir se développer en s'appuyant sur un hinterland qui s'enrichit et s'élargit. Ce sera le cas de Dunkerque, Le Havre, Nantes, Bordeaux (pour les P2) et de Saint-Brieuc, Brest, Lorient, La Rochelle (pour les P4).

Quatrième phase. Lorsque les liaisons terrestres et maritimes permettent aux deux systèmes (P2 et P4) d'être reliés, P4 aura acquis une taille suffisante pour ne pas être « avalé » par P2, qui a pourtant continué à concentrer les activités économiques et qui possède donc de fortes capacités de développement. En fait, P4 semble capable de soutenir la compétition en offrant des services spécialisés adaptés à son hinterland proche (Ex: agro-alimentaire en Bretagne).

Cinquième phase. L'activité du port P2 s'intensifie: Développement des trafics maritimes (lié à la concentration géographique) et des activités économiques qui nécessite la création de « ports avancés » (ou « ports bis ») assurant des fonctions spécialisées, ce qui permet au port originel de se recentrer sur les activités traditionnelles (ex : Donges, Montoir, Antifer).

Le port P2, qui concentre un pourcentage important de l'activité de transport maritime, a enregistré le développement (ou l'amélioration) de ses dessertes terrestres.

Le port P4 (par exemple Lorient) peut quant à lui continuer à se développer (ou à survivre) en pratiquant notamment des stratégies de niches, en ayant même la possibilité d'établir avec P2 des relations maritimes régulières.

Il n'est pas inutile de préciser que lorsque P2 est un port d'éclatement des lignes régulières, les liaisons maritimes de type feeder peuvent être assurées (par exemple la ligne MSC: Océan Indien --- Nantes --- Felixstowe --- Océan Indien), ce qui profite au développement des différents ports, et par suite à leurs hinterlands.

Au travers de cette présentation, on mesure l'impact des choix effectués en termes de planification des liaisons terrestres qui, en modifiant les hinterlands, vont permettre à un port de se développer au détriment de ses voisins, compte tenu de la pratique d'un « feeding routier » à faible coût.

Aujourd'hui, la situation française est proche de celle décrite à la phase cinq: d'un côté se trouvent les ports autonomes (Le Havre, Nantes, Bordeaux) qui concentrent une grande partie de l'activité à partir de leurs différentes entités spécialisées. Ils possèdent des infrastructures portuaires et surtout des dessertes routières performantes qui leur permettent d'espérer capter une part croissante du trafic. De l'autre côté se trouvent les ports d'intérêts nationaux, voire les ports départementaux (Saint-Brieuc), qui luttent avec des moyens différents (en termes d'infrastructures notamment), et doivent leur survie soit à des trafics adaptés à leur hinterland proche, soit à des services spécialisés (Lorient-Casablanca).

La situation n'est cependant pas figée et, compte tenu du changement d'échelle de réflexion auquel correspond la construction européenne, il est possible que le procédé soit de nouveau enclenché. Dans cette optique, l'activité pourrait se concentrer davantage dans les ports qui possèdent aujourd'hui un avantage comparatif, notamment si l'accessibilité par la route venait encore à s'améliorer (autoroute des estuaires). La prédiction étant un art difficile, il est hasardeux de s'y risquer. Par contre, il est possible de tirer les enseignements de l'évolution passée, afin de justifier les choix futurs.

A.II- Les conséquences de cette mutation.

Les questions de transport ont de tout temps été au centre des préoccupations des décideurs économiques et politiques, tant les impacts de ce secteur d'activité sur le bien-être collectif sont profonds. Même si celui-ci reste incontournable, les transports ne peuvent en effet être examinés sous le seul angle économique; d'autres enjeux ont été, les uns après les autres, mis en évidence: enjeux sociaux, enjeux spatiaux (consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports...), enjeux environnementaux (bruit, pollution, sécurité). Les conséquences de la nouvelle organisation des transports vont donc être analysées sous ces différents angles: seront distinguées les conséquences «économiques» (en termes d'efficience, A.II.1) et les conséquences spatiales (qui affectent l'ensemble de la société, A.II.2).

A.II.1) Une situation inefficace et inéquitable.

Comme cela a été signalé dans la section précédente, les coûts de transports par la route ne reflètent pas le coût social (ou collectif) de cette activité. Le transit communautaire par exemple implique pour la France des contraintes et des charges très lourdes, qui constituent comme un don aux transporteurs de l'Union Européenne. Il s'agit en fait ici d'une situation «classique» d'externalités négatives générées par une activité, c'est à dire une situation où certains coûts induits par une activité ne sont pas supportés par l'émetteur de cette externalité (ici les transporteurs), mais par l'ensemble de la collectivité. La prise en compte de ces externalités (difficiles ici à évaluer avec précision) est nécessaire pour déterminer les performances sociales de l'activité. Ainsi, au regard de la théorie économique, une situation de concurrence pure et parfaite, dans laquelle les individus décident isolément de leur comportement en maximisant leur profit, ne conduit à un optimum qu'en l'absence d'extermalités. Dans le cas des transports routiers de marchandises, les gains réalisés par les transporteurs en pratiquant des prix bas (ce qui leur permet de capter ou de conserver leur part de marché) sont grevés par les pertes de la collectivité. Suivant diverses études de l'OCDE, les coûts externes agrégés des transports terrestres pourraient atteindre 5% du PIB, soit un niveau sensiblement comparable à la contribution directe totale des modes de transports terrestres au PIB.

L'organisation des transports de marchandises en Europe n'est donc pas optimale puisque:

- d'une part, elle ne satisfait pas au critère d'efficacité.
- d'autre part, elle ne satisfait pas au critère d'équité, dans la mesure où le développement du transport routier s'est fait dans un contexte de distorsion de concurrence, au détriment de d'autres modes de transports moins génératrices d'externalités (cf. B.II).

Plusieurs mesures destinées à réduire l'importance de ces externalités ont été prises ces dernières années (restriction de circulation le week-end ou lors des départs en vacances, interdiction de traverser certaines zones fragiles ou fortement peuplées...), mais celles-ci restent souvent « symboliques » et se heurtent aux lobbies routiers. L'une des mesures les plus significatives a été prise par la Suisse, qui a limité quantitativement le nombre de camions en transit. Cet exemple est révélateur à plusieurs titres: d'abord, il traduit la crainte de dégradation de zones fragiles que sont les Alpes (cf. A.II.2). Ensuite, le fait que la Suisse, puisqu'elle n'est pas membre de l'Union Européenne, puisse imposer des contraintes quant à la libre circulation de marchandises, amène une question: le principe de la libre circulation des biens est-il toujours compatible avec des considérations environnementales?

Pour retrouver une situation efficace et équitable, il conviendrait **d'internaliser ces coûts externes**, comme le préconise Ronald Coase dans sa théorie. C'est d'ailleurs là « l'élément essentiel d'une stratégie des transports» retenu par la commission des communautés européennes.

Ce constat est important, car il devrait largement modifier les axes d'interventions publiques en termes de transports. L'approche actuelle repose principalement sur la réglementation et s'attaque aux problèmes individuellement. Elle permet mal de prendre en considération les externalités, et donc de trouver des compromis entre les options. **L'approche de demain devra donc s'efforcer de réduire les distorsions de concurrence qui existent aujourd'hui, afin de tendre vers une situation optimale. Elle devrait donc bénéficier dans une certaine mesure au TMCD.**

Il faut signaler qu'en l'absence de mesures efficaces, les pertes de la collectivité pourraient rapidement s'accroître. En effet, la conjonction de deux évolutions pourrait engendrer une concentration de l'offre globale de transport telle que toute politique d'internalisation serait sans effets: dans le contexte actuel, et compte tenu de l'évolution présentée, il est à craindre qu'un **certain nombre de ports disparaîsse** (ou réduise leur activité à un niveau tel qu'ils ne disposeront bientôt plus de services, ou d'équipements susceptibles d'accueillir de nouveaux trafics), ce qui va **réduire d'autant les capacités d'offre de transport maritime**. Sous l'hypothèse que la politique commerciale de la SNCF reste inchangée, le mode routier sera alors en position réellement dominante. Cela ne constituerait pas un problème en soi si l'offre de transport routier restait aussi atomisée qu'elle l'est aujourd'hui; mais cela ne semble pas devoir être le cas. En effet, pour un certain nombre d'observateurs (chargeurs, décideurs politiques et transporteurs), **une concentration de l'activité est à attendre dans le secteur du transport routier au cours des années à venir**. Deux raisons majeures plaident pour cette évolution.

- D'abord, le déroulement d'un processus «classique» de concentration qui devrait résulter de l'ouverture des frontières européennes, permettant ainsi la constitution de grandes compagnies européennes (Changement de taille critique, concentration financière...).
- Ensuite, la fragile situation financière dans laquelle se trouve nombre d'entreprises, résultant de la bataille tarifaire en cours.

La conjonction de ces deux évolutions, si elle se vérifiait, impliquerait une forte concentration de l'offre, et donnerait aux transporteurs un important pouvoir de négociation. Ils pourraient alors répercuter sur leurs tarifs les coûts d'internalisation sans que cela réduise significativement la demande de transport routier(puisqu'il y aura un manque d'alternatives), ce qui ne ferait qu'accroître les pertes de la collectivité.

Prise en compte du phénomène d'encombrement.

Au-delà de cette situation socialement inefficace, un autre type de pertes pour la société résulte du rapide développement du mode de transport routier: il s'agit du coût des encombrements qui proviennent de la saturation de certains réseaux terrestres. La commission définit ce phénomène de la façon suivante: les encombrements sont un gaspillage de temps. Ils se produisent lorsque les réseaux d'infrastructure transportent plus d'usagers que ne le permet la capacité prévue.

Dans cette situation, chaque usager est retardé et retarde les autres. Ces retards représentent des pertes économiques (ou surcoûts), car le temps compte (coût d'immobilisation) et la consommation énergétique augmente avec les retards. Les retards croissent d'une manière plus que proportionnelle, du fait que de nouveaux usagers s'engagent dans le réseau jusqu'à ce que la circulation soit complètement bloquée. C'est pourquoi, dans les réseaux encombrés, une petite réduction de la circulation peut considérablement améliorer la fluidité du trafic. Ce dernier élément est particulièrement intéressant pour le TMCD (cf. B.II), car il suggère que le transfert d'une « petite » partie du trafic routier sur un autre mode pourrait décongestionner certaines portions d'axes saturés, ce qui éviterait de lourdes pertes à la collectivité (l'ensemble du coût des encombres routiers dans les pays industrialisés occidentaux est évalué à 2 % du PIB, ce qui correspond à environ 120 milliards d'euros pour l'Union Européenne).

Ces problèmes d'encombrement ne se posent pas en général sur les réseaux routiers desservant (ou longeant) la façade Atlantique. Ils se retrouvent en fait principalement sur le « corridor Nord-Sud français » (Lille- axe séquanien, A9 Languedocienne, A36 de Belfort, voies péri-alpines...), qui concentre une grande partie des flux internationaux provenant de la Grande-Bretagne, du Bénélux, de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie et de l'Espagne et des grands ports de la Mer du Nord et de la Méditerranée, et constitue donc un axe de transit privilégié. Toutefois, comme cela sera précisé par la suite (B.II), même ces trafics sont concernés par le développement du transport maritime à courte distance, ce qui explique que l'on y porte une certaine attention.

La saturation des réseaux, compte tenu de l'impact qu'elle a sur les conditions de fiabilité et de délais, est également un élément de préoccupation des ports tels que Rotterdam, l'intensification de leur activité pouvant en effet être limitée par leurs dessertes terrestres. Les autorités portuaires de Rotterdam réfléchissent ainsi à l'amélioration des liaisons directes avec l'Italie du Nord par voie ferroviaire (train-camion ou train-bloc).

Enfin, ces questions d'encombrement renvoient implicitement aux problèmes sans cesse renouvelés d'équipements d'infrastructures (doublement de certaines portions...), particulièrement sensibles aux abords des grandes agglomérations ou des carrefours d'échanges internationaux.

Compte tenu du coût élevé des investissements qu'il faudrait réaliser pour assurer une fluidité toujours satisfaisante (coût d'un Km, du doublement d'une voie...), ces problèmes de saturation des réseaux méritent une attention particulière de la part des décideurs, surtout dans la perspective d'une intensification des échanges de marchandises. L'alternative transport maritime à courte distance peut à ce titre constituer un réel axe de réflexion.

Les conséquences présentées dans cette section concernent les performances sociales de l'activité de transport. Elles ont donc intégré des éléments sociaux, dans la mesure où ceux-ci ont pu être évalués monétairement, ce qui n'est pas toujours le cas: le bien-être ou la préservation des actifs naturels par exemple sont difficilement intégrables dans le calcul économique, au moins de façon directe. Ce sont pourtant des éléments qui doivent être pris en compte dans l'analyse de l'organisation actuelle (et future) des transports.

Prise en compte de la dégradation de bien-être.

Dans notre société, les besoins de mobilité des biens et des personnes ne cessent de s'accroître; l'intensification du transport routier de marchandises aura donc des conséquences sur le bien-être de tous les usagers. D'abord, Les chauffeurs voient se dégrader leurs conditions de travail, parfois à tel point que des séquelles physiques (dos) semblent inévitables. Ensuite, il semblerait que tous les usagers soient soumis à un stress croissant avec l'intensité du trafic, ce qui n'est pas sans conséquence en termes de santé. Enfin, dans l'évaluation du coût des accidents présentée, le « coût » de la douleur et des souffrances des proches est très imparfaitement pris en compte (on ne considère souvent que le coût économique de la mort).

Prise en compte de la préservation des actifs naturels.

Les actifs naturels ont une valeur, souvent difficile à estimer, mais qui ne doit pas être négligée. La destruction de ces actifs, nécessaire à la réalisation des infrastructures, constitue alors une perte pour la société (pour les générations présentes, mais aussi pour les générations futures). Cette considération semble aujourd'hui acceptée par beaucoup, comme en témoigne l'émergence du concept de **mobilité durable**: même s'il reste encore à préciser, ce concept prône une réconciliation entre la demande de mobilité et la protection de l'environnement.

L'optique n'est pas ici idéologiquement écologique; il s'agit simplement de dire que tout ne peut pas être fait, notamment lorsqu'il existe des alternatives. Il serait techniquement possible, à partir des méthodes d'évaluation (méthode prix hédonistes, méthode d'évaluation contingente), de valoriser les actifs naturels, ce qui permettrait de déterminer un coût social marginal des infrastructures terrestres.

A.II.2) Conséquences spatiales.

La nouvelle organisation des transports à l'intérieur de l'espace européen, en intensifiant le phénomène de concentration de l'activité maritime dans les ports de la Mer du Nord et en favorisant la pratique du « feeding routier », a contribué au leadership des régions de la banane bleue. Les choix de développement des réseaux terrestres ont été prépondérants, dans la mesure où la nature de ces infrastructures, ainsi que le rôle que jouent leurs tracés et leurs noeuds, influent sur les localisations des autres activités humaines: résidences, productions, équipements...

Le constat d'aujourd'hui est **l'émergence d'une nouvelle dualité**, distinguant les territoires qui sont insérés dans des réseaux internationaux des autres. Géographiquement, cela se traduit notamment par une « périphéricité » des régions de la façade Atlantique, particulièrement sensible en Bretagne. **Les conséquences de la mutation dans le secteur des transports ne sont plus seulement économiques, mais se déclinent également en termes d'aménagement du territoire.**

La logique qui a prévalu dans la planification des transports, notamment depuis les années de crise, est celle de **l'efficacité économique, préférée à celle de la répartition spatiale**. En effet, que l'analyse porte sur les infrastructures portuaires ou terrestres, priorité a été donnée aux investissements dans les zones les plus encombrées (cf. schéma p. 16). **La concentration de l'activité est alors présentée comme le prix à payer pour dégager des gains de productivité.**

Cette stratégie d'aménagement a donc eu tendance à favoriser l'essor des régions les plus dynamiques (ou celles qui possédaient des avantages comparatifs), **initiant un phénomène de divergence cumulative.**

Ainsi, les hinterlands proches des ports de type P2 (Rotterdam, Anvers, Le Havre, Nantes...) ont bénéficié rapidement d'infrastructures terrestres (routes, fer, canaux) leur permettant une meilleure accessibilité soit aux marchés de production, soit aux marchés de consommation. Ceci s'est traduit par une réduction de leurs coûts de transport (notion de coût généralisé qui intègre le facteur temps), et donc par des gains de productivité. A contrario, les hinterlands des ports qui ont souffert de cette concurrence ont, quant à eux, connu un développement moins rapide de leurs infrastructures, ce qui ne leur a pas donné la possibilité de pénétrer certains marchés du fait d'un différentiel de coût par rapport à leurs concurrents (même en étant aussi performants). Un problème se pose donc aujourd'hui quant à l'avenir économique de ces régions:

- D'une part, les entreprises nouvelles ont aujourd'hui tendance à s'implanter soit à proximité des lieux à forte densité de population, soit à proximité des noeuds de réseaux nationaux et internationaux (ports d'éclatement, centre de l'Europe...).
- D'autre part, certaines entreprises situées dans ces régions périphériques, par exemple en Bretagne, envisagent de se délocaliser pour éviter ce surcoût (lorsqu'elles arrivent notamment en fin de cycle d'investissement). Ce comportement n'est pas virtuel, des industries agro-alimentaires ayant déjà délocalisé une partie de leur production.

En fait, si **les progrès réalisés par le transport maritime transocéanique en termes de coût et de transit-time** ont eu pour effet de rapprocher globalement les grandes zones mondiales, ils **ont dans le même temps accentué les déséquilibres régionaux à l'intérieur de chacune d'entre elles**. En effet, alors qu'un trajet Le Havre-USA coûte environ 8000 francs par conteneur, le trajet de pré-acheminement entre Lorient et Le Havre peut quant à lui coûter jusqu'à 6000 francs (lorsque les flux du chargeur ne sont pas équilibrés). Ainsi, une entreprise qui choisirait de quitter Lorient pour Le Havre réduirait d'au moins un quart son coût de transport unitaire.

Cette délocalisation (en cours) de certaines industries peut entraîner des effets négatifs sur l'ensemble du système productif régional. Elle peut même en modifier structurellement le paysage économique. Si, dans le cas de la Bretagne, les industries agro-alimentaires partent, le risque existe à terme de voir les éleveurs se délocaliser à leur tour, alors que ceux-ci comptent parmi les clients les plus importants des ports bretons aujourd'hui.

D'autre part, si les transporteurs n'ont plus suffisamment de clients (par exemple sur le segment des conteneurs frigorifiques), ils refuseront de venir, sauf à des coûts « prohibitifs » pour les chargeurs (phénomène qui se fait déjà sentir pour certains « petits » chargeurs).

Il s'agit là d'un **conflit entre deux objectifs différents**. D'un côté, la logique qui prime dans le secteur des transports, qui recherche une **massification des flux** pour gagner en efficacité dans un contexte de concurrence internationale, et qui tend à une concentration de l'activité. De l'autre, une **logique d'aménagement du territoire**, qui prône une répartition de l'activité sur l'ensemble du territoire. Le problème qui se pose aujourd'hui est que les entrepreneurs qui choisissent de rester dans des régions périphériques ne voient pas ce choix être valorisé, sauf dans le cas des grandes entreprises (Fleet guard) qui ont pu bénéficier d'avantages fiscaux lors de leurs installations.

Cette dualisation de l'espace économique ne peut cependant pas se restreindre à des considérations de compétitivité, même si cette dimension est la plus patente. En effet, le concept de développement durable, au-delà du développement économique dans le respect de l'environnement, prône un **modèle viable d'établissement humain** (agenda 21 adopté par les Nations Unies au sommet de Rio). Compte tenu des éléments développés précédemment, il apparaît que **la nouvelle organisation des transports soit difficilement conciliable avec ce concept, puisqu'elle sous-entend une mobilité des hommes et des activités au gré de la logique économique**.

B-INTERET DU DEVELOPPEMENT DU CABOTAGE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE.

B.I- Développement économique des régions maritimes périphériques.

Plusieurs secteurs contribuent au transport maritime à courte distance. D'abord les services que requiert l'expédition d'une marchandise du fournisseur au client: la chaîne de transport, qui comprend principalement les auxiliaires de transport et les ports (B.I.1.a). Ensuite ceux qui participent à sa « filière » technique, comme les industries mécaniques et les chantiers navals (B.I.1.b).

Mais le rôle économique du secteur de transport maritime ne se limite pas à cette dimension restreinte. En effet, par la fonction qu'ils remplissent, les ports ont un impact significatif sur l'ensemble du système productif « local », dans la mesure où ils représentent toujours un point de passage essentiel pour les exportations et les importations (B.I.2.a). Ils ont donc un rôle structurant pour l'ensemble des activités économiques locales et régionales (B.I.2.b), avec lesquelles des complémentarités peuvent être recherchées, compte tenu des interdépendances qui peuvent apparaître - même si cela suppose un certain degré de coopération.

En tenant compte des *effets induits* (y compris enseignement, médecine), le développement d'une telle activité motrice représente un intérêt considérable pour des bassins d'emplois qui ont souvent perdu un grand nombre d'emplois moteurs ces dernières années (Marine nationale, pêche...).

B.I.1) Les impacts sur la « filière » maritime.

B.I.1.a) Dynamiser l'activité portuaire.

Les ports occupent une place centrale dans le transport maritime, à l'interface de deux mondes. L'impact d'un développement du transport maritime à courte distance va être là très important, d'autant plus que la définition des ports est à « géométrie variable », c'est à dire que les frontières du système portuaire sont différentes selon l'angle d'analyse choisi.

Avant d'analyser les différents bénéfices escomptés, il convient de revenir sur ce qui peut être considéré comme **l'intérêt majeur du développement du transport maritime à courte distance pour les ports: leur pérennité.**

La situation des transports de marchandises sur la façade Atlantique (mais c'est vrai sur les autres façades) est la suivante:

- Les échanges transocéaniques de marchandises diverses ont tendance à se concentrer dans un nombre décroissant de ports.
- Une forte compétition existe entre les ports sur des trafics plus traditionnels, comme le vrac agro-alimentaire, renforcée par le développement du réseau routier qui a modifié les hinterlands « naturels » au profit des ports les plus importants (cf. modèle de Rimmer, page 16).

La conjonction de ces deux évolutions tend à mettre en péril l'existence même de certains ports - notamment les ports d'intérêt national, mais aussi à terme des ports autonomes, dans la mesure où:

- Ces ports ne peuvent plus prétendre être touchés directement par des lignes régulières.
- Ils subissent la compétition sur leurs trafics traditionnels de ports plus importants, proposant souvent des coûts de passage unitaire plus faibles et une meilleure qualité de service (du fait des économies d'échelle ou de volume réalisées, voire des possibilités de « subventions croisées »).

A court et moyen termes, ces ports risquent donc de voir leur trafic significativement diminué.

Or, il se trouve que les investissements passés ont été réalisés dans le cas où le Taux Interne de Rendement du projet s'avérait positif, et que ce calcul dépend du volume d'activité escompté. Si l'activité portuaire est inférieure à celle prévue alors, le port n'est plus en mesure de rembourser ses investissements, et donc, a fortiori, d'en réaliser de nouveaux souvent nécessaires. Ce problème est le fait à la fois des autorités portuaires et de certains services privés à forte intensité capitalistique, qui ne peuvent plus fonctionner sans un niveau minimal d'activité.

Le transport maritime à courte distance peut apporter une réponse satisfaisante à ce problème, dans la mesure où ce mode de transport peut intéresser tous les ports et qu'il s'adresse principalement à des trafics de marchandises à forte valeur ajoutée. **Pour la plupart des ports de la façade** (Brest, Lorient, La Rochelle et même Bordeaux), **il constitue sans doute à terme l'unique possibilité de pérenniser l'activité portuaire.** L'intérêt est donc de la plus haute importance, d'autant plus qu'il concerne la collectivité dans son ensemble (les ports étant toujours un patrimoine public).

En assurant la pérennité de la fonction portuaire, le transport maritime à courte distance va contribuer au maintien et au développement de l'activité portuaire en général, et permettra la création d'un certain nombre d'emplois directs et indirects.

La première origine de création d'emplois réside dans la création même des compagnies d'armement. Ainsi, une jeune société comme Gulf Stream (ligne roulière Lorient-Casablanca) emploie déjà 5 personnes à plein temps.

En suivant cet exemple, il est possible de mesurer l'impact dans un port de la création d'une telle ligne, qui reste relativement modeste par rapport aux quantités transportées (même si le recours à un second navire depuis le mois de Mai va nettement augmenter cette activité).

D'abord, les services portuaires:

- Dockers: avec le second navire (2 escales par semaine) → équivalent de 7 dockers à plein temps sur un mois en CDI (19 dockers par escale).
- Tractionnaires: 20 par escale.

- Douanes: « sauvetage » de 3 emplois (compte tenu de la chute de l'activité agro) + création de 1 emploi à venir.

De plus, la création de la ligne bénéficie à d'autres services: manutentionnaires, commisionnaires et, ce qui n'est pas la moindre des choses, autorités portuaires (au travers des droits de ports). Au total, ce sont environ 20000 francs de marge brute qui sont dégagés à chaque escale Ro-Ro, et qui seront partagés entre les différents opérateurs portuaires (ce qui peut inciter certains de ces opérateurs à créer de nouveaux emplois). Comparés aux 400000 francs que peuvent dégager certaines escales de vrac agro-alimentaire, cette marge paraît relativement faible. Toutefois, tandis que les escales de vrac agro-alimentaire tendent à diminuer à Lorient (notamment pour des limites de tirant d'eau et la concurrence de Nantes), les escales roulières ou feeder conservent une forte capacité de croissance (cf. partie A.II).

Enfin, la création de cette ligne a suscité l'implantation d'une société de transport frigorifique sur le domaine public maritime (Longitude Froid), qui emploie 7 administratifs et 9 camionneurs. Elle va en outre générer de l'activité pour les services de stockage.

A titre d'information, on peut également noter que la création de la ligne feeder devrait s'accompagner de la création de 3 emplois directs et d'au moins 2 emplois indirects spécifiques (nettoyage de conteneur, surveillance). Bien sûr, l'ensemble des prestataires cités précédemment sont concernés par cette ligne, mais nous ne disposons pas d'informations similaires (ligne non créée).

Ce gain d'activité portuaire à un impact positif sur un certain nombre d'activités locales ou régionales, notamment les fournisseurs du port ou de certains prestataires de services. La mesure de cet impact est difficile, dans la mesure où les flux financiers sont soumis à une certaine confidentialité. **Une analyse précise du réseau des fournisseurs ou des sous-traitants des activités portuaires conviendrait d'être menée afin de déterminer le poids réel du port en termes d'emplois.**

A titre d'exemple, il est toutefois possible de considérer les cas de Lorient et de Nantes, même s'ils restent incomplets.

Lorient:

Emplois directs et indirects implantés dans la zone portuaire.

(1) DDE (Service Maritime) + Douanes + Affaires Maritimes + Services Vétérinaires + Courtier maritime juré.

(2) Dépôt hydrocarbure + Mélasse + Farine + Production froid.

Source : CCIM

Cette estimation des emplois directs et indirects ne prend donc pas en compte l'ensemble des **fournisseurs de biens et de services qui sont économiquement liés à l'activité du port**. Ce sont pourtant **18 entreprises du bassin d'emploi de Lorient qui sont concernées**, réalisant avec le port un chiffre d'affaire supérieur à 50 000 francs, pour un total de près de 4 millions de francs hors fournisseurs d'immobilisation.

Nantes:

Le port Atlantique a réalisé depuis 1990 plusieurs études sur l'impact économique qu'il générait sur l'ensemble du département. On peut présenter, à titre indicatif, les agrégats suivants pour 1991.

CATEGORIES	EFFECTIFS
Administration du port	771
Organismes liés à la fonction portuaire	90
Auxiliaires de navires	298
dont pilotage, remorquage, lamanage	221
dont réparation navale/avitaillement/courtage	77
Auxiliaires de la marchandise	857
dont transitoires, consignataires, manutentionnaires	525
dont dockers	330
dont location de matériel lourd	2
SOUS-TOTAL	2016
Sous-traitants des travaux portuaires	115
Immobilisation/assurance/services financiers	110
Services marchands	500
Commerce	1200
Postes, telecom	65
Services non-marchands	173
SOUS-TOTAL	2163

L'analyse présentée ici ne comprend que les emplois directs et indirects. Pour être complète, l'image économique de l'activité devrait prendre en compte les *effets induits*. Pour certains des ports de la façade, il est possible d'avancer les ordres de grandeurs suivants, même si les méthodologies utilisées ne sont pas strictement identiques (ce qui rend les comparaisons entre ports délicates, voire impossibles).

Une approche globale et cohérente de la mesure des emplois induits par l'activité portuaire sur la façade Atlantique apparaît donc aujourd'hui comme indispensable.

Une application de la méthode de la base (proposée par North dès 1955), même sous sa forme élémentaire, constituerait dans cette optique une première étape intéressante, notamment pour les autorités portuaires désireuses de valoriser leur activité.

Nantes	20 000 emplois indirects et induits dont 2000 emplois portuaires
Bordeaux	20 000 emplois indirects et induits dont 2700 emplois portuaires
Saint-Malo	4 000 emplois induits, 1800 emplois portuaires (y c passagers)
Brest	1 500 emplois portuaires
La Rochelle	2 500 emplois indirects et induits dont 1500 emplois portuaires
Rochefort	400 emplois directs et indirects
Lorient	1100 emplois directs et indirects

Source : *Les systèmes portuaires de la façade Atlantique*. Sous-groupe n°4 du groupe de prospective maritime et littoral de la façade Atlantique.

Dans une période où les régions cherchent de nouvelles activités motrices après les profondes mutations économiques des années 80 (industrie) et les difficultés récentes de la pêche et des industries de défense - qui ont touché une partie de l'activité économique du littoral - l'activité portuaire représente un poids important dans le tissu économique local. Ce poids économique est, bien sûr, variable selon les villes portuaires considérées. Il apparaît cependant concevable d'émettre l'hypothèse que d'un point de vue relatif, l'importance économique des ports est plus élevée dans des ports tels que Lorient, Brest ou encore La Rochelle, qui ne bénéficient pas, ou plus, des nombreuses industries ou services que l'on trouve à Nantes ou Bordeaux.

Le maintien, voire le développement de l'activité portuaire grâce au développement du transport maritime à courte distance constitue donc un enjeu majeur pour l'ensemble des acteurs politiques et économiques. Ceci est d'autant plus vrai que le développement du TMCD aura un impact sur l'ensemble des industries maritimes.

B.I.1.b) Dynamiser les industries maritimes.

Le concept *d'industries maritimes* tel qu'il sera retenu ici renvoie à l'ensemble des industries liées à la filière technique du transport maritime. Il s'articule autour de deux pôles principaux qui sont :

- Construction et réparation navale.
- Industries mécaniques.

Le développement du transport maritime à courte distance représente pour ces industries un enjeu majeur, dans la mesure où, d'après la théorie économique, **à un accroissement de la demande de service correspond une demande plus que proportionnelle des équipements et des navires, ainsi que des besoins de maintenance.** Ceci signifie donc que le développement du transport maritime à courte distance, **en instaurant un nouveau marché** - et donc en accroissant la demande, va constituer une opportunité nouvelle pour des industries maritimes à la recherche d'un nouveau souffle.

En effet, ce secteur d'activité est en pleine restructuration, conséquence des mutations économiques qu'ont subies les activités de défense, de pêche et bien sûr de transport maritime au cours de ces 20 dernières années - mutations en grande partie dues à la libéralisation de l'activité et de la concurrence qui en a résulté, notamment avec les pays asiatiques. Des stratégies de diversification ont été mises en oeuvre, mais, jusqu'à maintenant, elles ne semblent pas constituer des réponses durables.

Le transport maritime à courte distance, compte tenu de ses spécificités, peut redonner leur chance à des industries qui subissent principalement le différentiel de coût de main-d'oeuvre. En effet, la stratégie ne consiste plus à construire le plus grand possible, mais le plus rapide et/ou le plus maniable. L'accent sera donc mis davantage sur la technologie, créneau pour lequel les opérateurs français restent compétitifs. Une analyse des opportunités permises par l'innovation technologique sera menée dans la seconde partie.

A condition de répondre efficacement et rapidement aux besoins des armateurs, les industries maritimes, présentes notamment sur la façade Atlantique, peuvent être dynamisées par ce nouveau marché, quel que soit le pôle considéré.

Construction et réparation navale.

(**NB** : Les propos qui suivent sont inspirés du rapport du sous-groupe n°4 du groupe de prospective).

Construction navale.

On distingue traditionnellement deux types d'opérateurs dans le secteur de la construction navale : la DCN et les entreprises privées qui sont principalement spécialisées sur les navires de commerce et de pêche.

Cette distinction n'est cependant pas toujours pertinente, dans la mesure où la DCN a largement recours à des sous-traitants privés, qui travaillent également pour le compte d'opérateurs privés. C'est donc un système complexe dont il s'agit, système qui est fragilisé par le « redimensionnement » des activités de défense. Le transport maritime à courte distance, en générant une nouvelle demande, va permettre aux chantiers de retrouver de l'activité, et va, par la même occasion, améliorer la situation des nombreuses entreprises de sous-traitance.

Si, de façon générale, la dynamique du secteur de la construction navale est très peu dépendante des activités portuaires, il faut préciser que dans le cas du transport maritime à courte distance, qui représente une demande de proximité, une relation de partenariat peut s'instaurer. La conception, qui doit tenir compte des spécificités du secteur du TMCD, pourra notamment donner à une coopération entre les acteurs.

Le développement de ce mode de transport va donc permettre de préserver un savoir-faire aujourd'hui en péril, et va également permettre de pérenniser des outils de production qui constituent une richesse économique et culturelle pour la nation (les chantiers navals).

Economiquement, le maintien, voire le développement de l'activité de construction navale, constitue un enjeu fondamental pour l'économie de la façade. La construction civile représente ainsi plus de 4000 personnes, les chantiers de l'Atlantique, implantés à Saint-Nazaire, réalisant à eux seuls environ 4,7 milliards de chiffres d'affaire.

Le transport maritime à courte distance peut donc permettre d'améliorer, au moins conjoncturellement, la situation des chantiers navals et des multitudes de petites et moyennes entreprises qu'ils font vivre. D'un point de vue structurel, cette conclusion est toutefois à nuancer, dans la mesure où cette demande de navires spécifiques restera limitée, une fois la flotte constituée.

Réparation navale.

L'activité de réparation navale est, elle, bien plus dépendante de l'activité portuaire que ne l'est la construction navale. Tous les ports importants de la façade mettent à disposition des entreprises et de leurs clients des engins de radoub et des moyens de levage.

Ils font ainsi vivre - notamment à travers un réseau d'entreprises sous-traitantes, qui sont d'ailleurs parfois liées à l'activité de construction - une économie locale liée à la réparation navale. Ainsi ont été recensés 570 emplois à Brest en 1990 liés à la réparation des navires de commerce. A titre d'exemple, l'évaluation du nombre d'emplois induits par cette activité (application de la méthode de la base) était de 314 emplois, soit un coefficient d'induction de 0,55.

Cette activité a deux marchés distincts : celui des avaries imprévisibles ou des remises aux normes de sécurité et celui de la maintenance lourde, avec passage en forme de radoub. **Le marché des avaries**, même s'il est par définition aléatoire et en contraction (compte tenu de l'augmentation des contrôles et des normes), peut être considéré comme plus **captif** que le second, plus régulier mais soumis à une forte concurrence internationale. **Sous cette hypothèse, le développement du transport maritime à courte distance sur la façade Atlantique devrait s'accompagner de façon directe d'une augmentation de l'activité de réparation dans les ports de la façade.**

Pour le marché de la maintenance lourde, le port de Brest (et dans une moindre mesure Saint-Nazaire) pourra bénéficier du développement de ce mode de transport, puisque, grâce à ses équipements, il reste très compétitif.

Industries mécaniques.

Le développement du transport maritime à courte distance devrait également permettre de stimuler l'activité des industries mécaniques, et ce à travers deux canaux :

D'abord, de façon assez directe, l'instauration d'un nouveau marché va se traduire par une augmentation de la demande d'équipements, demande qui sera plus que proportionnelle à l'augmentation de service. L'ensemble des industries maritimes devraient donc bénéficier du développement du TMCD. Pour en mesurer l'impact sur l'économie des régions de la façade, un recensement de ces industries devra être mené.

Ensuite, de manière indirecte, ce nouveau marché stimulera les industries maritimes en leur adressant une demande d'équipements spécifiques, toujours plus sophistiqués (afin de permettre des gains de temps de transit et/ou de manutention).

Ce comportement des opérateurs maritimes pourra être à l'origine d'économies de gamme, susceptibles d'augmenter la productivité des industries concernées, et donc de renforcer leur compétitivité globale sur un certain nombre de marchés. Le développement (ou la généralisation) d'un partenariat entre industries et pôles de recherche (écoles d'ingénieurs ou universités) permettra d'accentuer ce phénomène, les industriels bénéficiant de la présence dans de nombreux ports d'un réel potentiel humain (ENIB, ENSIETA à Brest, IUP matériaux à Lorient...).

Le développement de transport maritime à courte distance, par sa capacité à dynamiser l'activité portuaire et l'ensemble des industries maritimes, représente donc un intérêt majeur pour les villes portuaires de la façade Atlantique, que ce soit en termes d'emplois ou en termes de création de valeur. Pour la plupart des ports qui n'ont plus les capacités de s'insérer dans les réseaux de transport transocéanique, leur intégration dans des réseaux de transport à courte distance constitue même l'unique vecteur de pérennisation d'une activité motrice pour l'ensemble du tissu économique local.

B.I.2) Rôle structurant du transport maritime à courte distance .

L'intérêt du développement du transport maritime à courte distance ne se limite toutefois pas à sa capacité créatrice d'activité portuaire. En fait, la pérennisation de l'outil portuaire constitue à elle seule un enjeu majeur pour le développement des régions maritimes périphériques françaises, dans la mesure où, **par leur nature et leur rôle, les infrastructures de transport influent sur la localisation des autres activités humaines : résidences, équipements, productions.** Or, le transport maritime à courte distance constitue souvent l'unique vecteur de pérennisation des infrastructures portuaires.

L'analyse portera donc ici sur le rôle structurant que peut avoir le transport maritime à courte distance sur l'ensemble de l'activité économique. Elle tentera de mettre en évidence deux niveaux d'actions.

D'une part, la **déformation de l'espace économique, dans la mesure où ce mode de transport peut contribuer au rapprochement économique** des zones de production et de consommation. D'autre part, l'**effet d'entraînement sur les autres activités, dans la mesure où le transport constitue un maillon de plus en plus essentiel de la chaîne de compétitivité** d'un certain nombre d'entreprises locales et/ou régionales, et **qu'il détermine ainsi la structure des échanges possibles.**

B.I.2.a) Déformation de l'espace économique.

D'un point de vue économique, les distances ont désormais tendance à s'exprimer en termes monétaires plutôt qu'en termes kilométriques. Même si elles restent importantes, les seules considérations physiques ne s'avèrent plus pertinentes. L'inégale qualité des dessertes terrestres (qui déterminent les temps de conduite), mais également la nature des flux (densité, équilibre) sont aujourd'hui des facteurs tout aussi déterminants dans la formation des prix de transport.

Compte tenu de leur situation « périphérique » par rapport aux réseaux de la *Banane Bleue*, de l'absence de connexions Est-Ouest satisfaisantes, ou encore du déséquilibre qui existe en général pour le commerce de la façade (globalement plus exportateur), les chargeurs présents sur la façade Atlantique subissent un éloignement croissant des principaux marchés de production et de consommation. En effet, cet éloignement « tarifaire » se traduit par un renchérissement des coûts de transport, qui vient grever leur rentabilité. La perte de compétitivité-prix occasionnée peut être telle que des marchés deviennent parfois inaccessibles.

Cette situation, sensible depuis plusieurs années, est encore accentuée par la mondialisation de l'économie et la concentration des transports de marchandises transocéaniques. En effet, la conjonction de ces deux phénomènes impose aux chargeurs une densification de leur activité à travers des points déterminés, qui sont jusqu'à maintenant les ports du *range Manche - Mer du Nord*.

Les coûts de pré ou post acheminements routiers sont alors, pour l'ensemble des raisons citées précédemment, nettement plus élevés pour des chargeurs bretons ou bordelais que pour des chargeurs situés au Nord d'une ligne Le Havre - Paris (sauf pour les « gros » chargeurs qui bénéficient du principe de péréquation), ce qui est **une source directe de différentiel de compétitivité, susceptible de se traduire à moyen terme par la « délocalisation » d'un certain nombre de chargeurs. De plus, ce désavantage tarifaire se double d'un désavantage en termes de compétitivité globale**, dans la mesure où les chargeurs doivent prendre en compte l'ensemble de la chaîne logistique (délais, stockage, multiplication des intermédiaires...). Le développement du transport maritime à courte distance à partir des ports de la façade peut apporter une solution à ces problèmes.

Amélioration de la compétitivité-prix des chargeurs.

Sous des conditions qui seront précisées dans la seconde partie (cf. page 59), et qui peuvent être réunies à partir d'une distance d'acheminement terrestre de plus de 600 Km (et presque toujours pour des distances supérieures à 1000 Km), le coût du transport maritime est inférieur au coût de transport terrestre pratiqué actuellement.

Le développement du transport maritime à courte distance à partir de ports tels que La Rochelle ou Bordeaux et à destination du Havre ou de Rotterdam (liaison feeder), ou à partir des port de Lorient ou de Brest et à destination de l'Afrique du Nord, la Scandinavie ou de la Russie, représente donc un intérêt réel pour les chargeurs des régions concernées, compte tenu des distances considérées. En effet, ces chargeurs (toutes choses égales par ailleurs) pourront bénéficier d'une réduction significative de leurs coûts de transport, réduction qu'ils pourront répercuter soit sur le prix pratiqué en cas de concurrence vive, soit sur le bénéfice réalisé si le contexte le permet, ce qui aura des conséquences positives sur l'économie locale en termes de création de richesse.

A titre d'exemple, le gain de compétitivité-prix permis par la création de la ligne Lorient - Casablanca (facturé entre 9000 et 10000 francs) est le suivant (par rapport au transit via l'Espagne) :

- 4000 francs (aller) pour des chargeurs situés en Bretagne ou en Grande-Bretagne (qui transitent alors par les ports de la Manche-Ouest), soit 28 % de gain.
- 2000 francs pour des chargeurs situés en région parisienne ou à Nantes, soit 16 % de gain.

Cet exemple apparaît comme presque caricatural, dans la mesure où il représente une situation extrêmement favorable. Ce n'est bien sûr pas le cas pour tous les projets de développement du transport maritime à courte distance. Souvent, en effet, la réduction proposée au chargeur n'est que de l'ordre de 100 à 300 francs par conteneur ou par remorque (soit une réduction de 5 à 10 % du coût du transport). Pour certains chargeurs importants, qui pratiquent notamment de « l'intra-compagnie » qui vendent des produits à très forte valeur ajoutée, une telle réduction n'a que peu d'intérêt. Par contre, pour d'autres chargeurs qui pratiquent un prix de vente relativement faible au kilo (par exemple les industries de transformation de produits de la mer, ou encore les industries de kaolin), de telles réductions, apparemment « minimes », peuvent avoir un impact significatif, dans la mesure où elles leur permettront de devenir compétitifs sur des marchés très concurrentiels (sur lesquels des gains de quelques francs par kilo sont déterminants), voire de conquérir des marchés fondamentaux (Ex: gain de quelques francs sur de la viande française permettant de concurrencer les produits américains).

Connexion aux réseaux internationaux.

Dans un contexte de mondialisation croissante, il est de plus en plus important pour les chargeurs de s'insérer dans les réseaux internationaux, que ce soit en termes d'information, de communication ou encore de transport. Une nouvelle dualité s'instaure ainsi, entre les entreprises « connectées » à des réseaux, c'est à dire en général situées dans des points noraux, et les autres. La construction européenne, ainsi que la logique d'aménagement qui l'a accompagnée (logique principalement fondée sur des critères d'efficacité économique), a eu tendance à réduire le nombre de ces points noraux, engendrant une forte concentration économique de l'activité.

Les conséquences pratiques de cette stratégie de développement sont largement au bénéfice des régions « noraux », dans la mesure où ce sont celles-ci qui sont le mieux desservies (aussi bien en termes d'infrastructures que de services) et que la proximité entre acteurs économiques tend à réduire les coûts de transactions, ce qui accentue le différentiel de compétitivité purement tarifaire. Il est donc aujourd'hui nécessaire pour les acteurs économiques de la façade Atlantique de se rattacher à ces réseaux, sous peine de « périphérisation » définitive, **c'est à dire à terme de désertification économique des régions qui ne seront pas connectées aux grands réseaux de transport internationaux.**

Le développement du transport maritime à courte distance peut là encore offrir une solution aux acteurs économiques de la façade Atlantique, notamment grâce aux ports qui pratiqueront le feeding. Compte tenu de l'organisation des réseaux routiers et ferroviaires, et de leurs projets de développement, ce mode de transport semble même constituer l'unique solution pour les régions périphériques d'être connectées aux réseaux internationaux qui se superposent « parallèlement » à la Banane Bleue.

Par cette pratique du feeding, en effet, les opérateurs portuaires offrent aux chargeurs de leur proche hinterland une ouverture directe sur le monde, les ports constituant alors des points noraux « secondaires » dans le schéma d'organisation du transport maritime transocéanique. La stratégie adoptée par les autorités portuaires de Bordeaux depuis deux ans dans le cadre de l'opération « reconquête des trafics » est à ce titre parfaitement révélatrice: grâce à un partenariat entre les opérateurs administratifs, politiques et économiques de la région, **le Port Autonome de Bordeaux propose de nouvelles offres qui rendent possibles de nouvelles solutions maritimes, 146 ports dans le monde étant aujourd'hui accessibles au départ de Bordeaux, contre seulement 28 en 1995.**

Pour les chargeurs de la région, l'intérêt de cette stratégie réside dans un certain nombre de facteurs :

- **Réduction des coûts de transaction**, dans la mesure où la marchandise est prise en charge dès le - nouveau - terminal de Bassens par un opérateur unique qui s'occupera de toutes les étapes logistiques.
- **Réduction des coûts d'acheminement** (cf. précédemment).
- **Participation à la pérennisation d'un outil essentiel au développement de l'économie locale** : le port.

A un moindre degré, cette stratégie est suivie par les ports de La Rochelle et Lorient, qui souhaitent, à travers la mise en place de services feeding généralistes, faire bénéficier leurs partenaires économiques locaux d'une ouverture directe sur le monde (par des dessertes de hubs tels que Le Havre ou Rotterdam). A terme, cette stratégie devrait se révéler positive pour chacun des partenaires, les ports développant leur activité tout en procédant à un rapprochement entre les régions maritimes périphériques et les réseaux de transport internationaux.

Le développement du transport maritime à courte distance devrait donc, en réduisant les coûts de transport et en favorisant l'émergence de points noraux maritimes, contribuer à une déformation de l'espace économique au bénéfice des chargeurs des régions maritimes périphériques, qui amélioreront leur compétitivité globale. Cette déformation de l'espace sera même amplifiée par deux éléments qui s'auto-entretiennent:

D'une part, l'accroissement de l'activité portuaire devrait permettre, à travers la réalisation d'économies d'échelle (cf. partie 2), d'abaisser le coût de passage portuaire, ce qui sera de nature à améliorer la compétitivité du mode de transport maritime par rapport aux autres modes de transport.

D'autre part, une telle réduction du coût de passage portuaire aura pour effet d'entraîner une autre modification de l'espace, concernant cette fois la taille de l'hinterland. A titre d'exemple, une réduction des prix pratiqués au Havre a permis à ce port, entre 1986 et 1988, d'élargir son hinterland de 20%. Les hinterlands, même s'ils sont au départ déterminés par des critères géographiques, sont de plus en plus soumis à des considérations d'ordre économique susceptibles de les modifier. Or, il se trouve qu'un élargissement de l'hinterland devrait se traduire par un accroissement de l'activité portuaire, et donc engendrer à moyen terme une nouvelle réduction du coût de passage portuaire.

Le développement du transport maritime à courte distance , en déformant l'espace économie, pourra donc permettre aux ports de rester des outils majeurs d'ouverture et d'intégration de la façade Atlantique sur l'Europe et le Monde. Compte tenu de son impact sur le reste de l'activité économique, il devrait même contribuer au développement économique de ces régions.

B.I.2.b) Effet entraînant sur l'activité économique.

Le développement du transport maritime à courte distance peut permettre, à court ou moyen terme, d'améliorer la productivité d'un certain nombre d'activités, **dans la mesure où il est susceptible de modifier structurellement les conditions d'exploitation.**

Transport maritime à courte distance : vecteur de spécialisation des hinterlands proches.

La concentration géographique de l'activité transport transocéanique résulte en partie de la stratégie de massification des flux, qui permet une réduction des coûts unitaires.

A priori, cette stratégie apparaît donc comme inconciliable avec une stratégie de développement du TMCD, qui suit davantage une logique de décentralisation de l'activité. Pourtant, à un certain niveau d'analyse, ces deux stratégies peuvent s'avérer compatibles, notamment sur des segments d'activités donnés, l'accent étant alors mis sur les complémentarités qui peuvent apparaître entre transport et activités productrices. Le cas des industries de transformation de produits de la mer semble ici pertinent.

La situation de ces industries est aujourd'hui la suivante: localisées pour la plupart en Bretagne, notamment autour de Lorient et Concarneau (respectivement deuxième et troisième port de pêche français), ces industries (souvent des PME) importent aujourd'hui des blocs de poisson stabilisés qu'elles utilisent comme input dans leur fonction de production. **Dans la majeure partie des cas, ces importations transitent par Le Havre** (et dans une moindre mesure par Rotterdam ou Anvers), et sont ensuite **acheminées par camion après groupage et stockage** sur les ports de débarquement (chacun des chargeurs n'important qu'un tonnage limité), ce qui représente **un surcoût pour l'industriel, d'autant plus élevé que l'immobilisation sera longue.**

Ensuite, une partie significative de la production est exportée, principalement à destination du Sud de l'Europe et de plus en plus vers la Russie. Là encore, compte tenu des « faibles » quantités traitées par chaque chargeur, le chargement est rarement complet, ce qui suppose des délais logistiques, donc des surcoûts et une impossibilité de réaliser des économies d'échelle.

Il s'agit donc là d'échanges très fragmentés, mais qui proviennent d'origines identiques et des destinations identiques, utilisant un mode de conditionnement identique (réfrigération) et donnant lieu à une fonction de production similaire.

La mise en place d'une liaison maritime spécialisée, tenant compte des spécificités de l'activité (délais, destination, conditionnement), permettrait d'éviter ce fractionnement des quantités échangées et donc de réaliser des économies d'échelle, ce qui contribuerait à réduire un coût de transport unitaire déjà plus faible que celui proposé individuellement par la route.

Chacun des acteurs devrait trouver un avantage à une telle stratégie, les industriels réduisant leur coût de transport (important pour des acheminements sur la Russie par exemple) et le port accroissant son niveau d'activité. Pourtant, cette stratégie repose sur un préalable indispensable: une massification des flux nécessaire au remplissage du navire. Ce facteur limitatif peut être relevé par une **solution organisationnelle**, qui consiste en une **concentration des opérateurs autour d'un même port** (voire sur le Domaine Public Maritime).

Cette solution, dans le cas de Lorient, n'est pas du tout hypothétique, dans la mesure où un certain nombre de transformateurs se trouvent déjà sur cette zone. Il convient donc, pour les responsables politiques, de mettre en oeuvre des mesures susceptibles d'attirer d'autres industriels générateurs de transport maritime, et qui commercialement ont un intérêt dans l'utilisation de ce type de liaisons (par exemple à travers le principe de zones à fiscalités dérogatoires).

A terme, **ce type d'action publique devrait même permettre d'attirer de nouveaux opérateurs désireux d'utiliser une telle voie maritime « fixe »** (cf. point suivant), ce qui contribuerait à **renforcer la concentration de l'activité autour de pôles de plus en plus spécialisés** (ce qui tend d'ailleurs à être le cas pour les produits de la mer à Lorient, avec la présence de nombreux centres de recherche), et donc à **accroître la productivité de chacun**.

Il est intéressant de relever que dans le cas de la transformation des produits de la mer, un dernier élément vient encore accentuer l'intérêt du transport maritime à courte distance pour les chargeurs : il s'agit de la **proximité des services** douaniers, et des **gains en termes de qualité** qui peuvent en être attendus. En effet, dans un port tel que Rotterdam, seul un conteneur sur dix est contrôlé, ce qui pose un certain nombre de problèmes lorsque la marchandise n'est pas de bonne qualité, le chargeur ne pouvant pas se retourner contre son fournisseur après un passage en douane jugé positif. Dans le cas d'un service feeder spécialisé, le contrôle pourrait s'avérer plus efficace, sans pour autant représenter une perte de temps prohibitive (en plus du gain que représenterait l'emploi de douaniers supplémentaires).

Sans les développer, il faut signaler que deux sortes de trafic présentent des atouts relativement identiques en vue d'une **spécialisation industrialo-portuaire de l'activité**:

- D'une part, le trafic de viandes et/ou de volailles congelées à destination de la Russie, dans la mesure où ce trafic suppose un même conditionnement, une destination identique et des ports d'origines identiques (Lorient pour la viande, La Rochelle et Brest pour la volaille - du fait de la présence des usines DOUX dans leurs hinterlands respectifs)
- D'autre part, le trafic de ferraille destiné à alimenter l'usine sidérurgique de Bayonne.

L'analyse diffère quelque peu ici, puisque l'accent est mis sur la destination finale uniquement. Compte tenu du caractère particulier de la marchandise considérée, la mise en place d'un service de transport entre les ports de la façade pourrait être envisagée (cf. partie B.II), de façon à réduire les coûts d'acheminement de matière première, et donc à augmenter la rentabilité de l'activité.

Le transport maritime à courte distance : vecteur de conquête de nouveaux marchés.

Le second intérêt que pourront retirer les acteurs économiques locaux et régionaux du développement de ce mode de transport réside dans **l'ouverture durable vers de nouveaux horizons économiques** qu'il va engendrer.

En effet, de tous temps, la mise en place d'une liaison maritime entre deux pôles, **en modifiant la structure des échanges possibles** (que ce soit en termes physiques ou économiques), a été à l'origine de la découverte de nouveaux marchés (par exemple la création de la compagnie des Indes à Lorient), et a donc contribué à stimuler les échanges entre ces pôles.

Du point de vue de la théorie économique du commerce international, un tel développement des relations économiques présente un intérêt fondamental, dans la mesure où il devrait permettre à terme un enrichissement de chacun des partenaires.

De ce point de vue, la présence d'une forte délégation lorientaise lors de la foire internationale de Casablanca (26 et 27 Mai 1997) s'explique principalement par le succès de la création de la ligne Lorient-Casablanca, les entreprises marocaines, comme les entreprises françaises, étant particulièrement demandeuses de ce mode de transport qui leur permet de réduire leur coût.

L'annonce, le 13 Juin 1997, d'un contrat pour l'exportation de 80 000 tonnes d'aliments pour volaille à destination d'un pays du Maghreb au départ de Lorient, vient fortement consolider l'hypothèse selon laquelle les entrepreneurs bretons, ainsi que les autorités portuaires de Lorient, disposent désormais d'une écoute favorable de la part de leurs interlocuteurs maghrébins. Six mois de relations économiques ne sont certainement pas sans rapport avec une telle évolution.

De manière un peu moins récente, il est désormais acquis que les liaisons maritimes mises en place par la Brittany Ferries ont fortement contribué au développement des échanges entre la Bretagne (puis la Normandie) et les Iles britanniques.

L'absence de telles liaisons n'aurait pas permis alors le développement de nombreux d'activités économiques (y compris liées ensuite au tourisme), ce qui tend à **confirmer l'hypothèse selon laquelle la création d'une liaison maritime, notamment à courte distance, présente un intérêt réel pour l'ensemble de la collectivité locale, voire régionale.**

Dans un monde en constante libéralisation, l'intégration dans des réseaux apparaît toujours plus nécessaire ; le transport maritime à courte distance peut contribuer à répondre à cette nécessité, en mettant l'accent sur le facteur organisationnel. La «connaissance» des partenaires économiques va en effet permettre une réduction des coûts dits de transaction, qui constituent une charge d'autant plus importante que le chargeur est petit et/ou que ses échanges sont «fragmentés» en petites quantités.

Le transport maritime à courte distance, en constituant pour l'ensemble des acteurs économiques un **nouveau lien fixe entre deux régions**, offre donc un **nouveau cadre d'échanges qui aura un effet bénéfique sur l'ensemble des activités humaines, production, consommation (y compris, à terme, tourisme) ou logement.**

B.II- Amélioration du bien-être social.

Si le transport maritime à courte distance présente un réel intérêt économique pour les régions de la façade Atlantique, tant en termes de richesses créées (Valeur Ajoutée) que de créations d'emplois, il ne faut pas restreindre son intérêt à ce niveau de considération. En effet, le recours à ce mode de transport permettrait d'atteindre d'autres objectifs de politique générale, en particulier en termes de préservation de l'environnement (B.II.1) et d'aménagement du territoire (B.II.2). Ces deux considérations, formalisées lors du sommet de Rio sur le Développement Durable, sont souvent occultées par « l'économique ». Il apparaît pourtant qu'elles sont de plus en plus intégrées dans les mentalités, et que les politiques en matières de transport doivent prendre en compte cette nouvelle situation.

B.II.1) Les aspects environnementaux.

Le développement du transport maritime à courte distance participe triplement au respect de l'environnement, dans la mesure où ce mode de transport va permettre de réduire la consommation énergétique (B.II.1.a), de réduire la pollution engendrée (B.II.1.b) et de préserver les actifs naturels (B.II. 1.c).

B.II.1.a) Réduction de la consommation énergétique.

Tableau : Consommation énergétique par mode de transport.

Consommation spécifique d'énergie primaire (KJ / tonne-km)		
Route	Rail	Voie navigable
2 890	677	423

Source : Whitelegg, J, « Transport for a Sustainable Future - The case for Europe », 1993

Ce tableau montre de façon évidente que, pour une quantité transportée identique, le transport maritime est nettement moins consommateur d'énergie que ne le sont tous les autres modes de transport. De façon directe, le transfert d'une partie du trafic routier sur le trafic maritime constituerait une économie d'énergie dont pourra bénéficier l'ensemble de la société.

Des recherches réalisées par le ministère britannique des transports montrent de même que, lorsque le transport de marchandises par route consomme de 0,7 à 1,2 méga-joules par tonne/km transportée, le chiffre, pour le rail, est proche de 0,6 méga-joules. Par comparaison, un pétrolier côtier de 3000 tpl naviguant à 10 noeuds consomme 0,25 mega-joules par tonne/km, tandis qu'un porte-conteneurs de dimension moyenne ramène ce chiffre à environ 0,12 mega-joules par tonne/km.

B.II.1.b) Réduction de la pollution.

Tableau : Emissions spécifiques par mode de transport

TRANSPORT DE MARCHANDISES (gramme par tonne-km)			
	Camion	Train	Navire
CO	2,10	0,6	0,2
NOx	1,85	0,4	0,58
CxHy	0,92	0,02	0,08

Source : OCDE (1994) et AECMA (1994) - Chiffres de la Belgique.

Là encore, en regard des performances respectives de chacun des modes de transport, le transport maritime à courte distance apparaît globalement comme le moins émetteur de pollution. La comparaison avec les performances du transport routier ne souffre même d'aucune restriction. **Le transfert d'une partie du trafic routier sur le mode maritime permettra donc une réduction directe de la pollution.**

B.II.1.c) Préservation des actifs naturels.

L'analyse est ici un peu moins directe, même si elle reste relativement évidente. La saturation, actuelle ou à venir, d'un certain nombre d'axes routiers devrait, toutes choses égales par ailleurs, nécessiter le doublement et/ou la création de nouvelles infrastructures routières pour restaurer une fluidité satisfaisante tant sur un plan économique (éviter un surcoût de temps) qu'humain (éviter la dégradation de bien-être résultant des encombres). Pourtant, les infrastructures de transport recouvrent déjà une part significative du territoire, et se situent là où elles étaient « naturellement » les plus faciles à construire. La réalisation de nouvelles infrastructures posera donc un double problème :

- d'une part, elle engendrera la **destruction d'actifs naturels de plus en plus rares**, et notamment un certain nombre de zones sensibles épargnées jusque-là (massifs montagneux, zones fluviales...).
- D'autre part, elle suppose **une consommation de l'espace rendant à terme toute autre activité impossible, en créant des coupures spatiales pour les autres utilisations de l'espace** (habitation, loisir, voire production dans le secteur forestier par exemple).

Le transport maritime à courte distance peut apporter une solution à ce double problème, dans la mesure où, en **délestant les axes routiers d'une partie de leur trafic, il permettra d'éviter ces phénomènes d'encombres**.

L'analyse concerne alors l'ensemble de la collectivité nationale, car même les réseaux de la Banane Bleue sont concemés par une telle politique. En effet, une partie significative du trafic sur ces axes est constitué de véhicules en transit, notamment entre les pays du Nord et les pays du Sud de l'Europe (compte tenu de la pratique de feeding routier, cf. A). Celle-ci pourrait techniquement être transférée sur des liaisons de transport maritime à courte distance desservant des ports de la façade Atlantique.

Cette stratégie sera d'autant plus efficace que toute baisse d'intensité du trafic se traduit par une réduction plus que proportionnelle des encombres. **Elle permettra donc une amélioration du bien-être social (préservation des actifs naturels et réduction des encombres) de l'ensemble de la collectivité tout en participant au développement économique des régions périphériques.**

B.II.2) Aspect d'aménagement du territoire.

Si la construction de l'espace européen a profondément transformé les échelles de réflexion en termes d'aménagement du territoire, il n'en reste pas moins que celles-ci demeurent une préoccupation majeure des diverses autorités concernées, régionales, nationales ou européennes (DG XVI). Ces préoccupations, de façon synthétique, renvoient au concept de « *modèle viable d'établissement humain* ».

L'équilibre des territoires constitue ainsi un objectif majeur des politiques publiques, qui reposent principalement sur des incitations d'ordre financier (principalement les fonds structurels européens). Le transport maritime à courte distance peut là encore se présenter comme une solution alternative, en participant notamment à la pérennisation de l'outil portuaire.

En connectant des régions périphériques sur les grands réseaux internationaux (intra-européens ou internationaux, cf. supra), le transport maritime à courte distance va permettre d'éviter aux chargeurs un renchérissement des coûts de production dû à leur éloignement économique, et donc un maintien, voire un développement de l'activité.

Il participera donc à un **modèle viable d'établissement humain**, dans la mesure où il enrayera en partie les phénomènes de migration de la population active (et notamment des jeunes) vers les métropoles de la Banane Bleue.

Les investissements portuaires sont donc à considérer dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire, et, à ce titre, peuvent bénéficier d'un effort particulier de l'Etat (conformément à l'article premier de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire).

Une telle réflexion se doit d'être prolongée à l'échelle régionale. Si l'on prend le cas de la Bretagne, le développement de liaisons maritimes (nécessairement à courtes distances pour les marchandises diverses) à partir des ports de Brest, de Saint-Brieuc ou de Lorient permettra de maintenir un certain nombre d'activités (directes, indirectes et induites) dans leurs bassins d'emplois respectifs, et d'éviter ainsi une concentration économique et humaine autour du bassin de Rennes (qui tend à atteindre des limites en termes d'infrastructures).

PARTIE II: Critères de faisabilité économiques et axes d'intervention publique.

A- LE MARCHE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DIVERSES.

A.I- Critères tarifaires de faisabilité.

Pour évaluer la capacité du transport maritime à courte distance à capter une partie du trafic qui transite aujourd’hui par la route, une analyse des prix pratiqués par ces différents modes est nécessaire. Pour cela, la présentation d’exemples concrets ou simulés semble une bonne approche, dans la mesure où elle reflète réellement des comportements actuels. Cette analyse permettra alors de comparer la compétitivité-prix selon les trafics envisagés.

A.I. 1) Les prix du transport routier.

Les prix pratiqués par le transport routier font l’objet d’un profond débat, tant il est difficile de déterminer une règle de tarification fixe. Ils diffèrent dans les cas suivants:

- Régularité des trafics.
- Equilibre des trafics.
- Traction d’un conteneur (selon type de conteneur: 20 pieds, 40 pieds, sec, réfrigéré).

En moyenne, **le prix de revient kilométrique du transport routier se situe entre 5 francs et 6 francs.** Les exemples suivants décrivent des situations réelles (sauf précision contraire). Les prix qui apparaissent incluent donc la marge du transporteur. Une distinction sera faite, lorsqu’elle est possible, pour les trafics déséquilibrés. Dans ce cas, les transporteurs facturent au chargeur (saufs accords commerciaux préalables) le retour à vide (facturation « one trip »). Cet élément est très important pour la Bretagne par exemple sur le segment des conteneurs, puisque cette région est très nettement exportatrice (rapport de près de un à quatre).

Pour une remorque	Aller simple, en francs	.
Lorient-Le Havre	3000-3500	
Lorient-Paris	2500	
Lorient-Montoir (PAN)	1200	
Lorient-Marseille	7000	
Lorient-Murcie	6000	
Bretagne-Maroc	13000	
Paris (ou Nantes)-Maroc	11000	
Quimper-Nantes	1400	
Pour un conteneur	Aller (one way) (traf. équilibré)	Aller-Retour (one trip)
Lorient-Le Havre	3000-3500	5000 6000 pour un reefer.
Quimper-Le Havre	4000 5000 pour un Reefer	6000
Lorient- Montoir	3400	
Vannes-Le Havre	2500-3000 (trafic très régulier)	
Lorient-Quimper	800	1600 2000 pour un reefer
Lorient-Moscou		34000 pour un reefer
Felixtown-Bretagne	4000	
Lorient (port)-Lorient(environ)		500 (prix de revient)
Lorient- Vannes		1300 id
Lorient- Pontivy		1500 id
Lorient-Chateaulin		2000 id

A.I. 2) Les prix du transport maritime.

Dans l'optique d'une comparaison tarifaire entre ces deux modes de transport, l'analyse va porter ici sur l'ensemble des coûts qui vont intervenir pour un service identique, c'est à dire les coûts pour un transport « bout-à-bout ». Ceux-ci se décomposent de la façon suivante:

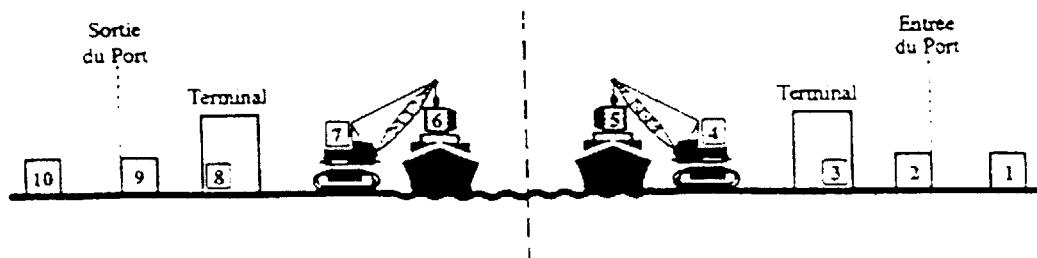
- trajet routier de pré-acheminement.
- passage portuaire 1(port d'embarquement): droits de port, pilotage, manutention.
- fret maritime.
- passage portuaire 2(port de débarquement): droits de port, pilotage, manutention.
- trajet routier de post-acheminement ou chargement sur ligne régulière (si feeder).

Cette décomposition laisse présager du problème qui va se poser au TMCD: la multiplication des opérations de manutention et autres coûts de passage portuaire.

Coûts des trajets routiers: Ils sont calculés sur la même base que celle présentée précédemment; ils varient donc principalement en fonction de la distance (usine→port et port→client) et de l'accessibilité. La réalisation de contrats particuliers est toutefois possible, surtout si le chargeur est important, ce qui a pour effet de diminuer ces coûts.

Coûts de passage portuaire : L'ensemble des prestations qui sont assurées à partir de l'entrée sur le port sont à la charge de l'armateur (opérations 2 à 7 sur le graphique suivant). Toutefois, les prestations 2 à 4 sont facturés ensuite au chargeur (on les note THC: Total Handling Charges). Le fret couvre donc les prestations 4 à 7.

Graphique des opérations



Ces coûts sont difficiles à déterminer, compte tenu de l'absence de transparence et des diversités de comportement. C'est pourquoi le Conseil National des Communautés Portuaires a décidé de mettre en place un observatoire des coûts portuaires, suite à la diffusion d'un « Plan d'urgence pour les ports français » en février 1997 réclamé par les manutentionnaires, agents maritimes et représentants des armateurs étrangers.

A travers l'exemple de quelques lignes existantes ou en projet très avancé, il est toutefois possible de fournir quelques éléments.

-Pilotage /lamanage:

L'activité de pilotage maritime en France est soumise à la loi du 28 mars 1928, modifiée en 1969, qui confère aux stations de pilotage un monopole pour assurer l'assistance à la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans un souci de sécurité et de protection de l'environnement. Le pilotage est obligatoire pour les navires qui sont tenus de payer le pilote même s'ils n'utilisent pas ses services. Ainsi, lorsqu'un même commandant a touché 18 fois ? un port, il peut se passer du pilote, mais le navire doit payer 10% du prix initial. Ce poste de *prestation non effectuée* peut représenter une part significative des recettes de pilotage (46% à Calais, 33% à Cherbourg grâce à la fréquence du Trans-Manche). Les tarifs sont fixés selon la longueur du navire:

- Navire roulier Lorient-Casablanca: 8800F par tour, puis 5300F, puis 880F(18 tours)
- Navire feeder Lorient-Le Havre: 4500F par tour, puis 3190F, puis 450F.

- Remorquage:

Ce poste ne concerne en général pas le TMCD, car les navires sont de taille inférieure à celle obligatoire, sauf dans le cas où c'est le navire de la ligne régulière qui effectue le service feeder.

- Droits de ports:

Les droits de ports correspondent stricto sensu aux « frais de stationnement » à quai prélevés sur le navire par l'autorité portuaire. Ils couvrent également en France l'usage des terres-pleins à l'aplomb des navires. A ces droits de ports est associée la taxe à la marchandise, qui n'existe pratiquement qu'en France. Il s'agit d'une taxe, fixée port par port, également prélevée par l'autorité portuaire et qui est susceptible de concerner toutes les marchandises.

- Roulier Lorient-Casablanca : 7000 francs + 54 francs par mouvement (taxe de rampe).
- Feeder Lorient-Le Havre: 1736 francs à Lorient; environ 2000 francs au Havre.
- Port Autonome de Bordeaux : 50 francs par conteneur

Cette question des droits de port a soulevé certaines interrogations au congrès INRETS du 5 mars 1997 traitant de la « compétitivité des chaînes de transport et politiques maritimes et portuaires». En effet, la corrélation entre le coût des prestations effectuées et leur tarification n'est pas toujours évidente, à tel point que les droits de port apparaîtraient presque comme une taxe parafiscale. Juridiquement, ce n'est bien sûr pas le cas; les droits de port sont considérés comme une redevance pour services rendus (donc une « non-charge ») pour la collectivité. Il n'en reste qu'en pratique, les droits de port servent à équilibrer le bilan des concessionnaires, et qu'ils sont répartis sur l'ensemble des navires principalement en fonction de leur taille de façon forfaitaire.

Cette pratique induit un fort risque de « *sélection adverse* », c'est à dire que le port va perdre les navires qui payeraient moins si on appliquait une tarification au prorata des prestations réelles. C'est pourquoi, notamment, les armements voudraient que les prix soient fixés par conteneur.

Un second problème se pose par rapport à ces droits de port: Un port, au contraire d'une route, doit-il être financé de façon spécifique par ses usagers? D'un point de vue efficacité économique, la réponse serait affirmative, mais à la condition que la pratique soit identique pour les deux modes de transport. Pourquoi serait-il « gratuit » de faire Le Havre-Lorient sur des infrastructures routières (toutes choses égales par ailleurs, et notamment lorsque le camion n'emprunte pas l'autoroute) et payant de faire ce même trajet en empruntant cette fois les infrastructures portuaires?

- Le fret « maritime »:

Il s'agit de la rémunération que perçoit l'armateur. Le fret doit donc couvrir les charges de celui-ci: affrètement du navire, gasoil, assurance, passage portuaire hors coûts de manutention qui sont payés par les chargeurs (donc principalement pilotage/lamanage et droits de ports) et lui laisser si possible une marge. Le fret varie donc entre chaque ligne, selon le coefficient de remplissage du navire, selon la saisonnalité.

Dans les exemples qui suivront, concernant des courtes distances, le fret maritime se situe entre 1000 et 2000 francs dans la plupart des cas (pour rester compétitif par rapport au transport routier).

- Coûts de manutention (ou THC - Total Handling Charges):

Les coûts de manutention représentent toujours, malgré la réforme de 1992, un obstacle majeur au développement du TMCD. Les prix donnés ici sont de sur parc à sur navire (ou inversement) par conteneur.

Lorient: 520+145 (entrée ou sortie sur parc) = 665 francs. Dans le cas du feeder, il faut rentrer puis sortir le conteneur du parc (conteneur plein), soit $520+145+145=810$ francs.

Montoir: de 600 francs à 650 francs (selon manutentionnaire).

Le Havre: 760 francs selon Unim, dont 112 francs par conteneur destinés à la contribution au plan social (soit 648 francs). Le coût de transbordement est de 512 francs (pour ligne feeder Lorient- Le Havre)

Dunkerque: 900 francs (mais en incluant le coût de stockage).

Bordeaux (tout compris) : 1200 francs par conteneur (dont 50 francs de droits de port)

Pour avoir une idée relative du coût de la manutention dans le coût de passage portuaire, l'exemple d'une facturation réelle à un transformateur de produits de la mer est intéressant:

Frais portuaires du Havre: (pour un conteneur 40 pieds frigorifique venant des USA - prix réellement facturé).

Redevance sanitaire : 800 F

Droit de port : 89 F

Frais de débarquement : 914 F

(positionnement sur terminal)

Traction portuaire : 1250 F

(terminal → Frigo)

Cette dernière opération inclut ici le dépotage avant le stockage en entrepôt frigorifique.

Cette stratégie est souvent utilisée par des chargeurs qui, comme c'est le cas ici, importent des produits en quantité insuffisante pour remplir un conteneur. Le conteneur qui arrive par ligne régulière (dont le contenu peut être destiné à plusieurs clients), est alors vidé (dépoté) et son contenu est stocké en attendant de partir sur un camion de ligne qui pratique le groupage.

Le coût de dépotage varie entre 1000 et 1400 francs. Pour un conteneur de conserves par exemple (en vrac, c'est à dire non palettisé pour gagner de la place dans le conteneur), le coût se décompose de la manière suivante: Il faut immobiliser quatre hommes pendant 4h30, soit l'équivalent de 18h. Payé à 70 francs de l'heure, cela fait 1260 francs.

Les stratégies commerciales pour capter des trafics, les différents pouvoirs de négociation des compagnies maritimes, etc, ne permettent pas de déterminer un prix fixe et identique dans tous les ports. Pourtant, deux éléments ressortent :

D'abord, comme **les coûts de manutention** doivent être multipliés par deux (chargement + déchargement) pour avoir le coût total du TMCD sur ce poste - ce qui les situe entre 1200 et 1500 francs (hors empotage ou dépotage)- ils sont du **même ordre de grandeur, voire plus importants, que le prix du fret maritime.**

Ensuite, le second élément qui ressort concerne le différentiel de coût de manutention qui existe entre la France et d'autres pays européens. La comparaison est intéressante non pas en terme de compétitivité (ici!), mais plus dans l'optique de comprendre ce niveau élevé des coûts de manutention. Là encore les informations divergent:

- coût du transbordement d'un conteneur à Southampton: 7£ (70 francs).
- coût de déchargement d'un conteneur dans les ports belges et hollandais: entre 400 et 500 francs selon des négociants bretons, entre 500 et 600 francs selon l'Unim.

Malgré ces divergences, **le coût de manutention apparaît systématiquement plus élevé dans les ports français;** deux éléments expliquent en partie ce constat:

Différentiel de fiscalité:

- Comme dans tous les secteurs, les différences de niveau entre les cotisations sociales de chaque pays posent un problème qui perdurera jusqu'à l'avènement d'une réelle harmonisation fiscale au niveau européen (30% environ avec la Grande-Bretagne).
- Parmi les professions maritimes qui font appel à une main d'œuvre importante et qui investissent dans des équipements lourds, **la manutention portuaire est la seule à supporter le poids de la Taxe Professionnelle.** Cette charge représente annuellement entre 2 et 3 % du chiffre d'affaires. Dans aucun des six pays maritimes européens voisins, il n'existe aucun impôt semblable.

- Parmi les nombreux pays européens qui ont engagé depuis dix ans de profondes réformes de la manutention portuaire, la **France est le seul pays pour lequel les entreprises de manutention ont été amenées à investir lourdement dans le financement des plans sociaux liés à l'ajustement des effectifs de dockers.**

Sous-utilisation des capacités:

Les coûts de manutention présentés précédemment sont des coûts unitaires. La tarification se décompose en coûts fixes (équipements, frais de structure, frais de personnel...) et de coûts variables (selon le nombre de mouvements). **Une augmentation du volume d'activité permettrait de répartir les coûts fixes sur davantage d'unités, et donc d'en réduire le coût unitaire.** Il s'agit là d'un cercle vicieux, puisqu'un port qui n'a pas suffisamment de trafic va pratiquer des tarifs élevés pour couvrir ses coûts, tarifs élevés qui vont dissuader les armateurs de venir dans ce port.

D'autre part, le temps d'ouverture restreint de certains ports (16h/24h, voire moins) limite l'usage qui pourrait être fait de certaines infrastructures.

Enfin, même lorsque les ports fonctionnent de nuit, ce n'est qu'à la condition que les personnels soient payés double (le travail de nuit des dockers est taxé à 100% à Lorient), ce qui augmente les coûts de manutention, et donc peut dissuader la venue de certains navires.

Un dernier élément explicatif du coût élevé de la manutention peut être avancé: il s'agit du nombre limité de manutentionnaires présents sur certains ports (Brest...), qui laisse la possibilité de voir certaines « ententes » s'établir.

Pour situer l'importance de ces **coûts de passages portuaires**, qui comprennent donc le pilotage/lamanage, la manutention et les droits de ports, l'exemple des lignes au départ de Lorient est intéressant:

Lorient-Casablanca: 60 000 francs par escale à Lorient, soit environ **15% du coût total**.

Lorient- Le Havre (qui fait deux escales dans chaque port par semaine): 40300 francs par semaine, soit **18% du coût total**.

A.I. 3) Comparaison de compétitivité prix entre les deux modes.

Cet exercice de comparaison des prix a comme objectif de mettre en évidence les critères qui pourraient faire l'objet d'une intervention publique en vue de rendre le TMCD plus compétitif.

A.I.3. a)Ligne feeder Lorient-Le Havre:

L'analyse de cette ligne est intéressante à plus d'un titre:

- Elle vise à capter un trafic à forte valeur ajoutée.
- Elle vise à capter un trafic à potentiel avéré (Si tous les conteneurs à l'ouest d'une ligne «Morlaix-Pontivy-Vannes » utilisaient le service feeder, l'activité serait de 32000 EVP par an, soit 17000 conteneurs pleins et 15000 vides, source CCIM).
- Elle est en concurrence avec une offre de transport routier importante, largement atomisée, et qui utilise des infrastructures de qualité mais sans péages.

Exemple 1: Chargeur à Quimper.

Par la route, selon la tarification actuellement en cours dans le secteur du transport routier, l'acheminement d'un conteneur 20 pieds entre Quimper et Le Havre coûte au minimum (prix de revient):

- 4200 francs l'aller - 6000 aller-retour pour un conteneur sec.
- 5000 francs l'aller pour un conteneur frigorifique.

Par le feeder (Dans le sens Quimper→Le Havre; pour conteneur frigorifique 20 pieds):

Trajet routier Quimper-Lorient:	2000 (aller-retour)
Frais d'embarquement à Lorient:	810 (520+290 d'entrée et sortie)
Fret maritime:	1350
Frais de débarquement au Havre:	400

(car « exonération » des 112F du plan social dockers).

Frais de transbordement sur ligne régulière: 200
(Moitié pour feeder, moitié pour ligne régulière)

Soit un total de **4760 francs pour le chargeur**, ce qui rend le TMCD compétitif au niveau tarifaire, sous l'hypothèse que le transport routier ne puisse réagir (ce qui est une hypothèse très forte, surtout sur le marché des conteneurs).

Cette conclusion mérite toutefois d'être relativisée. D'abord, parce ce que ce calcul suppose un équilibre des trafics (ou alors la possibilité de disposer de conteneur vides en quantité suffisante), faute de quoi le coût d'acheminement d'un conteneur vide (à partir de Rennes pour Lorient, soit environ 150 francs de manutention supplémentaire) viendrait se rajouter à ce coût. Ensuite, parce qu'un stockage (en attendant le départ du feeder) peut s'avérer nécessaire, et constituer lui aussi un coût supplémentaire.

Par contre, elle montre que même avec les conditions de tarification qui sont aujourd'hui celles du transport routier (c'est à dire largement sous-évaluées socialement), le transport maritime à courte distance peut constituer une réelle alternative au transport routier, même sur des distances très courtes (450 Km entre Lorient et Le Havre), et ce, malgré le niveau élevé des coûts de passage portuaire (et des coûts de manutention notamment). De plus, d'autres exemples apparaissent plus favorables.

Exemple 2: chargeur à Lorient (sur Domaine public maritime)

Par la route, l'acheminement d'un conteneur 20 pieds frigorifique peut coûter à ce chargeur jusqu'à 6000 francs (prix réellement facturé).

Par le feeder (Dans le sens Lorient→Le Havre; pour conteneur frigorifique 20 pieds):

Trajet routier Lorient-Lorient: 500(aller-retour)

Frais d'embarquement à Lorient: 810 (520+290 d'entrée et sortie)

Fret maritime: 1350

Frais de débarquement au Havre: 400

(car « exonération » des 112Fdu plan social dockers).

Frais de transbordement sur ligne régulière: 200

(Moitié pour feeder, moitié pour ligne régulière)

Soit un total de **3260 francs** pour le chargeur, ce qui malgré les réserves exprimées précédemment, permet au **TMCD d'être réellement compétitif**. Les difficultés viendront plus alors du nombre limité de conteneurs « disponibles » dans cet hinterland proche (aspect volume).

A.I.3. b) Liaison roulière Lorient-Casablanca.

Le raisonnement est ici différent du précédent, même s'il fait toujours intervenir la question de la compétitivité prix, qui reste le facteur décisionnel prépondérant pour les chargeurs.

D'abord, le contexte est différent. Pour les chargeurs situés au nord-ouest de la France (à partir de la Bretagne et jusqu'à l'Allemagne ou la Grande-Bretagne), deux alternatives s'offraient jusqu'alors:

- 1) Transit à travers l'Espagne et traversée maritime au détroit de Gibraltar.
- 2) Transit jusqu'à Marseille, puis traversée maritime jusqu'à Casablanca.

Dans les deux cas, le recours au mode maritime est nécessaire, induisant une rupture de charge et un passage portuaire. Il convient en outre de signaler que les distances maritimes Lorient/Casablanca et Marseille/Casablanca sont sensiblement identiques.

Le prix facturé aux chargeurs au départ de Lorient pour une remorque se situe entre 9000 francs et 10000 francs (aller), ce qui procure à la ligne Lorient - Casablanca les différentiels de prix suivants par rapport à l'alternative 1 (via l'Espagne):

- 4000 francs (aller) pour des chargeurs situés en Bretagne ou en Grande-Bretagne (qui transitent alors par les ports de la Manche-Ouest).
- 2000 francs pour des chargeurs situés en région parisienne ou à Nantes.
- 1500 francs pour des chargeurs situés ailleurs en Europe (notamment en Allemagne, qui réalisent un important trafic avec le Maroc).

Cet exemple est très révélateur **des capacités du TMCD à capter une partie du trafic routier de marchandises à partir du moment où les distances parcourues dépassent 2000 Km.** La concurrence portera davantage, dans ces cas, sur les services offerts, et notamment le nombre de rotations (cf A.II).

A.I.3. c Liaison roulière « fictive » Lorient-Lisbonne.

Cette liaison maritime n'existe pas à l'heure actuelle, même si des projets sont à l'étude dans plusieurs ports. Il ne s'agit donc là que d'une simulation, qui peut s'avérer intéressante dans la mesure où elle représente un cas « limite » pour la rentabilité d'un armateur, toujours dans les conditions d'exploitation actuelles. Compte tenu des deux ports envisagés, cet exemple se rapproche du précédent (c'est à dire qu'il peut concerner un hinterland similaire), à la différence que ce trajet n'implique pas obligatoirement de rupture de charge.

La distance entre la Bretagne et Lisbonne est d'environ 1900 Km (environ de même pour Paris-Lisbonne). Compte tenu du prix de revient du transport routier (5 francs par kilomètre au minimum), le prix de revient d'un aller sera d'environ 9500 francs. En prenant un marge de 5% (donc assez faible), un transporteur facturera un aller-retour 20000 francs. Compte tenu de la nature des échanges avec le Portugal (sans toutefois prendre en compte les facteurs de saisonnalité), les prix de transport routier pourraient être les suivants:

- 12000 francs l'aller dans le sens Nord-Sud.
- 8000 francs l'aller dans le sens Sud-Nord.

Calcul du prix en utilisant cette fois le transport maritime à courte distance, dans le cas où seules les remorques sont embarquées (en décroché):

- La durée de traversée est d'environ un jour et demi (aller), ce qui suppose une immobilisation de la remorque pendant trois jours, à un coût d'immobilisation journalière d'au moins 400 francs, soit un coût total d'au moins **1200** francs.
- Pour un chargeur situé dans le « grand-ouest », le coût de pré-acheminement sera d'environ **2000** francs.
- Pour un chargeur situé dans le « grand-Lisbonne », le coût de post-acheminement sera d'environ **1500** francs.
- coût de manutention Hors droits de port: **1500** francs par aller (Lorient + Lisbonne)
= **6200 francs** (sous-total 1).

Sachant que le transporteur a un prix de revient par la route d'environ 9500 francs, il n'optera pour le mode maritime que si celui-ci lui propose un tarif significativement inférieur, de l'ordre de 8500 à 9000 francs, excepté le week-end où, puisqu'il ne peut utiliser la route, il pourrait accepter de venir pour plus de 10000 francs.

En prenant l'hypothèse la plus basse, il resterait à l'armateur: $8500-6200=2300$ francs. Compte tenu des flux du week-end, il est envisageable que le montant restant à l'armateur soit en moyenne de **2500** francs.

Dans l'hypothèse où le navire réalise deux rotations par semaine, en embarquant à chaque fois 35 remorques (soit 140 mouvements par semaine), cela générerait à l'armateur un revenu d'environ: $140*2500=\mathbf{350000}$ francs par semaine.

Or, le coût hebdomadaire d'un tel navire (affrètement, gasoil, assurances...), y compris les droits de port, sera d'environ **450 000** francs.

Sous les hypothèses précédentes, le TMCD n'est donc pas rentable. Sans présager des mesures qu'il faudrait prendre (cf.B), cet exemple peut toutefois permettre de montrer dans quelles conditions le TMCD pourrait devenir compétitif.

- D'une part, si de nouvelles contraintes pesaient sur le transport routier (à l'instar de l'interdiction de circuler le week-end par exemple), les transporteurs choisirraient le TMCD même à un coût plus élevé, par exemple 9500 francs. Dans ce cas, le revenu de l'armateur serait d'environ: $140*(9500-6200)=\mathbf{462000}$ francs, ce qui rendrait la ligne rentable.

- D'autre part, une réduction sensible du coût de passage portuaire aura un effet positif sur la rentabilité de la ligne. Si par exemple les coûts de manutention étaient de 700 francs par aller (au lieu de 1500 F), les coûts (sous-total 1) seraient de 5400 francs par aller. En reprenant l'hypothèse la plus basse pour la semaine, il resterait à l'armateur:
 $8500-5400=3100$ francs par mouvement.

En incluant « l'effet week-end », l'armateur peut espérer récupérer en moyenne 3300 francs. Son revenu hebdomadaire sera alors $140*3300=\mathbf{462000}$ francs, c'est à dire que la ligne deviendrait là aussi rentable.

L'exemple pris ici porte uniquement sur un abaissement des coûts de manutention, mais on aurait pu envisager d'autres réductions de coûts de passage portuaire (notamment sur les droits de port). **La combinaison de plusieurs réductions simultanément pourrait alors rendre la ligne « largement » rentable.**

- Enfin, comme dans le premier exemple, il convient de préciser que si le chargeur se trouve dans le proche hinterland portuaire, ce qui abaisse le coût de pré-acheminement, la rentabilité devient envisageable. En effet, le sous-total 1 serait alors de 4700 francs, ce qui permettrait à l'armateur d'espérer récupérer 3800 francs par mouvement (dans l'hypothèse basse de 8500 F pour attirer le transporteur). Le revenu hebdomadaire sera alors:

$140 * 3800 = \mathbf{532000}$ francs, ce qui rend la ligne rentable. Le problème, là encore, sera de trouver suffisamment de clients dans l'hinterland proche.

A travers ces trois exemples, deux conclusions s'imposent:

- **Dans les conditions qui régissent aujourd'hui le marché des transports, le TMCD est difficilement rentable compte tenu de son manque de compétitivité prix, sauf sur de très « longues » distances (plus de 2000 km) ou sur des trajets qui imposent une rupture de charge** (c'est le cas pour la Scandinavie par exemple).

- Par contre, le **TMCD pourrait devenir rapidement rentable et donc constituer une réelle alternative au transport routier** si, d'une part, des contraintes plus lourdes venaient toucher le transport routier et si, d'autre part, les coûts de passage portuaires étaient sensiblement réduits.

Il convient enfin de relever que la rentabilité des lignes dépendra étroitement des caractéristiques physiques des navires utilisés. Aujourd'hui, les feeders mis en service possèdent des capacités de charge variant entre 150 et 200 EVP, et une liaison roulière telle que Lorient - Casablanca peut accueillir jusqu'à 50 remorques. Pour ces différentes lignes, les armateurs considèrent que le seuil de rentabilité peut être atteint avec un coefficient de remplissage de l'ordre de 60 % à 70 %. Le recours à des navires aux caractéristiques plus adaptées aux contraintes de ces marchés (plus petits et plus rapides, cf. page 98) permettra de gagner en efficacité et d'atteindre plus rapidement le point mort.

Cette comparaison tarifaire entre les deux modes de transport constitue un élément relativement positif en vue d'un développement du transport maritime à courte distance. Toutefois, le critère tarifaire, même s'il est décisif, n'est pas le seul qui intervient dans les prises de décision des chargeurs ou des transporteurs. C'est l'objet de la partie suivante.

A.II - Critères qualitatifs de faisabilité.

Avec la généralisation de la stratégie de flux tendus, le prix du transport a quelque peu perdu de son poids décisionnel au profit de d'autres critères. En effet, dans la logique de massification des flux qui prévalait antérieurement, les opérateurs cherchaient à transporter le plus de marchandises au coût le plus faible possible, sans se préoccuper du temps d'acheminement (ces marchandises étant alors stockées). Aujourd'hui, **dans leur souci de minimisation des stocks, les chargeurs accordent bien plus d'importance aux services proposés par chaque mode de transport, ce qui les amène à raisonner en termes de coût généralisé.** Le coût intègre alors le prix *stricto sensu* du transport, ainsi que sa vitesse (et les besoins de fréquence que cela implique), sa fiabilité et les services « annexes » offerts (stockage, déclaration). Des contraintes pesant sur l'activité de certains chargeurs vont ainsi parfois constituer des obstacles à l'utilisation du transport maritime à courte distance, au moins tant que le transport maritime à courte distance n'aura su trouver de réponses adéquates.

A.II. 1) Vitesse et fréquence.

Par rapport au transport routier, le différentiel de vitesse de transport proposé par le transport maritime est important, surtout sur des distances assez courtes - c'est un peu moins vrai sur des distances plus longues qui imposent des temps de repos. Par exemple: Lorient-Le Havre: 7 h. par la route, 30 h par la mer (bateaux de 15 noeuds seulement) (+76%).

Lorient- Moscou: 12jours par la route, 15jours par la mer (+ 20%).

Ce différentiel pose plusieurs problèmes:

Les produits à DLC courtes: un marché incapable.

Une partie des exportations, notamment bretonnes, concerne des produits à Dates Limites de Consommation (DLC) très courtes. **Ces produits ne pourront que très rarement utiliser le mode de transport maritime.** Par exemple, les produits de volaille fraîche ont une DLC de 5 à 7 jours.

Il est fréquent qu'un client espagnol adresse une commande le jours J en exigeant la livraison à J+1. Dans ce cas, même s'il y a un départ le jour J (ce qui renvoie au problème de fréquence), le TMCD ne peut prétendre satisfaire à ce délai. Quelques soient les destinations, ce problème se retrouve en règle générale pour les produits à DLC courtes (c'est à dire les activités de viandes, de volailles, de produits de la mer ou de produits laitiers frais).

Lignes Feeder: être en phase avec les escales des ligne-mères.

Le problème de la vitesse du transport maritime se pose également pour l'adaptation aux stratégies des transports maritimes transocéaniques. Les principales lignes-mères ne faisant en général escale qu'une fois par semaine, deux contraintes apparaissent:

- Lorsque le chargeur importe des marchandises, il souhaite que la partie de post-acheminement soit la plus courte possible, c'est à dire qu'il reçoive le plus rapidement sa marchandise.
- Lorsque le chargeur est exportateur, il souhaite que toute sa production parte dans les temps (la production d'une usine de Quimper quitte ainsi à J-1 l'usine pour départ du Havre au jour J).

Il n'est évidemment pas possible au TMCD de répondre techniquement à ces exigences. Toutefois, par **une organisation adaptée, il peut apporter des réponses satisfaisantes, en assurant une fréquence de rotation « optimale ».** Ainsi, pour la majeure partie des chargeurs rencontrés, une **double rotation par semaine** satisferait à leurs exigences. **Le doublement de la ligne feeder Portlink-CGM au départ de Bordeaux** (en septembre 1997) s'inscrit totalement dans cette stratégie d'augmentation des fréquences de rotation. L'analyse de chaque alternative va montrer comment. L'exemple présenté ici décrit une situation très courante, celle de lignes-mères qui font escale au Havre les mercredis et les dimanches (cf. page suivante).

<u>Par le feeder</u>	<u>Par la route</u>
Arrivée Dimanche au Havre	Arrivée Dimanche au Havre
Lundi à Lorient (disponible Mardi matin).	Mardi après-midi (voire Mercredi) à Lorient (dédouanement, stockage, groupage).
Mardi ?: départ de Lorient ⇒ Mercredi au Havre.	
Mercredi: départ du Havre ⇒ Jeudi à Lorient	
Jeudi: départ de Lorient ⇒ Samedi au Havre	
Dimanche: au Havre⇒Lundi à Lorient	

Une telle organisation permet donc au chargeur « importateur » d'avoir aussi rapidement sa marchandise par mer que par route (compte tenu du temps de passage en douane). Il faut noter que ceux qui optent pour la solution « Dépotage - stockage - groupage - départ camion ligne régulière » (c'est à dire lorsque la marchandise est fragmentée) ne disposent souvent de leur marchandise que le Mercredi, soit deux jours après l'arrivée du feeder à Lorient.

D'autre part, pour le chargeur «exportateur » (SBFM, Fleet Guard, De Mauduits...), qui en général fonctionne « départ usine » (c'est à dire que dès qu'un conteneur est complet, il part au Havre où il est entreposé jusqu'au départ sur la ligne-mère), cette organisation ne change que peu de choses, à ceci près que les conteneurs sont stockés à Lorient plutôt qu'au Havre. Le seul problème concerne en fait le conteneur qui peut être rempli le Vendredi, et qui, lui, ne peut rejoindre Le Havre pour le Dimanche que par route. Il suffirait toutefois de prendre cet élément en compte dans l'organisation de la production (et que cela ne représente pas un surcoût pour le chargeur, notamment en termes de stockage) pour que cette contrainte soit levée.

Ligne roulière: multiplier les rotations.

L'exemple de la liaison roulière Lorient-Casablanca va illustrer le besoin de fréquence de rotation qui émane des chargeurs. En effet, un second navire vient d'être mis en service (Mai 1997) sur cette ligne lancée en automne 1996 par la compagnie Gulf Stream, répondant à une demande pressante de la part des chargeurs. Le résultat de ce doublement de la ligne est significatif: triplement des quantités transportées.

La situation était la suivante: un seul navire assurait la liaison entre Lorient et Casablanca; il mettait 77 h. (vendu), soit 3 jours. En pratique, il ne faisait donc escale à Lorient qu'une fois par semaine (le Mardi).

Dans un contexte de flux tendus, ce service était insuffisant pour répondre aux besoins des chargeurs, qui ne pouvaient pas attendre le Mardi pour expédier des remorques complètes depuis le mercredi précédent. De plus, des industriels bretons (transformation de produits de la mer) ne pouvaient se satisfaire d'un seul arrivage par semaine (sauf à passer d'importantes commandes et à stocker sur place).

L'armateur, devant ces contraintes des chargeurs qui ne leur permettaient pas de pouvoir utiliser la voie maritime, a donc doublé la ligne, et proposé une escale supplémentaire à Lorient le Samedi. Le navire était complet lors de la première nouvelle rotation.

La conclusion qui peut être tirée de ces exemples est que, dans certains cas, **l'organisation du service peut constituer une réponse efficace aux contraintes de rapidité et de flux tendus qui caractérisent les échanges de marchandises aujourd'hui**. En fait, plus la fréquence des liaisons est élevée, plus les transporteurs pourront se rapprocher de la logique de flux tendus, obligeant parfois les chargeurs à réajuster temporellement leur processus de production.

A.II. 2) Sécurité et fiabilité.

D'après les entretiens réalisés, **l'un des éléments limitatifs du recours au transport maritime à courte distance réside dans la régularité de ce mode de transport**. En effet, les chargeurs attendent une qualité de service comparable à celle offerte par le transport routier, c'est à dire **l'assurance que leurs marchandises arrivent en temps et en état**. Les acteurs du monde maritime doivent aujourd'hui **sécuriser** leurs divers interlocuteurs.

Une « paix sociale » retrouvée ?

L'une des interrogations des chargeurs concerne l'état du climat social qui règne dans les ports. En effet, un certain nombre d'entre eux se rappellent les mouvements de grève de la manutention qui ont paralysé la plupart des ports français en 1992. Les immobilisations de marchandises qui en ont résulté constituent pour les chargeurs une double perte. D'abord, une perte financière, puisque toute immobilisation suppose un coût. Ensuite, une perte commerciale, puisque le non-respect de certains engagements leur a fait perdre une part de leur crédibilité vis-à-vis de certains clients (notamment des clients étrangers sur des marchés où la concurrence est internationale). La réforme de la manutention, engagée en 1992, a contribué à assainir le climat social.

Toutefois, comme en témoigne le récent conflit entre dockers et autorités portuaires du Havre, tous les problèmes ne semblent pas résolus. De même, dans la communication de l'Unim (« plan d'urgence pour les ports français », février 1997), l'accent est largement mis sur l'insuffisance des mesures prises dans le domaine de la manutention. Il s'agit donc là d'un problème particulièrement sensible, vis-à-vis duquel les chargeurs voudraient des garanties (par exemple une assurance que l'armateur soit en mesure de trouver à ses frais une alternative efficace).

La solution semble devoir passer, comme à Nantes dès 1992, par la constitution de structures privées associant (financièrement) les dockers au bon fonctionnement du port. Une seconde alternative pourrait être envisagée: il s'agit de salarier les dockers. Par exemple, quatre escales régulières dans un port tel que Lorient nécessiterait le recours de 15 dockers, à qui il serait plus intéressant de proposer 15 CDI (jusqu'à 120 francs de l'heure pour l'employeur) que de passer par le système actuel.

Cette démarche aurait l'avantage d'associer réellement les dockers à l'activité, et donc de limiter les risques de conflits. Il n'y a bien sûr pas de remèdes miracles, et le problème « dockers » freine encore un certain nombre de chargeurs; afin de les rassurer, **la stratégie des armateurs devrait focaliser sur les garanties à apporter en cas d'éventuel conflit.**

Respecter les temps de transport maritime.

Au contraire des modes de transport terrestres, le transport maritime fait intervenir un élément difficile à maîtriser: la mer. Les aléas climatiques peuvent ainsi affecter le transit-time maritime, et mettre ainsi en question la régularité des liaisons maritimes.

Le problème se pose pour le TMCD en général, mais il revêt une dimension particulière pour les services de type feeder. En effet, si le feeder manque l'escale de la ligne-mère, la marchandise sera immobilisée en attendant l'escale suivante, soit parfois pendant une semaine. Pour les liaisons de cabotage intra-européen, le retard d'un navire implique des difficultés pour les chargeurs (qui peuvent même devoir stopper leur production faute d'approvisionnement suffisant), mais celles-ci peuvent être réglées en un ou deux jours, ce qui « minimise » leur importance. Dans les deux cas, il y aura toutefois pertes financières et perte de confiance des chargeurs qui devront subir la non-satisfaction de leur client. Là encore, **la stratégie des opérateurs doit être axée sur une sécurisation des interlocuteurs du TMCD.** Par exemple, la liaison Lorient-Casablanca, qui peut être effectuée en 44 heures en théorie (compte tenu des capacités intrinsèques du navire), est vendue entre 58 heures et 77 heures. De cette façon, l'armateur s'accorde non seulement une marge de manœuvre en cas d'aléas climatiques majeurs, mais également une garantie pour prévenir tout incident (avarie...). Les progrès technologiques (cf. B.I) pourront apporter une solution à ce problème, en réduisant les temps de transit et en améliorant la fiabilité du transport.

Respecter la chaîne du froid:

Le TMCD implique des ruptures de charge, et donc une multiplication des opérations de manutention. Pour des produits qui utilisent le conditionnement frigorifique, ce phénomène peut constituer une contrainte particulière. En effet, cette technique suppose un respect total de la chaîne du froid, et un certain nombre de chargeurs semblent s'interroger sur les capacités du TMCD à l'assurer. Cette crainte émane notamment des chargeurs qui traitent avec des clients japonais sur le marché de produits de la mer transformés. Ces derniers s'avèrent en effet très regardants sur le respect de cette chaîne de froid (et représentent une part significative du marché). Une certification de la chaîne de transport du TMCD de type ISO lui permettrait de répondre efficacement à cette contrainte.

Toutefois, cela suppose l'existence de services adéquats, qui ne doivent pas être plus contraignants que ceux offerts dans le cas du transport routier.

A.II.3) De multiples exigences de services.

Prix, fréquence, régularité: ce sont là les critères principaux de la faisabilité du TMCD. Pourtant, pour répondre aux besoins des chargeurs vis-à-vis de chacun de ces critères, un certain nombre de prestations doivent être assurées par les différents acteurs du TMCD. Concessionnaires des ports et armateurs sont ainsi amenés à identifier les éléments « terrestres» qui constituent encore un obstacle au développement du TMCD.

Le stockage: capacité et coût.

L'organisation du TMCD implique des changements de comportement de la part des chargeurs. Ainsi, ceux qui pratiquent aujourd'hui une stratégie « départ usine » (c'est à dire pas de stockage) vont devoir stocker jusqu'au jour de l'escale.

Dans la plupart des cas, ces chargeurs ne disposent pas d'infrastructures pour réaliser ce stockage: il faut donc que celui-ci soit assurer sur le domaine portuaire. C'est dans cette optique que l'on trouve sur chaque port des parcs qui peuvent fermer (pour protéger les conteneurs pleins). Deux problèmes peuvent se poser alors.

D'abord, la question de la capacité de stockage offerte, qui se pose principalement pour les produits réfrigérés. En effet, les entrepôts frigorifiques, qui nécessitent un investissement important (9 millions de francs pour un entrepôt de 3000 m² à Montoir) constituent un préalable au développement de toute ligne qui souhaiterait capter le trafic des conteneurs frigorifiques (par exemple de viande ou de produits de la mer congelé). Il faut alors que les chargeurs aient l'assurance de disposer de capacités suffisantes, même dans le cas où le stockage venait à se prolonger (par exemple en cas d'avarie ou de conflit social). **L'important, pour le TMCD, c'est que ce recours indispensable au stockage ne doit pas représenter pour le chargeur une contrainte supplémentaire.**

Ensuite, et cela vient compléter la dernière remarque, **le stockage ne doit pas non plus constituer pour le chargeur un coût supplémentaire, même en cas d'immobilisation prolongée.** Il faut que, dans un raisonnement de « bout-à-bout », le prix total du TMCD (qui inclut le coût de stockage) reste inférieur à la solution par la route.

Pour cela, le stockage, même s'il n'est pas gratuit (ce qui est par exemple le cas de Bonduel à Dunkerque), doit être proposé à un coût faible au chargeur. Dans l'esprit du travail présenté ici, **un entrepôt frigorifique constitue une infrastructure susceptible d'augmenter le bien-être d'une collectivité (au même titre qu'une gare), et pourrait donc être financée comme telle.**

La plupart des ports de la façade possèdent, ou vont posséder dans un futur proche, des capacités de stockage semblant répondre aux besoins actuels. La question du coût mérite alors d'autant plus d'attention. Il ne faut toutefois pas oublier qu'un développement de TMCD pourrait renouveler le besoin d'investissement, et qu'il serait dommageable pour le TMCD de perdre demain des trafics par manque de capacité disponible à un instant donné.

Un élément intéressant mérite d'être précisé ici: **La fréquence des rotations** avait été présentée comme une réponse aux exigences des chargeurs en termes de flux tendus. Elles **semblent également constituer une réponse aux contraintes des chargeurs en termes de stockage.** En effet, plus les escales sont fréquentes, et plus la demande de stockage sera faible, puisque les durées de stockage seront réduites. Ainsi, plutôt que d'immobiliser 60 remorques pendant 6 jours (cas hypothétique), le doublement d'une ligne aurait pour effet d'immobiliser 40 remorques pendant 3 jours, puis encore 40 remorques pendant 3 jours (le doublement d'une ligne engendrant théoriquement plus qu'un doublement de l'activité). **Ainsi, non seulement le temps de stockage unitaire va diminuer (et donc le coût d'immobilisation), mais en plus le volume d'activité pourra augmenter sans nécessiter d'investir dans des capacités de stockage supplémentaires.**

Des formalités à simplifier.

L'un des critères qui semble constituer un frein au développement actuel du TMCD est la complexité des démarches administratives induites par ce mode de transport. En effet, les ports représentent un point d'entrée dans l'espace européen, et sont à ce titre le lieu d'un certain nombre de contrôles, notamment douaniers. Or il se trouve que le passage en douane implique souvent une immobilisation de la marchandise, ce qui constitue une perte de temps, et donc un coût.

Pour les services de type feeder, ce passage en douane existe déjà sur le lieu de l'escale des lignes régulières. Il ne représente donc pas un coût supplémentaire. Par contre, en ce qui concerne les liaisons de cabotage intra-européen, ce coût n'existe pas par la route. C'est donc un coût supplémentaire qui est imposé aux utilisateurs du TMCD. Là encore, **compte tenu des bénéfices que la société peut attendre du développement du TMCD, il convient de se demander si les seuls chargeurs doivent supporter ce coût. Cela est d'autant plus vrai que dans ce domaine, tous les ports ne semblent pas être sur un pied d'égalité.**

De plus, à ces formalités douanières viennent s'ajouter des contrôles sanitaires, qui peuvent représenter une autre cause d'immobilisation. Il faut donc que les autorités concernées parviennent à une organisation qui, tout en respectant les besoins de sécurité, ne constitue pas un obstacle insurmontable au développement du TMCD.

Pour une ouverture 24h/24h des services.

Comme cela a été évoqué précédemment, certains services ne sont assurés qu'à certaines heures de la journée (12h/24h pour la manutention portuaire dans certains ports). Le contrôle douanier, ou l'accès aux entrepôts frigorifiques, ne peuvent ainsi être effectués à n'importe quel moment du jour ou de la nuit. Or il se trouve que cette pratique n'est pas en adéquation avec les comportements des chargeurs qui, soit produisent 24h/24h, soit ont des impératifs de délais de livraison tels qu'ils travaillent beaucoup de nuit. Le transport routier (cf. Partie 1) a la capacité de s'adapter à ces exigences. Il faut donc que le TMCD, dans une certaine mesure, puisse s'en rapprocher. Cela suppose de la souplesse de la part des différents acteurs, mais sans coût supplémentaire pour le chargeur. **La vocation de service public de certaines de ces activités peut justifier à elle seule cette position** (en plus de l'impact du TMCD).

La desserte terrestre des ports: un enjeu majeur.

La qualité d'un port, en termes de services, se juge souvent à son accessibilité terrestre, c'est à dire au temps de pré ou de post-acheminement des marchandises à partir de la zone portuaire.

Pour les dessertes routières, si de nombreux progrès ont été faits, un certain nombre de manques subsistent. Ainsi, sur Montoir (qui constitue pourtant un modèle à suivre pour beaucoup de ports), il manque une bretelle permettant de relier le terminal à Redon.

A terme, l'amélioration de la N 171 (sur Laval) et surtout la réalisation de l'autoroute A 85 Angers-Tours-Vierzon permettront de toucher Dijon et de boucler ainsi un axe Nantes-Rhin-Rhône. **En fait, ce que recherchent les ports de la façade Atlantique, ce sont ces connexions Est-Ouest leur permettant de desservir les zones de consommation de la Banane Bleue.** C'est donc dans cette logique que militent les autorités portuaires de Bordeaux pour la réalisation de l'A 89 Bordeaux-Clermont, qui permettra de desservir Lyon et la vallée du Rhône. De plus, ces mêmes autorités souhaitent fortement une connexion rapide avec Pau, ainsi qu'un pont sur le Verdon (qui éviterait un coûteux détour, donc un surcoût, aux transporteurs, mais qui ne devrait pourtant pas voir le jour avant 2015 !).

En ce qui concerne les dessertes ferroviaires, par contre, tous les efforts n'ont semble-t-il pas été consentis. D'une part, les infrastructures font parfois défaut (Lorient). **D'autre part, lorsqu'elles existent, c'est la stratégie commerciale de la SNCF qui semble déficiente.** Ainsi, le port de Brest, dont le réseau ferroviaire est au gabarit B+ et qui possède des infrastructures adéquates, ne peut bénéficier de taux de fret attractifs. Il coûte en effet moins cher d'effectuer un trajet Liverpool-Lyon que Brest-Paris.

Les chargeurs eux-mêmes regrettent parfois cette lacune commerciale de la SNCF (cf. Kaolins d'Arvor qui utilisait le fer à 80% il y a 10 ans, contre 1% aujourd'hui). **Pourtant, un accès facile au transport ferroviaire, que ce soit en termes de temps (organisation du terminal) ou en termes de coût, permettrait à certains ports de desservir des hinterlands plus larges (par des trains-blocs par exemple), et donc de capter une partie plus importante du trafic routier.** Il faut noter que la desserte ferroviaire du terminal de Montoir est là encore performante.

Comme cela a été précisé à travers le modèle de Rimmer, les dessertes terrestres ont toujours joué un rôle prépondérant dans l'organisation des transports. Aujourd'hui, une dualité existe entre les ports autonomes - tels que Le Havre et Nantes, voire Bordeaux - et les autres ports, qui ne bénéficient pas des infrastructures ni surtout des services leur permettant de répondre aux attentes des chargeurs, principalement en ce qui concerne les dessertes ferroviaires. **Il ne peut pourtant y avoir de situation économiquement optimale si les règles ne sont pas les mêmes pour tous. La SNCF, entreprise publique, et ses filiales CNC et Novatrans ont certainement un rôle majeur à jouer dans ce domaine.**

A.III- Trafic potentiel.

A partir des critères de faisabilité présentés: prix, fréquences des rotations, qualité des services, **une partie du trafic ne peut prétendre être capté par le transport maritime à courte distance, il s'agit de celui des marchandises à courtes dates limites de consommation.** Par contre, une partie significative des échanges transitant aujourd'hui par la route peut, en tenant compte des conditions précédemment évoquées, être transférée sur le mode maritime.

Une distinction doit cependant être opérée entre les services feeder, qui concernent des marchandises «trans-océaniques» (utilisant en règle générale des portes-conteneurs) et les liaisons intra-européennes, qui traitent des marchandises à l'intérieur de l'espace «européen» défini précédemment (utilisant en règle générale des navires rouliers). Ces deux trafics sont en effet distincts, de part leur contraintes spécifiques, même si des synergies peuvent apparaître entre eux (notamment en termes de gestion des services portuaires). Dans un premier temps, l'analyse s'appuiera sur les projets de création de ligne évoqués par les interlocuteurs rencontrés.

A.III. 1) Cabotage « intra-européen » (Services Rouliers).

Il semble que les potentialités de développement de services rouliers à partir des ports de façade Atlantique soit aujourd’hui réelles. D’une part, parce que les ports possèdent (ou posséderont rapidement) les équipements nécessaires (passerelle Ro-Ro). D’autre part, parce que les volumes potentiellement captables par ces services apparaissent conséquents. L’analyse distinguera, lorsque cela est possible, les liaisons roulières qui s’appuient sur un hinterland spécifique et géographiquement concentré de celles qui visent des hinterlands beaucoup plus larges, tant dans la variété des produits que pour l’espace concerné.

A.III.1. a) Desserte d’hinterlands spécifiques.

On peut observer que l’origine de certaines liaisons roulières réside dans un service apporté à des chargeurs identifiés. Les hinterlands « originels » concemés sont alors très ciblés: Montoir-Vigo pour les usines Citroën, Brittany ferries pour les producteurs d’artichauts du Léon (historiquement).

S’assurer un « fond de commerce », tant en volume qu’en régularité, apparaît ainsi comme une condition préalable à la création de telles liaisons maritimes, qui seront ensuite susceptibles de se développer en attirant d’autres clients, plus « petits » et atomisés (et pour lesquels de telles lignes n’aurait pas été créées, par manque d’information et/ou de démarchage incomplet). Or, il se trouve qu’aujourd’hui, certains projets de lignes semblent suivre ce processus, qui consiste à desservir des hinterlands « proches » (ce qui limite les coûts de pré ou post-acheminement) et spécifiques (seules quelques activités sont concernées au départ, ce qui limite le temps et les coûts de commercialisation de lancement de la ligne).

Dans l’esprit de cette recherche, un tel comportement est très intéressant, puisqu’il suppose **une réelle interaction entre chargeurs et opérateurs portuaires**, chacun retirant un bénéfice de cette collaboration pour le bien-être de la collectivité concernée.

Liaison Bretagne-Russie (Moscou) ?

86 000 tonnes en 1996, une estimation de 100 000 tonnes pour 1997. Voilà l'ordre de grandeur du commerce de viandes et de dérivés de produits carnés qui quitte chaque année le centre Bretagne pour la Russie. **Cela représente entre 80 et 100 camions à l'export par semaine** (source chargeur), **auxquels viennent s'ajouter les exportations de volaille congelée** réalisées par les entreprises du groupe Doux (Chateaulin) ou Tilly (Guerlesquin). Selon l'expression de l'un des chargeurs concerné par ce trafic, c'est un véritable « train de camions » qui transite ainsi pendant 12 jours à travers plusieurs pays d'Europe.

Une telle liaison maritime, puisqu'elle pourrait transiter par la Scandinavie, sera en outre susceptible d'intéresser d'autres commerces qui existent aujourd'hui avec la Suède ou la Norvège: excédent de beurre, pièces détachées pour automobiles (SBFM: 10 tonnes par jour, soit environ 3 camions par semaine), filtres à gasoil (Fleet Guard: 3 camions par jour, soit 20 camions par semaine). Ces éléments viennent illustrer les propos précédents: Sans l'importance du commerce de la viande, une ligne vers la Russie n'aurait certainement pas retenu l'attention des opérateurs. Par contre si elle voit le jour, elle intéressera d'autres secteurs d'activités. Sa création, à terme, pourrait même attirer à proximité du port de départ des industriels désirant bénéficier des avantages offerts par cette liaison maritime.

Car les avantages que les chargeurs peuvent espérer retirer de cette création de ligne de transport maritime à courte distance sont en effet multiples.

D'abord, elle permettra de résoudre les problèmes de transit à travers les pays de l'Est. Aujourd'hui, les voyages sont soumis à divers aléas, tels que les problèmes de passage en douane, les vols, les conditions climatiques pendant l'hiver, l'état des routes ou encore les services de réparation. Ces éléments nécessitent des trajets de 12 jours au minimum, assortis de nombreux risques. Les chargeurs sont donc fortement intéressés par l'alternative maritime qui, si elle rallonge le trajet de 3 jours (soit 20 % de temps supplémentaire), apporte plus de sécurité: une seule frontière à traverser, la possibilité d'effectuer tout le trajet russe sous une meilleure « protection » (moins de risque de vol).

Ensuite, compte tenu de la distance parcourue, le transport maritime à courte distance peut proposer des tarifs concurrentiels à ceux pratiqués par le transport routier (rappel: 34000 francs pour un conteneur reefer par la route).

D'autre part, il convient de signaler qu'un potentiel de trafic « retour » existe, ce qui permettrait d'équilibrer les flux et donc de réduire considérablement les coûts. Il concerne notamment les importations de bois (et de papier), ainsi que les importations de produits de la mer stabilisés.

Un réel intérêt pour ce projet émane des chargeurs, qui verrraient ainsi **l'accessibilité du marché russe s'améliorer**. Compte tenu des potentialités de développement économique de ce pays, il est en effet primordial de pouvoir établir dès aujourd'hui des relations commerciales régulières et fiables, ce qui profitera demain à chacun des partenaires.

Les deux principaux ports bretons, Lorient et Brest, manifestent tous deux un vif intérêt pour ce trafic éventuel. Brest, qui dispose d'un fond de commerce important avec la présence du groupe DOUX dans son proche hinterland, vient d'ailleurs d'inaugurer sa toute nouvelle passerelle multi-modale par une liaison sur la Russie.

Il n'en reste pas moins que le trafic concerné apparaît suffisamment important pour que chacun de ces ports puisse trouver une place, Lorient étant plus proche des chargeurs de centre Bretagne. Une répartition géographique de l'activité pourrait notamment être envisagée, ce qui supposerait bien sûr l'établissement d'une coopération entre les deux entités portuaires.

Liaison Brest-Ecosse ?

Le deuxième cas de desserte d'hinterlands proches est celui d'une liaison envisageable entre l'Ecosse (ou le nord de l'Angleterre) et la Bretagne. Un tel projet peut à première vue étonner, dans la mesure où l'offre de transport sur le trans-Manche (ferries ou tunnel) semble aujourd'hui excédentaire. Toutefois, pour atteindre l'Ecosse, il faut transiter à travers tout le territoire britannique (les ports desservis étant situés pour la plupart sur la côte sud). Ce comportement des transporteurs implique l'utilisation de routes et autoroutes parfois très fréquentées (surtout la M1 et la M2, notamment aux alentours de Londres). Outre les coûts imposés à la collectivité, ce trafic est générateur de coût pour les transporteurs (retards...).

De plus, pendant la période hivernale, l'accès de l'Ecosse par la route peut s'avérer plus difficile, donc plus long. Le TMCD est donc susceptible de constituer là encore une alternative intéressante.

Le trafic concerné repose sur deux commerces particuliers:

- Celui des produits de la mer qui sont débarqués en Ecosse. La stratégie de « bases avancées », choisie par plusieurs armements bretons (et surtout « lorientais ») suppose en effet que la pêche soit débarquée dans un port proche des lieux de pêche, puis acheminée par camion jusqu'aux industries de transformation, situées pour une partie d'entre elles en Bretagne.
- Celui qui est réalisé par Michelin (Vannes), et qui concerne des bobines de fil (pour la fabrication des pneus). Ce trafic est de 80 à 100 tonnes par semaine (soit de 4 ou 5 camions par semaine). Compte tenu de la distance parcourue (1200 Km), et donc du coût de transport, ce dernier chargeur serait vraisemblablement très intéressé par une telle ligne.

D'autres trafics sont également susceptibles d'être concernés, y compris ceux qui sont destinés à l'Irlande et qui transitent à travers l'Angleterre (*Bridge*). Plusieurs ports étudient cette voie de développement.

Le port de Lorient, par exemple, pourrait être intéressé, compte tenu de la proximité des industries de transformation de produits de la mer (cf première partie) et de Michelin. Pourtant, si un principe de coopération entre les ports venait à être établi, cette liaison pourrait partir du port de Brest, qui étudie attentivement ce projet, et qui possède dans son hinterland proche des chargeurs intéressés (Tilly...). La position maritime de Brest pourrait dans ce cas représenter un élément déterminant, puisqu'elle permet de réduire les temps de transit maritime.

A.III.1. b) Desserte l'hinterland plus large.

L'argument central n'est plus ici d'offrir un service de proximité aux chargeurs, mais plus de proposer aux transporteurs une alternative maritime qui repose sur l'emplacement géographique des ports de la façade Atlantique française. L'hinterland sera alors plus large. Un exemple type de ce genre de service est la liaison Lorient-Casablanca.

Si cette ligne s'adresse dans une certaine mesure à des chargeurs bretons, la plus grande part des clients est en effet située dans la région parisienne ou en Allemagne. L'accent est mis cette fois sur la capacité de la ligne à desservir une destination, sans tenir compte du type de produit. Cette liaison capte donc une grande variété de produits qui, du fait de leur diversité, constituent une base de trafic important (répartition des risques). Ainsi, à l'heure actuelle, cette ligne serait rentable même sans les chargeurs bretons.

Son succès repose sur l'originalité du service proposé qui, pour les chargeurs situés au nord-ouest de la France (et au-delà), est concurrentielle par rapport aux solutions routières actuelles (cf. supra).

A priori, pour toute destination nécessitant un long transit routier (à partir de 1500 km, voire moins pour les services maritimes de week-end), le recours au TMCD peut présenter un intérêt pour les transporteurs, à condition bien sûr que la voie maritime ne représente pas un détour, et impose ainsi des coûts de pré ou post-acheminements prohibitifs.

Ainsi, l'exemple « fictif » de la ligne Lorient-Lisbonne souligne l'intérêt de plusieurs opérateurs. Il a été montré que ce type de ligne pouvait devenir assez facilement rentable, pour peu que les conditions d'exploitation qui prévalent dans le secteur des transports soient quelque peu modifiées. L'analyse de cette liaison est toutefois plus complexe:

- D'une part, elle offre la aussi une alternative maritime aux liaisons terrestres du type nord-ouest France et nord-ouest Europe (surtout Allemagne) → Lisbonne.

L'important, pour l'armateur, reste donc de proposer une destination à partir d'un port qui corresponde aux attentes des chargeurs.

- D'autre part, elle peut également viser les chargeurs de l'hinterland proche. Ce sont en effet 12 remorques par semaine qui effectuent le trajet Lorient-Lisbonne.

A travers cet exemple, on peut constater que les deux stratégies ne sont pas incompatibles. Au contraire, associer les besoins des chargeurs de l'hinterland proche aux stratégies des chargeurs plus lointains peut permettre à une ligne d'être plus sûrement rentable.

Une analyse similaire peut être menée par rapport à une liaison maritime avec la Pologne au départ d'un port de la façade. Le constat actuel est que les industries agro-alimentaires situées dans le grand ouest importent environ 50 000 tonnes de légumes et de fruits par an (en général sous conditionnement frigorifique). Ce constat pourrait d'ailleurs laisser à supposer que l'analyse aurait pu mettre en avant l'intérêt d'un service de desserte de l'hinterland proche.

Toutefois, l'accent sera mis ici sur le problème du déséquilibre de ce commerce, puisqu'il existe peu de flux de retour vers la Pologne à partir de l'hinterland proche. Ce déséquilibre pourrait alors être comblé par des trafics d'opérateurs non situés dans l'hinterland proche, notamment des chargeurs de la péninsule ibérique (voire du Maghreb). **On peut ainsi penser qu'une complémentarité entre différentes lignes est envisageable, et que des marchandises provenant du sud et transitant par exemple par le port de Lorient soient ré-acheminées par transport maritime à courte distance en direction de la Pologne.** Cette pratique, qui consiste en un relais de deux liaisons maritimes, est qualifiée de **transbordement**.

Le cabinet *MDS Transmodal*, dans le cadre du projet Atlantis, avait déjà mis en avant cette potentialité, mais en prenant le cas de Brest. L'élément qui apparaît alors prépondérant, c'est la situation centrale de la Bretagne (voire de Nantes) dans l'espace maritime européen. Le port de Brest s'appuie d'ailleurs en grande partie sur cet axe de développement, comme en témoigne la réalisation de la plate-forme multimodale.

Le port de Lorient pourrait également miser sur une telle stratégie. En effet, compte tenu des possibilités de trafic évoquées précédemment, ce port pourrait essayer de se placer comme un maillon central dans un certain réseau d'échanges européens, avec au sud la ligne Lorient-Casablanca et peut être une liaison avec la péninsule ibérique, et au nord une liaison sur la Russie ou la Scandinavie.

Une dernière possibilité de développement mérite d'être relevée (évoquée par Laurent Buvry, du Port Atlantique); elle concerne une liaison régulière qui pourrait s'établir entre les ports de la façade Atlantique dans le but d'approvisionner l'usine sidérurgique de Bayonne. Il ne s'agit plus là de marchandises diverses *stricto sensu*, mais ce projet est intéressant dans la mesure où il suppose une coopération entre les différents ports, **coopération qui peut déboucher sur une conception harmonieuse du développement du cabotage à partir des ports de la façade Atlantique.**

Le développement du cabotage intra-européen à partir d'un port de la façade Atlantique, compte tenu des éléments présentés, semble donc réellement envisageable. Le potentiel existe, que ce soit vers le sud ou vers le nord. Les quantités concernées ne sont pas très importantes (par rapport au gigantisme du transport maritime transocéanique), mais peuvent justifier la création de lignes, non seulement pour améliorer l'efficacité des transports, mais également (et surtout) pour développer l'activité portuaire.

A.III. 2) Les services feeder.

L'analyse du trafic potentiel captable par les services feeder pose une difficulté, car elle repose sur une inconnue: l'évolution de l'organisation du trafic transocéanique de marchandises.

En effet, les services feeder desservant, par définition, les ports d'éclatement, leur activité va être déterminée la structure de ceux-ci. Or, l'émergence de méga-alliances, ainsi que l'intensification de la concentration géographique de l'activité qui devrait en résulter (cf. première partie) laisse à penser que le nombre de hubs desservis par les lignes régulières va aller en diminuant. La plupart des opérateurs interrogés (chargeurs, autorités portuaires, transporteurs, hommes politiques) sont d'ailleurs persuadés de cette évolution. L'annonce faite le 22 Juillet 1997 par l'armement chinois Cosco (l'un des cinq plus grands au monde) de supprimer son escale au Havre semble d'ailleurs la confirmer. Plusieurs scénarios sont toutefois envisageables, selon les pouvoirs de réaction de chacun des ports concernés.

Première hypothèse: statu quo.

Cette hypothèse est peu vraisemblable, dans la mesure où le statu quo n'existe pas dans le monde économique. Soit les tendances présentes sont accentuées, au bénéfice des acteurs dominants (qui constituent autant de groupes de pressions). Soit des ruptures profondes viennent modifier la structure du système productif, et par suite le comportement des agents. Elle a toutefois le mérite de permettre l'analyse d'une situation certaine, et donc d'étudier quelles sont les potentialités de développement des services feeder aujourd'hui.

Plusieurs services feeder existent actuellement. Il s'agit notamment de la ligne Portlink, reliant Bordeaux, Montoir, Le Havre, Southampton et Felixstowe (désormais CMA-CGM-

Portlink), et de la ligne MSC, quelque peu différente car c'est le navire-mère qui réalise le service feeding: Océan Indien, Montoir, Felixtown, Montoir, Océan Indien.

Le rôle de Montoir dans ces deux lignes est prédominant. Un accroissement de son activité «transocéanique » devrait engendrer un développement quantitatif du feeding. Il faut noter que le feeder Portlink va être doublé dès septembre 1997, conséquence d'une demande sans cesse croissante (le feeder a battu son record le 7 Juin 1997). L'une des raisons fondamentales de ce succès réside dans le changement d'emplacement du terminal, qui aujourd'hui se trouve à Bassens (situé à proximité de Bordeaux), plutôt qu'au Verdon, où il était précédemment, qui se trouve à 110 Km de Bordeaux. Le coût de pré-acheminement, qui s'élevait à 1200 francs par conteneur (même chose pour un 20 pieds ou un 40 pieds !), s'avérait dissuasif pour les chargeurs. Ce succès est tel que le port de Bordeaux devrait rapidement retrouver le trafic qui était le sien avant la perte de lignes-mères.

Parmi les projets qui peuvent être évoqués ici, trois (voire quatre) sont intéressants, en plus bien sûr du doublement du feeder CGM-CMA-Portlink:

D'abord, la ligne feeder entre Lorient et Le Havre, dont le potentiel est théoriquement important, puisqu'il est évalué à environ 17000 conteneurs par an (en fait, l'hinterland considéré pour cette évaluation correspond à la partie ouest de la Bretagne), soit l'équivalent de 32000 mouvements (il faut transporter environ 15000 conteneurs vides pour assurer l'équilibre des flux). Or, si le navire effectuant cette rotation est complet, seules 15000 mouvements pourront être réalisés dans l'année (9000 conteneurs pleins, 6000 vides). A priori, si ce service parvient à être durablement compétitif au niveau prix par rapport au transport routier (dont les réductions tarifaires ont été importantes à l'annonce de cette ligne), il peut donc capter un trafic suffisant à sa pérennisation.

Ensuite, un projet qui s'inscrit dans le cadre de l'APAA (Association of Ports of the Atlantic Arc, association de huit ports européens, dont Brest et La Rochelle), et dont l'objectif serait de relier les ports de La Rochelle, Brest et Southampton (port d'éclatement), en s'appuyant notamment sur le trafic généré par le groupe Doux (présent à La Rochelle et à Brest). Compte tenu de l'hinterland visé, même dans le cas de la création de la ligne Lorient-Le Havre, cette ligne peut théoriquement se développer. Le manque d'informations tarifaires ne permet pas d'en mesurer le degré de rentabilité.

Ce dernier projet, pour les autorités portuaires de La Rochelle, semble toutefois devoir attendre la mise en place d'une autre ligne feeder (Annonce en Juin 1997). Ce feeder généraliste, qui pourrait être mis en service également en septembre 1997, desservirait les ports du Havre et de Rotterdam, avec un départ hebdomadaire (le jeudi). Il aurait vocation, tout comme le feeder lorientais, de desservir son hinterland proche (afin de minimiser les coûts d'acheminement terrestres). A priori, compte tenu de l'éloignement par rapport au Havre, et du problème de liaison terrestre entre Fontenay-Le Conte et Niort, cette liaison, qui rencontre le même type de concurrence que celle de Lorient, devrait pouvoir être compétitive au niveau prix. Le problème résidera peut-être dans les services offerts, notamment le nombre de rotations limité. Sa mise en place, dans tous les cas, différerait de façon certaine le projet commun avec Brest évoqué précédemment.

Enfin, comme cela a été évoqué par un certain nombre de chargeurs, un projet de feeder entre Lorient et Rotterdam pourrait être envisagé. Le potentiel là encore n'est pas négligeable, puisque la seule ville de Lorient génère un trafic d'environ 1500 conteneurs par an. Par rapport au projet sur le Havre, l'allongement de la distance peut bénéficier au TMCD. La création de cette ligne semble toutefois dépendre des synergies qui pourront être trouvées avec d'autres lignes, afin d'assurer un volume d'activité suffisant.

Si dans un contexte récent, la concurrence entre service feeder et transport routier semblait toujours devoir profiter à ce dernier mode de transport, la multiplication des projets de feeding, dans l'état actuel de la situation, tendent à indiquer un changement de tendance. D'un côté, les courtes distances concernées restent l'une des causes du différentiel de compétitivité entre ces deux modes (il y a rarement plus de 800 km entre un port d'éclatement et n'importe quel hinterland proche d'un port), ainsi que la multiplication de ruptures de charges non nécessaires géographiquement.

De l'autre, de nouvelles stratégies commerciales, associées à un changement de stratégie de certains chargeurs, plaident pour un développement du TMCD. Les chances de développement seront même renforcées dans le cas de liaisons avec des ports d'éclatement relativement éloignés, comme Algésiras par exemple.

Deuxième hypothèse: « Emergence » du port de Nantes.

L'objectif affiché du Port Atlantique de Nantes/Saint-Nazaire est de devenir d'ici quelques années le troisième port français pour les conteneurs (et pour les marchandises diverses en général), dépassant durablement le port de Dunkerque, voire le port de Rouen (même si la position de celui-ci pose les questions de compétitivité en d'autres termes). La formidable croissance enregistrée depuis 1994 (+ 52 %) peut expliquer cette volonté. Deux principaux éléments viennent étayer cette hypothèse:

- D'abord, le terminal de Montoir peut conforter les positions qu'il a sur les lignes régulières avec l'Afrique, l'Océan Indien et surtout les Antilles (plus de trafic que le Havre sur cette région), et ainsi devenir le port d'éclatement français privilégié pour ces destinations. Cette évolution suggère une spécialisation de chacun des deux principaux ports océaniques français: Nantes dans les trafics évoqués précédemment, Le Havre dans les trafics sur lesquels il est le mieux placé actuellement, c'est à dire l'Amérique du Nord et l'Asie du sud-est. L'émergence de Nantes serait alors due à sa capacité de s'intégrer dans les réseaux de lignes régulières.
- Ensuite, et il s'agit là d'une situation totalement différente dans son déroulement, Nantes pourrait s'affirmer comme le port feedering de la façade océanique française. En effet, dans l'hypothèse extrême, mais pas irréaliste, où tout le trafic maritime transocéanique transiterait par seulement deux ports (maxi-hubs) européens, l'exemple de Rotterdam et Algésiras étant souvent cité par les opérateurs, Nantes aurait une réelle carte à jouer. La qualité actuelle de ses infrastructures portuaires et de ses dessertes terrestres (routes et fer), ses possibilités de développement (pas de limites importantes à l'agrandissement du port), son savoir-faire et sa « paix sociale » en font un port particulièrement attractif. Mais c'est surtout la position géographique de Nantes qui peut alors se révéler déterminante: à moins de 400 km de Brest, du Havre ou de Bordeaux, à 100 km de Rennes et à 400 km de Paris, Nantes occupe une position stratégique tant au plan maritime (au « centre » du réseau portuaire océanique français) que terrestre. Ainsi, dans son hinterland direct (Mont-Saint-Michel, Le Mans, Limoges, Sud de Bordeaux, soit tout ou partie des régions Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charente, Centre, Limousin et Aquitaine), le Port Atlantique évalue le trafic potentiel de marchandises diverses à environ 13,9 millions de tonnes.

D'après le modèle de Rimmer, qui fait de la position centrale d'un port un élément prédominant, Nantes a donc de réelles potentialités de développement y compris en s'appuyant sur des liaisons feeder qui s'avéreront nécessaires si la situation décrite ici se réalisait (2 maxi-hubs).

Dans ces deux cas, l'émergence du port de Nantes limiterait considérablement les possibilités de feedering à partir d'un autre port de la façade Atlantique, la position et surtout la concentration de l'activité sur Nantes (qui devrait se traduire par des baisses de coût unitaire du passage portuaire) rendant toute alternative difficilement rentable.

Seule une spécialisation d'un port quelque peu éloigné de Nantes (cf. P4 dans le modèle de Rimmer, cas de Brest) dans un service destiné à son hinterland proche pourrait engendrer la création ou le développement d'une autre ligne de TMCD à partir de la façade Atlantique. Cela suppose toutefois que ce port ait pu acquérir une certaine taille et développer préalablement certains services pour éviter d'être « avalé » par Nantes.

Il faut toutefois relativiser cette conclusion par deux constats: d'une part, le raisonnement est conduit ici en référence à la situation actuelle (notamment par rapport à la législation sur transport routier). D'autre part, l'effet du progrès technique, en particulier la conception de petits feeders rapides (cf. B.I) n'est pas pris en compte ici.

Troisième hypothèse: confirmation du leadership du Havre.

Cette troisième hypothèse est sans doute celle qui apparaît la plus vraisemblable, au moins à court terme. C'est en tous cas un souhait souvent réitéré des autorités politiques françaises. La **stratégie du port du Havre** est aujourd'hui simple: il cherche à **capter l'ensemble des trafics de l'ouest français, afin d'atteindre une taille critique** qui lui permettra peut-être de résister à la concurrence de ses voisins européens, surtout dans l'hypothèse de la constitution de maxi-hubs.

Le Havre possède d'ailleurs les avantages comparatifs qui lui permettent d'envisager cette évolution: desserte du plus important bassin d'activité français (région parisienne), infrastructures portuaires de qualité, savoir-faire. A cela s'ajoute la possibilité pour le port du Havre de pratiquer des tarifs très compétitifs sur les marchés qu'il cherche à accaparer, en s'appuyant notamment sur les marges dégagées sur des trafics très captifs.

Dans le secteur agro-alimentaire, cette stratégie a déjà porté ses fruits. Ainsi, 250 000 tonnes de vrac agro-alimentaire transitent par le « récent » (10 ans) terminal multi-vrac du Havre à destination du port du Léguer (Saint-Brieuc), ce qui prive les ports de Brest et de Lorient d'une partie significative d'un trafic essentiel à leur survie.

De plus, ce port entreprend des efforts pour combler ses lacunes, notamment sur le plan des dessertes terrestres. Plusieurs projets de liaisons ferroviaires entre le Havre et les régions du nord de l'Italie ou de l'est européen sont aujourd'hui à l'étude. De telles liaisons permettraient au port du Havre de renforcer son accessibilité, et d'agrandir ainsi son hinterland. Dans l'hypothèse où il ne resterait qu'un port français desservi par les lignes régulières (ce qui pourrait apparaître comme une adaptation du modèle de Rimmer à l'échelle européenne), Le Havre semble donc toujours actuellement le mieux placé.

La réalisation de cette hypothèse, qui sous-entend le transfert d'une partie significative du trafic de lignes régulières de Montoir sur Le Havre, va avoir un impact sur l'offre de services de feeder, dans la mesure où cela va modifier la nature des hinterlands, et donc des trafics potentiels.

Dans l'hypothèse où Nantes ne développe pas de ligne feeder avec Le Havre, la ligne Lorient-Le Havre aura davantage de possibilités de se développer:

- D'une part, elle visera un hinterland plus important quantitativement, puisque le potentiel actuel sera accru soit par les chargeurs bretons qui passaient par Nantes, soit par des chargeurs de la Loire-Atlantique (ou d'autres) qui transitaient également par Montoir.
- D'autre part, l'accroissement du trafic du Havre devrait permettre une réduction sensible du coût de passage portuaire unitaire (notamment des coûts de manutention), ce qui tendra à renforcer la compétitivité-prix du TMCD, et donc à rendre la ligne rentable.

Toujours sous cette hypothèse, il n'est pas impossible qu'une seconde ligne feeder puisse se développer plus au sud, notamment à partir de Bordeaux ou La Rochelle.

Dans ce cas, il peut s'agir soit de s'appuyer sur les liaisons existantes (feeder Portlink), soit de créer une liaison directe sur Le Havre, ce qui permet surtout une économie de temps.

Dans l'hypothèse contraire où le Port Atlantique déciderait de développer un service feeder pour combler la perte de trafic enregistré sur les lignes régulières, l'analyse serait similaire à celle menée dans la seconde hypothèse, c'est à dire que Nantes possède un certain nombre d'atouts lui permettant de concentrer une grande partie de l'activité feeder de la façade Atlantique. Il resterait alors de ports réellement significatifs sur la façade océanique française: Le Havre, port d'escale des lignes régulières (P2 dans le modèle de Rimmer) et Nantes, port de Feeder principalement (mais pas exclusivement; P4 dans le même modèle).

Compte tenu de l'activité économique qui existe - encore - aujourd'hui dans les régions de la façade Atlantique française, le potentiel semble suffisant pour la création de services feeder. Même si de telles lignes apparaissent aujourd'hui comme difficilement rentables (mais ce n'est pas impossible), certaines évolutions « pressenties » peuvent laisser augurer d'un avenir plus serein. L'inconnue, d'après les éléments précédents, semble plus résider dans l'identification des ports qui pourront s'intégrer dans des réseaux de feeding, ce qui est largement dépendant de l'organisation future du transport transocéanique de marchandises.

Le développement du transport maritime à courte distance à partir d'un port de la façade Atlantique française est tout à fait envisageable, surtout dans le secteur du cabotage intra-européen (liaisons roulières principalement). Il faut pour cela que les opérateurs se mobilisent pour satisfaire aux critères tarifaires et qualitatifs de faisabilité identifiés. L'un des atouts majeurs des ports de la façade réside dans la position géographique de ceux-ci, au centre de trafics nord-sud importants. Le principe d'un grand port de transbordement, même s'il apparaît séduisant, semble encore aujourd'hui prématuré. Il semble plus efficace pour les armateurs de s'appuyer sur les besoins des chargeurs(soit en termes de marchés spécifiques, soit en termes de destination) pour mettre en place des lignes directes vers le nord ou vers le sud. Des synergies pourront alors apparaître, permettant au port de renforcer sa compétitivité, et de prétendre alors constituer une véritable plate-forme de transbordement. Une complémentarité (en termes de services portuaires notamment) peut de même être recherchée avec les services feeder, ce qui permettra d'augmenter le degré de rentabilité de ces derniers.

B- VERS UNE DEFORMATION DE LA STRUCTURE DU MARCHE.

Au regard des critères de faisabilité évoqués, et même si les potentialités de développement du transport maritime à courte distance sont réelles, la concurrence du transport routier est aujourd’hui très vive, ce qui rend difficile la création de lignes. Le statu quo n’existant pas en économie (cf. supra), la structure du secteur des transports de marchandises est appelée à se déformer. Même si l’exercice est aléatoire, il est cependant possible d’identifier dès maintenant les évolutions qui vont modifier l’organisation des transports de demain, évolutions qui peuvent constituer autant de vecteurs de développement pour le TMCD. Il est possible d’en distinguer deux principales: D’une part, l’émergence de nouvelles opportunités pour le TMCD, tant comportementales que technologiques. D’autre part, le choix de nouvelles orientations en termes de politique des transports, conséquence directe d’une situation jugée non satisfaisante.

B. I- De nouvelles opportunités.

B.I.1) Modification des comportements.

Les stratégies des acteurs des transports, chargeurs, transporteurs, planificateurs ou armateurs, changent. Du fait de l’important degré de réactivité qui les caractérise, il est difficile d’isoler ces changements. La présentation qui suit est donc quelque peu artificielle, mais elle permettra de mettre clairement en avant les opportunités de développement pour le transport maritime à courte distance qui résultent de la conjonction de ces différentes évolutions.

B.I.1. a)Comportement des chargeurs.

Dans le secteur des transports, les chargeurs demeurent les principaux décideurs. Toute évolution dans leur stratégie aura donc des conséquences importantes sur l’organisation des transports. Ce sont eux qui ont ainsi largement favorisé le leadership du transport routier en optant pour la pratique des flux tendus.

C'est justement cette pratique de flux tendus qui semble être en partie remise en cause aujourd'hui. En effet, nombreux sont les chargeurs qui pensent avoir atteint les limites de cette stratégie, tant au niveau des services rendus qu'au niveau des prix pratiqués. Ils se sont pendant des années appuyés sur le transport routier, mais pensent que ce mode de transport a atteint une sorte de maximum, et qu'il lui sera difficile d'améliorer encore son rapport qualité-prix tout en respectant une législation de plus en plus contraignante. Les chargeurs envisagent donc aujourd'hui d'autres alternatives de transport qui leur permettraient d'améliorer leurs performances, ne dissimulant pas un regain d'intérêt pour le mode maritime.

Leurs réflexions sont motivées par un second élément, déjà évoqué: il s'agit de la conviction qu'ils ont d'assister à une concentration prochaine de l'activité de transport routier, ce qui serait susceptible de modifier les rapports de force à leur détriment.
L'existence d'une concurrence viable est donc pour eux d'un réel intérêt.

Cet intérêt semble accru de la part des « petits » chargeurs, qui souvent n'équilibrivent pas leurs flux. Les transporteurs routiers ont en effet tendance à leur faire payer le prix fort, sous la menace de refuser de venir en se justifiant derrière l'insuffisance du trafic. Il s'agit en général d'un comportement rationnel de la part des transporteurs, qui pratique le groupage quand ils le peuvent, mais cela sous-entend pour le chargeur un renchérissement de ses coûts de transport, qui vient grever leur rentabilité. Pour ces chargeurs, l'alternative maritime apparaît même comme une nécessité. Elle pourra non seulement leur permettre d'améliorer leur compétitivité-prix (en réduisant les coûts de transport), mais en plus leur assurer une certaine régularité.

B.I.1. b) Comportement des transporteurs.

Il peut apparaître à première vue paradoxal que les transporteurs routiers privilégiennent le mode de transport maritime. Pourtant, cela résulte d'une stratégie de maximisation du profit très classique de la part de ces opérateurs. En effet, le transporteur routier optera pour le mode maritime lorsque celui-ci constituera une alternative avantageuse, et non un service concurrent.

Ainsi, les liaisons roulières offrent un service aux transporteurs (cf. ligne Lorient-Casablanca), qui placent leurs remorques sur les navires plutôt que sur la route. Il n'en va pas de même pour les services feeder, qui assurent la fonction de transport pour leur propre compte, et constituent ainsi des concurrents (ce qui peut d'ailleurs expliquer que la coopération soit plus facile avec les lignes roulières qu'avec les lignes feeder en général).

Or, il se trouve qu'un élément incite les transporteurs à s'intéresser au transport maritime à courte distance, un élément pourtant endogène au transport routier: il s'agit de la congestion de certains axes routiers. Ce phénomène de congestion, on l'a vu, constitue des pertes pour le transporteur (pertes de temps, d'argent, de crédibilité), et tous savent que plus ils emprunteront les axes saturés, plus ces phénomènes de congestion seront importants (forme exponentielle). Même dans une recherche de coût et de fiabilité, les transporteurs routiers vont ainsi être de plus en plus sensibles aux offres du transport maritime (quand celui-ci est un service de cabotage roulier intra-européen).

B.I.1. c) Comportement des planificateurs.

Les choix politiques en matière de planification des transports ont un impact considérable sur l'organisation générale des transports, en modifiant notamment les conditions d'accessibilité ou la desserte des hinterlands.

Jusqu'à aujourd'hui, la stratégie « d'aménagement » qui a prévalu était soumise à la logique économique, et consistait à privilégier les investissements d'infrastructures (y compris portuaires) dans les zones les plus denses (cf. première partie). Deux limites semblent aujourd'hui s'opposer à cette stratégie.

- D'une part, le respect de l'environnement semble aujourd'hui être aujourd'hui intégré dans les mentalités. Il ne s'agit plus de faire tout et n'importe quoi sous le seul motif de rentabilité économique. L'abandon (peut-être temporaire, mais l'exemple est intéressant), de la liaison fluviale Rhin-Rhône est à ce titre révélateur, ce projet constituant un niveau supplémentaire de superposition des réseaux de la "banane bleue". Les inconvénients pour la collectivité, notamment en termes de destruction des actifs naturels, en sont l'origine. Ils sont nettement supérieurs aux avantages qui pourraient en résulter, retirés par les seuls utilisateurs.

Il s'agit là encore d'un cas d'externalités négatives liées au caractère commun des ressources naturelles, qui rend un certain nombre d'investissements d'infrastructures socialement inefficaces (et potentiellement inéquitables).

- D'autre part, les considérations de rééquilibrage du territoire qui émanent de différentes institutions ou personnalités politiques (à l'échelon national ou local) modifient également les comportements. La stratégie qui prévalait jusqu'à aujourd'hui avait comme effet de privilégier les régions les plus dynamiques, introduisant une distorsion de concurrence dans les opportunités de chaque région de se développer, et initiant ainsi un phénomène de divergence cumulative. Ce phénomène est tel que le risque de délocalisation économique est désormais réel, accentué par les mouvements de migration des populations actives qu'il va engendrer. Cette migration va être particulièrement sensible chez les jeunes, créant, en plus des problèmes culturels et humains, un déséquilibre dans la pyramide des âges de la population active de chaque région - ce qui est susceptible d'avoir un impact significatif sur les niveaux de productivité. Au niveau de la collectivité, la désertification économique et humaine d'un territoire renvoie également à d'importants problèmes de gestion: entretien des actifs naturels, remboursement des infrastructures déjà réalisées, déficit de nouveaux investissements.

B.I.1. d) Comportement des armateurs.

Si les chargeurs occupent une place importante dans le processus de décision en matière de transports, l'attitude des armateurs est tout aussi significative, dans la mesure où ce sont eux qui vont proposer les alternatives maritimes (au moins en dernier ressort, ce qui n'empêche pas la puissance publique d'intervenir dans la constitution du projet). Critiqués depuis plusieurs années pour leur "frilosité", les armateurs semblent avoir retrouvé aujourd'hui une certaine confiance. Plusieurs arguments expliquent cette évolution:

- D'abord, l'assainissement du climat social portuaire est venu rassurer nombre d'entre eux. Même si la réforme de la manutention de 1992 reste incomplètement appliquée, des progrès ont été réalisés dans plusieurs ports, reposant sur un intérressement direct des dockers au bon fonctionnement de "leur" port (le meilleur exemple de réussite étant sans

doute Nantes). Cette relative paix sociale constitue une avancée dans le besoin de sécurisation de tous les opérateurs, avancée qui ne demande qu'à se confirmer et à se généraliser.

- Ensuite, les réformes dans la fiscalité du transport maritime constituent non seulement une opportunité pour les armateurs potentiels, mais également un gage de la volonté de l'Etat de redynamiser cette activité. Ainsi, le système quirataire a déclenché un réel engouement de la part des armateurs en matière d'investissement (augmentation des commandes grâce au recours au système quirataire). A en croire certains observateurs, ce système des quirats doit cependant être encore affiné pour intéresser les armateurs du transport maritime à courte distance, ce qui constitue un réel enjeu pour demain. Il n'en reste que tous les opérateurs ont pris acte de ces marques d'intérêt de la part de la puissance publique, ce qui suscite un réel regain de confiance.

(NB La remise en cause du système quirataire prévue dans le cadre du nouveau budget risque donc d'avoir un effet doublement négatif sur le développement du transport maritime à courte distance).

- Enfin, les mutations géopolitiques qui interviennent aujourd'hui au sein de l'espace "européen" sont de nature à accentuer l'intérêt des armateurs vis-à-vis du TMCD. En effet, l'élargissement de l'Union Européenne aux pays de l'est devrait générer de nouveaux échanges de marchandises dans les prochaines années entre les pays de l'Europe de l'est et ceux de l'Europe de l'ouest et du sud (d'une part, les échanges seront plus faciles à réaliser, et, d'autre part, le rapprochement des différents niveaux de vie devrait intensifier les échanges - cf. la *demande représentative* de Linder). Cet accroissement des volumes peut bien sûr être de nature à intéresser les armateurs, mais l'élément central n'est sans doute pas là. En fait ce serait plutôt l'allongement des distances à parcourir que les armateurs retiendront comme élément pertinent. Ce rallongement des distances n'a en effet d'impact que sur les coûts variables (c'est à dire principalement les coûts en carburant, les coûts fixes restant inchangés quelle que soit la destination), qui augmentent proportionnellement moins que la distance. L'élargissement de la zone de libre échange devrait donc permettre au TMCD de proposer des coûts unitaires moins élevés, et même largement compétitifs à ceux induits par la route (cf. l'exemple du projet de ligne Bretagne - Russie).

Le raisonnement est strictement identique en ce qui concerne une extension de la libéralisation des échanges aux pays d'Afrique du nord; il est même renforcé dans la mesure où les ruptures de charges sont dans ce cas nécessaires. Si un tel processus venait à être initié, c'est toute la dynamique portuaire qui en bénéficierait, dans la mesure où l'augmentation de l'activité générée aura pour effet de réduire les coûts portuaires, et donc de renforcer la compétitivité du transport maritime à courte distance sur l'ensemble de son activité.

B.I. 2) Impact du progrès technique.

Sous la pression de l'évolution technologique, tout système productif évolue. Ce postulat, proposé notamment par J. Schumpeter, implique que l'innovation technologique doit être considérée comme le moteur de l'économie. En effet, en se donnant un avantage par rapport à ses concurrents, l'innovateur s'octroie une rente de monopole, même si celle-ci reste limitée dans le temps et dans l'espace. Compte tenu des enjeux financiers qu'elle suppose, cette situation de position dominante est recherchée par tous les industriels, quelles que soient les activités concernées,

Le secteur des transports de marchandises n'a bien sûr pas échappé à cette vérité universelle. Toutefois, à l'échelle des transports intra-européens (la situation est différente pour les transports transocéaniques), les progrès technologiques ont principalement bénéficié aux modes de transport terrestres, et plus précisément au transport routier (cf. première partie). L'innovation étant par nature hétérogène, elle s'adresse donc aux différentes composantes d'une activité. En ce qui concerne les innovations qui concernent le transport, il faut ainsi distinguer:

- les innovations qui portent sur les infrastructures, c'est à dire sur les voies et sur les terminaux (ex: routes, voies ferrées, gares...).
- les innovations qui portent sur les véhicules (camions, trains, navires).

Dans chacun de ces deux cas, une seconde distinction sera opérée entre les innovations de produits et les innovations de process (ou de procédé) lorsque cela se révélera pertinent. Les innovations de process, de nature organisationnelle, sont en effet tout aussi importantes en termes de gain de productivité que ne le sont les innovations de produits, même si celle-ci sont plus fondamentales et surtout plus ostensibles.

B.I.2. a) Progrès technique et infrastructures.

Dans le secteur du transport maritime, les innovations techniques relatives aux infrastructures ne peuvent concerner que les terminaux. En effet, les voies, c'est à dire l'océan lui-même, ne peut-être techniquement améliorable, à la différence des routes (enrobés, tracés, par exemple). **L'analyse se focalisera donc ici sur l'impact de l'innovation technologique sur les terminaux, c'est à dire les ports.** Ils ont été, et seront encore, lieux de multiples innovations, dont les objectifs sont toujours d'améliorer la compétitivité du passage portuaire.

Parmi les évolutions techniques qui ont marqué l'activité ces dernières années, les gains de productivité enregistrés dans les équipements, tels que les grues, sont fondamentaux. L'incorporation du progrès technique permet ainsi de manipuler plus de marchandises dans un même temps, et participe ainsi à une réduction sensible du coût de passage portuaire unitaire (notamment des coûts de manutention).

D'autre part, l'une des innovations techniques que semblent attendre les chargeurs concerne l'empotage ou le dépotage, tâche qui nécessite actuellement une immobilisation « trop » coûteuse (notamment en terme d'immobilisation de main d'oeuvre sur le domaine public maritime). Une mécanisation du travail permettrait ainsi de réduire considérablement le coût de passage portuaire unitaire, notamment pour les conteneurs de vrac.

Deux niveaux d'innovation de process peuvent ensuite être présentés, l'un interne à chaque port, l'autre plus général à l'ensemble de l'activité. Le facteur interne concerne l'organisation des ports en termes de déchargement, de stockage... L'exemple de ce qui est fait à Montoir est là encore révélateur: que ce soit pour les marchandises diverses (et les conteneurs en particulier) ou pour le vrac agro-alimentaire, l'agencement des différents terminaux est en lui-même source de gains de productivité, puisqu'il associe proximité des lieux de stockage, équipements (entrepôts frigorifiques, tapis roulants, grues, silos à vis) et dessertes terrestres (moins de ¾ d'heure d'immobilisation pour un camion - inscrit dans le cahier des charges). Pour un certain nombre de ports « enclavés » dans la ville, la réorganisation de l'ensemble de la chaîne de travail constitue un enjeu majeur, notamment pour éviter que les caractéristiques physiques du port ne deviennent un facteur limitant à une croissance de l'activité.

Le facteur externe est double:

- D'une part, le recours à l'Echange de Données Informatisées (EDI) devrait permettre de simplifier les procédures de contrôle, en rendant possible un contrôle unique plutôt que deux actuellement (un contrôle douanier + un contrôle sanitaire, parfois sur deux lieux différents). Cette pratique non seulement réduira le temps d'immobilisation de la marchandise, mais elle évitera également au transport maritime à courte distance de générer des coûts supplémentaires par rapport au transport routier dans le cas d'échanges intra-européens. De plus, elle évitera les « goulets d'étranglement » organisationnels, en rendant compatible directement les informations du côté du port et du côté des réseaux.
- D'autre part, la recherche de complémentarités et/ou de synergies entre les ports peut constituer une innovation majeure. En effet, du point de vue de la théorie économique, l'une des solutions face à un processus de libéralisation (voire de déréglementation) de l'activité réside dans la capacité des acteurs à se «réorganiser», ce qui suppose une innovation de type organisationnelle. Sans préjuger des formes que cette organisation peut prendre (Cf. B.II), l'accent semble devoir être mis sur la coopération plutôt que sur la compétition plus ou moins destructrice qui règne actuellement (sentiment de tous les interlocuteurs rencontrés).

B.I.2. b) Progrès technique et véhicule.

Dans le secteur des transports, l'innovation technologique a le plus souvent porté sur les véhicules. Ainsi, des progrès sans précédent ont été réalisé sur les automobiles et les trains, que ce soit en termes de coût (utilisation de matériaux composites), de sécurité ou de vitesse.

En regard de ces innovations, notamment sur les critères de coût et de rapidité, les navires de transport maritime à courte distance n'ont, semble-t-il, pas connu une telle évolution (contrairement à la flotte de navires transocéaniques, dont les porte-conteneurs). Ainsi, le feeder reliant Lorient au Havre a une vitesse d'environ 15 noeuds, alors que des navires très rapides de 40 ou 50 noeuds sont aujourd'hui techniquement réalisables. Le problème réside dans leur coût toujours très élevé, qui grèverait la rentabilité à peine positive de certaines lignes, au moins à court terme.

A plus long terme, un tel gain de vitesse, source de réduction du temps de transit maritime, constitue un élément de compétitivité prépondérant, puisqu'il permettrait aux armateurs de répondre aux exigences des chargeurs en terme de fréquences de rotation. La diffusion de ce progrès technique représente donc une étape décisive pour le développement du TMCD, la difficulté restant aujourd'hui de pouvoir supporter l'impact de ce coût sur la rentabilité de la ligne pendant la phase de lancement, qui s'accompagne souvent de difficultés commerciales.

Cette « révolution technologique » constitue toutefois une opportunité non négligeable pour les opérateurs, car, dans l'hypothèse d'une généralisation de ce type de navire, leur coût unitaire devrait en être réduit. En effet, dans le secteur de la construction navale, les coûts de conception (coûts immatériels) sont très importants (plus de 50 % du coût total), et peuvent donc donner lieu à la réalisation d'économies d'échelle (les coûts fixes de conception étant divisés entre le nombre total de navires réalisés).

Un second enjeu technique peut être également mis en évidence: il concerne la conception des navires, qui a des conséquences, d'une part, sur leur consommation énergétique, et, d'autre part, sur l'organisation spatiale du stockage des marchandises:

- Même si le transport maritime à courte distance reste le mode de transport le plus économique en terme de consommation énergétique (cf. première partie), ce poste demeure important dans le bilan des armateurs. Ainsi, pour des lignes telles que Lorient - Le Havre ou Lorient - Casablanca, **la consommation de gasoil représente entre 18 % et 20 % du coût de fonctionnement du navire** (affrètement, frais de port, gasoil, assurances, commissions et frais annexes compris). Une réduction significative de la consommation, outre les bénéfices que la société retirera d'une meilleure maîtrise de l'énergie, permettra aux armateurs d'améliorer la rentabilité de leur outil.

- La conception du navire, en plus des exigences de stabilité, vitesse ou de consommation, doit également prendre en compte l'agencement du navire, qui conditionne non seulement la quantité embarquée, mais également la facilité relative de manutention. En effet, à caractéristiques techniques identiques, le navire qui pourra embarquer le plus de boîtes proposera le taux de fret unitaire le plus faible, ce qui renforce sa compétitivité-prix. De même, si l'agencement d'un navire permet de manipuler plus de conteneur sur une durée identique, le coût unitaire sera réduit (moindre immobilisation de facteur humain, moindre consommation d'énergie...).

Il est intéressant de souligner que l'Union Européenne finance actuellement un programme de recherche analysant ces derniers éléments. Ce programme "*Karvor*", dont le maître d'oeuvre est la DCN Lorient, est d'un intérêt fondamental pour l'ensemble des industries maritimes, car, en plus des bénéfices directs qui pourront être retirés d'un renouveau de l'activité portuaire, la réalisation de ces navires combinant rapidité, économie d'énergie et agencement optimal procurera aux industries de construction navales et/ou à leurs sous-traitants le volume d'activité qui leur fait défaut depuis le redimensionnement des industries de défense. La conception de tels navires peut même représenter une innovation majeure et structurante pour les années à venir, et redonnerait ainsi à la France un rôle important dans le secteur de la construction navale (ce qui lui permettrait de pérenniser des outils de production rares et de préserver un savoir-faire).

L'une des hypothèses de réflexion mérite d'être relevée, puisqu'elle représente une rupture avec les évolutions précédentes, qui privilégiaient la course au gigantisme: il s'agirait, en fait, de **mettre au point des petits porte-conteneurs rapides** (moins de 100 EVP), qui pourraient ainsi prétendre à un "bon" coefficient de remplissage à chaque rotation, qui multiplierait les rotations (ce qui satisfait les chargeurs et réduit les besoins de stockage sur le port) et qui permettrait une manutention aisée. **Il s'agit donc là d'une recherche de taille critique, en regard des conditions d'exploitation particulières de ce marché.**

L'innovation technologique semble donc représenter une réelle opportunité en vue d'un développement du transport maritime à courte distance. Que les progrès portent sur les terminaux ou bien sur les navires, ils vont renforcer la compétitivité de ce mode de transport - que ce soit en terme de coût, de rapidité ou de fiabilité - par rapport au mode de transport routier qui semble aujourd'hui atteindre des limites.

L'ensemble de ces innovations devraient principalement permettre une meilleure intégration du maillon portuaire dans la chaîne globale des transports, constat qui peut être renforcé par une généralisation au recours du conteneur de 40 pieds, qui permet de réduire les coûts à la tonne transportée, notamment grâce à une réduction des coûts de manutention (Le coût de manutention d'un 40 pieds n'est pas deux fois plus élevé que celui d'un 20 pieds).

B.II- Actions publiques en faveur du transport maritime à courte distance.

B.II.1) Justification de l'intervention.

B.II.1. a) Pourquoi intervenir?

L'analyse d'une intervention de la puissance publique, qu'elle soit le fait d'autorités régionales, nationales ou européennes (une combinaison des trois en pratique), repose sur un préalable: que l'intervention soit justifiée.

Au regard de la théorie économique, une action publique est justifiée lorsque la situation est jugée non-satisfaisante par rapport à deux critères qui sont l'efficacité et l'équité.

Dans la première partie de ce rapport, il a été montré que, du fait des externalités négatives générées, l'organisation actuelle du transport de marchandises au sein de l'espace européen n'est pas efficace. De plus, la position dominante du transport routier résultant en partie d'une tarification artificiellement basse des services proposés - ce qui induit une distorsion de concurrence - la situation n'est pas non plus satisfaisante par rapport au critère d'équité.

D'un point de vue économique, une intervention de l'Etat apparaît donc comme justifiée dans le secteur des transports.

D'autre part, il convient de prendre en compte dans cette analyse des critères « extra-transports » que sont les objectifs d'ordre sociaux poursuivis dans le cadre de la politique générale menée par le gouvernement, et qui sont pourtant en forte interaction avec les stratégies adoptées dans le secteur des transports. Parmi ceux-ci, l'aménagement du territoire et la préservation de l'environnement sont particulièrement concernés.

Or il se trouve, comme cela a été déjà signalé, que ces objectifs sont souvent en conflits avec les décisions prises en terme de transport, qui reposent souvent sur des critères privés de maximisation du profit. On peut rappeler ainsi les couples conflictuels suivants:

- Concentration des hommes et des activités (logique économique du transport) / Aménagement.
- Recours à un mode de transport "souple" mais consommateur d'énergie et destructeur d'espace / préservation de l'environnement.

Lorsque des objectifs sont ainsi en conflit, la théorie économique préconise de hiérarchiser les objectifs, ou d'en maximiser certains sous la contrainte d'un minimum de réalisation pour les autres. Le choix est alors du domaine strictement politique, voire idéologique.

Une solution pertinente consisterait sans doute à utiliser un modèle "multi-objectifs", dans lequel, outre les objectifs décrits précédemment, pourraient être retenus des critères quantitatifs d'emplois (y compris par zones géographiques). Dans l'état actuel des informations, une telle modélisation n'est pas envisageable. Elle pourrait cependant faire l'objet d'un travail ultérieur.

Il reste que la situation actuelle, en regard des ces objectifs sociaux, apparaît largement non-satisfaisante. Les phénomènes de concentration semblent même devoir s'accentuer, au mépris des considérations environnementales et humaines exprimées à travers le concept de développement durable. L'impression est ainsi donnée que les décideurs ne font souvent que « colmater » les brèches ouvertes par les grands opérateurs économiques internationaux, qui ne recherchent souvent qu'une rentabilité économique à très court terme (stratégie à l'origine des phénomènes de délocalisation), et qui ont privilégié le mode de transport répondant au mieux à leurs besoins privés. Du point de vue social (dans la plus large dimension de ce concept), une intervention de la puissance publique dans le secteur des transports est donc là encore justifiée.

B.II.1. b) Pourquoi un développement du transport maritime à courte distance?

Même si elle reste très qualitative en l'état, l'alternative proposée par le transport maritime à courte distance semble apporter une solution intéressante à cette situation de conflits d'objectifs. En effet, sous les critères de faisabilité requis (cf. partie II-A), le développement de ce mode de transport peut:

- i) **rendre plus efficace l'organisation des transports** en captant (donc en réduisant) une partie du trafic routier de marchandises, ce qui diminuerait - plus que proportionnellement - les externalités négatives émises, et éviterait donc des pertes à l'ensemble de la collectivité. Ce gain d'efficacité s'effectuant au profit du mode qui était "victime" d'une distorsion de concurrence, une telle évolution ne peut qu'être jugée satisfaisante au regard du critère d'équité.

ii) être compatible avec la logique *d'aménagement du territoire*, dans la mesure où il permet aux entreprises périphériques de ne pas être plus marginalisées en les raccordant à des réseaux internationaux (à terme, c'est même une meilleure accessibilité qui peut être atteinte).

iii) être générateur d'emplois indirects et induits, compte tenu de son rôle moteur sur l'ensemble de l'activité locale, en s'appuyant notamment sur les industries maritimes ou en recherchant des complémentarités avec d'autres activités liées à la mer (comme la transformation de produits de la mer). Son poids économique sera alors d'autant plus important que les bassins d'emplois portuaires concernés seront en manque d'activités motrices (ce qui est le cas de villes comme Brest ou Lorient).

iv) concilier le *respect de l'environnement* avec l'activité économique, que ce soit en termes de consommation d'énergie, d'émission de particules ou encore de préservation des actifs naturels, dans la mesure où le TMCD possède un avantage comparatif dans chacun de ces domaines par rapport aux transports terrestres.

Compte tenu des éléments cités précédemment, l'**analyse d'une action de la puissance publique en faveur du développement du transport maritime à courte distance s'avère donc économiquement et socialement justifiée**. Ce mode de transport, en plus de sa capacité à réduire les externalités négatives générées par le transport routier, peut dans le même temps être générateur *d'externalités positives* dont bénéficient les « collectivités portuaires ». Il apparaît toutefois difficile, compte tenu de l'état des connaissances actuelles, de quantifier monétairement les gains que la société pourrait retirer d'une telle évolution (ce qui peut pourra donner lieu à un travail de recherche ultérieur). L'analyse qui suit focalisera donc sur les éléments qui pourront favoriser ce développement, en mettant l'accent, lorsque cela sera possible, sur les mesures qui sembleront les moins onéreuses à mettre en place pour la collectivité.

B.II. 2) Axes d'interventions.

La puissance publique, en respectant les conditions d'intervention publique définies par l'Union Européenne, dispose d'un large éventail de mesures susceptibles de rendre cette situation plus satisfaisante, qu'elles soient réglementaires, tarifaires ou organisationnelles. Avant de préciser la nature de ces mesures, il convient de préciser que l'intervention peut se faire à différents niveaux. Les critères qui ont été retenus ici distingueront les actions spécifiques destinées à améliorer la compétitivité des ports d'actions plus larges affectant l'ensemble de la structure des transports.

B.II.2. a) Organisation portuaire.

- Organisation inter-portuaire:

Le premier axe d'intervention qui peut être évoqué concerne la politique portuaire dans son ensemble. La dimension est là organisationnelle, dans la mesure où une double stratégie de type coopération/spécialisation semble être en mesure d'améliorer la compétitivité des ports atlantiques français, sans a priori générer des coûts prohibitifs pour la société.

l'action publique: vecteur de coopération portuaire.

L'évolution des techniques et des législations (libre circulation des biens) a transformé les stratégies des acteurs portuaires. Aujourd'hui, c'est une situation de *concurrence destructrice* (selon l'expression de la plupart des interlocuteurs rencontrés, y compris au plus haut niveau de politique régionale) qui prévaut, tant au niveau européen, national que régional - ce dernier échelon de concurrence n'étant pas le moins vif. Ainsi, la compétition qui existe entre les ports de Brest, Lorient et Montoir (de Bretagne!) pour accaparer le trafic conteneurisé breton est significatif. Sans porter de jugement sur les responsabilités de chacun dans ce conflit, le rappel de la situation paraît pertinent:

Dès l'annonce de la création d'une ligne feeder entre Lorient et Le Havre, les ports de Brest et de Nantes ont réagi:

- Brest, parce que ce trafic capte potentiellement une partie du trafic que le port finistérien comptait attirer avec sa plate-forme multimodale.

- Nantes, qui cherche à se poser (notamment dans les négociations avec les grandes compagnies maritimes) comme le passage obligé du trafic breton. Le passage d'une partie de ce trafic via Le Havre ne fait que renforcer la position de ce port par rapport à Nantes. Plusieurs annonces de lignes ont alors été faites, notamment à partir de Brest, dans l'intention de détruire la crédibilité de cette liaison potentielle. Que la crédibilité de la ligne soit en cause ou non n'est pas l'objet de cette présentation, pas plus que le port de Lorient en soit à l'origine. L'attitude serait certainement le même si le rôle des opérateurs était inversé: aucun d'entre eux n'est prêt à voir le port « voisin » se développer, dans la crainte que cela ne se fasse à son détriment. Toutes les actions, y compris des « arrangements » tarifaires ou d'autres « accords » avec les chargeurs, peuvent alors intervenir. Cette stratégie est globalement destructrice, conséquence d'une compétition réelle excessive. Pour P. Merlin (PUF, p. 349), seule une compétition potentielle peut en effet assurer les avantages de la concurrence, notamment grâce à un système de concession/contrats.

Face à une concurrence qui résulte d'une dérégulation du marché, la solution optimale, d'après la théorie économique, réside souvent dans l'établissement d'une nouvelle forme d'organisation. La coopération entre les différentes autorités portuaires apparaît indispensable, pour éviter à la collectivité de supporter des pertes inutiles, y compris celles liées au temps passé à monter ou combattre les dossiers sur des terrains politiques. L'Etat, à chaque échelon concerné, devrait donc favoriser une telle stratégie.

Plusieurs moyens d'actions sont alors à la disposition de la puissance publique pour encourager cette évolution. Son principal vecteur d'action reste cependant financier, dans la mesure où la réalisation des projets passe souvent par une participation publique. **Il pourrait être ainsi intéressant de hiérarchiser les projets selon des critères particuliers tels que la coopération entre ports ou la cohérence du projet avec ceux existants déjà.** A l'inverse, les projets entrant en concurrence directe avec les liaisons existantes pourraient ne plus être subventionnés.

Spécialisation contre compétition.

Une telle attitude peut ne pas être trop contraignante pour les acteurs dans la mesure où l'accent est mis sur la recherche de spécialisation plutôt que sur la compétition. Il s'agit là d'une double préoccupation:

i) D'une part, éviter les doublons en termes d'infrastructures. Ce point est souvent l'occasion de vifs débats, car le double usage d'une infrastructure est parfois délicat à apprécier:

L'exemple de la lutte - aujourd'hui dépassée - entre Brest et Roscoff est révélateur: Brest demandait l'autorisation et les financements pour construire une passerelle roulière destinée à servir une rotation entre Brest et les îles britanniques, alors que des liaisons ferries à partir de Roscoff (80 km de Brest) étaient déjà assurées par Brittany Ferries vers cette destination. A première vue, il s'agissait là d'un doublon ne justifiant pas la réalisation d'une nouvelle infrastructure. C'est la raison qui a été officiellement évoquée. Pourtant, selon les autorités portuaires brestoises, le trafic concerné (notamment du fait de la destination finale) était différent de celui capté par Brittany Ferries, et donc justifiait la réalisation de cet investissement.

La complexité des situations peut parfois rendre l'analyse difficile, mais une ambition doit être affichée: celle de ne pas reproduire le schéma des aéroports bretons (trois aéroports pour 120 km de routes entre Brest et Lorient!), qui constitue vraisemblablement une perte financière importante pour l'ensemble de la collectivité (les avantages dégagés ne compensant pas les coûts générés, si l'on prend en compte l'ensemble des coûts sociaux et des coûts d'opportunité du capital). Dans cet ordre d'idée, la réalisation de trois terminaux à conteneurs entre Brest, Lorient et Montoir peut poser problème, dans la mesure où les coûts globalement nécessaires (grues, entrepôts) seront supérieurs aux gains générés par les trois ports dans la mesure où chacun prétend assurer un service feeder.

D'une manière générale, il ressort que les programmes d'investissement proposés par les ports dans le cadre des chartes de place portuaire sont globalement trop ambitieux, notamment du fait de demandes de financement similaires, y compris pour des équipements particulièrement lourds tels que les projets de nouveaux quais (300 MF pour Lorient et pour Brest, dans le contexte de marchés très concurrentiels) ou l'acquisition de grues pour conteneurs.

La spécialisation géographique de l'activité permettra donc d'éviter de financer des projets risquant de faire double emploi, ce qui est indispensable tant du point de vue de la rentabilité unitaire des investissements que pour en optimiser le volume global.

ii) D'autre part, du point de vue de la théorie économique, la **spécialisation**, même si elle reste partielle, est souvent **source de gain pour chacun des agents**.

En effet, lorsqu'il se spécialise, un individu accroît sa productivité, car, non seulement il fait mieux ce qu'il a à faire (effet d'expérience - ou learning by doing), mais en plus il le fait plus souvent, ce qui peut abaisser ses coûts unitaires (effet de volume). Une telle stratégie sous-entend donc une **segmentation** de l'activité portuaire, y compris dans le secteur des marchandises diverses. Les produits conteneurisés «transocéaniques » devront ainsi être distingués des autres produits, qui seront alors qualifiés d'intraeuropéens (y compris des échanges conteneurisés).

La spécialisation semble donc constituer une piste de réflexion intéressante, justifiée tant par l'analyse de la pratique (on ne peut pas tout faire partout) que par la théorie économique. Elle devrait permettre à chacun des acteurs de dégager autant de bénéfices que dans la situation de compétition tout en augmentant la création de richesse globale (sinon il n'y a pas d'ententes possibles). Ce résultat micro-économique suppose que des compensations devront intervenir entre les acteurs. Qu'elles soient d'ordre financier ou commercial, ces ententes seront d'autant plus faciles à réaliser que les décideurs seront « proches» et peu nombreux. La création de **communautés portuaires** devrait largement favoriser une telle situation.

Il est en effet envisageable (voire souhaité par certains décideurs politiques) que certains ports de la façade Atlantique, et plus généralement du littoral français, fusionnent au sein d'entités décisionnelles, ce qui permettrait non seulement de réaliser des synergies et un partage des compétences (éviter les conflits « fraternels »), mais impliquerait également un message politique fort de la part des responsables littoraux (en dépassant leurs différences, ceux-ci seront politiquement plus forts parce qu'unis). Ainsi, l'idée de l'émergence de trois entités semble avoir les faveurs de certains, tant autorités portuaires, décideurs politiques que chargeurs (ce qui tend à conforter l'éventualité de cette hypothèse). Une telle évolution aurait de plus l'avantage d'être compatible avec les processus de concentration décisionnelle qui sont en cours (cf. première partie), en limitant toutefois leurs dimension physique. En première analyse, les trois entités pourraient être les suivantes:

« ***Port Autonome breton*** », regroupant Brest et Lorient (voire Saint-Brieuc), qui pourrait assurer une double fonction:

. D'une part, la desserte de son hinterland proche dans le secteur de l'agro-alimentaire. En proposant des services permettant de répondre aux besoins croissants de massification imposés par les armateurs, cette nouvelle entité portuaire sera en mesure de supporter la concurrence de Nantes et pourra maintenir un trafic d'importation de vrac agro-alimentaire transitant par les ports bretons, réduisant ainsi les risques de renchérissement des produits pour les industriels situés à l'ouest d'une ligne Vannes - Saint-Brieuc. Un projet de double escale est actuellement à l'étude, témoignant de la prise de conscience de chacune des autorités portuaires concernées, qui tentent donc de s'unir pour survivre.

. D'autre part, l'offre d'une nouvelle alternative dans le secteur des marchandises diverses. En élargissant le type de collaboration portuaire décrit précédemment à l'ensemble des filières économiques régionales, une telle entité portuaire pourra catalyser les compétences de chacun des acteurs pour réussir une réelle diversification, indispensable à la pérennisation de l'activité de commerce de ces ports.

L'émergence d'un opérateur portuaire unique pourra se faire soit par la réalisation d'accords commerciaux, soit par une modification statutaire. Son statut pourrait être celui d'un **groupement d'intérêt économique** (GIE). Un tel regroupement permettrait plus facilement à la Bretagne d'être reconnue pour jouer un rôle dans la hiérarchie fonctionnelle des ports prévue par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. Son article 18 stipule ainsi que le schéma des ports maritimes définit les grandes orientations de l'organisation portuaire, eu égard à leurs **différentes vocations**.

Sur le segment d'activité des marchandises diverses, la **spécialisation entre les ports de Lorient et de Brest pourra être réalisée sur un critère origine/destination plutôt que le type de marchandises considérées**.

Une telle stratégie engendrera une massification des flux sur l'un ou l'autre des ports sans qu'il y ait concurrence destructrice. Par contre, la compétition sera transférée à un autre niveau : quel est le port qui doit desservir telle ou telle destination ?

Cette question renvoie à la question des arbitrages qui devront être réalisés en matière d'investissement, afin de permettre une allocation optimale des ressources publiques.

Elle ne s'accompagne toutefois pas de réponse définitive, dans la mesure où les caractéristiques « physiques » d'un port (situation géographique, accès nautique...) doivent être prises en compte au même titre que d'autres éléments plus « virtuels » (savoir-faire humain, réseau commercial...).

Le port de Lorient semble ainsi posséder un avantage commercial en ce qui concerne les liaisons sur l'Afrique du Nord. Le port de Brest, quant à lui, bénéficie de contacts privilégiés avec des ports britanniques et hispaniques à travers l'Association des Ports de l'Arc Atlantique (APAA). Tous deux entretiennent des rapports commerciaux avancés avec des partenaires Russes. **L'achèvement d'une plate forme multimodale fin 1997 permettra à Brest de se placer techniquement comme port de transbordement, au centre d'un réseau de partenaires économiques.** Une part de l'activité portuaire brestoise pourra alors soit provenir du « bassin économique » de Lorient (par exemple à destination de l'Ecosse), soit transiter par Lorient en provenance du Maroc et à destination des Iles britanniques. Dans le cas inverse, une partie des marchandises transitant par Brest pourra être susceptible d'utiliser le port de Lorient, ce qui peut permettre à des chargeurs, par exemple espagnols, de compléter des remorques et ainsi abaisser leurs coûts unitaires.

Dans un tel schéma, la collaboration des différents opérateurs devrait favoriser l'émergence d'une véritable entité portuaire, assurant à la fois une desserte de l'hinterland régional et une fonction de transbordement à l'échelle européenne. Cette stratégie apparaîtra d'autant plus viable que les acteurs seront impliqués dans le système.

Parmi les stratégies susceptibles de favoriser une telle évolution, on peut relever:

- La mise en commun d'un certain nombre de moyens, financiers ou humains. Cette pratique, déjà existante par exemple dans le secteur du remorquage (la société de remorquage de Lorient choisit d'avoir recours ponctuellement au service des remorqueurs de Brest ou même de Nantes, plutôt que d'investir dans un navire supplémentaire qu'il serait difficile de rentabiliser) doit être généralisée dans la mesure où elle devrait permettre de réduire les coûts fixes d'exploitation. A ce titre le partage des trafics entre Lorient et Brest pourrait s'apparenter à une mise en commun des linéaires de quai, et éviterait à chacun des deux ports d'investir dans des équipements superflus.
- L'émergence d'une réelle complémentarité. Il s'agit pour l'autorité portuaire unifiée de proposer la plus large palette de destinations, afin de satisfaire aux besoins de l'ensemble des chargeurs bretons (sachant qu'à rapport qualité/prix « similaire », les chargeurs bretons ont tendance à favoriser le développement des ports bretons).

L'accroissement de trafic portuaire qui résulterait de cette stratégie permettrait également de réduire le coût de passage unitaire.

Port Atlantique.

L'importance du port autonome Nantes-Saint-Nazaire, ou Port Atlantique, justifie à elle seule que l'on considère ce port comme une entité particulière, dans la mesure où il représente près de la moitié de l'activité portuaire totale de la façade (24 MT, dont 15 MT d'hydrocarbures en 1996). Compte tenu des propos précédents, la stratégie de ce port doit être de se placer sur le segment pourtant concurrentiel du conteneur, et de chercher à développer le nombre d'escales régulières desservant le terminal de Montoir, qui dispose d'atouts matériels et humains significatifs.

L'un des vecteurs de développement du trafic de marchandises diverses conteneurisées serait de capter l'ensemble du trafic transocéanique breton, qui transite actuellement par Le Havre ou Rotterdam. Des lignes feeder telles que Lorient-Le Havre ou Lorient-Rotterdam apparaissent alors comme une concurrence destructrice au sein de la façade Atlantique, dans la mesure où elles privilégient les ports du « range » Manche / Mer du Nord.

Cette situation, que l'on retrouve symétriquement au sud avec le projet de feeder La Rochelle- Le Havre- Rotterdam, peut toutefois laisser présager d'une forme d'entente possible entre le Port Atlantique et les autres autorités portuaires de la façade: **Nantes pourrait « échanger » du trafic conteneurisé contre la restitution de trafics traditionnels** (Vrac agro-alimentaire, bois...) **et/ou la garantie de ne pas s'attaquer à des lignes roulières répondant davantage à une stratégie de niche.**

Il convient ici de rappeler que la spécialisation de chacun de ces ports peut n'être que **partielle**. Dans le cas hypothétique précédent, cela signifie que le Port Atlantique conserverait une partie significative du trafic de vrac agro-alimentaire, tandis que le « Port Breton » ou le « Port Sud-Ouest » pourront conserver des services feeding sur Le Havre, Rotterdam ou Algésiras, pour des marchandises qui ne peuvent pas transiter par Nantes du fait de destinations spécifiques par exemple. Il est d'ailleurs intéressant de noter que si une spécialisation géographique intervenait entre Le Havre (ligne est-ouest) et Nantes (ligne nord-sud, cf. supra), cela permettrait au Port Atlantique de développer son activité

conteneur tout en laissant aux ports de Lorient ou de La Rochelle la possibilité d'offrir des services feeder sur ces destinations.

Port « Sud-Ouest ».

La troisième entité qui peut être retenue ici est géographiquement plus large, dans la mesure où elle regrouperait les ports situés entre La Rochelle et Bayonne. L'activité portuaire serait alors redynamisée à partir de deux pôles principaux que sont Bordeaux et, à un degré moindre, La Rochelle. Ce regroupement peut apparaître discutable, dans la mesure où le port de La Rochelle pourrait aussi tout aussi bien être « raccroché » au Port Atlantique, compte tenu de sa position géographique. Le critère retenu ici est celui des segments d'activité, et il apparaît alors que le port de La Rochelle se situe dans une même problématique que le port de Bordeaux (développement du feeding). Les récents développements de ligne ou les projets en cours à partir de ces deux ports viennent d'ailleurs conforter cette hypothèse.

Cette entité sera donc au Sud de Nantes ce que le « PortBreton » est au Nord, c'est à dire un port essentiellement tourné vers le transport maritime à courte distance, laissant à Nantes l'opportunité de concentrer sur le site de Montoir le trafic transocéanique conteneurisé.

Une spécialisation, au moins partielle, des trois communautés portuaires de la façade Atlantique semble donc constituer une alternative intéressante à la compétition destructrice qui prévaut actuellement. Elle aurait l'avantage d'éviter des pertes à la collectivité, ainsi que d'inciter les différents acteurs portuaires à partager leurs compétences, ce qui est susceptible d'instaurer une réelle dynamique de collaboration entre les régions françaises de l'Arc Atlantique (aujourd'hui limitée à quelques initiatives ponctuelles). **A terme, c'est même l'émergence d'une autorité portuaire unique qui peut être envisagée, un « range » façade atlantique tirant son efficacité de la complémentarité de ses diverses composantes.**

Organisation intra-portuaire.

Si les ports, pour la majeure partie d'entre eux, peuvent voir leur compétitivité renforcée grâce à des stratégies d'entente, il n'en reste pas moins que des actions doivent être menées à l'intérieur de chaque port pour réduire le coût de passage portuaire. L'analyse se limitera ici aux actions publiques qui peuvent être envisagées, sans présager des comportements des acteurs privés qui sont susceptibles de les accompagner, voire de les accentuer.

Achever la réforme de la manutention.

La réforme de la manutention initiée en 1992 a permis à une partie des opérateurs du transport maritime de retrouver une certaine confiance. Pour beaucoup, elle constitue toujours le préalable indispensable à tout renouveau portuaire. Si elle est bien avancée dans certains ports (notamment Nantes), elle reste àachever dans d'autres, où de réelles difficultés demeurent (Lorient, Brest...).

L'un des principaux problèmes subsistant aujourd'hui réside dans la pyramide des âges des entreprises de ce secteur d'activité, qui constitue un frein important dans la recherche de gains de productivité. L'attention portera donc avant tout sur les possibilités d'embauche de jeunes dockers. Dans le cadre des politiques générales en faveur de l'emploi des jeunes, et dans la mesure où de telles embauches seront susceptibles de réduire le coût de passage portuaire, et donc de dégager des bénéfices à moyen terme pour la collectivité dans son ensemble, les entreprises de manutention pourraient bénéficier d'aides, notamment sous la forme d'exonération fiscale. Une exonération totale des charges sociales permettrait par exemple de réduire considérablement le coût de main d'œuvre (de 140 francs/h à 70 francs/h).

De façon générale, on peut d'ailleurs noter que l'extension de telles mesures à l'ensemble de la profession peut se justifier en regard de deux points de vue particuliers :

- D'une part, les dockers, dans la mesure où ils évoluent sur le Domaine Public Maritime, pourraient être considérés comme travaillant *hors de France*, et bénéficier à ce titre d'un statut particulier. Cette proposition est régulièrement reprise par l'Unim.
- D'autre part, dans une problématique de compétitivité européenne, il s'avère que cette profession subit un différentiel de compétitivité compte tenu des systèmes de protection sociale différents ou de la spécificité de certaines charges telles que la Taxe Professionnelle qui n'a pas d'équivalent européen, et qui représente environ 3% du chiffre d'affaires des entreprises, soit 71 millions de francs - une demande d'exonération de cette taxe est

d'ailleurs en cours d'examen au Ministère des Finances pour éliminer ce qui s'apparente à une distorsion de concurrence.

De plus, il convient de rappeler que cette situation est aggravée par le fait que la France est le seul pays qui a fait supporter aux entreprises de manutention le poids de la réforme de la manutention (120 francs par conteneur au Havre). Comme cela a été montré précédemment, toute réduction, même sensible, du prix de manutention étant susceptible de rendre rentable une liaison maritime, les gains sociaux pourront s'avérer plus importants que les pertes temporaires de recettes fiscales enregistrées à court terme. Une analyse de type Coût/Avantage serait intéressante à mener ultérieurement.

Ces mesures de nature fiscale devront être accompagnées de mesures réglementaires pour permettre au secteur de la manutention d'enregistrer des gains de productivité. L'axe d'intervention prioritaire doit concerner la durée d'activité portuaire, qui doit s'approcher des 24h/24H, 7j/7j. Ce point est fondamental, dans la mesure où les concurrents, notamment les transporteurs routiers, ne sont pas soumis à une telle contrainte. Il fait d'ailleurs l'objet de la préoccupation des armateurs, même si des efforts ont été réalisés dans plusieurs ports (La Rochelle). Pour être efficace, une telle mesure doit cependant s'adresser à l'ensemble des services portuaires, y compris les services de l'Etat (douanes, contrôle sanitaire...). L'exemple du partenariat entre les douanes, la CCI de Bordeaux et l'ensemble des filières techniques de la région dans le cadre de l'opération « reconquête de trafic » - pour la préparation des chartes de places portuaires - est à ce titre révélateur, puisque 60 mesures ont été prises afin de simplifier le passage portuaire.

Même si de telles mesures peuvent représenter un coût, notamment dans l'hypothèse d'une discrimination tarifaire selon les heures d'activité, celui-ci devrait être rapidement compensé par le gain d'une nouvelle clientèle qui viendra accroître l'activité portuaire et permettre une utilisation optimale des équipements.

Réformer le statut du pilotage.

Même s'il a été modifié en 1969, le statut du pilotage en France reste inadapté aux évolutions du transport maritime. L'action des pouvoirs publics doit être concentrée sur la libéralisation du pilotage, c'est à dire **l'abolition du monopole actuel**, qui permet aux pilotes de pratiquer des prix toujours élevés. Une ouverture à la concurrence serait donc souhaitable dans ce secteur, même si une *barrière à l'entrée* devait subsister, compte tenu

du niveau de formation requis. Elle est d'ailleurs fortement souhaitée par les armateurs, y compris par l'Union des armateurs néerlandais (demande adressée au Ministère des Transports le 20 Juillet 1997), qui espèrent réduire ainsi leurs coûts d'exploitation.

On peut noter qu'une réduction des coûts de pilotage pourrait également intervenir par une intégration des pilotes dans le personnel portuaire salarié - comme c'est le cas en Grande-Bretagne, ce qui aurait en outre l'avantage d'éviter la facturation des prestations non effectuées tout en garantissant la présence (sécurisante) de l'Etat dans les ports.

Redéfinir le concept de Droits de Port.

Les droits de port constituent une part non négligeable du coût de passage portuaire. Il est cependant difficile d'en déterminer le pourcentage exact, dans la mesure où celui-ci varie en fonction du temps et de l'espace. Il n'en reste pas moins que ces droits pourraient être moins élevés, notamment pour l'armateur.

En effet, de façon générale, la commission européenne stipule que le **financement d'un service et/ou d'une infrastructure doit être le fait de l'usager et des autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.**

Concrètement, aujourd'hui, il apparaît que tous les bénéficiaires des services portuaires ne contribuent pas également à leur financement (par exemple les services marchands dont une part de l'activité est liée indirectement aux performances portuaires). Une taxe spécifique, similaire au Versement Transport des entreprises aux transports collectifs de certaines agglomérations, mériterait d'être envisagée. Elle permettrait ainsi de réduire le montant des droits de port supportés par l'armateur, et donc le coût de passage unitaire. Une telle mesure serait de plus totalement équitable, dans la mesure où c'est l'ensemble de la collectivité qui bénéficiera de la venue d'un navire supplémentaire.

Il apparaît donc que la conjonction d'un certain nombre d'actions publiques, qu'elles soient de nature fiscale ou réglementaire, devrait permettre d'améliorer la compétitivité du passage portuaire. Il n'en reste pas moins que, même dans ce cas, le transport routier demeure très compétitif, compte tenu des conditions d'exploitation largement insatisfaisantes, que ce soit en termes d'efficacité sociale ou d'équité.

B.II.2. b) Organisation des transports.

Imposer des contraintes sur le transport routier.

Le transport routier de marchandises s'est principalement développé au détriment des autres modes de transport en pratiquant des prix artificiellement bas, ou au moins qui ne recouvrent que très partiellement les coûts sociaux générés. La stratégie de la Commission Européenne, pour résoudre cette distorsion de concurrence, repose sur une logique tarifaire, dont l'axe principal consiste en une internalisation des coûts externes générés. Cette stratégie, qui vise à l'émergence d'une tarification optimale et équitable entre les différents modes, devrait ainsi conduire à une réduction de la part du trafic routier de marchandises (et donc à une réduction des externalités).

Si cette stratégie apparaît optimale du point de vue de la théorie économique, elle semble cependant peu réalisable en pratique. Deux éléments expliquent cette difficulté :

D'abord, dans l'état des connaissances actuelles, il est difficile de quantifier avec précision ces externalités (notamment du fait de la valorisation des actifs naturels), et donc de déterminer le niveau des taxes (qui s'apparenteraient alors à des « éco-taxes ») qui devraient être imposées à chaque transporteur, au prorata de son niveau d'activité. Seul le principe du télépéage, s'il était généralisé et surtout élargi à l'ensemble du marché européen, pourrait apporter une réponse satisfaisante à ce premier problème.

Ensuite, les capacités de réaction sociale des transporteurs sont telles que toute mesure tarifaire semble aujourd'hui difficile à imposer en pratique, et cette situation ne semble pas devoir évoluer à très court terme.

Les limites empiriques d'une solution par la tarification sont donc telles que cet axe d'intervention public apparaît peu efficace. Par contre, des mesures réglementaires peuvent être envisagées, notamment dans un souci (réel ou « diplomatique ») de préservation de l'environnement (au sens large). C'est déjà le cas par exemple des restrictions de circulation les jours de départ en vacances (Sécurité routière) ou les jours de « pics » de pollution (Santé publique).

Parmi les nouvelles mesures envisageables, il est possible de relever une **interdiction de transit à travers des zones sensibles** (notamment les massifs montagneux) **et/ou des routes secondaires** (qui permettent souvent de joindre deux axes autoroutiers), ainsi que via les périphériques de certaines agglomérations. Ces mesures auraient alors des objectifs de sécurité routière ou de préservation d'infrastructures routières inadaptées.

Elles obligeraient alors - comme c'est le cas en Suisse - les transporteurs à envisager des alternatives au transport routier, pour éviter les surcoûts (perte de temps...) imposés.

Un exemple concret est le nombre de camions qui utilisent aujourd'hui l'itinéraire Rennes-Pontorson-Carentan pour relier la Bretagne au Havre. Cet itinéraire est particulièrement meurtrier. Une interdiction des camions en transit apparaît alors comme une mesure socialement justifiée. Si une telle décision était prise (en attendant la réalisation de l'autoroute des estuaires), un certain nombre de chargeurs pourrait s'avérer plus intéressés par le feeder Lorient- Le Havre, puisque le temps de route (et donc le coût) du trajet routier devrait augmenter.

Une autre mesure consisterait **à interdire (ou à limiter kilométriquement) l'acheminement par route de produits dangereux (notamment chimiques), au moins là où existe une possibilité technique de substitution entre modes de transport.** Une telle stratégie aurait pour effet de désengorger en partie les réseaux routiers et, en l'absence de positionnement stratégique du fer, devrait pourvoir le transport maritime à courte distance d'une activité captive, constituée des nombreux produits transitant aujourd'hui par les ports de la Mer du Nord à destination des régions de la façade (ou limitrophes).

De manière plus générale, l'ensemble des opérateurs du secteur maritime à courte distance attend de la part des autorités le signe d'une réelle volonté de réduire les coûts sociaux liés au transport routier. Sans une volonté de réduire le volume d'activité du transport routier à un niveau socialement acceptable (en regard des coûts externes générés), le leadership de ce mode de transport risque encore de s'accentuer au détriment des autres modes, peut-être jusqu'à un seuil irréversible.

Favoriser le recours au transport maritime à courte distance.

La puissance publique dispose de deux vecteurs d'intervention pour inciter les opérateurs privés à utiliser davantage le TMCD, en plus bien sûr des mesures spécifiques destinées à améliorer la compétitivité portuaire : la tarification et la réglementation.

La tarification.

Paradoxalement, les premières mesures tarifaires visant à développer le transport maritime à courte distance vont porter sur le transport routier assurant le pré ou le post acheminement des marchandises. Ces mesures s'inscrivent notamment dans le cadre législatif du transport combiné, conformément à la **directive 92/106 relative à l'établissement des certains transports combinés de marchandises entre Etats membres.**

Cette directive précise que, dans un rayon de 150 Km autour d'un port, les transporteurs effectuant la partie routière d'un transport international de marchandises d'abord par voie maritime peuvent bénéficier de l'exonération de taxes spécifiques (taxes sur l'essieu en France), que ce soit partiellement ou totalement.

Dans une réflexion « bout-à-bout », une telle stratégie est fondamentale, dans la mesure où le coût d'acheminement terrestre constitue un poste important (cf. supra). L'exonération de certaines taxes permettrait une réduction directe de ce coût, ce qui permettrait à certaines liaisons de devenir rentables. Ainsi, si l'on considère l'exemple d'un chargeur situé à Quimper et qui charge au Havre, la réduction du coût d'acheminement entre Lorient et Quimper (2000 francs pour un prix total de 4760 francs) permettrait au service feeder d'améliorer sa compétitivité-prix par rapport au transport routier, toutes choses égales par ailleurs (Montant taxes =200FF). Il est important de noter ici que cette réduction du coût de transport unitaire pourra être associée à des mesures réglementaires concernant le tonnage (cf. point suivant), ce qui aura pour effet d'accentuer encore l'efficacité d'une telle mesure.

De façon plus générale, l'ensemble des acteurs participant au développement du transport combiné, et notamment les opérateurs portuaires ou les armements, devraient bénéficier d'aides fiscales, dans la mesure où ils vont contribuer à l'amélioration du bien-être collectif. Parmi les exonérations envisageables, on peut retenir celles qui pourront porter sur le facteur travail (Taxe Professionnelle, aides à l'emploi...) et celles qui porteront sur le capital (notamment au travers des aides au démarrage d'activité, qui sont attribuées de façon dégressive dans le cadre des projets de promotion du transport combiné, ou des exonérations fiscales pour création d'activités).

Il faut toutefois préciser que les actions publiques de type tarifaire sont soumises à des réglementations européennes, les exonérations de taxes étant assimilées à des subventions d'exploitation, et à ce titre prohibées par la Commission Européenne. Les possibilités d'intervention apparaissent donc souvent limitées.

Pourtant, la même Commission Européenne dit que les **externalités positives générées par une activité doivent être récupérées par cette activité, de façon à évaluer efficacement son taux de rentabilité sociale**. C'est donc à ce titre, comme le préconise la Commission Européenne dans le cadre des projets PACT, que des exonérations sont possibles. Une analyse des externalités positives générées par le développement du transport maritime à courte distance devra être menée, afin de déterminer le niveau optimal d'exonération qui pourrait être pratiqué (par exemple en regard du trafic routier capté), même si, tout comme les externalités négatives, elles restent difficiles à identifier.

Enfin, des subventions ou aides financières diverses pourraient être accordées aux opérateurs qui participent à la réalisation de réseaux de données informatisées (EDI), qui permettraient d'accroître la compétitivité globale du transport maritime à courte distance, ainsi, comme signalé précédemment, qu'aux opérateurs qui proposent des liaisons susceptibles de dégager des synergies entre les ports de la façade (et donc d'accroître la richesse nationale).

La réglementation.

En association avec les instruments tarifaires, un certain nombre d'actions réglementaires semblent en mesure de favoriser le recours au TMCD. Dans l'esprit du développement du transport combiné, une des actions les plus attendues par les professionnels du transport maritime concerne **l'augmentation à 44 tonnes du poids maximum autorisé sur les zones de pré ou post acheminement inférieures à 150 Km** (« périmètre portuaire »). Cette mesure permettrait de réduire le coût de passage unitaire, puisque les coûts fixes de transport (dont le coût du chauffeur) seront répartis entre des quantités plus importantes. Cette réglementation pourrait être immédiatement appliquée en France, dans la mesure où elle est incluse dans la directive européenne 92/106. Selon les armateurs, elle constitue un élément prépondérant dans le développement du transport maritime à courte distance, et serait perçue comme un message politiquement fort.

L'autre forme d'intervention qui peut être évoquée ici réside dans l'établissement de zones à fiscalité dérogatoire, ou zones franches, qui seraient susceptibles d'accueillir des entreprises utilisatrices du transport maritime, et donc des équipements portuaires. Cette stratégie présente en outre comme intérêt de conjuguer des préoccupations maritimes et industrielles, ce qui ne peut que renforcer son efficacité, notamment au sein du tissu économique local.

CONCLUSION

Ce travail de recherche a été entrepris dans le but de tester un certain nombre d'hypothèses, à travers lesquelles l'intérêt économique du développement du transport maritime à courte distance devait être analysé. Ces hypothèses étaient les suivantes :

H.1: Le transport maritime à courte distance va détourner à son profit une partie du transport routier.

H.2: Ce faisant, il va redynamiser certains des ports de la façade Atlantique, qui subissent le contrecoup du phénomène de course au gigantisme auquel ils n'ont pas su répondre.

H.3: Il participe alors à un processus de rééquilibrage du territoire européen, dans la mesure où le rôle moteur des ports va permettre de préserver et de développer l'activité économique dans des régions en pleine mutation économique.

H1 : A la question, essentielle, de savoir si le transport maritime à courte distance avait la possibilité de capter une partie du trafic routier - c'est à dire d'être compétitif -, l'analyse menée a permis de dégager plusieurs enseignements :

1) Dans les **conditions d'exploitations actuelles**, qui sont principalement marquées, d'un point de vue social, par une sous-tarification du transport routier, le **transport maritime à courte distance souffre globalement d'un différentiel de compétitivité-prix**, qui reste le facteur décisionnel déterminant pour les chargeurs. Toutefois, le transport maritime à courte distance **devient compétitif** au niveau tarifaire dans trois cas :

- Lorsque les distances sont supérieures à 1000 KM.
- Lorsqu'il existe une rupture de charge inévitable dans le trajet.
- Lorsqu'il existe des contraintes sur le transport routier (week-end, itinéraires obligatoires...).

2) Toujours dans les **conditions d'exploitations actuelles**, le transport maritime à courte distance ne **répond pas à un certain nombre de contraintes de services**, qui constituent autant de freins au développement de ce mode de transport.

Des gains de productivité sont ainsi à réaliser en termes de sécurité, de fiabilité, de temps de trajet ou encore de fréquence de rotation, non seulement par les **acteurs privés**, mais aussi par la **puissance publique** (simplification des déclarations, mise à disposition de

capacité de stockage sur les zones portuaires...). Toutefois, là encore, le transport maritime à courte distance peut aujourd’hui proposer des réponses efficaces pour satisfaire à ces services, notamment dans les cas où les conditions de transport par route sont difficiles (sur la Russie par exemple).

De ces deux premiers constats, on peut retirer, **qu’aujourd’hui**, le transport maritime à courte distance ne peut capter de façon durable qu’une faible part du trafic routier, même si le différentiel de compétitivité-prix se réduit fortement à partir d’une distance de 500 KM. Dans une logique d’aménagement, on ne peut cependant s’en tenir à cette analyse de court terme, et plusieurs évolutions doivent être prises en compte.

Ainsi, l’élargissement de l'espace économique européen aura des conséquences structurelles sur l'organisation des transports de marchandises :

- d'une part, les trajets seront plus longs et plus difficiles, rendant viable l'alternative maritime.
- d'autre part, l'accroissement des échanges qui est attendu de cette nouvelle Europe, dans la mesure où il se fera en partie sur les réseaux routiers existants, va poser de façon encore plus aiguë les problèmes d'encombrement et de saturation de réseaux, voire du doublement de certains axes. Seul le recours au transport maritime à courte distance pourra éviter à la collectivité de supporter un coût très élevé.

De même, la prise en compte systématique des aspects environnementaux devrait constituer un nouvel élément majeur en termes d’arbitrage entre modes de transport, principalement en regard des niveaux de pollution atteints depuis quelques années sur les grands axes et autours des grandes agglomérations.

Toute contrainte supplémentaire, que ce soit en terme de coût (taxes, prix du carburant...), de durée des trajets (encombrement des réseaux, allongement des distances) ou encore d'espace (interdiction de transiter par certains itinéraires) aura pour effet de **réduire le différentiel de compétitivité** entre le transport routier et le mode de transport maritime, et donc devrait favoriser le **développement de ce dernier mode de transport**.

La conjonction de ces éléments, amplifiée par le recours à de **nouvelles techniques d'information et de conception des navires**, devrait rendre le transport maritime à courte distance rapidement compétitif vis-à-vis du transport routier, à la condition que la **puissance publique accompagne efficacement cette dynamique**, en répondant notamment aux contraintes de structures portuaires et, c'est peut-être le plus important, en sachant **concilier des intérêts parfois divergents**.

Il est toutefois important de préciser que le développement du transport maritime à courte distance, s'il paraît indispensable, ne se fera vraisemblablement pas au détriment des transporteurs routiers aujourd'hui en place : Il s'agit davantage d'augmenter la **part relative** du transport maritime à courte distance vis-à-vis des autres modes de transport, et notamment du transport routier. **Le transport maritime à courte distance doit donc être perçu comme l'une des possibilités d'absorber une demande sans cesse croissante de mobilité des biens à l'intérieur d'un espace économique européen en pleine expansion.**

H2: A la question de savoir si le développement du transport maritime à courte distance aura pour effet de dynamiser l'activité des ports de la façade Atlantique de plus en plus en marge de transport international de marchandises (du fait de la réduction croissante du nombre d'escales réalisé), ce travail apporte un certain nombre d'éléments de réponse : De façon « mécanique », le gain relatif de parts de marché du mode maritime devrait développer l'activité portuaire sur l'ensemble de la façade. Toutefois, la question reste posée de savoir quels sont les ports qui en bénéficieront.

Plusieurs scénarios ont été proposés, mettant l'accent sur la place centrale qu'occupe **le Port Atlantique de Nantes-Saint-Nazaire**. Cette entité, en regard du modèle proposé, pourrait rapidement **concentrer une part croissante de l'activité maritime sur la façade**, ce qui priverait les autres ports de la façade d'une réelle possibilité de pérenniser leur activité.

BIBLIOGRAPHIE.

- BAUCHET, P.** (1992), *Le transport maritime*, Paris, Economica, 145 p.
- BAUDELLE, G.** (1992), *La façade Atlantique : Stratégies et perspectives de développement*, Rennes, PUR, Collection Ouest.
- BELOTTI, J.** (1992), *Le transport international des marchandises*, Paris, Vuibert, 247 p.
- BONNAFOUS, A.** (1993), *Circuler demain*, Paris, Datar, Editions de l'Aube, 191 p.
- CHAM'S** (1992), *Géographie économique et représentation*, Paris, Economica, 254 p.
- CHARLIER, J.** (1986), *Ports et Mers, Mélanges maritimes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, 477 p.
- CHARTES DE PLACES PORTUAIRES DE BREST, LORIENT et SAINT-MALO.**
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES.** (1995). *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports*, Bruxelles, Com(95) 691, 87p.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES.** (1995). *Le transport maritime à courte distance : Perspectives et défis*, Bruxelles, Com(95) 317, 53p.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES.** (1996). *Compétitivité des industries maritimes*, Bruxelles, Com(96) 84, 19p.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES.** (1996). *Vers une nouvelle stratégie maritime*, Bruxelles, Com(96) 81/5, 21 p.
- CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE** (1995), *les infrastructures de transports en Bretagne à l'horizon 2010 - Cinquième volet, les ports de commerce bretons*.
- CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE** (1995), *les infrastructures de transports en Bretagne à l'horizon 2010 - Synthèses et priorités*.
- CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE.** (1996). Guide des actions du conseil régional, Rennes, Frac Bretagne, 149 p.

DDE du Morbihan, Service maritime et de navigation, Direction du port de Lorient (1994), *Exploitation du port de commerce*.

DDE du Morbihan, Synthèse des prospectives pour Lorient.

GOUVERNAL, E., GUILBAULT, M., RIZET, C. (1997). *Politiques de transport et compétitivité*, Paris, Hermès. 158 p.

Institut Français de la Mer (1997), *Rapports des Commissions des Journées Nationales de la Mer*, Paris.

MARCADON, J. (1993), *Lesports de commerce de l'Arc Atlantique*, Noroi.

MARCADON, J. (1989), *Logistique et Transports internationaux : le cas de la filière portuaire*, Revue géographique de l'Est.

MARCADON, J., *Avant pays desports français*.

MERLIN, P. (1991). *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF. 472 p.

MDS TRANSMODAL (1993), *Liner services for the Atlantic arc final report*, 175p.

MDS TRANSMODAL (1995), *Transhipment study a project under the Atlantis programme*, 106 p.

MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME. (1995). *Echange maritimes français et hinterlands portuaires*, Paris, Observatoire économique et statistique des transports.

MORVAN, Y. (1994), *L'intervention économique des régions*, Paris, Clefs économie, 156p.

PORTE AUTONOME DE NANTES ET SAINT-NAZAIRE. (1991). *L'impact économique du port autonome de Nantes et Saint-nazaire sur la région des pays de la loire*, Nantes, Cercore. 48 p.

PROGRAMME ATLANTIS. (1994). *Transport et liaisons maritimes Arc Atlantique*, Brest, Programme atlantis.

RALLET, A. (1995), *Economie industrielle et Economie spatiale*, Paris, Economica, 473p.

RAPPORTS D'ACTIVITE des ports de Brest, Lorient, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne.

SODIE (1994), *Bassin de Lorient, Etudes des potentialités de développement et recommandations d'actions.*

SOGREAH (1992), *Perspectives de développement du trafic du vrac agro-alimentaire dans les ports bretons.*

UNIM (1997), *Plan d'urgence ports français*, 40 p.

VIGARIE, A. (1979), *Ports de commerce et vis littorale*, Paris, Hachette, 496 p.

REVUES :

ACCES, le magazine des portes de l'Europe.

Observatoire Régional des Transports de Bretagne, Annuaire statistique des transports.

Comité Central des Armateurs de France, *Le transport Maritime, Etudes et Statistiques.*

DPNM, *Résultats de l'exploitation des ports Maritimes.*

Geografiska annaler (Australie, 1967).

Journal de la Marine Marchande et du transport multimodal.

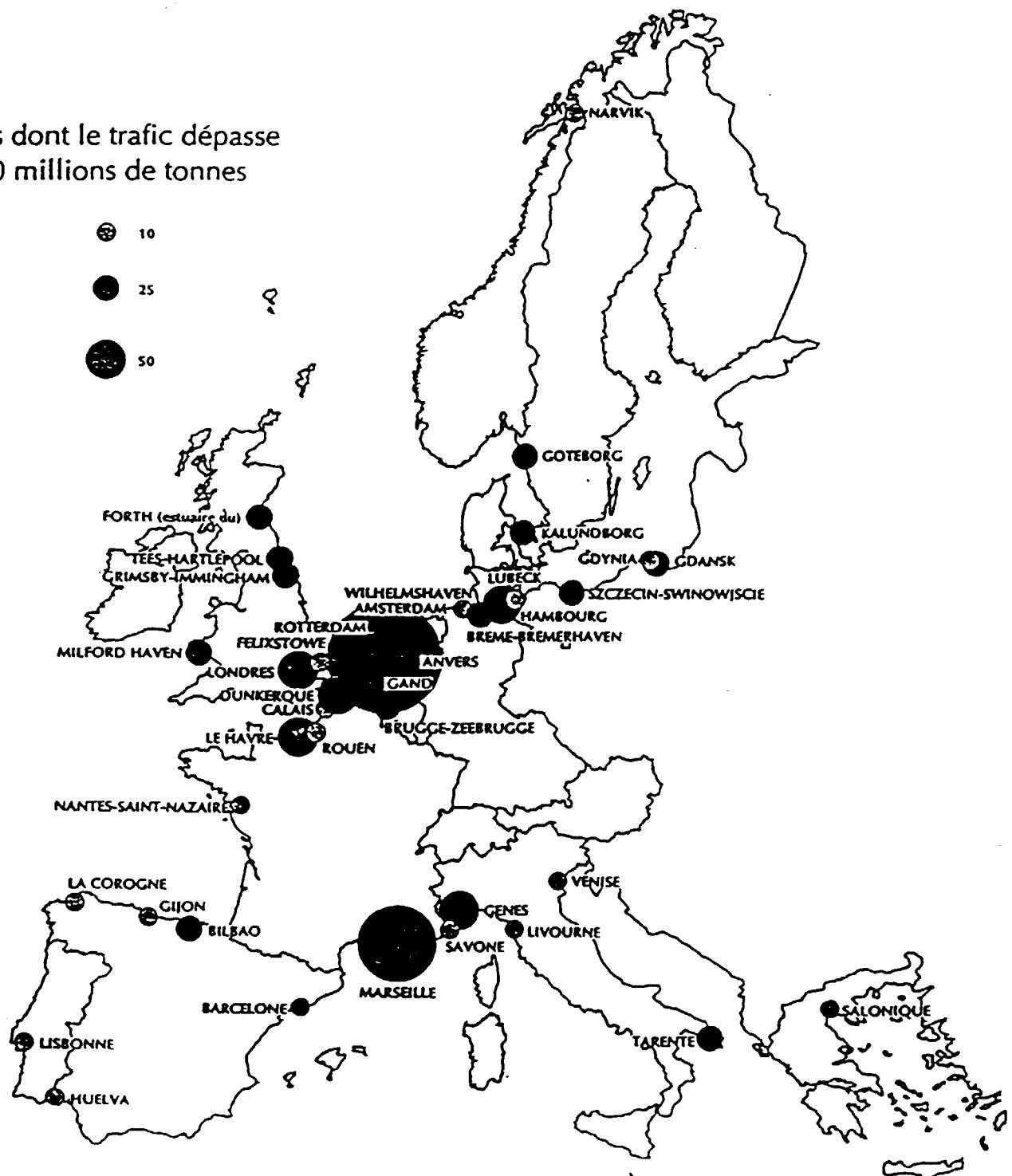
Le Marin.

La revue Maritime

Annexe 1

Trafic de marchandises : principaux ports européens

Ports dont le trafic dépasse
10 millions de tonnes

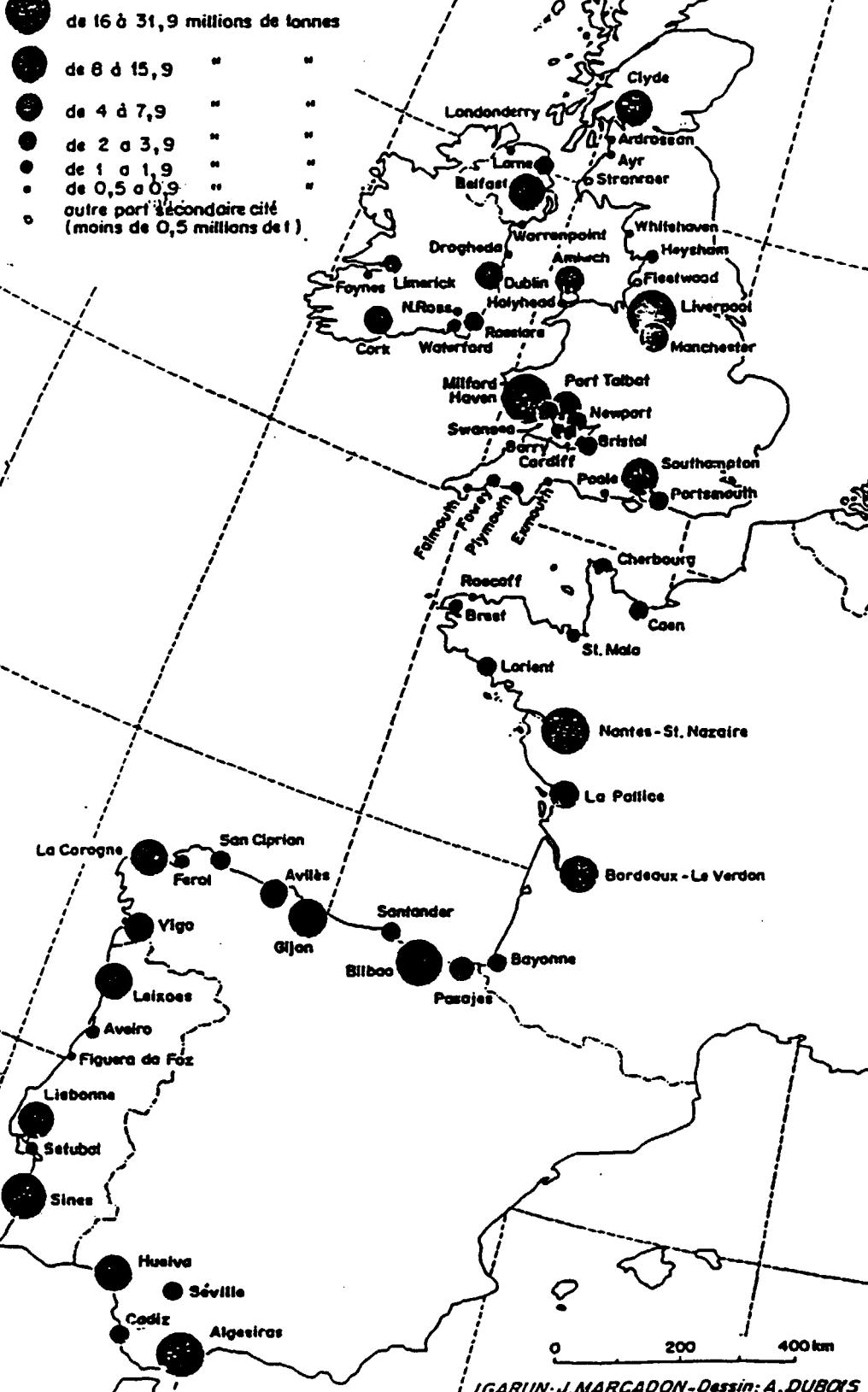


Cette carte a été élaborée à partir de données collectées par Le Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal. Sont compris le trafic international et le cabotage national de l'ensemble des produits, y compris, par conséquent, les produits pétroliers. Ont seuls été retenus les ports dont le trafic (marchandises débarquées et marchandises embarquées) a été supérieur à 10 millions de tonnes en 1988.

Cette carte extraite des données annuelles de l'INSEE, illustre la faible importance de la façade atlantique au plan des trafics portuaires.

TYPOLOGIE DES PORTS DE L'ARC ATLANTIQUE

- de 16 à 31,9 millions de tonnes
- de 8 à 15,9 " "
- de 4 à 7,9 " "
- de 2 à 3,9 " "
- de 1 à 1,9 " "
- de 0,5 à 0,9 " "
- autre port secondaire cité (moins de 0,5 millions de t)



IGARUN: J. MARCADON - Dessin: A. DUBOIS

ANNEXE 2 : LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES.

Cabotage :

Liaison maritime entre deux ports d'un même espace maritime. On parlera de cabotage intra-européen lorsque la liaison maritime relie deux ports européens entre eux (ou par extension avec un port d'Afrique du Nord).

Conteneur :

Moyen de conditionnement apte à emprunter le mode maritime et d'autres modes de transport. Le conteneur standard de référence a 20 pieds de long, 8 pieds de large et 8 pieds de haut. On parlera de conteneurs « sec » pour les produits secs, et de conteneurs « reefer » pour les produits réfrigérés.

E.V.P.

Equivalent 20 pieds. Conteneur maritime standard, normalisé, d'une longueur égale à 20 pieds. En anglais : T.E.U. : Twenty-foot Equivalent Unit.

Feeder :

Petit porte-conteneurs exploité sur les services d'apport / redistribution des lignes transocéaniques. Ce type de navire pratique le *Feeding*.

RO-RO : Roll on / Roll Off

Manutention horizontale. La marchandise est déchargée par roulage.

Par extension, on parlera de navires « Ro-Ro », ou navires rouliers.

TMCD : Transport Maritime à Courte Distance

Ce terme recouvrira indifféremment les concepts de cabotage ou de feeding, voire de « cabotage-feeding ». Il sera opposé à celui de transport maritime transocéanique, qui concerne les relations entre l'Europe et les autres continents (à l'exclusion du pourtour méditerranéen).

UNIM : Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français.

CCAF : Comité Central des Armateurs de France.

ANNEXE 3: LISTE DES PERSONNES RENCONTREES.

Chargeurs :

Kaolins d'Arvor- Ploemeur. Mr Daumas. 02.97.86.16.16
Kaolins du Morbihan- Ploemeur. Mr De Beauregard. 02.97.32.03
SBFM- Caudan- Mr Forestier. 02.97.87.47.47
Lorco - Pont-Scorff- Mr Lanoé. 02.97. 80.19.19
(Voir Mme Annie Duvet- Laïta Export. 02.98.42.54.25)
Michelin- Vannes- Mr Guilmín:02.97.01.87.00
(Voir Mr Coutenceau: 04.73.23.52.70)
France Beurre- Quimper. Mr Hostiou:
(Voir Mr De Neville- France Export: 01.44.65.10.60)
De Mauduit- Quimperlé - Mr Labat- 02 98 06 20 00
CECAB - Vannes- Mr Chamaillère (?) - 02 97 54 88 88
voir Amatrans-St-Nazaire,Challenge International-Le Havre
Saupiquet - Nantes - Mr Lelu
Furic Alimentaire - Le Guivinec - Mr Le Borgne - 02 98 58 13 01
Le Beauve - Lorient - Patrick Le Beauve - 02 97 64 44 42 (négociant)
Bigard - Quimperlé - Mr Tréguer - 02 98 06 24 24
Tilly - Guerlesquin - Mr Malgorn - 02 98 72 84 11
Fleet Guard-Quimper.Mr Loc'h:02.98.76.49.49
CONTENEUR FRIGO
Alpha Bay- Mr Le Mentec: 02.97.84.17.70
Halieutis- Lorient- Mme Quéré, Mr Le Goff: 02.97.83.72.01
Erimer- Lorient- Mr Jézéquel: 02.97.37.01.58
Pic-Pic Unicopa- Languidic- Mr Pitard- 02.97.85.90.43
Cité Marine- Kervignac.Mr Gallou- 02.97.85.19.19

LORIENT :

Jean-Pierre GREVERIE, directeur du port de Lorient - 02 97 87 76 22
Céline DUCOIN, chargée d'études à la CCI du Morbihan - 02 97 02 40 00
Frédéric LEMOINE, Services Maritimes de la DDE du Morbihan - 02 97 64 85 21
GUYVARCH, sous-préfecture de Lorient (restructuration arsenal) - 02 97 84 40 07
Jean-Yves LE DRIAN, député-maire de Lorient.
Michel TONNERRE, Société lorientaise de Remorquage - 02 97 87 87 39
M. LANIER, Pilotage du port.
Didier RECOURT, directeur d'agence SCAC - 02 97 64 88 00 (Manutentionnaire)
Maurice KERBOUL, directeur ALLAIRE - 02 97 37 36 66 (Manutentionnaire)
Gildas LE DOUARIN, directeur de GULF STREAM (Lorient-Casablanca) - 02 97 84 48 00
Francisco BELTRAN, directeur de BREIZH SHIPPING (Lorient-Le Havre) - 02 97 88 05 81

BREST

Jean-Luc PELLETIER, directeur du port - 02 98 46 23 80
Christian CHARLES, CUB - 02 98 05 44 51
Eric-Louis MELENEC, directeur ACEM
Agathe BURIEZ-CRAIGE, responsable de MDS France - 02 98 45 52 34

NANTES

Laurent BUVRY, responsable du service commercial du Port Autonome - 02 40 44 20 26
Patrick ECHENBREINER, service statistique du Port Autonome - 02 40 44 21 16

LA ROCHELLE

M. MARQUIS, direction du port de La Pallice - 05 46 00 53 60

BORDEAUX

DRE Aquitaine : Serge DUTRUY - 05 56 99 98 97
M. SARRAZIN, direction du Port Autonome de Bordeaux - 05 56 90 59 87

BAYONNE

M. LASCURAIN, directeur commercial du port de Bayonne - 05 59 46 58 47

RENNES

Yves MORVAN, président du Conseil Economique et Social - 02 99 87 17 60
Georges FOUCHER, chef du service des transports au Conseil Régional - 02 99 27 12 04
Jean OLLIVRO, géographe, laboratoire AURAUR - 02 99 26 32 78

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE BRETAGNE

Arnaud LAUDENBACH, Directeur Régional de l'Equipement - 02 99 29 66 52
Patrick PUECH, Directeur Régional Adjoint - 02 99 29 66 52
Georges TANGUY et Patrick BERNE, Division Aménagement et Etudes Economiques.
René LE NAOUR, Division Economie des Transports - 02 99 29 66 63.

PARIS

Eris AMIS, délégué national des activités Shipping du Crédit Maritime - 01 53 42 47 28
Jean CHAPON, président de l'organisation des chargeurs UTF - 01 44 41 11 03
Dominique LEBRUN, direction des transports terrestres (aff. Européenne) - 01 40 81 16 10
Marius BELMAIN, direction des transports combinés - 01 40 81 16 36

**ANNEXE 4 : LISTE DES LIGNES REGULIERES DESSERVANT
LES PORTS DE NANTES-ST NAZAIRE, LE HAVRE ET BORDEAUX.**

Annexe 4a

Les lignes régulières desservant PORT ATLANTIQUE NANTES SAINT-NAZAIRE au 15/05/1996

SOCIÉTÉ		POINTS D'ESCALE		DISPONIBILITÉS		LIGNE	
Espagne	Flo's Suardaz	A l'import/Export : Vigo, Montevideo (escales combinées)	4 escales par semaine à Montevideo	SOMALOIR - Poste Roulier - BP 16 44550 MONTOIR DE BRETAGNE Tel. 40.90.05.75 Fax 40.90.34.38 Telex 700.939	Navires Ro-Ro acceptant des remorques non accompagnées ainsi que des conteneurs clients. Possibilité de positionnement de remorques toutes à destination ou au départ		
Grande-Bretagne	Flo's Suardaz Feeder Atlantique	A l'import : Southampton A l'export : Felstowes A l'import : Felstowes	1 escale hebdomadaire 1 escale hebdomadaire 1 escale hebdomadaire	SOMALOIR C.G.A. (Compagnie Générale de l'Atlantique) TMDC - Quai de Montoir - BP 25- 44550 MONTOIR DE BRETAGNE Tel. 40.45.85.85 Fax 40.90.13.02 Telex 701.928.	Conteneurs acceptés 20' et 40' secs et frigo. conventionnel		
Méditerranée Orientale	M.S.C (Mediterranean Shipping Company)	A l'import : Alexandrie, Ashdod, Haifa, Ummassol, Le Pirée, Istanbul, Izmir	1 escale tous les 9 jours	SEALINER FRANCE SA Immeuble « La Fregate » ZAC du Moulin Neuf - BP 363 44816 SAINT-HERBLAIN CEDEX Tel. 40.92.34.00 Fax 40.92.34.10 Telex 700.514	Conteneurs 20' et 40' secs ou frigo		
Arabie Saoudite	M.S.C.	A l'export : Djeddah	1 escale tous les 9 jours	SEALINER FRANCE SA	Conteneurs acceptés en transbordement pour autres ports de C.D.A. Connaissements directs sur toutes destinations théâtrales.		
C.O.A (Côte Occidentale d'Afrique)	Delmas	A l'export : Dakar, Abidjan, Tema, Colonoou, Lagos, Douala, A l'import : Colonoou, Legos, Pointe-Noire Libreville, Douala, Tema, Abidjan, Dakar	A l'export : Un porte-conteneurs tous les 12 jours A l'import : Un porte-conteneurs tous les 12 jours	DELMAS TMDC - BP 57 44602 SAINT-NAZAIRE CEDEX Tel. 40.45.95.10 Fax 40.45.95.19 Telex 700.910	Trafic conteneurisé 20' et 40' secs et frigos		
	Cameroun Shipping Lines (CAMSHP)	A l'export : Dakar, Abidjan, Tema, Douala A l'import : Douala, Abidjan, Dakar	A l'export : Un porte-conteneur tous les 15 jours A l'import : Un porte-conteneur tous les 15 jours	SCAC MONTOIR - BP 119 44612 SAINT-NAZAIRE CEDEX Tel. 40.45.89.40 Fax 40.45.82.72 Telex : 700998			
Afrique du Nord	FLAMAR	A l'export : Alger, Oran, Tunis, Tripoli	1 escale tous les 20 jours	SOCERBAS BP 12 - 44570 - TRIGNAC Tel. 40.90.41.42 Fax 40.90.25.37 Telex : 701943	Conteneurs, conteneurs 20', secs et frigos, colis fourrés		
	MN (Morbihanaise de Navigation)	A l'export : Casablanca	1 navire par mois	SCAC NANTES - BP 759 - 44029 NANTES CEDEX Tel. 40.58.13.00 Fax 40.95.19.57 Telex : 700316	Fret conventionnel		
	CGM/Euromar	A l'export : Casablanca A l'export : Mombasa	1 escale tous les 15 jours 1 escale tous les 9 jours	C.G.A. C.G.A.	Conteneurs 20' et 40' secs ou frigo		
Afrique de l'Est	SERVICE CAPRICORNE (CGM Sud DELMAS. SMTM) M.S.C.	A l'export : Djibouti, Assab, Mombasa A l'export : Cape-Town, Port Elizabeth, Durban	1 escale hebdomadaire 1 escale hebdomadaire	SEALINER FRANCE SA SEALINER FRANCE SA			
Afrique du Sud	M.S.C.	A l'export : Fremantle, Sydney, Melbourne	1 escale hebdomadaire	SEALINER FRANCE SA			
Australie	M.S.C.	A l'export : Fremantle, Sydney, Melbourne					

Les lignes régulières desservant PORT ATLANTIQUE NANTES SAINT-NAZAIRE au 15/05/1996

Antilles / Caraïbes		C.G.M. Sud	A l'import / Export : En direct : Pointe à-Pitre et Fort-de-France En transbordement : Saint-Barthélemy, Antigua, Montserrat, Saint-Martin, Paramaribo, Saint-Kitts	1 escale hebdomadaire	Compagnie Générale Maritime (C.G.M.) THDC - Quai de Montoir - BP 71 44550 MONTORI DE BRETAGNE Tel. 40.45.85.71 Fax 40.90.13.02 Telex 711 730 Nombre de prises frigo : 51	Navires caboteurs et équipés de conteneurs détachés type Conat. Capacité Conat : 692 TEUS Capacité sec : 620 TEUS Nombre de prises frigo : 51
MARPET		MARPET	A l'import / Export : Pointe à-Pitre, Fort de France	1 escale hebdomadaire	Agence Maritime de BOUARD 1, rue Jules Verne - BP 12 44570 RIGNAC Tel. 40.90.41.42 Fax 40.90.25.37 Telex 701 913	Conteneurs acceptés : 20' et 40' secs, restes et caisses
CGM Sud/Carol		MARPET	A l'import : En direct : Ponce, Port of Spain, La Guine, Porto Cabello, Willemstad, Oranjestad, Santo Marta, Cartagena, Kingston En transbordement : Belize, Bridgetown, Port au Prince	1 escale hebdomadaire	CGA.	
MARPET		MARPET	A l'import / Export : Degrad des Cannes	1 escale tous les 20 jours	Agence Maritime de BOUARD	
CGM Sud		CGM Sud	A l'import / Export : Degrad des Cannes (Guyane), Belm et Fort-de-France (Bétaï)	1 escale tous les 20 jours	CGA.	Conteneurs acceptés 20' et 40' secs, caissons, restes open top et flat
CGM Sud/Euroseal		CGM Sud/Euroseal	A l'export : Kingston, Cristobal, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Valparaíso	1 escale hebdomadaire	CGA.	Conteneurs 20' et 40' secs - Restes, vol avec l'agent
M.S.C.		M.S.C.	A l'import : Arica, Valparaíso, Callao, Guayaquil, Buenaventura	1 escale tous les 9 jours	SEALINER FRANCE SA	Conteneurs 20' et 40' secs et frigo.
Océan Indien		SERVICE CAPRICORNE (CGM Sud, DELMAS, SMIM)	A l'import / Export : Pointe des Galets, Tomaïna, Port-Louis	1 escale tous les 9 jours	CGA.	Conteneurs 20' et 40' secs et frigo.
		M.S.C (Mediterranean Shipping Company)	A l'export : Pointe des Galets, Tomaïna, Port Louis Diego Suarez, Nosy-Be, Dzoudzi, Mahajanga A l'import : Pointe des Galets, Port- Louis, Tomaïna	1 escale hebdomadaire	SEALINER FRANCE SA -	

Annexe 4b: Lignes régulières desservant le port du HAVRE

NB : La source des informations suivantes est le PA du Havre.

Etats-Unis Côte Est :

26 lignes régulières qui desservent 16 ports, soit directement, soit après transbordement.

Les rotations sont pour la plupart hebdomadaires (20 lignes), voire bi-hebdomadaires.

Les principaux ports desservis sont New York, Boston, Baltimore, Norfolk/Portsmouth (VIR), Charleston, Savannah et Miami.

Bahamas et Bermudes :

7 lignes régulières qui desservent les ports de Nassau, Freeport et Hamilton.

Les rotations sont hebdomadaires.

Etats-Unis (Grands Lacs) et Canada (Grands Lacs et côte Est) :

16 lignes qui desservent 13 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports desservis sont Montréal, Toronto, Chicago et Détroit.

Ports Américains du Golfe - Mexique :

19 lignes régulières qui desservent 17 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports : Nouvelle-Orléans, Houston et Vera Cruz.

Pacifique Nord :

15 lignes régulières qui desservent 25 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports : Long Beach / Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle, Vancouver.

Centre Amérique - Caraïbes :

42 lignes régulières qui desservent 52 ports. Les rotations sont principalement hebdomadaires. Les principaux ports : Buenaventura, Puerto Limón, Santa Marta, Puerto Cabello, La Guaira pour le Centre Amérique, Kingston, Ponce, Saint Martin, Fort de France pour les Caraïbes.

Atlantique Sud :

18 lignes régulières qui desservent 22 ports. Environ 1 rotation toutes les 2 semaines. Les principaux ports : Rio de Janeiro, Itajai, Montevideo, Buenos Aires.

Pacifique Sud :

17 lignes régulières qui desservent 17 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports : Cristóbal, Buenaventura, Guyaquil, Callao, Valparaíso.

Océan indien :

8 lignes régulières qui desservent 13 ports. Rotations : En moyenne 1 toutes les deux semaines. Les principaux ports : Toamasina, Pointe des Galets, port Louis.

Mer rouge :

21 lignes régulières qui desservent 11 ports. Les rotations sont principalement hebdomadaires. Les principaux ports : Djibouti, Aoaba, Djeddah, Hodeiba

Golfe Arabique :

15 lignes régulières qui desservent 19 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports : Dubai, Abu Dhabi, Bahrein, koweit.

Sud Asie (sous continent indien):

26 lignes régulières qui desservent 17 ports. Les rotations sont principalement hebdomadaires. Les principaux ports : Karachi, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Chittagong.

Extrême Orient :

78 lignes régulières qui desservent 76 ports. Les rotations sont hebdomadaires. Les principaux ports : Port Kelang, Djakarta, Hochiminville, Manille, Bangkok, Tokyo, Osaka, Kobe, Pusan, Shanghai, Xingang, Kaohsiung, Hong-Kong, Singapour.

Côte Occidentale d'Afrique :

30 lignes régulières qui desservent 36 ports. Les rotations sont soit hebdomadaires (50%), soit d'une toutes les deux semaines. Les principaux ports : Dakar, Abidjan, Lagos, Douala, Lome.

Afrique du Sud et Orientale :

17 lignes régulières qui desservent 15 ports. Les rotations sont soit hebdomadaires, soit d'une toutes les deux semaines. Les principaux ports : Durban, Dar Es Salam, Mombasa.

Afrique du Nord et Canaries :

14 lignes régulières qui desservent 12 ports. Les rotations sont principalement hebdomadaires. Le principal port desservi est Casablanca (par 10 lignes, dont 7 escales directes).

Pour les autres destinations « intra-européennes », le détail des dessertes est proposé dans les pages suivantes, afin de fournir une vision complète des liaisons transitant par le Port Autonome du Havre.

MEDITERRANEE ORIENTALE - PROCHE ORIENT

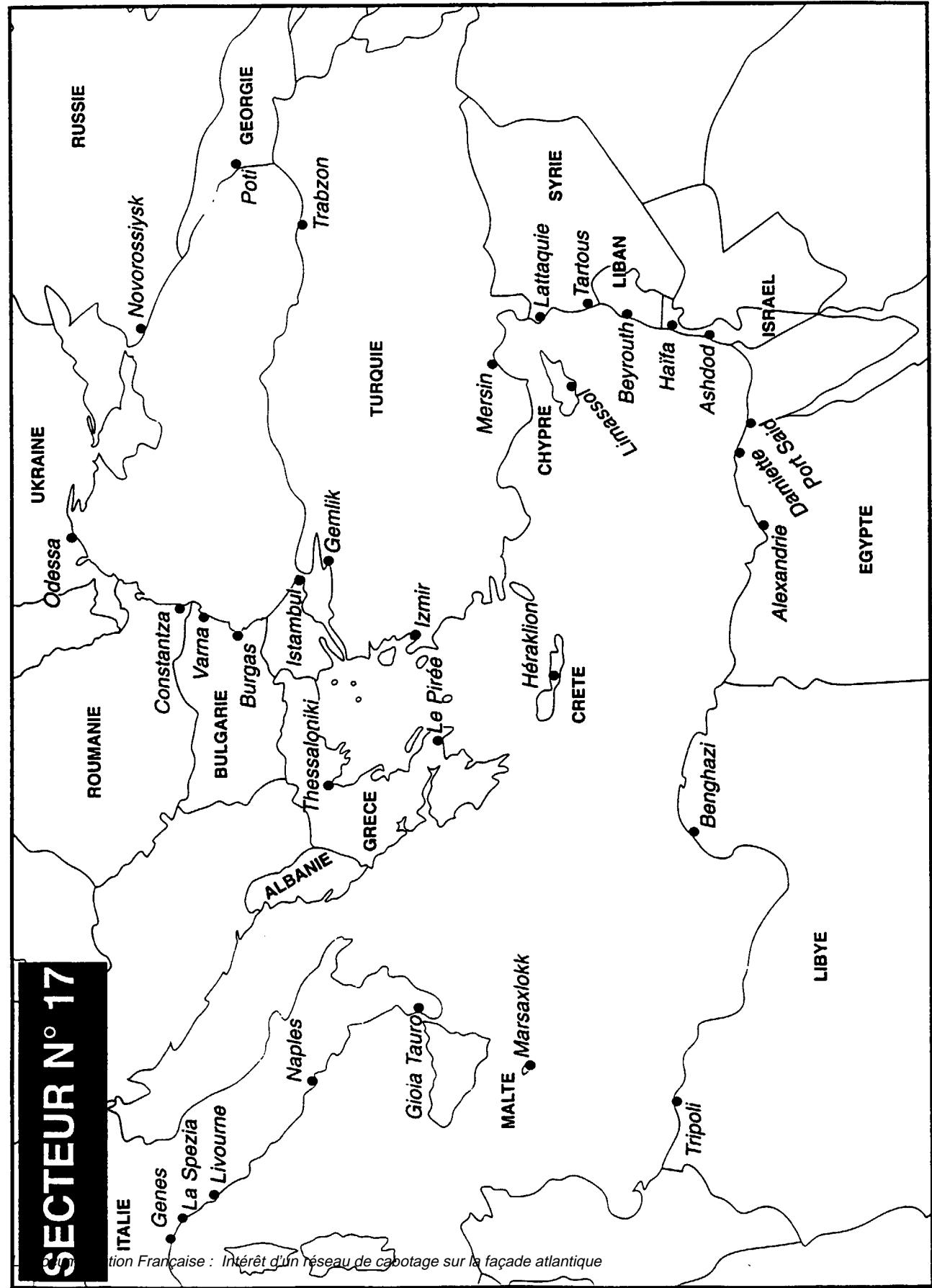
SECTEUR 17 (1/2)

RO : ROUMANIE	CH : CHYPRE	U : UKRAINE
L : LIBAN	M : MALTE	G : GÉORGIE
	C : CRÈTE	B : BOSNIE

LIGNES - LINES	HC	TYPE FRC	GENRES	GUVERNE	LA SPÉZIA NAPLES	LA VALTE HARFIA	BURGAS NOVOROSSIYSK	DESSA DOLI	HERAKLION ALEXANDRIE	PYTSESSALONIKI DAIMILLE	BENGAZI TRIPOLI	BEYROUTH TARTOUS	GEMALIK CONSTANTZA	NESTRAZON ISTAMBUL	CONSIGNATAIRE	AGENT	TELEPHONE	FAX
BULCON MEDIT. SUD	IN 2	3/4													CNMM	D	02 35 19 53 24	02 35 19 53 30
FRENCH ASIA LINE (C.M.A.)	IN 2	1/1													C.M.A. LE HAVRE	T	02 35 53 60 00	02 35 53 62 20
MEDITERRANEAN SHS CY	(1) IN 2	1/1													MSC LE HAVRE	T	02 35 19 78 00	02 35 19 78 10
IPEX	(1)	1/1													ICURRIE ET CIE	D	02 32 74 35 35	02 32 74 35 29
- ELLERMAN	IN 2														C.M.A. LE HAVRE	T	02 35 53 60 00	02 35 53 62 20
- C.M.A.	IN 2														IDSRSENATOR AGENCY	T	02 35 19 85 00	02 35 19 85 01
- D.S.R.	IN 2														D D WORMS S.M.	D	02 35 19 51 51	02 35 19 51 60
TURKISH CARGO LINE	(2) IN 4	1/4													MSC LE HAVRE	T	02 35 19 78 00	02 35 19 78 10
MEDITERRANEAN SHS CY	IN 2	1/1													SEA-LAND See Inc	T	02 35 19 23 22	02 35 22 72 74
SEALAND	HC 2	1/1													DN D CN UIM	T	02 35 19 53 24	02 35 19 53 30
BULCON MEDIT. NORD	IN 2	1/1													D D	D	02 35 19 85 00	02 35 19 85 01
BRO INTERMED	(2) IN 4	1/2													COSCO (FRANCE)	T	02 32 92 59 59	02 35 43 64 65
COSCO (Cont.)	HC 2	1/1													FERON DE CLEBSATEL	T	02 35 57 25	02 35 24 38 06
EVERGREEN	(1) IN 2	1/1													D COMATRAN DIV. LINERS	T	02 35 19 84 00	02 35 19 84 01
COMMODORE LEVANT LINE (2)	IN 1	1/4													O O COMATRAN ROMANIAL	O	02 35 53 90 23	02 35 53 90 18
FLOTA GUARDIAZ	IN 5	1/2	D												CGM LE HAVRE	D	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66
CGM TOUR DU MONDE	CF 2-6	1/2	I												SERVICE COMMUN : AME	1/1		
- NORASIA LINE	HC 2	D													T T NAVITAINER	T	02 35 53 15 41	
- MEDITERRANEAN SHS CY	HC 2	D													MSC LE HAVRE	D	02 35 19 78 00	02 35 19 78 10

Observations : (1) Après transbordement en Europe (2) Si aliment (on inducement)

SECTEUR N° 17



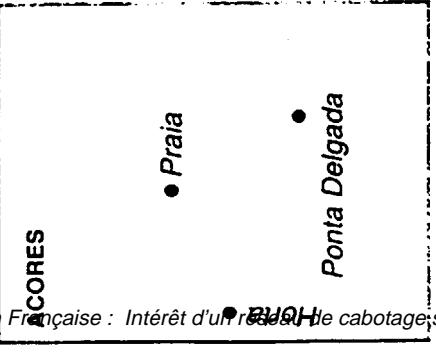
MEDITERRANEE ORIENTALE - PROCHE ORIENT

SECTEUR 17 (22)

RO : ROUMANIE	CH : CHYPRE
L : LIBAN	M : MALTE
	C : CRETE
	U : UKRAINE
	G : GEORGIE
	R : RUSSIE

SECTEUR N° 18-19

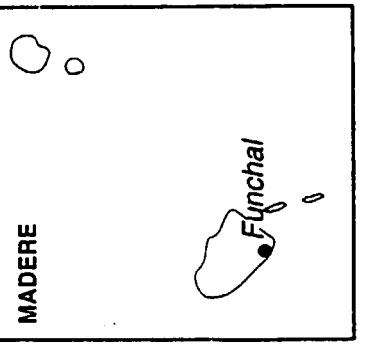
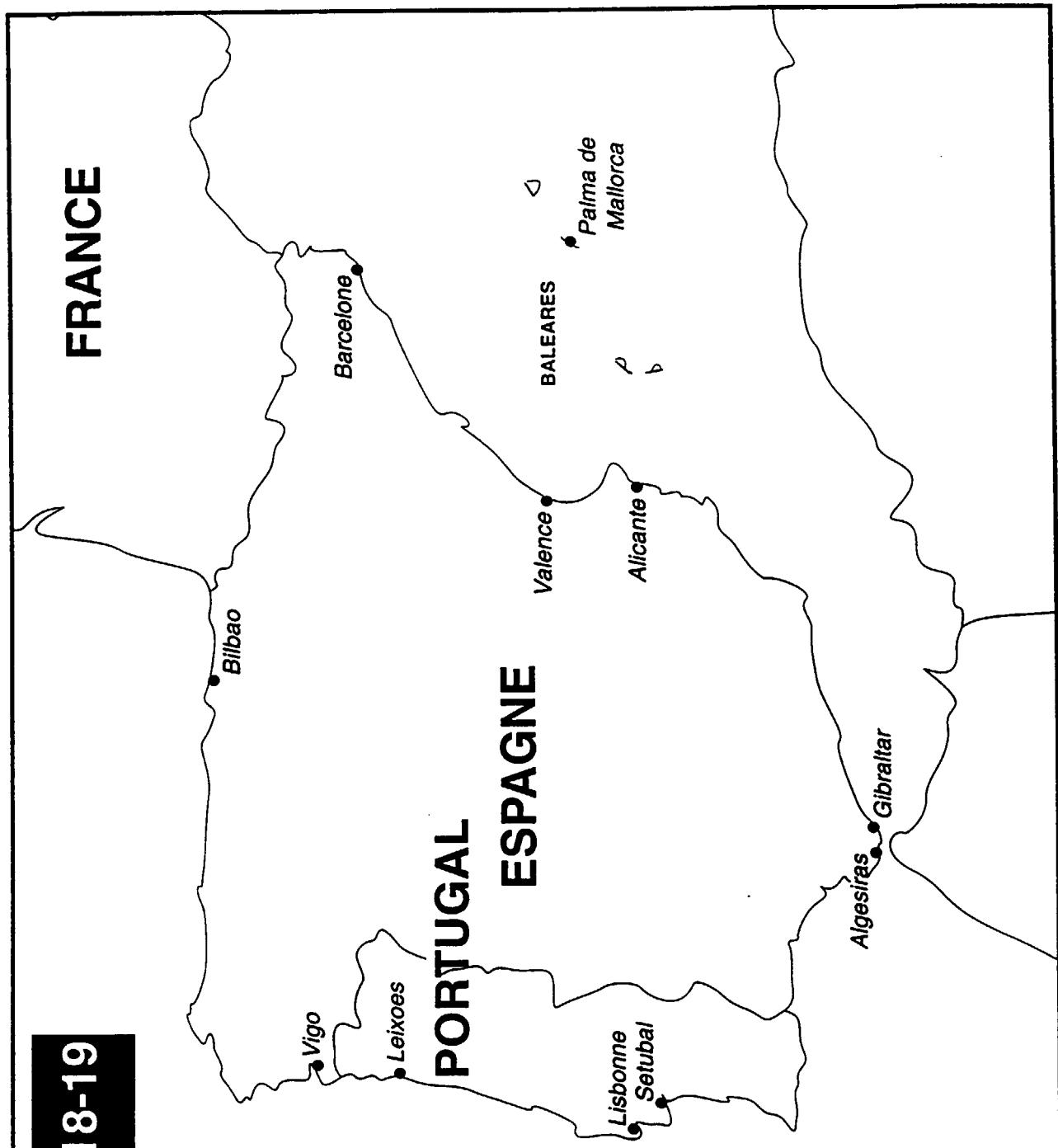
FRANCE



ACORES

La marine française : Intérêt d'un réseau de cabotage sur la façade atlantique

PORTUGAL
ESPAGNE



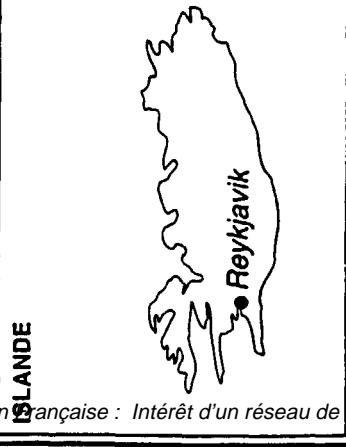
MADERE

**ESPAGNE - PORTUGAL - ACORES
FRANCE ATLANTIQUE**

PORTUGAL		GIBRALTAR		ESPAGNE		ACORES		BALEARES / FRANCE		SECTEUR 18/19	
LIGNES - LINES	HC	TYPE	FRA	HC	TYPE	FRA	HC	TYPE	FRA	AGENT	CONSIGNATAIRE
CGM SUD (MIXTE)	CF	7	1/1	CGM SUD ALIANCA AGR.(2)	CF	1/1	CGM LINE HAVRE	D	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
HAMBURG SUD ALIANCA AGR.(2)	CF	1/1		· EMPRESA NAV. ALIANCA	CF	2	CLB LINERS	D	02 35 53 52 00	02 35 53 53 10	
· HAMB. SUD/HAVENUNNARZAL	CF	2		AGECO S.A.	D	02 32 74 91 50	02 32 74 91 51				
SERVICE COMMUN ESPAGNE	IN										
O.P.D.R.	IN	2		O.P.D.R.	IN	2	FERON DE CLEBSATEL	D	02 35 25 57 25	02 35 24 38 06	
- PORTLINK (Espagne)	IN	2		- PORTLINK (Espagne)	IN	2	JOEKELSON S.A.	D	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
O.Q.C.L.	HC	2	1/1	O.Q.C.L.	HC	2	OCC FRANCE	D	02 35 19 59 00	02 35 21 57 19	
MAC ANDREWS	..	2	1/1	MAC ANDREWS	..	1	CURRIE ET CIE	D	02 32 74 35 35	02 32 74 35 29	
MAERSK LINE	HC	2	1/1	MAERSK LINE	HC	2	MAERSK FRANCE	D	02 35 53 77 53	02 35 53 77 14	
MEDITERRANEAN SH CY (2)	HC	2	1/1	MEDITERRANEAN SH CY (2)	HC	2	MSC LINE HAVRE	D	02 35 19 78 00	02 35 19 78 10	
NORTHERN SHIPPING	HC	4/2	1/1	NORTHERN SHIPPING	HC	4/2	SAGMAR	D	02 35 22 81 30	02 35 22 44 65	
CGM - TOUR DU MONDE	CF	2/6	1/2	CGM - TOUR DU MONDE	CF	2/6	CGM LINE HAVRE	D	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
CGM SUD (EUROSA)	CF	2	3/4	CGM SUD (EUROSA)	CF	2	CGM LINE HAVRE	D	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
FLOTA SUARDIAZ	..	5	1/2	FLOTA SUARDIAZ	..	0	COMATRAN PORORUAI	D	02 35 53 90 23	02 35 53 90 19	
EVERGREEN LINE	IN	2	1/1	EVERGREEN LINE	IN	0	FERON DE CLEBSATEL	D	02 35 25 57 25	02 35 24 38 06	
D.S.R.	IN	2	1/1	D.S.R.	IN	0	DSBSENATOR AGENCY	D	02 35 19 85 00	02 35 19 85 01	
SEALAND	HC	2	1/1	SEALAND	HC	2	SEA-LAND Sea Inc	D	02 35 19 23 22	02 35 19 23 46	
SEAL OCEAN INDIEN	IN	2	3/4	SEAL OCEAN INDIEN	IN	2	AGENA S.A.	D	02 35 19 72 72	02 35 21 42 34	
EURESA (CGM SUD COMBIT/BSL)	CF	2	1/1	EURESA (CGM SUD COMBIT/BSL)	CF	0	CGM LINE HAVRE	D	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
EURECO	-	2	1/1	EURECO	-	D	S.F.C.	D	02 35 25 57 25	02 35 24 38 06	
SCE COMMUN AQUITAIN E SCE	IN	2	1/1	SCE COMMUN AQUITAIN E SCE	IN	1/1					
- CGM SUD	..	2		- CGM SUD	..	D	JOEKELSON S.A.	D	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
- PORTLINK	..	2		- PORTLINK	..	D	AGECO S.A.	D	02 32 74 91 50	02 32 74 91 51	
- N.Y.K.	..	2		- N.Y.K.	..	D	WORMS SM	D	02 35 19 51 51	02 35 19 51 50	
- H.M.S.	..	2		- H.M.S.	..	D	SHIPPING AGENCY SCE	D	02 35 19 17 80	02 35 19 17 81	
NORD CONTAINER SERVICE	..	2	1/1	NORD CONTAINER SERVICE	..	D	OCEANGRAIS SHG	D	02 32 74 90 90	02 35 22 44 65	

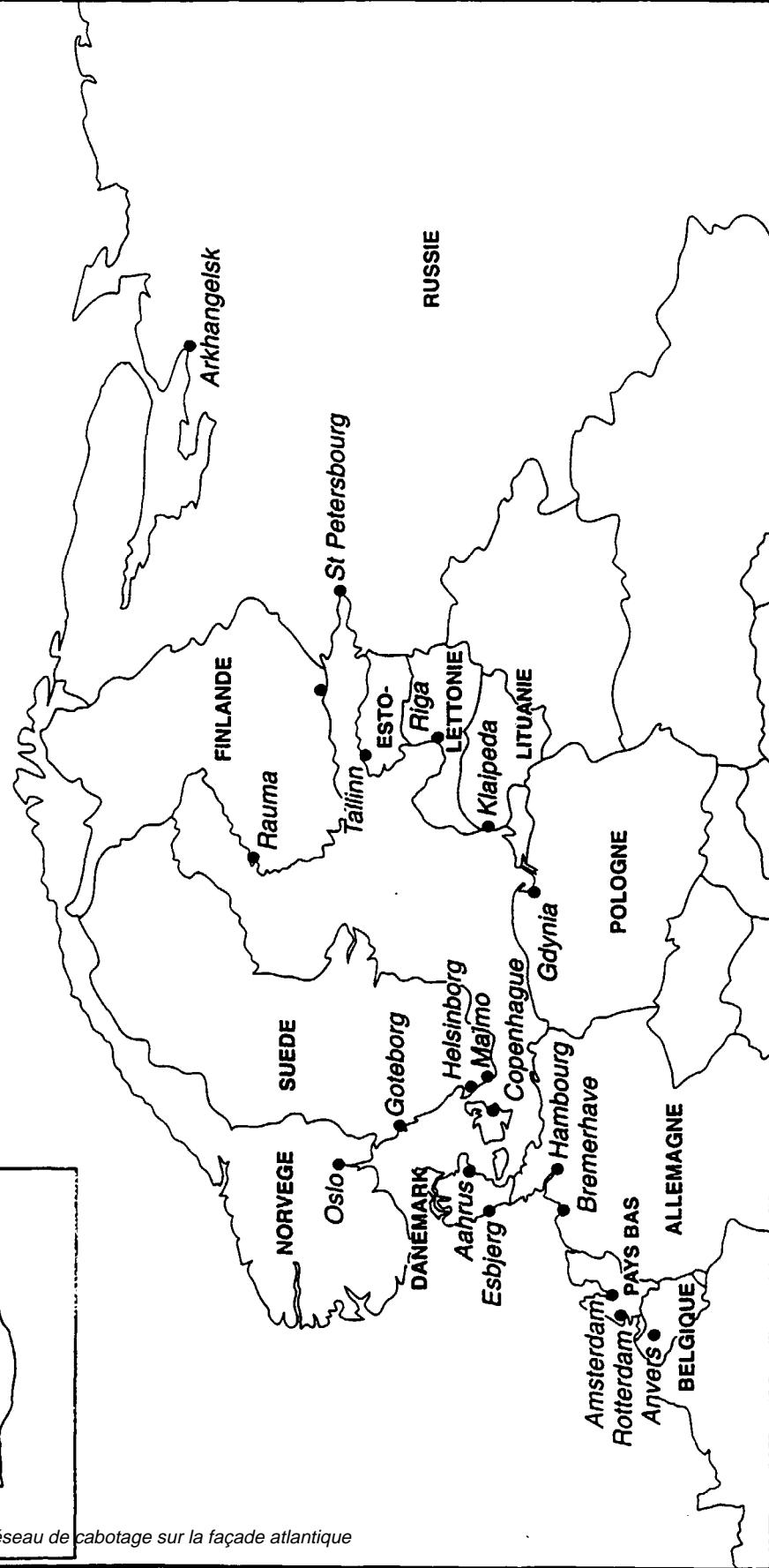
Observations : (1) Transport de véhicules neufs (car carriers) (2) Après transbordement en Europe

SECTEUR N° 20



ISLANDE

La marine française : Intérêt d'un réseau de cabotage sur la façade atlantique

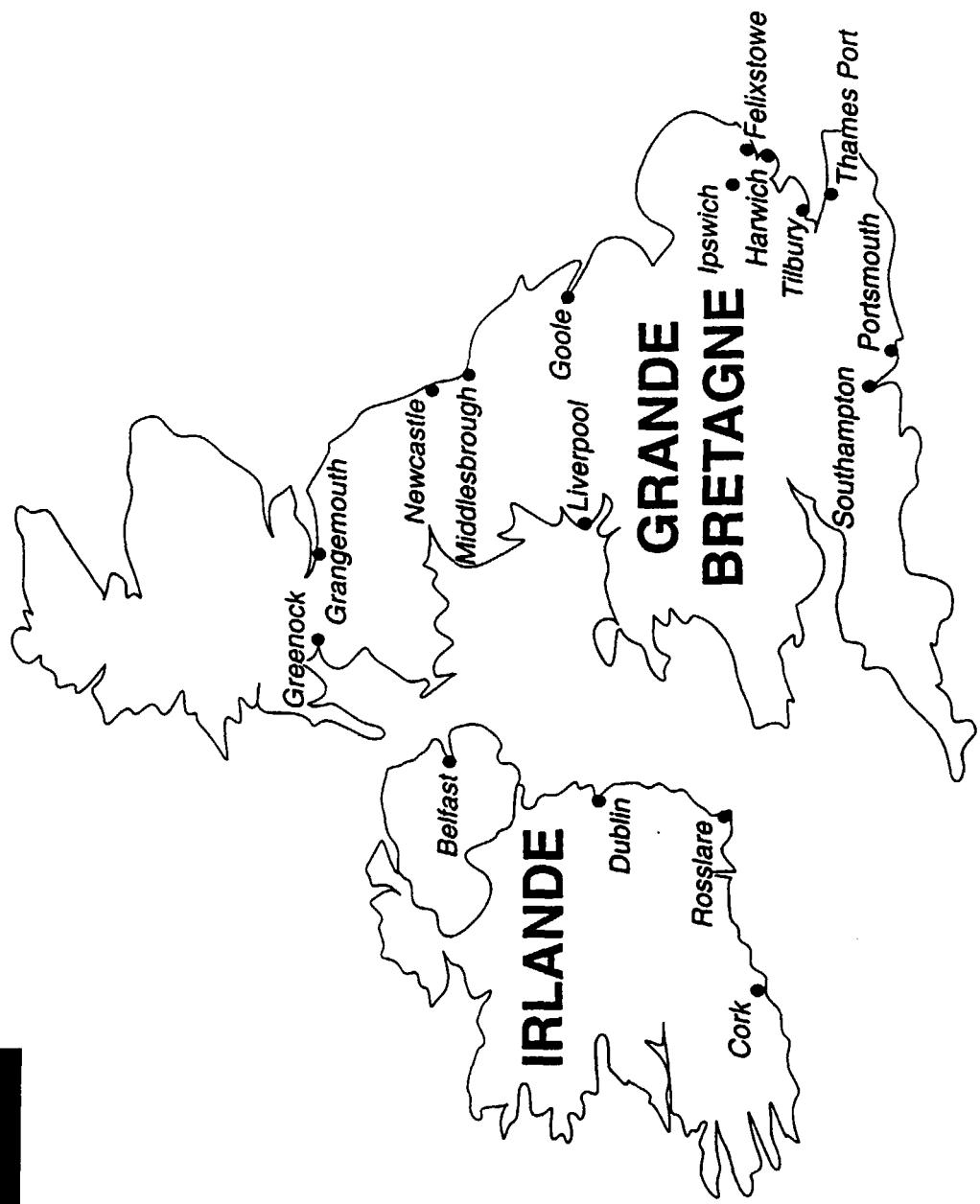


SCANDINAVIE - BALTIQUE -
MER DU NORD - ISLANDE

LIGNES - LINES	HC	TYPE	FRQ	SECTEUR 20						AGENT REVKJAVIK	CONSIGNATAIRE	TELEPHONE	FAX						
				NO	SUEDE	FINL	P	LIT	LET	EST	RUS	DAN	ALL	P. BAS	BEL	ISL			
ATLANTIC CONTAINER LINE	CF	6	1/1													NO : NORVEGE FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	DELMAS LE HAVRE AGL	02 32 74 10 00	02 32 74 10 60
BUGSIER FEEDER SCE	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	BUGSIER LINE FR	02 35 53 27 49	02 35 53 27 54
EUCON	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	S.A.S.	02 35 19 17 80	02 35 19 17 81
COMAT	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	COMAT	02 35 20 53 53	02 35 20 53 66
FRENCH BALTIC SERVICE	IN	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	CGM LE HAVRE	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66
NORTHERN SHG (BENAR LINE)	IN	4	1/3													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	SAGMAR	02 35 22 61 30	02 35 22 44 65
NORTHERN SHIPPING	IN	2-4	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	SAGMAR	02 35 22 61 30	02 35 22 44 65
SERVICE COMMUN ESPAGNE			1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	FERON DE CLEBSATEL	02 35 25 57 25	02 35 24 38 06
- O.P.D.R.	--	2														FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	C.G.M. LE HAVRE	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66
- PORTLINK (Espagne)	--	2														FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	SAGMAR	02 35 22 61 30	02 35 22 44 65
LATVIAN SHG CY	IN	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	MAERSK FRANCE	02 35 53 77 53	02 35 53 77 14
MAERSK LINE	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	NAVITAINER	02 35 24 16 66	02 35 53 15 41
RHEINTAINER	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	SEA LAND See Inc	02 35 19 23 22	02 35 19 23 49
SEALAND	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 66
SCE COMMUN PORTUGAL			1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	AGECO S.A.	02 32 74 91 50	02 32 74 91 51
- PORTLINK	--	2														FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	WORMS SM	02 35 19 51 51	02 35 19 51 50
- O.P.D.R.	--	2														FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	S.A.S.	02 35 19 17 80	02 35 19 17 81
- H.M.S.	--	2														FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 66
PORTLINK CHANNEL SCE	--	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE	SAGMAR	02 35 22 61 30	02 35 22 61 30
THAMES NEVA LINE	IN	2	1/1													FIN : FINLANDE P : POLOGNE LIT : LITUANIE LET : LETTONIE EST : ESTONIE RUS : RUSSIE DAN : DANEMARK ALL : ALLEMAGNE BEL : BELGIQUE ISL : ISLANDE			

Observations : (1) Après transbordement en Europe

SECTEUR N° 21



GRANDE-BRETAGNE - IRLANDE

SECTEUR 21

LIGNES - LINES	HC	TYPE	FRO	GOODS	HULL	PSWICH	MIDDLESBROUGH	TILBURY / THAMES PORT	NEWCASTLE	SOUTHAMPTON	IVERPOOL	GREENDOCK	BELFAST	DUBLIN	CORK	ROSSLARÉ	IRLANDE	ROYAUME-UNI - UNITED KINGDOM	SECTEUR 21	AGENCE CONSIGNATAIRE	TELEPHONE	FAX	
EUCON	..	2	1/1																		S.A.S.	02 35 19 17 80	02 35 19 17 81
BUGSIER FEEDER SERVICE	..	2	1/1					D	0	0	0	0	0	0	0	0					BUGSIER LINE FR	02 35 53 27 49	02 35 53 27 54
EUROMARINE CARRIER (1)	..	3	1/1						-												COMATRAIN RORO/HJAL	02 35 53 90 23	02 35 53 90 18
O.O.C.L.	HC	2	1/1						D												O.O.C.L. (FRANCE)	02 35 19 59 00	02 35 21 57 19
IRISH FERRIES	(2)	0	4/1							D	D										SCANCO (Irish Ferries)	02 35 22 50 28	02 35 22 51 08
MAC ANDREWS	..	2	1/1						D												CURRIE ET CIE	02 32 74 35 35	02 32 74 35 29
MAERSK LINE	..	2	1/1	T	D				T	T	D	D	D	D	D	D				MAERSK FRANCE	02 35 53 77 53	02 35 53 77 14	
EURECO	..								D											S.F.C.	02 35 25 57 25	02 35 24 38 08	
SCE COMMUN-AQUITAIN SCE			1/1																	JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
-PORTLINK (Aquitaine)	..	2			D															CGM LE HAVRE	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
-CGM SUD (Aquitaine)	..	2	1/1		D					D										WORMS S.M.	02 35 19 51 51	02 35 19 51 50	
-N.Y.K.	..	2			D					D										P&O EUROPEAN Ferries	02 35 19 70 78	02 35 41 22 82	
P.&O. EUROPEAN FERRIES (2)	0	(3)			D					D										JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
PORTLINK (Espagne)	..	2	1/1		D					D										RHENTAINER	02 35 24 16 68	02 35 53 15 41	
RHEINTAINER	..	2	1/1		D					D										JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
PORTLINK (Portugal)	..	2	1/1		D					D										SEA-LAND Scé Inc	02 35 19 23 22	02 35 19 23 49	
SEALAND	..	2	1/1		D					D										COMATRAIN RORO/HJAL	02 35 53 90 23	02 35 53 90 16	
U.E.C.C.	(1)	3	3/1							D	D									CGM LE HAVRE	02 35 53 60 00	02 35 53 61 66	
CGM SCANBALTIC	IN	2	1/2	D																SAGMAR	02 35 22 81 30	02 35 22 44 65	
LATVIAN SHIPPING CY	IN	6	1/2	D																JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 60	
PORTLINK CHANNEL SERVICE	..	2	2/1	D						D										SAGMAR	02 35 22 81 30	02 35 22 44 65	
THAMES NEVA LINE	(4)	IN	2	1/1	D															JOKELSON S.A.	02 35 53 52 00	02 35 53 53 86	
SCE COMMUN PORTUGAL	1/1																			AGECO S.A.	02 32 74 91 50	02 32 74 91 51	
-PORTLINK	..	2								D										WORMS S.M.	02 35 19 51 51	02 35 19 51 50	
-OPDR	..	2			D					D										S.A.S.	02 35 19 17 80	02 35 19 17 81	
-NYK	..	2			D					D													
-H.M.S.	..	2			D					D													

Observations : (1) Transports de véhicules (Car Carriers) (2) Passagers et fret (3) 3 à 5 par jour (4) Après transbordement en Europe

01/03/97

CLES DES SYMBOLES	SYMBOLES / SYMBOLS	KEY TO SYMBOLS
CONFERENCE	CF	CONFERENCE MEMBER 01 - 1 ETATS UNIS - COTE EST
INDEPENDANT	IN	OUTSIDER 01 - 2 ETATS UNIS - COTE EST
HORS CONFERENCE	HC	NON CONFERENCE MEMBER 02 - 1 ETATS UNIS ET CANADA (GRANDS LACS)
FREQUENCE :	FRQ	FREQUENCY : 03 - 1 PORTS AMERICAINS DU GOLFE - MEXIQUE
NB ESCALES / NB SEMAINES		PACIFIQUE NORD 04 - 1 PACIFIQUE NORD
TYPE NAVIRE :		CENTRE AMERIQUE - COTE FERME 05 - 1 CENTRE AMERIQUE - COTE FERME
CAR FERRY	0	CARAIBES 06 - 1 CARAIBES
CONVENTIONNEL	1	ATLANTIQUE SUD 07 - 1 ATLANTIQUE SUD
CONTENEURS	2	PACIFIQUE SUD 08 - 1 PACIFIQUE SUD
ROULIER	3	AFRIQUE DU NORD - CANARIES 09 - 1 AFRIQUE DU NORD - CANARIES
CONVENT. + CONTENEURS	4	COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - NORD 10 - 1 COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - NORD
CONVENTIONNEL + RO/RO	5	COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - SUD 11 - 1 COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - SUD
CONTENEURS + RO/RO	6	AFRIQUE DU SUD ET ORIENTALE 12 - 1 AFRIQUE DU SUD ET ORIENTALE
CONVENT. + CONT. + RO/RO	7	OCEAN INDIEN 13 - 1 OCEAN INDIEN
REFRIGERE	8	MER ROUGE 13 - 2 MER ROUGE
PORTE - BARGES	9	GOLFE ARABIQUE 13 - 3 GOLFE ARABIQUE
TOUCHEES DIRECTES	D	SUD ASIE 14 - 1 SUD ASIE
TOUCHEES PAR TRANSBORD. OU REACHIEMENT	T	SUD ASIE 14 - 2 SUD ASIE
TOUCHEES OPTIONNELLES	O	EXTREME ORIENT 15A - 1 EXTREME ORIENT
IMPORT DIRECT SEUL	I	EXTREME ORIENT 15A - 2 EXTREME ORIENT
EXPORT DIRECT SEUL	E	EXTREME ORIENT 15B - 1 EXTREME ORIENT
		EXTREME ORIENT 15C - 2 EXTREME ORIENT
		OCEANIE 16 - 1 OCEANIE
		MEDITERRANEE: ORIENTALE; PROCHE ORIENT 17 - 2 MEDITERRANEE: ORIENTALE; PROCHE ORIENT
		ESPAGNE - PORTUGAL - ACORES - FRANCE: ATLANTIQUE; SCANDINAVIE - BALTIQUE - MER DU NORD - ISLANDE 18/19 - 1 ESPAGNE - PORTUGAL - ACORES - FRANCE: ATLANTIQUE; SCANDINAVIE - BALTIQUE - MER DU NORD - ISLANDE
		GRANDE BRETAGNE - IRLANDE 20 - 1 GRANDE BRETAGNE - IRLANDE
		GRANDE BRETAGNE - IRLANDE 21 - 1 GRANDE BRETAGNE - IRLANDE

CLES DES SYMBOLES	SYMBOLES / SYMBOLS	KEY TO SYMBOLS
CONFERENCE	CF	CONFERENCE MEMBER 01 - 1 ETATS UNIS - COTE EST
INDEPENDANT	IN	OUTSIDER 01 - 2 ETATS UNIS - COTE EST
HORS CONFERENCE	HC	NON CONFERENCE MEMBER 02 - 1 ETATS UNIS ET CANADA (GRANDS LACS)
FREQUENCE :	FRQ	FREQUENCY : 03 - 1 PORTS AMERICAINS DU GOLFE - MEXIQUE
NB ESCALES / NB SEMAINES		PACIFIQUE NORD 04 - 1 PACIFIQUE NORD
TYPE NAVIRE :		CENTRE AMERIQUE - COTE FERME 05 - 1 CENTRE AMERIQUE - COTE FERME
CAR FERRY	0	CARAIBES 06 - 1 CARAIBES
CONVENTIONNEL	1	ATLANTIQUE SUD 07 - 1 ATLANTIQUE SUD
CONTENEURS	2	PACIFIQUE SUD 08 - 1 PACIFIQUE SUD
ROULIER	3	AFRIQUE DU NORD - CANARIES 09 - 1 AFRIQUE DU NORD - CANARIES
CONVENT. + CONTENEURS	4	COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - NORD 10 - 1 COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - NORD
CONVENTIONNEL + RO/RO	5	COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - SUD 11 - 1 COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE - SUD
CONTENEURS + RO/RO	6	AFRIQUE DU SUD ET ORIENTALE 12 - 1 AFRIQUE DU SUD ET ORIENTALE
CONVENT. + CONT. + RO/RO	7	OCEAN INDIEN 13 - 1 OCEAN INDIEN
REFRIGERE	8	MER ROUGE 13 - 2 MER ROUGE
PORTE - BARGES	9	GOLFE ARABIQUE 13 - 3 GOLFE ARABIQUE
TOUCHEES DIRECTES	D	SUD ASIE 14 - 1 SUD ASIE
TOUCHEES PAR TRANSBORD. OU REACHIEMENT	T	SUD ASIE 14 - 2 SUD ASIE
TOUCHEES OPTIONNELLES	O	EXTREME ORIENT 15A - 1 EXTREME ORIENT
IMPORT DIRECT SEUL	I	EXTREME ORIENT 15A - 2 EXTREME ORIENT
EXPORT DIRECT SEUL	E	EXTREME ORIENT 15B - 1 EXTREME ORIENT
		EXTREME ORIENT 15C - 2 EXTREME ORIENT
		OCEANIE 16 - 1 OCEANIE
		MEDITERRANEE: ORIENTALE; PROCHE ORIENT 17 - 2 MEDITERRANEE: ORIENTALE; PROCHE ORIENT
		ESPAGNE - PORTUGAL - ACORES - FRANCE: ATLANTIQUE; SCANDINAVIE - BALTIQUE - MER DU NORD - ISLANDE 18/19 - 1 ESPAGNE - PORTUGAL - ACORES - FRANCE: ATLANTIQUE; SCANDINAVIE - BALTIQUE - MER DU NORD - ISLANDE
		GRANDE BRETAGNE - IRLANDE 20 - 1 GRANDE BRETAGNE - IRLANDE
		GRANDE BRETAGNE - IRLANDE 21 - 1 GRANDE BRETAGNE - IRLANDE

Annexe 4c

LIGNES REGULIERES (conteneurs) AU DEPART OU A DESTINATION DE BORDEAUX

PAYS	PORTS	ARMEMENT	AGENT	FREQ. MENS.	TERMINAL Embarquement / Débarquement	IMP / EXP
EUROPE / MER NOIRE						
ALLEMAGNE	Hambourg	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
BULGARIE	Varna	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
CANARIES	Santa Cruz	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Las Palmas	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
FINLANDE	Helsinki	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Kotka	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Hamina	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
GEORGIE	Poti	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
G-BRETAGNE	Felixstowe	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
		PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
IRLANDE	Cork	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Dublin	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
LETTONIE	Riga	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
NORVEGE	Oslo	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Kristiansand	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Frederikstad	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Larvik	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
PORTUGAL	Lisbonne	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Leixoes	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
RUSSIE	St Petersbourg	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Novorossiysk	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
SUEDE	Goteborg	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
	Helsingborg	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
ULSTER	Belfast	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
		PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	/X
MEDITERRANEE ORIENTALE						
CHYPRE	Limassol	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
EGYPTE	Alexandrie	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Port Said	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
GREECE	Le Pirée	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ISRAEL	Ashdod	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Alfa	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
LIBAN	Beyrouth	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
MALTE	La Valette	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
TURQUIE	Istanbul	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Izmir	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Mersin	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
AFRIQUE DU NORD						
MAROC	Casablanca	COMANAV	JOKELSON	2	Bassens	/X
AFRIQUE DE L'EST						
ANGOLA	Luanda	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
BENIN	Cotonou	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
CAMEROUN	Douala	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CAMSHIP	CLB LINER	1	Bassens	X
CONGO	Pointe Noire	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
COTE D'IVOIRE	Abidjan	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CAMSHIP	CLB LINER	1	Bassens	X
GABON	Port Gentil	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
	Libreville	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
GAMBIE	Banjul	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
GHANA	Tema	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CAMSHIP	CLB LINER	1	Bassens	X
GUINEE	Conakry	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
GUINEE EQU.	Bata	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
	Malabo	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
NIGERIA	Port Harcourt	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CAMSHIP	CLB LINER	1	Bassens	X
SENEGAL	Lagos	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Apapa	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Dakar	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CAMSHIP	CLB LINER	1	Bassens	X
TOGO	Lomé	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X
ZAIRE	Matadi	DELMAS	DELMAS	1	Le Verdon	/X

LIGNES REGULIERES (conteneurs) AU DEPART OU A DESTINATION DE BORDEAUX

PAYS	PORTS	ARMEMENT	AGENT	FREQ.	TERMINAL Embarquement / Débarquement	IMP / EXP
AFRIQUE ORIENTALE						
DJIBOUTI	Djibouti	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ETHIOPIE	Assab	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Massawa	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
KENYA	Monbasa	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
MOZAMBIQUE	Beira	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Maputo	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
SOUDAN	Port Sudan	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
TANZANIE	Dar Es Salaam	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
AFRIQUE AUSTRALE						
AFRIQUE DU SUD	Cape Town	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Port Elizabeth	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	East London	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Durban	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
NAMIBIE	Walvis Bay	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
OCEAN INDIEN						
COMORES	Comores	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
ILE MAURICE	Port Louis	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
MADAGASCAR	Mananjary	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Antananarivo	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Tamatave	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
	Diego Suarez	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
MAYOTTE	Dzaoudzi	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
REUNION	Pointe des Galets	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	/X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
AMERIQUE DU NORD						
CANADA	Montréal	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Toronto	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ANTILLES CARAIBES						
ANGUILLA		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ANTIGUA		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ARUBA	Oranjestad	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
BAHAMAS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
BARBADE	Bridgetown	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
COLOMBIE	Santa Marta	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
	Cartagena	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
COSTA RICA	Puerto Limon	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
CURACAO	Willemstad	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
DOMINIQUE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
GRENADE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X
GUADELOUPE	Pointe-A-Pitre	CGM SUD	CGM	4	Bassens	/X

LIGNES REGULIERES (conteneurs) AU DEPART OU A DESTINATION DE BORDEAUX

PAYS	PORTS	ARMEMENT	AGENT	FREQ.	TERMINAL Embarquement / Débarquement	IMP / EXP
ANTILLES / CARAIBES						
GUATEMALA	Sto T. De Castilla	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
HAITI	Port au Prince	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
HONDURAS	Puerto Cortes	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
ILES CAYMAN		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
JAMAIQUE	Kingston	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
LA BARBADE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
LA TORTUE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
MARTINIQUE	Fort-de-France	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
MONTSERRAT		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
NEVIS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
PORTO RICO	Ponce	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
REP. DOMINICAINE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
SAINT DOMINGUE	Rio Haina	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
ST BARTHS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
ST EURATIUS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ST JOHN		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ST KITTS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
ST MARTIN		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
ST THOMAS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
ST VINCENT		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
STE CROIX		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
STE LUCIE		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
TRINIDAD	Port of Spain	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
TURKS & CAICOS		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
VENEZUELA	La Guaira	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Puerto Cabello	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
AMERIQUE DU SUD						
ARGENTINE	Buenos Aires	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
BRESIL	Salvador	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Rio de Janeiro	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Santos	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Paranagua	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Rio Grande	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Itajai	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Belem	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Fortaleza	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Manaus	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
CHILI	Arica	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Iquique	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Valparaiso	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
	Talcahuano	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
COLOMBIE	Buenaventura	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
EQUATEUR	Guayaquil	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
GUYANE	Desgrad-des-Cannes	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
PANAMA	Cristobal	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
PEROU	Callao	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
		CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
URUGUAY	Montevideo	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X

149

LIGNES REGULIERES (conteneurs) AU DEPART OU A DESTINATION DE BORDEAUX

PAYS	PORTS	ARMEMENT	AGENT	FREQ.	TERMINAL Embarquement / Débarquement	IMP / EXP
MOYEN ORIENT						
ARABIE SAOUDITE	Djeddah	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Dammam	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
BAHREIN						
		MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
EMIRATS ARABES UNIS	Dubai	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Abu Dhabi	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
IRAN	Bander Abbas	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
KOWEIT	Kuwait	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
OMAN	Mina Quabos	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
QATAR	Doha	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
SRI LANKA	Colombo	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
YEMEN	Hodeidah	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
EXTRÉME ORIENT						
CHINE	Shanghai	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Xingang	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Qingdao	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
	Chiwan	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
COREE DU SUD	Busan	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
HONK HONG	Honk Hong	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
MALAISIE	Port Kelang	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
SINGAPOUR	Singapour	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
TAIWAN	Kaoshung	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	X
AUSTRALIE / POLYNESIE / NOUVELLE GUINEE						
AUSTRALIE	Fremantle	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	I/X
	Sydney	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	I/X
		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
	Melbourne	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	I/X
		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
	Brisbane	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	I/X
		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
	Adelaide	MSC	MSC FRANCE	3	Le Verdon	I/X
		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
NOUVELLE CALEDONIE	Noumea	CGM	CGM	4	Bassens	I/X
NOUVELLE GUINEE	Lae	CGM	CGM	4	Bassens	I/X
	Port Moresby	CGM	CGM	4	Bassens	I/X
	Madang	CGM	CGM	4	Bassens	I/X
TAHITI	Papeete	CGM	CGM	4	Bassens	I/X
VANUATU		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
WALLIS		CGM	CGM	4	Bassens	I/X
MONDE ENTIER						
Monde entier /	Tous ports	CGM SUD	CGM	4	Bassens	I/X
Service feeder atlantique	Tous ports	PORTLINK	JOKELSON	4	Bassens	I/X