

Rapport à
Monsieur le Premier ministre

Un pavillon attractif, un cabotage crédible
Deux atouts pour la France

par

Henri de Richemont,
sénateur de la Charente

octobre 2002 - mars 2003

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
Sommaire	2
Propositions	11
Introduction générale	14
PREMIERE PARTIE : UN PAVILLON ATTRACTIF	17
Chapitre I : Rappel historique sur le déclin du pavillon national en France et en Europe	21
I. Le déclin de la marine marchande française	21
A. Un déclin continu de la flotte de commerce sous pavillon français.....	21
B. Le déclin de la marine marchande se retrouve également en matière de flotte contrôlée.....	23
C. Un déclin des effectifs à bord des navires.....	24
II. Les autres pays européens ont connu le même déclin	25
III. Le déclin des pavillons européens correspond à la fois au développement des « pavillons de libre immatriculation » et des pavillons des pays du sud est asiatique	26
Chapitre II : Succès des mesures prises par les pays européens pour développer leur pavillon	27
I. Les mesures prises tant au niveau de l'emploi que de la réduction des charges dans les principaux Etats membres de l'espace économique européen	29
A. La Norvège.....	29

B. Le Danemark.....	31
C. L'Italie.....	32
D. Le Luxembourg.....	33
E. Les autres Etats.....	34
II. Les mesures prises ont permis de sauver et de développer le pavillon des pays précités.....	34
A. La Norvège.....	34
B. Le Danemark.....	35
C. L'Italie.....	35
D. Les autres Etats.....	36
Chapitre III : La fragilité du registre Kerguelen n'a pas permis de sauver le pavillon français.....	37
I. Le registre Kerguelen, registre « bis », n'étant pas assez compétitif, n'a pas rencontré le même succès que les autres registres internationaux	38
A. Le coût salarial du navigant français.....	40
B. Les charges sociales sont élevées :Le mécanisme de remboursement ne répond pas à ces objectifs.....	40
C. La charge du navigant tient à l'organisation du travail : « ce n'est pas le marin français qui est cher mais le poste de marin français ».....	40
II. L'existence d'un quota de navigants, dans un contexte de manque d'effectifs, pèse sur les armements.....	42
III. Le coût de l'immatriculation des navires est dissuasif.....	42
IV. L'incertitude juridique sur le régime social des marins, notamment étrangers à bord des navires inscrits au registre Kerguelen (TAAF).....	43
V. Les navires sous registre Kerguelen n'ont pas un accès automatique au cabotage sur le littoral communautaire.....	44
VI. Le pavillon national ne tient que par le GIE fiscal et l'obligation pour les raffineurs d'avoir 5,5% de leur capacité de transport sous pavillon national.....	44

A. Attractivité du GIE fiscal.....	44
B. Le coût du pavillon « a tué » l'esprit de l'obligation de capacité de transport sous pavillon national.....	45
C. Sans soutien artificiel au pavillon, il n'y aurait plus de navires sous pavillon français.....	46
Chapitre IV : Mesures prises par l'Union européenne pour développer les pavillons européens.....	48
I. La communication de la commission « Vers une nouvelle stratégie maritime »	48
A. Les registres compétitifs ne doivent pas aboutir à un régime de libre immatriculation.....	48
B. Compétitivité et concurrence.....	48
C. Inciter plutôt que contraindre afin de développer l'emploi maritime.....	48
II. Les projets de la commission relatifs aux orientations communautaires.....	49
III. Les principes communautaires se caractérisent par l'interdiction des subventions et l'autorisation des mesures réduisant impôts et charges.....	50
A. L'extension généralisée en Europe des systèmes de taxation forfaitaire au tonnage.....	50
B. Les mesures d'allègement fiscal pour les personnels embarqués.....	50
C. Les mesures d'allègement de charges sociales.....	50
Chapitre V : La nécessité pour la France d'utiliser les mesures autorisées par Bruxelles pour avoir un pavillon aussi attractif que les autres pavillons européens.....	51
I. Le transport maritime constitue un maillon stratégique pour les échanges commerciaux.....	51

II. Le transport maritime a sa place dans le développement économique et industriel.....	52
III. Le transport maritime constitue un outil de puissance politique.....	52
IV. L'emploi maritime : un pavillon compétitif c'est plus de navires sous pavillon français, plus de marins français, en premier lieu à bord, puis à terre.....	53
V. Le pavillon, outil de la sécurité maritime.....	55
VI. La voix de la France à l'étranger, à l'OMI et au sein de l'Union européenne.....	55
Chapitre VI : Conditions devant être réunies pour avoir un pavillon compétitif.....	56
Chapitre VII : Les propositions retenues.....	57
I. Améliorer les procédures d'entrées en flotte pour ne pas en faire un élément dissuasif.....	57
II. La création d'un Registre International Français cohabitant avec d'autres registres.....	58
A . Maintenir en l'état le registre Métropolitain.....	58
B. Créer un registre international français.....	59
C. Limiter la possibilité du registre Kergelen aux navires de pêche professionnelle.....	59
D. Maintenir le registre de Wallis et Futuna.....	59
III. Les conditions économiques d'un régime attractif attribué au RIF.....	60
A. L'exonération des charges sociales ENIM et hors ENIM.....	59
B. La « défiscalisation du salaire» des navigateurs.....	60
IV. Un registre aussi compétitif et attractif que les autres registres européens impose de revoir les règles d'équipage.....	61
A. Seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français.....	62
B. L'abandon de la contrainte du quota qui joue contre l'emploi.....	63

C. L'autorisation d'embaucher les marins étrangers par l'intermédiaire des sociétés de placement (<i>manning</i>)	64
V. Un pavillon soucieux de la formation des gens de mer.....	65
VI. Seules les compagnies d'armement s'engageant à respecter les normes sociales internationales en vigueur dans le domaine maritime pourront enregistrer leurs navires sous le RIF.....	66
VII. Le succès du nouveau pavillon est conditionné par la mise en œuvre de toutes les propositions précitées.....	68
Chapitre VIII : Attirer les navires de croisière sous le pavillon national en permettant l'ouverture de casinos.....	68
Chapitre IX : Attirer les navires de grande plaisance.....	69
Chapitre X : Apporter une sécurité juridique.....	70
A. Les conditions d'une sécurité juridique.....	70
B. Les conditions de transition.....	72
Chapitre XI : La création du RIF doit être liée à l'amélioration de la procédure d'attribution du GIE fiscal.....	72
I. Le GIE au service de l'emploi.....	72
A. Encourager les entreprises d'armement maritime à mettre en œuvre une politique de formation.....	73
B. Exiger une politique de l'emploi maritime adaptée aux besoins de l'armement.....	73
C. Exiger que la gestion technique du navire soit assurée en France	73
II. Le GIE fiscal au service de la sécurité maritime.....	74
III. Le GIE fiscal ne pourra être accordé qu'après avis de la DTMPL.....	74

IV. Revoir le financement des navires pétroliers.....	74
SECONDE PARTIE : UN CABOTAGE CREDIBLE.....	76
Introduction.....	77
Chapitre I : La réalité économique du cabotage – Etat des lieux.....	80
I. La diversité du cabotage.....	81
A. Le cabotage maritime est fonction de données géographiques et économiques.....	81
B. Le cabotage fluvio-maritime offre un potentiel technique et commercial.....	82
II. Le cabotage revêt une importance économique.....	83
A. Le cabotage est une activité essentielle pour les ports français.....	83
B. Le cabotage maritime assure une partie du transport des marchandises encore insuffisante.....	84
C. Le cabotage repose avant tout sur une logique de marché.....	84
III. Le manque de crédibilité du cabotage.....	86
A. Les succès sont peu nombreux.....	86
B. Les échecs nombreux sont révélateurs.....	86
C. Le manque de moyens pour faire face aux enjeux.....	88
Chapitre II : Les obstacles au développement du cabotage.....	88
I. L’insuffisance d’un hinterland adapté pour le cabotage maritime.....	89
II. Les coûts du passage portuaire.....	90
A. Les droits de ports ne sont pas adaptés au cabotage maritime.....	90
B. La manutention a un coût direct et indirect.....	91

C. Le coût du pilotage.....	91
III. Les obstacles administratifs.....	92
IV. Le manque de fréquence et de régularité	92
 Chapitre III : Le cabotage n'a d'avenir que comme facteur d'aménagement du territoire.....	 93
 I. L'accroissement du transport routier au cours des dix prochaines années est un défi pour les pouvoirs publics	 93
II. Le lancement de grands projets d'infrastructures terrestres n'est plus aussi assuré.....	95
A. Le coût budgétaire freinera la réalisation des infrastructures terrestres nouvelles.....	95
B. Les raisons environnementales vont devenir une contrainte essentielle.....	95
 Chapitre IV : Les conditions d'un développement effectif du cabotage.....	 96
 I. La recherche de la massification des flux	 97
II. Plusieurs exigences pèsent sur une offre de transport qui doit impérativement assurer la pérennité, la régularité et la fréquence.....	98
III. Parvenir à la fluidité du transit portuaire : le caractère exemplaire de Calais-Douvres.....	99
 Chapitre V : L'implication insuffisante de la puissance publique pour que le cabotage puisse contribuer à l'aménagement du territoire.....	 100
 I. Plusieurs dispositifs existent ou sont mis en place.....	 100
A. L'intervention communautaire.....	100
1. Les mécanismes d'intervention.....	100
2. Le nouveau concept d'autoroute de la mer.....	101
B. L'intervention nationale.....	102

1. <i>Le bureau de promotion du cabotage maritime</i>	102
2. <i>Le dispositif d'aides à la création de lignes régulières de cabotage</i>	103
3. <i>Le dispositif d'aides au transport combiné</i>	104
II. L'état actuel des soutiens est insuffisant	105
Chapitre VI : Propositions pour que le cabotage ne soit plus un slogan politique commode	106
I. Créer des lignes d'intérêt général	107
A. Ouverture à titre expérimental par la puissance publique de lignes d'intérêt général en liaison avec nos partenaires européens à partir des façades d'atlantique et de méditerranée.....	107
1. <i>Ouverture d'une ligne à partir de la façade atlantique</i>	107
2. <i>Ouverture d'une ligne à partir de la façade méditerranéenne</i>	108
3. <i>Les critères généraux permettant de retenir une ligne</i>	108
B. La puissance publique par l'intermédiaire d'une société d'économie mixte construit un nombre suffisant de navires pour assurer une navette entre deux ports.....	109
1. <i>Création d'une société d'économie mixte qui construira des navires mis en service sur la ligne retenue</i>	109
2. <i>La composition de SEM est essentielle</i>	110
3. <i>Le recours à une SEM n'est pas une nouveauté en soi</i>	111
C. Caractéristiques des navires devant être acquis par la SEM.....	111
1. <i>Le type de navire : le choix du Roro</i>	112
a) <i>La possibilité du porte-conteneurs</i>	112
b) <i>La possibilité d'un navire mixte</i>	112
c) <i>Le choix du Roro</i>	112
2. <i>Le type d'exploitation : transport de remorques non accompagnées avec une exception temporaire pour le transit France-Italie</i>	113
3. <i>Le choix d'un caboteur adapté</i>	114
4. <i>Le nombre de navires devant être construits pour assurer une véritable navette pour rendre crédible la ligne</i>	114
a) <i>Envisager une fréquence de trois départs quotidiens pour lancer la ligne</i>	115
b) <i>Nombre de navires pour assurer une fréquence de trois départs</i>	115
c) <i>Augmenter la fréquence</i>	116
5. <i>La construction de navires coûtera moins cher qu'une autoroute</i>	116
D. Les modalités d'exploitation de la ligne d'intérêt général.....	116
1. <i>L'affrètement coque nue pour une période de cinq ans après appel d'offres communautaire</i>	116
2. <i>L'opérateur désigné est porteur de parts dans la société d'économie mixte</i>	116
3. <i>L'affréteur coque nue ne paiera pas de loyer pendant les deux premières années d'exploitation</i>	117

4. <i>A partir de la troisième année, le loyer est établi en fonction du chiffre d'affaires</i>	117
5. <i>L'affréteur coque nue aura la possibilité de racheter les navires à l'expiration de la durée de la charte partie</i>	117
E. Un montage utile à la défense nationale.....	117
II. Faciliter le transit portuaire	119
A. Une exigence : un quai ou terminal dédié associé à une aire de stationnement.....	119
B. Parvenir à un guichet unique.....	119
C. Un impératif absolu : réduire les coûts de manutention au strict nécessaire.....	120
D. Une simplification : changer les formalités douanières.....	121
E. Généraliser le titre de transport et créer un régime de responsabilité pertinent pour le développement du cabotage.....	122
1. <i>Parvenir à un document unique de transport</i>	122
2. <i>Offrir un régime de responsabilité adapté</i>	122
F. Le cabotage passe aussi par une disponibilité des services de l'Etat.....	123
III. Inciter à utiliser le cabotage	124
A. Accorder une dérogation au poids total roulant autorisé pour les opérations de transport combiné ports maritimes-routes : « le 44 tonnes combiné » le 44 tonnes.....	124
B. Suppression du péage pour les camions utilisant la voie maritime	124.
C. Application drastique du code de la route sur le temps de travail et conduite pendant les week-end et allongement de la durée d'immobilisation du camion en cas d'infraction.....	126
IV. Proposer au gouvernement français de demander à la commission de retenir les propositions dans ce rapport dans le cadre des RTE-T	126
CONCLUSION GENERALE	128

PROPOSITIONS

A l'issue d'une mission de six mois et après 100 auditions m'ayant permis de rencontrer près de 200 personnalités, l'ensemble des propositions est repris ci-après :

I – Faciliter l'immatriculation sous pavillon national

- Les pouvoirs publics doivent réfléchir à la possibilité de constituer un guichet unique en matière d'immatriculation et de francisation des navires de commerce

- Armateurs et pouvoirs publics doivent constituer une brochure d'information

2 - Créer par voie législative un registre international français (RIF) aussi compétitif que les autres registres internationaux de l'Union européenne

- Maintien du registre métropolitain en l'état ainsi que le registre de Wallis et Futuna, le RIF se substituera au Kerguelen pour les navires de commerce au long cours et au cabotage international

Conditions propres au RIF :

- Défiscalisation des revenus des revenus de navigants embarqués sur des navires immatriculés au RIF

- Exigence minimale d'un capitaine et d'un officier suppléant de nationalité française.

- Abandon de toute contrainte en terme de quota de navigants communautaires.

- Possibilité d'emploi de marins non communautaires par le biais de sociétés de placement (*manning*)

- L'inscription au RIF sera conditionnée par l'engagement des armateurs d'embaucher les marins non communautaires en appliquant les normes sociales internationales en vigueur dans le domaine maritime

- L'autorisation d'exploiter dans les eaux internationales des casinos doit être accordée pour permettre aux navires sous pavillon national d'être aussi compétitifs que les autres navires dans un secteur essentiel intéressant également la construction navale française

- Les pouvoirs publics doivent prendre les mesures susceptibles d'attirer les navires de grande plaisance sous pavillon national

Ces différentes propositions constituent un tout et non un catalogue dans lequel on pourrait choisir l'une ou l'autre. La mise en œuvre de toutes ces propositions est donc indispensable si on veut que le pavillon national soit compétitif et attractif

3. Prendre des mesures pour l'ensemble du pavillon national

- L'exonération des charges sociales patronales doit être préféré au système de remboursement des charges sociales patronales. Mesure de simplification administrative, elle s'inspire de la pratique constatée dans d'autres Etats de l'Union européenne

- L'autorisation de jeux sur les ferries inscrits au registre métropolitain

- La formation doit être un impératif : le pavillon français doit être une référence en la matière

4. Le GIE fiscal

- Son attribution doit être conditionnée par :

- a) le recrutement d'un lieutenant
- b) pour les navires d'une taille plus importante, le recrutement d'un lieutenant ou d'un personnel de la maistrance supplémentaire
- c) la gestion technique en France
- d) présence en France de la personne désignée au titre du code ISM

- L'avis de la DTMPL conditionne également l'agrément du GIE fiscal

- Revoir le financement des navires transportant des hydrocarbures

II. Le cabotage maritime

1 – Créer des lignes d'intérêt général

- Choix par l'Etat d'une ligne principale à partir des façades atlantique et méditerranéenne et à destination d'un autre Etat (Espagne et Italie)

- Créer une société d'économie mixte qui construira les navires comprenant l'Etat, les collectivités territoriales, le port mais aussi les transporteurs routiers, les entreprises de manutention, les sociétés d'autoroutes

- choix d'un Roro non accompagné construit en série et adapté aux lignes considérées

- Assurer au départ une fréquence minimale de trois rotations quotidiennes

- Exploiter la ligne par un opérateur ou un pool d'opérateurs privés choisis après appel d'offre communautaire et en tenant compte des spécificités propres au démarrage d'une ligne de services réguliers

- Associer le ministère de la défense nationale. Les navires propriété de la SEM peuvent présenter un intérêt pour les projections des forces armées

2. Faciliter le transit portuaire

- Instaurer en matière de cabotage le quai dédié comprenant également une aire d'attente pour les transporteurs et de stockage des remorques et bénéficiant de bretelles d'accès direct

- Instaurer un guichet unique en matière de prestations portuaires avec le recours à un forfait

- Réduire les coûts de manutention en recourant à une expérimentation de l'emploi manutentionnaire adaptée aux quais dédiés du cabotage

- Simplifier les formalités douanières en recourant aux lignes régulières douanière.

- Inciter au recours d'un document unique de transport et créer un régime de responsabilité plus adapté aux transporteurs routiers

- Favoriser une plus grande disponibilité des services de l'Etat

3. Inciter le recours au cabotage

- Autoriser le 44 tonnes

- Suppression ou modulation du péage pour les camions transitant pour partie par la voie maritime

- Appliquer de manière stricte la réglementation sociale et allonger les délais d'immobilisation des camions qui ne respectant pas la législation en matière de durée du travail

4. Associer ces propositions aux réflexions sur les autoroutes de la mer

INTRODUCTION GENERALE

Le Premier ministre Jean-Pierre RAFFARIN a bien voulu me confier une mission relative à la réforme du pavillon et au développement du cabotage.

La lettre de mission¹ précise qu'« *cette fin, il convient en premier lieu de créer des conditions favorables en termes de concurrence qui permettent aussi bien le développement des armements existants que la création de nouveaux armements sous pavillon français. Il convient en second lieu de favoriser le cabotage maritime pour lequel notre pays a pris du retard, en particulier par rapport à ses partenaires européens, afin notamment de réduire l'encombrement de la voirie routière par les camions et de rééquilibrer les modes de transport des marchandises* ».

Cette mission a débuté le 1^{er} octobre 2002. D'une durée de six mois, elle a permis de rencontrer près de 200 personnalités au cours de 100 auditions et de plusieurs déplacements en France (Marseille, Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire et Calais) comme à l'étranger (Bruxelles, Oslo, Copenhague, Rome et Bilbao)².

• Des sujets connus mais dont la mise en application nécessite une méthode de travail et un volontarisme politique exemplaire

Les questions relatives au cabotage et au pavillon ne sont pas nouvelles.

Le pavillon national a fait l'objet de nombreuses analyses juridiques et économiques. Au delà des débats sur le registre des Terres australes et antarctiques françaises, la question de la compétitivité d'un registre dans un contexte de concurrence économique et sociale accrue dans le domaine du transport maritime est posée régulièrement. Plusieurs rapports ont été remis sur ce sujet dont celui de messieurs Hamon et Asselineau, *Rapport d'enquête sur les aides à la marine marchande*³ et celui de messieurs Hamon et Dubois, *L'avenir de la flotte de commerce française : une démarche collective !* Le comité central des armateurs de France a publié pour sa part en octobre 1999 un Livre blanc, *Réformer le pavillon français pour plus de compétitivité et plus d'emploi*.

Le cabotage a fait l'objet d'un débat qui a pris une ampleur récente. Le colloque organisé par l'Institut français de la Mer à Toulon a été consacré au cabotage. Le précédent gouvernement avait demandé à monsieur François Liberti, député de l'Hérault, un rapport sur le même thème⁴. Ces débats ne sont pas propres à la France. Les services de la commission européenne ont engagé un vaste mouvement de réflexions autour du transport maritime à courte distance avec notamment la publication du Livre blanc de la commission, *La politique*

¹ Voir annexe 1

² Voir annexe 2

³ Rapport de l'inspection générale des finances et du conseil général des ponts et chaussées, décembre 1997, 77p.

⁴ Rapport du député François Liberti sur le développement de lignes de cabotage maritime au départ des ports français : « *Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes ?* », avril 2002.

européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix et les débats en cours sur la réforme des réseaux trans-européens de transports (les RTE-T) portant notamment sur les « *autoroutes de la mer* ».

● La méthode retenue

J'ai souhaité rencontrer le plus grand nombre de personnalités de toute la filière du transport. En raison du délai maximum de six mois impartis qu'impose le code électoral, je n'ai pas été en mesure de rencontrer toutes les personnes voulues ou de répondre à toutes les demandes d'auditions. Je n'ai pas été en mesure également de me déplacer dans l'ensemble des Etats européens et visiter tous les ports que j'aurai souhaité.

S'agissant des questions se rattachant au pavillon, j'ai eu l'occasion d'écouter et d'interroger les armateurs, les chargeurs, les représentants syndicaux, les pouvoirs publics et des personnalités retenues au titre de leurs connaissances et expériences passées et présentes.

Parmi les armateurs, il était essentiel de rencontrer les armements français, de toute taille, qui avec des navires battant exclusivement ou non pavillon national, exercent des activités diverses au niveau du transport de passagers ou de charge.

Ayant procédé à l'audition de responsables de sociétés françaises filiales d'armements étrangers, il a été décidé d'effectuer des déplacements en Europe et c'est la raison pour laquelle je me suis rendu dans des pays comme la Norvège, qualifiée de 3^{ème} puissance maritime mondiale, le Danemark, l'Espagne ou l'Italie, cette dernière étant appelée à prendre la présidence de l'Union européenne au cours du second semestre de l'année 2003.

La réforme du pavillon est le fondement d'une politique qui doit permettre à la France de redevenir une puissance maritime. J'ai donc souhaité entendre les différentes administrations concernées : en premier lieu, le ministère chargé des transports dont l'action repose sur trois directions d'administration centrale (la direction du transport maritime, des ports et du littoral, la direction des affaires maritimes et des gens de mer, la direction de l'établissement national des invalides de la marine) ainsi que deux inspections (l'inspection générale des services des affaires maritimes et le conseil général des ponts et chaussées), mais aussi le ministère des finances au titre de ses compétences fiscales et douanières. Plusieurs personnalités ont été également auditionnées au titre de leurs expériences passées (fonctions exercées ou participations à des rapports ou études).

Concernant le cabotage, la mission devait s'intéresser à l'ensemble de la filière. Complexe, cette filière comprend de nombreux acteurs qui ont légitimement leur mot à dire en matière de développement de cabotage. Outre les pouvoirs publics précités, les armements maritimes ainsi que les acteurs portuaires et terrestres comme les chargeurs ont été auditionnés quelles que soient leurs responsabilités.

Certaines personnes auditionnées ont pu s'exprimer sur les deux volets de la mission. Bien que ceux-ci se recoupent partiellement, ils doivent être bien entendu traités de manière distincte.

Je tiens à remercier toutes les personnes auditionnées pour leur disponibilité et leur participation active à la mission qui m'a été confiée, ainsi que M. Nicolas Péhau, administrateur des affaires maritimes, chef du bureau des opérations maritimes et fluvio-maritimes à la direction du transport maritime, des ports et du littoral qui m'a assisté tout au long de ces six mois et dans la rédaction de ce rapport.

● **La sécurité maritime recoupe les deux objets de ma mission**

Les préoccupations fondamentales et plus que jamais actuelles de la sécurité maritime apparaissent dans les deux objets de cette mission. Elles constituent un tout qui ne saurait être sous-estimé pour des raisons économiques ou d'harmonisation avec d'autres Etats de l'Union européenne.

La réforme du pavillon et le développement du cabotage doivent prendre en compte les considérations de sécurité des navires et de la navigation. La sécurité maritime a un coût qui est répercuté à différents échelons de la filière maritime.

La question des effectifs à bord d'un navire de commerce en témoigne. La réforme du pavillon renvoie à la pertinence des effectifs à bord d'un navire. Le développement du cabotage suppose également la prise en compte des contraintes réelles qui se posent à l'exploitation d'un navire armé au cabotage. Il s'agit donc parfois d'objectifs qui peuvent être divergents voire contradictoires.

Les évènements de mer concernent aussi des navires dont la qualité de l'Etat du pavillon n'est pas en cause et sont dus souvent à une erreur humaine comme par exemple un défaut de veille à la passerelle. Mais la réforme du pavillon illustre également les besoins de réduction des coûts d'exploitation qui pénalisent les armements français.

Développer le cabotage n'est pas sans entraîner des risques également. Pour être compétitif, le cabotage suppose l'utilisation de navires gérés de la manière la plus économique. Il s'agit de petits navires aux effectifs restreints soumis à de fortes pressions en terme d'horaires et de vigilance avec des escales rapprochées et des zones de circulation denses. La fiabilité dépend du prix que les chargeurs veulent bien payer. Dans un tel contexte de concurrence, un prix bas risque de peser sur la sécurité du navire et de la navigation.

PREMIERE PARTIE

Un pavillon attractif

Introduction

Au stade actuel de la construction de l'Union européenne, la question peut se poser de l'intérêt à défendre aujourd'hui l'idée d'un pavillon national. Ne vaudrait-il pas mieux rassembler toutes les volontés politiques des Etats membres pour reprendre l'idée d'un registre européen ?

A l'issue des auditions et de déplacements, j'ai acquis la conviction que la réforme du pavillon est une nécessité impérieuse et attendue par les opérateurs français mais également étrangers. Cette réforme est d'autant plus nécessaire que l'ensemble des Etats européens, membres de l'Union européenne ou non, se sont engagés dans des réformes qui de près ou de loin ont abouti à une certaine harmonisation.

Le projet de registre européen appelé euros⁵, qui a constitué une piste de travail il y a quelques années, n'est plus à l'ordre du jour des services de la commission. Certaines personnalités ont pu le regretter voyant dans cette absence une éventuelle opportunité pour la France de s'engager dans une réforme exemplaire, permettant de proposer par un nouveau pavillon un modèle de registre à l'échelle communautaire.

Si le registre euros n'existe pas juridiquement, les différentes réformes introduites dans la plupart des Etats européens ont abouti à un socle commun de mesures jugées indispensables au maintien d'un pavillon national. Les Etats européens à l'origine de ce socle commun ont eu non seulement comme objectif le maintien mais le développement de leur pavillon national afin de récupérer les navires qui étaient partis sous des pavillons de libre immatriculation. L'objectif n'a pas été le maintien mais le développement du pavillon et j'ai pu constater l'absence de complexe de la part d'armateurs comme des autorités maritimes qui ont pris les dispositions nécessaires pour sauver leur pavillon.

Un pavillon est donc un outil au service d'une politique maritime ambitieuse.

Il n'est pas possible aujourd'hui d'envisager le développement de notre pavillon national sans prendre en considération les mesures qui ont été prises avec succès par nos partenaires au sein de l'Union européenne. Une démarche comparative est donc absolument nécessaire pour pouvoir faire des propositions utiles afin de développer notre pavillon national.

Pour remplir la mission qui m'a été confiée, je suis parti du postulat que le déclin de la marine marchande n'est pas une fatalité. D'autres pays sont en effet parvenus à développer leur marine marchande. Les moyens de combattre ce déclin existent et offrent une sorte de base commune entre les Etats européens. On ne peut pas proclamer d'un côté avoir les prétentions d'une politique maritime pour entre autres renforcer la sécurité maritime et en même temps refuser d'adopter les moyens utilisés par l'ensemble des autres Etats de l'Union européenne pour sauver et développer leur pavillon.

⁵ Le registre euros, proposé par les services de la commission en 1989 (« proposition de règlement du conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires ») s'est heurté à l'opposition de certains Etats membres. Il avait pour finalité d'harmoniser les conditions d'armement des navires notamment en matière de trafic intracommunautaire.

Procéder à une démarche comparative pour envisager la réforme du pavillon est de nature à bousculer certaines habitudes qui jusqu'à présent caractérisaient une « *mauvaise exception maritime française* ». Dans un esprit de dialogue et d'écoute, j'ai voulu prendre en considération les arguments des uns et des autres afin de pouvoir faire des propositions qui tiennent compte des préoccupations de chacun.

J'ai voulu éviter certaines confrontations idéologiques autour de la nature du pavillon. Les autres Etats de l'Union européenne n'ont pas été confrontés à des conflits de principe lorsqu'ils ont pris les dispositions nécessaires permettant de rapatrier sous leur pavillon les navires qui étaient partis antérieurement sous des pavillons de libre immatriculation.

Enfin, il convient de rappeler qu'il ne peut y avoir qu'un seul pavillon même si celui-ci recouvre plusieurs registres. Je me suis donc intéressé avant tout au registre Kerguelen, sachant que le registre qui pourrait être créé serait la piste pour aboutir à un « nouveau pavillon ».

Le développement du pavillon relève d'une véritable ambition et d'une volonté politique et l'actualité témoigne de « *l'aile protectrice* » que représente le pavillon en période de crise.

CHAPITRE I :

RAPPEL HISTORIQUE SUR LE DECLIN DU PAVILLON NATIONAL EN FRANCE ET EN EUROPE

La France occupe en 2003 le cinquième rang pour le commerce international, mais se situe seulement au 29^{ème} rang mondial pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute et le 8^{ème} rang des flottes européennes⁶. Les flottes arborant un pavillon de l'Union européenne représentaient début 2002 pour leur part 13,7% du tonnage mondial et la flotte sous pavillon français ne représentait que 0,4% de ce total.

Le déclin du pavillon français doit dans un contexte de développement du transport maritime mondial être rapporté aux évolutions des flottes de commerce des pays européens (Union européenne et espace économique européen). Ce déclin est d'autant plus frappant qu'il tranche avec le maintien voire le développement de certaines flottes européennes, preuve des effets réels d'une politique maritime volontariste.

I. LE DECLIN DE LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

La marine marchande française a connu un déclin continu à partir des années 70 qui ne s'est stabilisé qu'à la fin des années 90.

Ce déclin peut se vérifier à travers l'évolution du nombre de navires sous pavillon national, l'importance de la flotte contrôlée et le nombre de navigants français. Ce triple regard n'est pas exhaustif pour deux types de raisons : d'une part, les statistiques ne sont pas toujours satisfaisantes (notamment en ce qui concerne la flotte contrôlée, entendue comme l'ensemble des navires immatriculés sous pavillon tiers et appartenant à des intérêts français), d'autre part, ces trois éléments ne suffisent pas à appréhender certains paramètres de compétitivité (l'âge moyen traduit la capacité d'un armement à se renouveler) ou de poids économique (les navigants ne sont pas le seul critère pour traduire l'importance en terme d'emplois d'un armement⁷).

A. UN DECLIN CONTINU DE LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANCAIS

Ce déclin concerne l'ensemble de la flotte de commerce avec toutefois quelques particularités constatées selon le type d'exploitation par navire de commerce. S'agissant des

⁶ Voir annexe 3 (évolution de la flotte mondiale par pavillon (source Armateurs de France/ISL).

⁷ L'entreprise d'armement maritime Delmas n'a plus que quatre navires sous pavillon national avec 138 marins français mais son siège en France représente près de 700 emplois à terre. L'armement CGM-CMA est considéré pour sa part comme le second employeur privé de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

navires de commerce de plus de 100 tonneaux de jauge brute⁸, l'évolution se décompose en deux temps assez marqués :

A partir des années 70, la flotte de commerce est en net recul et ce de manière continue jusqu'à la fin des années 90 : dans un premier temps, la diminution de la flotte française continue en nombre de navires depuis 1962⁹ (798 navires) s'est vérifiée en terme de tonnage à partir de 1978. Ce dernier tournant s'explique en partie par les effets de l'entrée tardive des pétroliers géants dont les conditions d'exploitations lors de leur mise en service ne correspondent plus aux prévisions lors de leur mise en chantier.

Depuis le début des années 1970, le déclin de la flotte française est continu : 514 navires en 1975 (25 navires à passagers, 358 cargos, 131 pétroliers), 207 navires en 2002 (38 navires à passagers, 113 cargos, 56 pétroliers), la capacité passant de 20,8 millions de tonnes en lourd (Mtpl) à 6,27 Mtpl.

La décennie 1980 – 1990 a été marquée par un fort repli de la flotte sous pavillon français, et notamment de la flotte pétrolière qui a connu une réduction de près de la moitié du nombre de ses unités et des trois quarts de sa capacité.

Perdant une vingtaine d'unités par an jusqu'en 1987, le niveau de la flotte française a commencé à se stabiliser au début des années 1990 entre 205 et 215 navires pour une capacité comprise entre 6 millions et 6,5 millions de tonnes de port en lourd¹⁰. Les années 1990 ont ainsi été celles d'une relative stabilisation des effectifs de la flotte et de la consolidation de sa composition.

Cette évolution s'est d'abord traduite négativement sur l'âge moyen de l'ensemble de la flotte qui s'est dégradé au cours de la dernière décennie pour se stabiliser en fin de période pour chacun des grands types de navire. Il s'établissait à 18 ans pour la flotte pétrolière et autour de 10 ans pour les cargos et les navires à passagers, avec toutefois une évolution favorable pour les navires à passagers, notamment en raison de la modernisation du secteur le plus important, celui des transbordeurs.

Ainsi, dans la première partie des années 90, le mouvement général de renouvellement de la flotte s'est révélé trop lent et insuffisant dans certains secteurs, même s'il a connu une stabilisation puis une accélération progressive permettant un rajeunissement de la flotte en toute fin de période, tout type de navires confondus. En 2002, l'âge moyen de la flotte pétrolière est de 8-9 ans et celui de la flotte non pétrolière est de l'ordre de 8 ans¹¹.

Par ailleurs, depuis 1988, le nombre des navires battant pavillon français et immatriculés dans les terres australes et antarctiques françaises (TAAF) est passé de 25 à 94 unités. La flotte immatriculée aux TAAF représente aujourd'hui 48% du nombre d'unités

⁸ On ne répètera jamais assez les risques d'erreur qu'entraînent une lecture hâtive des statistiques relatives aux flottes. Outre leur fiabilité intrinsèque, il faut prendre en compte les mêmes critères. En effet, les bases de comparaison ne sont pas homogènes.

⁹ Certains auteurs ont souligné le rôle de l'indépendance de l'Algérie dans cette baisse du trafic avec la disparition de plusieurs liaisons régulières entre la France et les départements d'Algérie. Voir notamment le rapport d'enquête sur les aides à la marine marchande, op. cité, p. 8.

¹⁰ Elle s'est stabilisée avec des variations annuelles inférieures à la dizaine d'unités qui n'est pas essentielle dans la mesure où corrélativement on constate une augmentation du volume global de jauge brute.

¹¹ Voir annexe 9.

et 93% de la capacité de transport, soit la quasi totalité des navires de commerce battant pavillon français.

ANNEE	NAVIRES A PASSAGERS		CARGOS		PETROLIERS		TOTAL	
	Nombre	JB (million)	Nombre	JB (million)	Nombre	JB (million)	Nombre	JB (million)
1950	94	0,87	478	1,30	85	0,54	657	2,71
1960	67	0,61	571	2,06	160	1,79	798	4,46
1970	38	0,37	380	2,22	136	3,13	554	5,72
1975	25	0,20	358	3,00	131	6,27	514	9,47
1980	28	0,15	284	3,13	112	8,30	424	11,58
1985	26	0,17	243	2,99	80	4,84	349	8,00
1990	30	0,22	138	1,54	55	2,11	223	3,87
1995	38	0,33	113	1,32	56	2,33	207	3,98
2000	38	0,47	110	1,27	61	2,74	209	4,48
2001	60	0,61	99	1,28	57	2,65	216	4,54
2002	65	0,70	97	1,37	55	2,51	217	4,58
2003	62	0,76	92	1,35	55	2,94	209	5,05

Source : Ministère de l'équipement, DTMPL.

B. LE DECLIN DE LA MARINE MARCHANDE SE RETROUVE EGALEMENT EN MATIERE DE FLOTTE CONTROLEE

La flotte contrôlée correspond aux navires de commerce immatriculés dans un autre Etat que l'Etat du pavillon et dont la propriété relève d'intérêts français¹².

L'armement français est présent sur la plupart des secteurs du transport et des services maritimes. Une cinquantaine d'armements sont très directement confrontés à la concurrence internationale. Au cours des dernières années, l'armement s'est développé sur le segment des navires de services opérant sur des secteurs hautement concurrentiels : la pose et l'entretien de câbles sous-marins de télécommunication (deux armements) et le ravitaillement par navires spécialisés, dits « *supply* », de plates-formes pétrolières offshore (un armement). Par ailleurs, un nombre très réduit (sept en 2003) d'armements étrangers exploite des navires sous pavillon français.

On estimait ainsi en 1982 à environ 410 le nombre des navires sous contrôle français (dont une vingtaine sous pavillons tiers). Au 1^{er} janvier 1998, 86 navires¹³ se trouvaient sous pavillon étranger (pour 3,19 M tpl) sur un total de 296 navires, ce qui représente une diminution de 28 % du nombre de navires possédés par des intérêts français. Cette chute patrimoniale doit cependant être relativisée par le recours, dans des proportions parfois

¹² Cette définition n'est pas parfaite : aucune statistique ne pourra rendre compte parfaitement de cette notion économique par nature confidentielle. Voir à cet égard l'annexe 4 à titre d'exemple.

¹³ Selon le cahier statistique du Comité Central des Armateurs de France (édition 1998). Le rapport d'enquête sur les aides publiques à la marine marchande retient pour 1997 environ 110 navires, op. cité, p. 25.

importantes, à la pratique de l'affrètement coque nue de longue durée par les principaux armateurs (CGM-CMA, Louis Dreyfus Armement, Delmas,...).

La flotte contrôlée par des sociétés françaises et placée sous pavillon tiers est généralement estimée à environ la moitié des capacités de transport mises en œuvre par les armements français. Ainsi, environ 40% du volume de la flotte sous contrôle économique français arborait le pavillon d' un Etat tiers, soit environ une centaine de navires contrôlés par des armateurs basés en France et leur appartenant ou affrétés pour une durée supérieure à un an. Cette proportion semble plutôt inférieure à celle des principaux autres Etats européens.

Les auteurs du rapport d'enquête sur les aides publiques à la marine marchande notaient pour leur part que la diminution d'un quart en quinze ans de la flotte contrôlée par des intérêts français prouvait que le coût du pavillon français n'était pas le seul facteur explicatif du déclin de la marine marchande.

C. UN DECLIN DES EFFECTIFS A BORD DES NAVIRES

Un troisième élément peut être pris en considération pour juger du déclin de la marine marchande : les effectifs de navigants français ont décliné dans cette même période.

En 1959, on dénombrait 43550 navigants au commerce (9930 officiers et 33620 personnels d'exécution). Ces effectifs ont décliné dans les années 60 mais seulement en ce qui concerne les personnels d'exécution (38640 en 1964, 29990 en 1970, 20170 en 1983, 10079 en 1993) pour se stabiliser à deux périodes : d'abord en 1975 puis à partir de 1996. Les effectifs en officiers ont baissé sensiblement à la fin des années 80 pour se stabiliser à partir de 1996¹⁴.

Sur la période récente, le nombre des marins français a connu une nette mais brève augmentation en 1998 puis une stabilisation en 1999 pour s'établir autour de 9 315 marins (dont 2 851 officiers) recensés au 31 décembre 2001¹⁵, auxquels s'ajoutent 1 000 à 2 000 emplois, souvent saisonniers, dans les petits armements côtiers spécialisés dans le tourisme.

Les marins français (y compris officiers) se répartissaient pour l'essentiel entre les différents secteurs d'activité suivants : dans le transport de passagers 4019 marins, sur les lignes régulières de fret 831 marins, dans le secteur du pétrole 796 marins.

Les personnels d'exécution français sont donc essentiellement embarqués sur les navires inscrits au registre métropolitain et plus exactement sur les armements de la SNCM, de la Brittany Ferries et de SeaFrance. Le registre métropolitain emploie près de 60% des officiers français (près de 35% pour le registre Kerguelen) et plus de 85% des personnels d'exécution (pour 12% au registre Kerguelen).

¹⁴ Voir annexe 5.

¹⁵ Source : DAMGM/GM – Enquête Emploi annuelle auprès des principaux armateurs français, mémento *L'emploi maritime en 2001*.

II. LES AUTRES PAYS EUROPEENS ONT CONNU LE MEME DECLIN

La flotte mondiale n'a cessé d'augmenter tant en nombre de navires qu'en tonnage. Elle a crû de 7,5% l'an pour la flotte exprimée en tonneaux de jauge brute et ce de 1962 à 1975, puis au rythme ralenti de 0,8% de 1975 à 1987 pour reprendre ensuite sa hausse au taux moyen de 2,7% l'an¹⁶.

En 1970, 32% du tonnage mondial était sous pavillon d'un Etat européen. En 1994, le tonnage européen était limité à 14% du tonnage mondial. En matière de flotte sous propriété d'intérêts européens, la baisse se vérifie également puisqu'en 1985, 38% du tonnage mondial était sous propriété d'intérêts européens alors qu'en 1994, on ne dénombreait plus que 34%.

Le dépavillonnement (« *flag out* ») a eu pour effet de contribuer à réduire le nombre d'équipage à bord des navires. La communication de la commission européenne « *Vers une nouvelle stratégie maritime* » considère que le dépavillonnement s'est traduit par 51% de pertes d'emplois de navigants, une réduction de la flotte de 27% et une réduction du nombre de navigants par navire de 22%.

Selon les estimations les plus récentes, le nombre de marins à bord des navires sous pavillon d'Etats de l'Union européenne serait passé de 188 000 en 1996 à 180 000 environ en 2001. Le nombre total de ressortissants communautaires employés à bord serait de 120 000 environ, chiffre en baisse de 40% par rapport à 1985. Le nombre de ressortissants de pays tiers employés à bord de navires de l'Union européenne a augmenté pour sa part de 29 000 à 60 000 environ.

Parmi les Etats européens, on constate des évolutions différentes. La France et le Royaume-Uni ont connu une forte chute dans le classement des puissances maritimes mondiales alors que d'autres Etats ont repris une certaine stature dans le rang des puissances maritimes : outre la Grèce, qui constitue un cas à part, l'Italie, le Danemark ou l'Allemagne ont pu maintenir globalement leur position.

Le déclin de la France est donc plus accentué qu'il ne paraît.

Au 1^{er} janvier 2003, la flotte française se classait au 7^{ème} rang de l'Union européenne après la Grèce, le Royaume-Uni, l'Italie, le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas¹⁷. A la même date, elle se situait au 29^e rang mondial.

Ces évolutions connues des pouvoirs publics et de la profession ne doivent pas faire oublier à l'inverse les difficultés de trouver des équipages qualifiés dans un contexte de sécurité accrue que les nombreux événements de mer ont pu souligner sous l'angle des défaillances humaines à bord des navires en terme de veille notamment. Or, la tendance pour l'ensemble des Etats de l'Union européenne, est de recourir à davantage de marins extra-communautaires. Cette tendance a déjà été soulignée par les services de la commission européenne¹⁸.

¹⁶ Rapport d'enquête sur les aides publiques à la marine marchande, op. cité, p. 10 et s.

¹⁷ Source ISL, navires de plus de 300 tonneaux.

¹⁸ Communication de la commission sur la formation et recrutement des gens de mer du 6 avril 2001, COM/2001/188 final.

III. LE DECLIN DES PAVILLONS EUROPEENS CORRESPOND A LA FOIS AU DEVELOPPEMENT DES PAVILLONS DE « LIBRE IMMATRICULATION » ET DES PAVILLONS DES PAYS DU SUD EST ASIATIQUE

Le déclin relatif des pavillons européens trouve plusieurs explications.

Historiquement, le recours à un pavillon dit de libre immatriculation serait apparu aux Etats-Unis au moment de la « prohibition ». Les entrepreneurs américains immatriculaient les navires à Panama pour permettre la contrebande d'alcool.

Le recours à ce type de pavillon s'est accru depuis les années 70.

Ce phénomène que j'avais déjà évoqué dans un précédent rapport¹⁹ s'est banalisé : plusieurs raisons concourent à la multiplication de ces registres ouverts (*open registers*) assimilés à des pavillons de nécessité économique. Outre les raisons politiques permettant de contourner des boycotts commerciaux (Israël et Afrique du Sud à une époque encore récente), certains Etats ont pu accéder par ce biais détourné à certaines sources de financement (URSS et pays du bloc soviétique).

Mais le développement actuel des pavillons de libre immatriculation tient essentiellement à des raisons d'ordre économique liées à la compétitivité accrue du transport maritime. Ces pavillons offrent en effet les avantages suivants :

- un régime fiscal favorable ;
- des droits d'immatriculation faibles ;
- des procédures d'immatriculation simplifiées²⁰ ;
- l'absence de restrictions relatives à la nationalité des équipages.

La compétitivité incitant au dépavillonnement peut se résumer à quelques chiffres communiqués par des armateurs.

Un navire inscrit au registre métropolitain, « *full french* », de type porte-conteneurs avec un équipage entièrement français représente un coût mensuel de 130 000 dollars (personnel et vivres). Le même navire avec un équipage entièrement philippin aura un coût de 41 800 dollars. Enfin, un navire avec un équipage polonais aura un coût mensuel de 75 000 dollars.

Un commandant polonais coûte 5 349 dollars par mois alors qu'un commandant français de même qualification coûte 15 150 dollars (sous registre Kerguelen) et 17 150 dollars (sous pavillon Bahamas)²¹.

Le recours des armements français au pavillon tiers²² remonte aux années 80 et est donc assez récent comparé aux autres pays de l'OCDE²³. Les armements français

¹⁹ *Erika : indemniser et prévenir*, rapport du Sénat, n°441, 1999-2000, p. 129 et s.

²⁰ Certains armateurs ont souligné l'importance qu'ils attachaient à la facilité offerte d'immatriculer un navire. Le terme de « *guichet unique* » a souvent été utilisé à cet égard. Il existe dans plusieurs Etats européens.

²¹ Cette différence tient au remboursement des charges sociales patronales.

bénéficiaient d'une situation réglementaire favorable qui consistait d'une part dans un monopole de pavillon pour le cabotage national et d'autre par l'obligation d'assurer une capacité de transport de navires transportant du pétrole sous pavillon national. Il fallait également ajouter le soutien de l'Etat par le biais du financement « cofacé » qui rendait obligatoire le transport sous pavillon national. Ces dispositions ont disparu ou restent désormais limitées²⁴.

Le développement des flottes maritimes des pays asiatiques²⁵ a accru de son côté la compétitivité entre les flottes, notamment dans le domaine du transport de marchandises diverses²⁶. Cette compétitivité a obligé les armements à engager une stratégie de diversification et d'internationalisation.

Pour enrayer ce déclin, plusieurs Etats européens ont pris différentes mesures dont certaines, assez communes à l'ensemble de ces Etats ont eu des effets significatifs sur le maintien voire le développement de leur pavillon.

CHAPITRE II :

SUCCEs DES MESURES PRISES PAR LES PAYS EUROPEENS POUR DEVELOPPER LEUR PAVILLON

Les mesures prises par les Etats européens pour enrayer le déclin de leurs pavillons portent généralement sur la mise en place d'un second registre qui bénéficie d'avantages fiscaux et de souplesse en ce qui concerne l'emploi de marins étrangers à bord.

La généralisation des seconds registres au cours des années 90 constitue ainsi l'évolution principale récente des registres européens dans leur lutte contre les « *dépavillonnements* ». Ces seconds registres sont un moyen de différencier le régime des navires en offrant des avantages spécifiques à ceux que l'activité expose à la concurrence internationale. La Norvège (en 1987), le Danemark (en 1988), les Pays-Bas (en 1996), l'Espagne (en 1997), l'Italie (en 1998), l'Allemagne (en 1999) possèdent désormais un second registre, le Luxembourg « *faisant fonction de second registre belge* ». Les seconds registres de l'Espagne et du Portugal se distinguent par une base territoriale (Canaries, Madère) dont se dispensent les autres registres²⁷.

²² A moyen terme, le coût d'entretien des navires exploités à faible coût rejoint celui des navires qui ont bénéficié d'une exploitation – donc d'un entretien – de bonne qualité.

²³ L'exemple des Etats-Unis est significatif : apparu dès la fin de la seconde guerre mondiale, le recours aux pavillons de libre immatriculation est une constante de leur politique maritime. Point évoqué à plusieurs reprises dans le rapport du Sénat sur *l'Erika : indemniser et prévenir* ou dans le rapport d'enquête sur les aides publiques, op. cité, p. 22.

²⁴ Au demeurant, cette évolution s'est faite dans les années 90 sans entraîner une baisse de la flotte sous pavillon national.

²⁵ Ce développement n'est pas non plus exclusif de recours pour les armements asiatiques aux pavillons tiers.

²⁶ Le rapport d'enquête sur les aides publiques à la marine marchande fait le même constat : « *la montée en puissance régulière de la flotte des pays d'Asie (...) vient tout à la fois illustrer l'essor économique fulgurant connu par ces pays depuis trente ans et confirmer la corrélation historique, exposée en introduction, existant entre le développement de la flotte de commerce d'un Etat et l'accroissement de sa puissance politique, économique et culturelle au sein de la communauté internationale* », op. cité, p. 11.

²⁷ Les autorités allemandes décrivent leur registre techniquement comme une simple liste de navires bénéficiant de certains avantages sous certaines conditions, plutôt que comme un registre à part entière. Les navires

Certains Etats membres, en particulier les Pays Bas, ont adapté leur premier registre en leur conférant les caractéristiques habituellement associées aux seconds registres, telle que la possibilité d'employer des non nationaux aux conditions internationales. Cette évolution présente le double avantage d'offrir un registre communautaire à des conditions économiques particulièrement favorables.

Tout d'abord, ces seconds registres offrent des possibilités de flexibilité en matière d'emploi et de nationalité :

Ces registres peuvent en effet avoir recours à des non nationaux, dans des proportions variables (50 % sur les registres de Madère ou des Canaries, variable selon le type de navire et après accord avec les organisations syndicales en Italie), mais pouvant aller jusqu'à la totalité de l'équipage, à l'exception du capitaine (Pays Bas, Norvège²⁸, Royaume Uni, Danemark). Les conditions d'emploi des marins étrangers reposent généralement sur les conventions de l'organisation internationale du travail (OIT) et l'organisation maritime internationale (OMI). Certains pays (Danemark, Norvège) qui embauchent des marins à travers des sociétés de *manning* et dont leur contrat de travail est soumis aux conditions de travail du pays d'origine ont permis la mise en place d'accords tripartites armateurs/organisations syndicales de l'Etat du pavillon/syndicats du pays pourvoyeur de main d'œuvre qui régissent tout le contrat de travail. En matière de formation, la composition de l'équipage doit répondre généralement aux seules normes internationales (STCW). En matière salariale, les normes de l'international transport workers federation (ITF) sont généralement admises pour référence.

Mais ces registres ont aussi pour caractéristiques d'offrir des mesures fiscales qui reposent généralement sur deux éléments jugés déterminants :

D'une part, plusieurs registres comportent souvent un dispositif, parfois simplement optionnel, de taxation au tonnage, à l'instar des registres ouverts. Elle était pratiquée en Europe par la Norvège et la Grèce. Les Pays-Bas l'ont introduite en 1996 suivis par d'autres Etats (voir *infra*). Il s'agit d'une imposition basée sur des bénéfices déterminés de façon forfaitaire par l'Union européenne, dépendant du tonnage du navire, et non des bénéfices que son exploitation permet effectivement de dégager. La France l'a adoptée récemment en 2002 et elle est devenue effective à partir de 2003.

D'autre part, ces registres prévoient également un régime fiscal spécial pour les navigants. Les mécanismes retenus consistent soit à une exonération partielle (Italie) ou totale (Danemark) du revenu des navigants, soit au non-reversement partiel (Allemagne) ou total (Pays Bas, Suède), par l'armateur à l'Etat, de l'impôt sur le revenu des navigants prélevé à la source.

Les « seconds registres » se caractérisent essentiellement par un régime juridique et social de l'équipage et des mesures fiscales favorables aux armateurs.

finlandais sont inscrits sur la « *liste des navires marchands du commerce international* ». Cette solution doit être étudiée attentivement en ce qui concerne la méthode de réforme des conditions d'immatriculation des navires sous pavillon français. Voir *infra*.

²⁸ En pratique, 50 % des commandants de navires norvégiens ont bénéficié d'une dérogation de nationalité. La possibilité de dérogation est largement utilisée.

I. LES MESURES PRISES TANT AU NIVEAU DE L'EMPLOI QUE DE LA REDUCTION DES CHARGES DANS LES PRINCIPAUX ETATS MEMBRES DE L'ESPACE ECONOMIQUE EUROPEEN

La plupart des Etats font cohabiter un registre dit « *premier registre* » dont les conditions de nationalité sont limitées aux marins communautaires et un second registre permettant l'emploi des marins extra-communautaires aux conditions du pays d'origine.

Mes déplacements dans trois pays de référence m'ont permis de constater que ceux-ci avaient su réagir au déclin de leur flotte en brisant les contraintes culturelles et sociologiques pour prendre des mesures drastiques de nature à sauver et à développer leur flotte.

A. LA NORVEGE

Avant 1987, 80 % des navires avaient quitté le pavillon norvégien et 42 millions de tonnes de port en lourd avaient été transférés vers des pavillons de libre immatriculation.

Le registre international norvégien (NIS²⁹) est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1987. A cette date, il ne restait plus que l'équivalent de 8 millions de tonnes de port en lourd en navires inscrits sur ce registre.

Les navires inscrits à ce registre sont soumis à toutes les conventions de l'organisation maritime internationale et de l'organisation internationale du travail auxquelles a souscrit la Norvège. La taxation est identique à celle du registre principal et comprend une taxation au tonnage sur les navires depuis 1996. Peuvent être immatriculés au NIS tous les navires assurant un transport international. Le NIS est ainsi ouvert aux paquebots et pétroliers notamment, de même qu'aux navires et autres installations flottantes liées à l'offshore qui opèrent hors du secteur norvégien. Les navires du NIS ne peuvent participer ni au cabotage norvégien ni au trafic de passagers entre la Norvège et des ports étrangers, ni au trafic de passagers des ports scandinaves.

Les représentants de l'autorité maritime norvégienne ainsi que les armateurs consultés ont tenu à souligner que l'industrie du *shipping* est non taxée et que la règle internationale est que les armateurs ne payent pas d'impôts sur les sociétés.

L'emploi de marins étrangers est permis à bord des navires du NIS, à l'exception du commandant pour lesquels des dérogations peuvent néanmoins être données. Il convient de souligner que ces dérogations sont facilement accordées puisque 55% des navires norvégiens ne comportent aucun officier norvégien. Il est également important de souligner qu'en ce qui concerne le transport de vrac, on ne trouve aucun officier norvégien à bord. En revanche, on trouve plus d'officiers norvégiens à bord des navires plus sophistiqués et transportant des marchandises dangereuses. Une corrélation existe entre le prix et la dangerosité de la marchandise et la présence de marins norvégiens à bord.

²⁹ Norwegian International Ship Register.

Le registre NIS permet l'embauche de marins étrangers par l'intermédiaire d'une société dite de *manning*. Ces sociétés en général basées aux Philippines et en Inde sont souvent contrôlées par les armateurs qui ont recours à leurs services.

Le contrat de travail est soumis à la loi du pays de la société de *manning*. Toutefois, en pratique, les conditions d'emplois et de salaires sont soumis aux accords tripartites passés entre d'une part, l'armement norvégien et les syndicats norvégiens (qui sont par ailleurs membres de l'ITF) et les syndicats du pays pourvoyeur de main d'œuvre.

Chaque année, l'association des armateurs norvégiens et les syndicats norvégiens se rendent en Inde ou aux Philippines pour renégocier les conditions d'emplois.

Il convient d'indiquer que les marins norvégiens ne bénéficient pas d'une défiscalisation de leurs revenus mais une déduction fiscale de 10 000 euros est appliquée sur les revenus des marins.

Les armateurs norvégiens entendent considérer cette déduction comme insuffisante et anti-concurrentielle et ont indiqué qu'une défiscalisation totale permettrait d'avoir plus de marins norvégiens.

Le registre NIS ne prévoit pas d'exonération de charges sociales qui s'élèvent à 14% pour les armateurs et 7% pour les salariés.

D'une manière générale, les coûts d'exploitation des navires sous registre NIS sont égaux aux coûts de navires sous pavillon de complaisance et il n'existe aucun avantage significatif à enregistrer un navire sous un tel pavillon.

Il semblerait par ailleurs qu'il existe un mécanisme de remboursement (« *refund* ») pour favoriser l'emploi national. L'armateur obtiendrait un remboursement si à bord d'un navire, huit positions définies sont occupées par des Norvégiens (commandant, second capitaine, chef mécanicien, second mécanicien, deux membres d'équipage affiliés au syndicat des marins norvégiens et deux personnes en formation (élèves, apprentis).

La flexibilité et la souplesse sont la base du succès du registre NIS qui prévoit également un contrôle très strict par l'Etat du pavillon. Il a été souligné par nos interlocuteurs que le fait que le registre norvégien soit un registre de qualité ait été déterminant pour son attractivité.

Les représentants des armateurs norvégiens font preuve par ailleurs d'un réel savoir faire en matière d'immatriculation. Le guide des formalités rédigé par les armateurs norvégiens est un modèle de promotion dont il faut s'inspirer.

B. LE DANEMARK

Les armateurs rencontrés m'ont souligné qu'il était inutile et impossible de lutter contre les pavillons de complaisance si on ne prend pas les mesures nécessaires pour rendre le pavillon national plus compétitif.

La création du registre bis danois (DIS) part du postulat que la contrainte ne sert à rien car s'il y a contrainte, les armateurs quittent le pavillon et vont enregistrer les navires sous un pavillon plus compétitif et plus libéral.

Mes interlocuteurs ont tenu à indiquer que le registre international danois³⁰ repose sur les deux principes suivants :

- défiscalisation du revenu des marins ;
- possibilité d'embauche de marins de pays tiers, seul le capitaine devant être danois.

Mes interlocuteurs ont précisé qu'à la suite de la défiscalisation entrée en vigueur en 1988, les armateurs ont conservé le montant de l'impôt qui faisait l'objet préalablement d'un prélèvement direct de telle sorte que les marins touchent un salaire net sans changement (*net wage*³¹), les armateurs bénéficient en fait de la défiscalisation ce qui permet de réduire le coût des marins danois.

Les navigants sur des navires DIS qu'ils soient résidents ou non au Danemark n'ont pas à payer d'impôt sur le revenu³². Les navigants relevant du premier registre bénéficient d'un régime un peu moins favorable mais qui reste également dérogatoire : les résidents bénéficient d'une réduction spécifique s'ils sont employés sur du trafic international et les non résidents bénéficient d'un taux d'imposition fixe de 30%.

Ces avantages fiscaux ont été à l'origine d'une plainte déposée auprès de la commission européenne en septembre 1998 concernant les avantages fiscaux accordés aux navigants non communautaires. Par décision en date du 13 novembre 2002, la commission a jugé l'actuel dispositif compatible avec les orientations communautaires.

Le gouvernement danois a par ailleurs introduit devant son Parlement un projet de loi dont l'objectif est de mettre fin aux mesures fiscales dont bénéficient les navigants enregistrés au DIS et d'étendre l'exemption d'impôt sur le revenu à tous les non résidents travaillant en dehors du territoire national qui auraient normalement dû être soumis à cet impôt. Ce nouveau régime fiscal a été adopté le 26 mai 2000 mais n'est pas encore entré en vigueur.

La taxe au tonnage n'a été introduite qu'en avril 2002 au Danemark.

Le capitaine doit être danois. Aucune obligation de nationalité n'est imposée pour le reste de l'équipage. Mais dans les faits, les équipages sont composés en grande partie de danois : 70 % des navigants sont danois.

³⁰ Le Danish International Register of Shipping, introduit en 1988, comprend en 2003 485 navires (34 navires au premier registre). Source : Mission économique de l'ambassade de France au Danemark.

³¹ Le mécanisme de *net wage* est également pratiquée en Suède.

³² Confirmé par la commission européenne en novembre 2002.

En ce qui concerne l'emploi des marins étrangers, ceux-ci sont embauchés par l'intermédiaire de sociétés de *manning* contrôlées par les compagnies d'armement. Ce contrat est soumis au droit danois qui ignore le salaire minimum. Le salaire relève de la liberté contractuelle. Toutefois, les armateurs danois ont conclu une convention collective avec les syndicats de marins philippins et les armateurs doivent suivre les dispositions de cette convention collective tant au niveau des salaires que des conditions de travail³³. Le salaire des marins est supérieur aux normes ITF. Les organisations syndicales danoises ont passé des conventions avec les organisations locales en matière de formation, d'aide à la négociation et à la rédaction des accords.

Pour les armateurs danois, les caractéristiques du pavillon danois en font un pavillon typiquement européen.

C. L'ITALIE

L'Italie dispose de deux registres : le registre ordinaire italien³⁴ et le registre international italien qui a été créé par une loi du 27 février 1998.

Le second registre italien (qualifié de registre international) est ouvert aux seuls navires soumis aux trafics internationaux. Il comprend plusieurs mesures d'attractivité : amortissement accéléré, exonération totale des charges sociales pour les employeurs et navigants, exonération de la fiscalité locale et défiscalisation partielle des navigants.

En matière d'emplois, la réglementation instituant les règles d'équipage des navires du second registre prévoit la possibilité de déroger à la règle de l'équipage composé de marins italiens ou communautaires. Cette dérogation est accordée sur la base d'un accord passé entre les représentants de l'armateur et les organisations syndicales qui précise le pourcentage de marins embarqué sur chaque navire. Cet accord est validé par l'autorité maritime.

Dans l'hypothèse d'affrètement à temps d'un navire, il existe une obligation de nationalité comprenant également celle d'embarquer deux élèves à bord du navire. Cette règle dépend du type de navire. En tout état de cause, l'accord des organisations syndicales est recherché.

En matière de charges, le second registre italien a bénéficié de mesures d'incitation :

- les salaires des navigants sont exemptés de fiscalité sur le revenu au motif que les navigants italiens sont considérés comme travaillant à l'*off-shore* ;
- les charges sociales sont exemptées totalement.

S'agissant des marins des pays non communautaires³⁵, une convention collective a été établie en s'inspirant d'un modèle international élaboré avec le concours d'ITF³⁶. Cette convention est passée avec les organisations syndicales italiennes affiliées à l'ITF.

³³ Les accords collectifs portent sur le salaire, la durée du travail, les congés et les assurances.

³⁴ Codice della navigazione.

³⁵ Philippines, Roumanie et Cuba sont les trois principaux pays pourvoyeurs de main d'œuvre.

³⁶ IMEC pour International Maritime Employers Committee

D. LE LUXEMBOURG

Le pavillon luxembourgeois a été créé en 1990 et est entré en vigueur en 1991. L'étude du pavillon est intéressante car la quasi-totalité de la flotte belge, soit 120 navires a été transférée vers le Luxembourg compte-tenu du fait que le pavillon belge présentait un surcoût de 35% par rapport aux autres pavillons.

Certains armateurs français ont également choisi d'immatriculer leurs navires sous pavillon luxembourgeois et d'autres ont indiqué que si la France ne réformait pas son pavillon, le pavillon luxembourgeois serait le deuxième pavillon français.

Ce pavillon est ouvert à tous les ressortissants de l'Union européenne à condition que la gérance – sa partie significative - soit confiée à une entité luxembourgeoise

Le capitaine doit être ressortissant d'un pays membre de l'Union européenne. Tous les autres membres de l'équipage peuvent être étrangers à condition qu'ils disposent des brevets requis (STCW 95) et se trouvent sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.

Les marins étrangers peuvent être engagés soit par un armateur soit par une société de *manning* mais le contrat d'emploi obligatoire est soumis au droit luxembourgeois.

Le salaire minimum luxembourgeois est en fait le salaire ITF soit 1300 dollars.

Les charges sociales ne sont pas exonérées mais elles s'élèvent à 13% du salaire.

Le registre ne prévoit pas de défiscalisation du salaire mais prévoit un impôt forfaitaire de 4 à 7,5% pour les officiers et en fait 0% pour les subalternes.

Le registre luxembourgeois n'accepte d'immatriculer les navires que de moins de 15 ans d'âge et exige l'inspection préliminaire par une société de classification avant toute immatriculation.

En ce qui concerne la fiscalité, la taxe au tonnage n'a pas été retenue mais un système de crédit d'impôt permet de ne pas payer d'impôt pendant sept ans. Ce crédit d'impôt équivaut au GIE fiscal.

85 navires de charge et 80 navires de grande plaisance sont inscrits sous le registre luxembourgeois.

E. LES AUTRES ETATS

S'agissant des autres Etats, des mesures plus ou moins similaires ont été prises pour enrayer le déclin des flottes de commerce. Ces mesures sont fondées sur les orientations communautaires en matière d'aides au transport maritime.

En Angleterre, le régime du registre britannique repose sur les éléments suivants : défiscalisation pour les navigants expatriés à plus de 183 jours, taxation forfaitaire au tonnage mais aussi l'United Kingdom tax lease. Ce régime de financement apporte un avantage fiscal, qualifié de « *net present value benefit* » de l'ordre de 10 à 12% du montant de l'investissement sans obligation de pavillon ni d'emploi de personnel navigant britannique. La seule contrepartie exigée est la gestion stratégique et commerciale du navire qui doit être exercée sur le territoire britannique³⁷. En matière d'emplois, seul le commandant doit être britannique (sur de navires considérés comme stratégiques). Toutefois, les pouvoirs publics britanniques inciteraient les armements à former des « *cadets* » par le biais des mesures fiscales.

En Espagne, le registre bis est le registre des Canaries pour lequel certaines dispositions ont été mises en place comme l'exonération quasi-totale des charges sociales (90%) et la défiscalisation partielle à 50%. En matière d'effectifs, le capitaine et le second capitaine doivent être espagnols. Il est également prévu des effectifs communautaires à hauteur de 50% de l'équipage.

Les registres allemands et hollandais ne requièrent qu'un seul capitaine de la nationalité du pavillon.

La Belgique est en train de créer un pavillon international qui ne requiert qu'un capitaine belge, autorise la société de *manning* avec une taxe au tonnage qui a été approuvée en partie le 19 mars 2003.

II. LES MESURES PRISES ONT PERMIS DE SAUVER ET DE DEVELOPPER LE PAVILLON DES PAYS PRECITES

Les mesures prises sont jugées positives par les armateurs comme les autorités maritimes rencontrées lors de mes déplacements³⁸. Ces mesures ont eu des effets positifs en terme de ré-enregistrement sous pavillon national et ont renversé la tendance à l'abandon des pavillons communautaires.

A. LA NORVEGE

Grâce au registre NIS, la Norvège a récupéré ce qu'elle avait perdu en 1985 puisque 40 millions de tonnes de port en lourd sont sous registre NIS désormais.

Le pavillon norvégien représente donc la 8^e flotte mondiale. En terme de flotte contrôlée, la Norvège possède la 3^{ème} flotte mondiale après celle de la Grèce et du Japon. Cette situation est due aux mesures prises à partir de la fin des années 80. Le nombre de navires possédés par des étrangers enregistrés sur les registres NOR et NIS se monte à 270 navires³⁹.

³⁷ Ce régime fiscal est très compétitif sur des entreprises d'armement maritime européens qui en cas de refus d'un GIE fiscal par exemple sont tentés de demander le bénéfice de ce dispositif à défaut.

³⁸ Entretiens en Norvège, au Danemark et en Italie.

³⁹ Source : mission économique – ambassade de France en Norvège.

Ce redressement est dû au volontarisme et au réalisme non seulement du gouvernement norvégien et des armateurs mais également des syndicats.

Toutefois, il convient de souligner qu'il n'y a plus de marins norvégiens et c'est la raison pour laquelle les armateurs norvégiens souhaitent la défiscalisation des marins pour rendre cette profession plus attractive.

B. LE DANEMARK

Le tonnage a augmenté depuis la réforme de 1988 de 30% (âge moyen des navires inférieur à 8 ans) et le nombre de marins a augmenté de 35% dans le même temps.

Il est important de souligner que la défiscalisation et le *net wage* qui en résulte font qu'un officier danois ne soit pas beaucoup plus cher qu'un officier philippin.

Grâce à cela, 70% des navigants sont danois sur les navires battant pavillon danois.

Mes interlocuteurs m'ont indiqué que l'augmentation du tonnage et le maintien de navigants danois à bord des navires battant pavillon DIS était dû principalement à la défiscalisation des salaires des marins et non à la taxe au tonnage qui est entrée en vigueur en 2002.

L'exemple danois montre que la suppression des contraintes et la défiscalisation ont permis dès l'entrée en vigueur du registre international, non seulement de rapatrier des navires sous pavillon danois mais encore d'augmenter le nombre de marins danois à bord des navires.

Il résulte donc de cet exemple que la défiscalisation et la suppression des contraintes joue en faveur de l'emploi de marins nationaux à bord des navires.

Il convient toutefois de souligner que le principe du *net wage* qui a joué en faveur de l'emploi n'a été rendu possible que parce que le Danemark pratique le mécanisme du prélèvement à la source qui n'est pas appliqué en France.

Les interlocuteurs danois ont tenu à souligner que si le registre international n'existait pas, les 150 navires sous ce registre seraient sous « pavillon de complaisance ».

C. L'ITALIE

La création du second registre italien a eu très vite des effets favorables en nombre de navires : en cinq ans, plus de trois cents navires furent inscrits dans ce nouveau registre.

L'Italie dispose d'une flotte dynamique présente sur de nombreux secteurs. Mes interlocuteurs ont souligné la souplesse du système italien reposant notamment sur l'idée essentielle selon laquelle, armateurs et organisations syndicales parvenaient à des accords pour chaque navire.

La spécificité des exploitations de navire est donc prise en compte par ce mécanisme qui repose sur des relations poussées entre les différents partenaires sociaux.

D. LES AUTRES ETATS

Dans les autres Etats, les résultats obtenus sont dans certains cas également très positifs. Le pavillon néerlandais est considéré aujourd'hui comme l'un des plus compétitifs de l'Union européenne : les navires sous pavillon sont passés de 383 en 1996 à 525 en 1998 (de 4,6 M tpl à 5,6 M tpl), et, pendant cette période, l'emploi de navigants néerlandais s'est accru de 5 %⁴⁰.

En matière d'emplois, on peut donc distinguer globalement deux approches. Certains pays (Pays-Bas et Angleterre) permettent à leurs armements de passer des accords sous le principe de la loi du contrat. D'autres comme le Danemark ont des conditions de traitement quasi-identiques compte-tenu du mécanisme du *net wage*.

Ces deux approches permettent à leurs flottes d'être compétitives. Ce n'est pas le cas de la France actuellement. Alors que la plupart des Etats de l'Union européenne s'engageaient dans des réformes qui ont permis de sauver leur pavillon et d'augmenter non seulement les navires mais également le nombre de marins, la France a créé dans les mêmes temps dans la douleur le registre Kerguelen qui n'a pas rencontré le succès escompté.

Evolution des principales flottes européennes (tonnage cumulé des premiers et seconds registres)

Etat membre	1996	1997	1998	1999	2000
Grèce	27 507,10	25 288,50	25 224,50	24 833,30	26 402,00
Norvège ⁴¹	21 805,70	22 839,10	23 136,30	23 446,30	22 604,00
Italie	6 594,30	6 193,70	6 818,60	8 048,50	9 049,00
Royaume Uni ⁴²	7 014,50	8 247,50	8 289,80	9 061,50	5 532,00
Allemagne	5 842,10	6 946,90	8 083,60	6 513,80	6 552,00
Danemark ⁴³	5 162,60	4 946,90	5 233,90	5 923,40	6 402,00
Pays Bas ⁴⁴	5 162,60	4 946,90	5 233,90	5 923,40	6 402,00
Total	79 920,20	80 324,90	82 576,90	83 739,60	83 467,00

Source : commission européenne (2002)

⁴⁰ Le Livre blanc du CCAF prend également en exemple la flotte néerlandaise qui « est passée de 387 à 525 navires (+37%) de 1996 à 1998, l'emploi s'accroissant parallèlement de 10% grâce aux mesures adoptées », p. 7.

⁴¹ Y compris registre NIS

⁴² Y compris l'Ile de Man et les Iles Anglo-Normandes

⁴³ Y compris l'Ile de Man et les Iles Anglo-Normandes

⁴⁴ Y compris les Antilles néerlandaises

Chapitre III :

LA FRAGILITE DU REGISTRE KERGUELEN N'A PAS PERMIS DE SAUVER LE PAVILLON FRANCAIS

La loi du 26 février 1996⁴⁵ relative aux transports a donné une nouvelle base légale au registre d'immatriculation des navires aux TAAF, suite à l'arrêt du Conseil d'Etat⁴⁶ annulant le décret du 20 mars 1987⁴⁷ qui fixait ce nouveau régime d'immatriculation.

Le registre TAAF est ouvert aux navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle⁴⁸ et, selon les modalités fixées par le décret du 14 mars 1997⁴⁹, aux navires exclusivement utilisés à des travaux maritimes ou à des activités d'exploitation pétrolière en dehors des eaux sous juridictions françaises, et aux navires de commerce exploités à la demande ou en transport de ligne régulière, à l'exception des navires de passagers et des navires faisant des touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

A ce jour, le décret d'application de la loi, relatif au pourcentage minimum de marins français n'a pas été publié : les normes fixées antérieurement⁵⁰ dans le décret de 1987, soit 35% des effectifs, continuent à s'appliquer dans les faits sur la base d'un consensus informel.

Au 1^{er} janvier 2003, le registre Kerguelen, créé en 1987, comprenait 94 navires de commerce de plus de 200 tonnes de jauge brute. Il s'agit essentiellement de pétroliers, de porte-conteneurs mais on y trouve également des rouliers et des transporteurs spécialisés comme l'indiquent les éléments ci-joints.

Navires de commerce de plus de 200 tonnes immatriculés au registre TAAF

(Source DTMPL)

Pétroliers	35	37,23%
Gaziers	6	6,38%
Navires citernes chimiques	6	2,13%
Autres navires citernes	2	2,13%
Vracquiers	7	7,45%
Autres navires vracs secs	4	4,26%
Porte conteneurs intégral	15	15,96%
Transporteurs spécialisés	5	5,32%
Rouliers	10	0,64%
Cargos	3	3,19%
Autres	1	1,06%
Total	94	

⁴⁵ Loi n° 96-151 du 26 février 1996 (article 26).

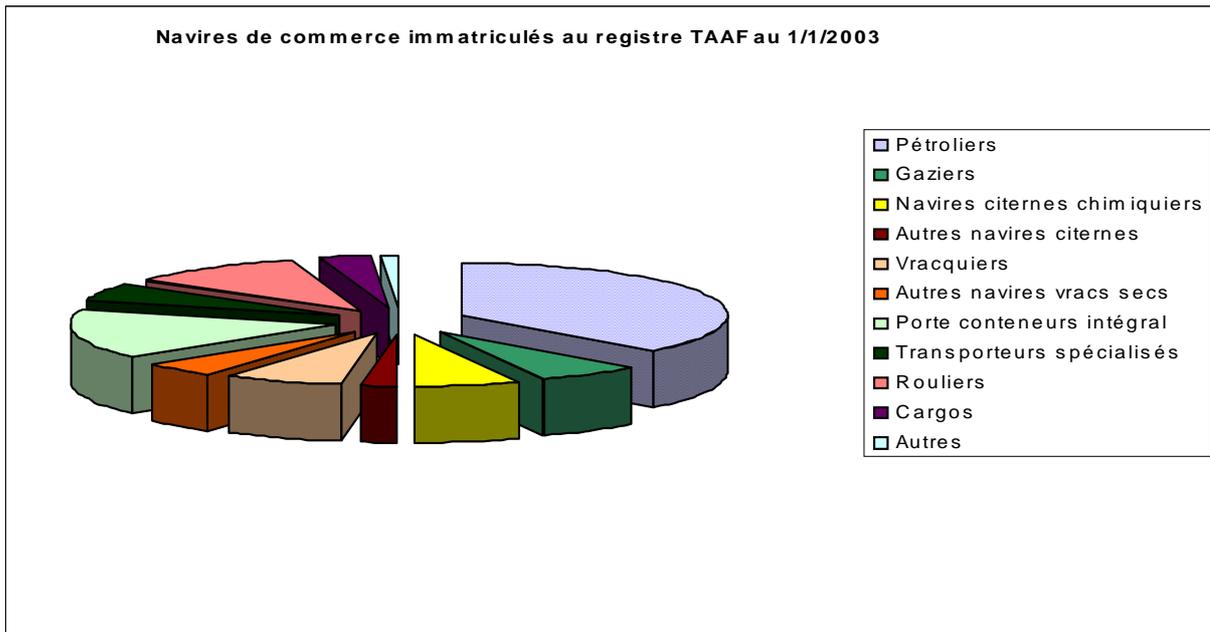
⁴⁶ Arrêt du Conseil d'Etat (assemblée générale) du 27 octobre 1995.

⁴⁷ Décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des TAAF.

⁴⁸ qui font une touchée au moins à Kerguelen une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence avec possibilité de dérogation.

⁴⁹ Décret n° 97-243 du 14 mars 1997 définissant les classes de navires éligibles à une immatriculation dans le territoire des TAAF.

⁵⁰ 35 % selon l'arrêté du 10 avril 1990 modifiant l'arrêté du 20 mars 1987.



Le registre Kerguelen est donc le principal registre de la flotte de commerce française⁵¹.

Les autres navires de commerce battant pavillon national sont inscrits dans les autres registres pour deux types de raisons :

- une raison légale : les navires à passagers ne sont pas éligibles au registre Kerguelen. Ils sont donc soit au registre métropolitain pour effectuer une navigation au cabotage national soit au registre Wallis et Futuna pour effectuer des croisières⁵².
- une raison d'opportunité : certaines chargeurs ont souhaité des navires battant pavillon national, avec registre métropolitain comme Airbus pour le transport de colis lourd.

La mise en place de ce registre en 1987 visait à créer un registre compétitif. Malheureusement, compte-tenu de ses contraintes et de son caractère non communautaire, il n'a pu jouer le rôle des registres bis des autres pays de l'Union européenne.

Le registre Kerguelen est à la fois fragile et non compétitif pour les raisons qui vont être exposées ci-dessous.

⁵¹ Voir annexes

⁵² Ainsi qu'aux registres de Polynésie française ou de Nouvelle-Calédonie.

I. LE REGISTRE KERGUELEN, REGISTRE « BIS », N'ETANT PAS ASSEZ COMPETITIF, ET ATTRACTIF N'A PAS RENCONTRE LES MEMES SUCCES QUE LES AUTRES REGISTRES INTERNATIONAUX EUROPEENS

La comparaison des différents postes des charges d'exploitation des navires selon leur régime d'immatriculation fait ressortir que ce handicap résulte principalement des frais de personnel (charges sociales patronales) et des coûts d'organisation du travail.

Ce constat n'est pas nouveau. Les différents rapports, aux origines diverses, en témoignent.

Selon le rapport MERC⁵³ établi en 1997 pour la commission européenne⁵⁴, les coûts salariaux des navigants sont légèrement supérieurs à la moyenne des autres pays européens. De même les charges sociales, similaires à celles des salariés du régime général, sont supérieures à celles de la concurrence internationale, seules les cotisations patronales de retraite et de maladie étant remboursées par l'Etat pour les entreprises soumises à cette concurrence.

En revanche, les conditions de travail sont nettement plus favorables que dans le reste du monde. Les équipages sont plus nombreux pour des navires de type et taille équivalents⁵⁵. Les coefficients de relève en France (1,8) sont plus élevés qu'avec les autres pays européens (en moyenne 1,5), seuls ceux des pays nordiques étant légèrement supérieurs (2).

En combinant ces trois éléments, le rapport MERC, établi en 1996, faisait ressortir un coût annuel d'équipage se situant à l'indice 236 pour la France (au registre métropolitain), contre 180 pour la Belgique, 107 pour la Norvège, 89 pour le Royaume Uni. Dans le cas du registre Kerguelen, le coût d'équipage d'un navire français demeure toujours plus élevé que la moyenne européenne (indice 133 pour un cargo de 1500 TB quand le second registre allemand est à 56, le registre néerlandais à 55 et le portugais à 45).

Les écarts sont donc élevés même s'ils doivent être modulés pour tenir compte des allègements de charges sociales dues à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) accordés depuis lors aux armements français opérant à l'international.

Les armateurs continuent cependant à supporter d'autres charges non ENIM, notamment l'assurance chômage et les allocations familiales. La traduction financière de ce différentiel de coût des équipages pèse sur la rentabilité des navires français : ainsi le profit dégagé sur 15 ans sur un porte-conteneurs d'une valeur de 300 MF ou un petit cargo polyvalent d'une valeur de 50 MF est moindre pour un navire immatriculé aux TAAF que pour un navire sous immatriculation étrangère, et s'avère toujours négatif pour un navire sous immatriculation métropolitaine.

⁵³ Maritime Economic Research Center (bureau d'études néerlandais).

⁵⁴ Rapport de la Commission au Conseil sur la mise en œuvre du règlement n° 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) 1995-1996 et sur l'impact économique et social de la libéralisation du cabotage avec les îles.

⁵⁵ Un cargo de 300 Tjb armé exclusivement avec des ressortissants de l'Union européenne comprendra 16 marins pour un navire français, contre 14 pour un navire espagnol, 13 pour un italien et 10 pour la plupart des autres pavillons.

Les rapports successifs demandés par les pouvoirs publics nationaux ont également abouti aux mêmes constats.

Ce constat n'est donc pas dépassé. Le rapport d'enquête sur les aides publiques à la marine marchande avait analysé en son temps « *le manque de compétitivité du pavillon français* »⁵⁶. Le rapport Hamon-Dubois a repris cette analyse du coût d'exploitation des navires immatriculés à Port-aux-Français.

A l'issue des différentes auditions, je constate que la plupart des arguments avancés pour expliquer le surcoût du pavillon sont toujours d'actualité.

Plusieurs raisons peuvent être avancées :

A. LE COUT SALARIAL DU NAVIGANT FRANCAIS

Le marin français est cher comparé aux autres marins des pays tiers. Mais à l'issue des auditions, je tire deux enseignements :

- il est cher mais la qualité de sa formation justifie ce coût ;
- il n'est pas excessivement plus cher qu'un marin communautaire. Des différences sont à noter entre les personnels d'exécution et les officiers.

B. LES CHARGES SOCIALES SONT ELEVEES : LE MECANISME DE REMBOURSEMENT NE REpond PAS A CES OBJECTIFS

Le mécanisme actuel de remboursement des charges sociales patronales n'est pas satisfaisant d'autant que pour des raisons de contrainte budgétaire, l'Etat n'a pas assuré à tous les armateurs les remboursements promis dans les délais prévus.

Cet état de fait pèse sur les comptes de résultat des armements.

C. LA CHARGE DU NAVIGANT TIENT A L'ORGANISATION DU TRAVAIL : « ce n'est pas le marin français qui est cher mais le poste de marin français »

L'organisation du travail repose sur des règles spécifiques à la France. Elle tend à faire du poste de navigant français un élément essentiel des coûts d'exploitation qui tient à la conjonction de plusieurs facteurs :

- le régime du travail est plutôt favorable au marin français (en terme de congés notamment) ;
- l'application des 35 heures a entraîné un surcoût ;

⁵⁶ Rapport d'enquête sur les aides publiques, op. cité, p. 15 et s.

- le coefficient de relève du marin français est élevé ;
- les règles en matière de décision d'effectifs sont critiquées par certains armements comme étant à l'origine de surcoûts⁵⁷.

Le « *coût du poste global* » comprend donc les salaires du deuxième navigant chargé de remplacer le titulaire lorsque ce dernier prend ses congés. C'est ce que doit dépenser l'armateur pour occuper le poste toute l'année.

Les éléments chiffrés ci-dessous confirment que le coût d'équipage français sous pavillon Kerguelen est plus élevé que les coûts d'équipage sous les autres pavillons européens⁵⁸ :

Comparaison des coûts d'équipage selon le pavillon

Devise : US Dollars	Coût Journalier	Coût Annuel (USD 2000)
Pavillon français (registre métropolitain) 19 hommes 19 français	5,310	1 939
Registre TAAF 19 hommes 6 Français 13 Philippins	3,334	1 242
Registre Panama 21 hommes 4 Croates 17 Philippins	1,998	729
Registre Panama 21 hommes 21 Philippins	1,663	609
Registre Hong Kong 21 hommes 21 Philippins	1,423	521

⁵⁷ L'actualité maritime prouve toutefois que ces règles ont une utilité.

⁵⁸ Fournis par un armement. Voir annexe 7 pour une autre simulation de ces coûts.

II. L'EXISTENCE D'UN QUOTA DE NAVIGANTS, DANS UN CONTEXTE DE MANQUE D'EFFECTIFS, PESE SUR LES ARMEMENTS

Le registre Kerguelen a été mis en place dans sa configuration actuelle en 1987 à une époque où le nombre de navigants français était important. Depuis la fin des années 80, le nombre de marins au commerce a décliné de manière significative. Plusieurs personnalités auditionnées ont fait part de leurs difficultés rencontrées dans le recrutement des navigants.

Ces difficultés sont de plusieurs ordres :

- le marché de l'emploi maritime est tendu : internationalisé, il n'échappe pas à certaines évolutions tendant à un nouvel arbitrage en terme de loisirs et de travail. Certains armements constatent qu'ils ont des difficultés à recruter et à garder leurs personnels à bord.
- la formation des personnels, reposant sur la polyvalence est un atout à privilégier. Certaines formations ne sont pas offertes obligeant les armements à former par eux-mêmes (cas de certains certificats spécialisés dans le domaine du transport de pétrole et de produits pétroliers).

Certains armateurs ont indiqué que l'impossibilité de trouver 35% de marins français et le coût qui y est associé, les ont incité à enregistrer leurs navires sous des registres tiers de telle sorte que la contrainte des 35% va à l'encontre du but recherché.

Le registre Kerguelen a permis dans le cadre d'un pavillon français aux armements nationaux de recourir à des marins extra-communautaires. Cette possibilité a fait l'objet d'un encadrement qui a été contesté.

A la suite du rapport Hamon-Dubois, une réforme du registre Kerguelen a été envisagée afin d'introduire la possibilité de fixer par voie d'accord contractuel entre les partenaires sociaux la proportion de marins français embarqués sur des navires immatriculés dans le territoire des TAAF, et non plus seulement par voie réglementaire.

Cette tentative n'a pas été menée à terme et la plupart des armateurs rencontrés au cours de la mission ont indiqué que l'avenir du pavillon français ne pouvait pas venir d'une simple réforme du registre Kerguelen.

III. LE COUT DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES EST DISSUASIF

Un nombre élevé d'armateurs s'est plaint des coûts liés à l'immatriculation et des contraintes administratives qui sont liées.

Ce coût a plusieurs origines.

En premier lieu, il est à relever qu'à l'exception des registres Kerguelen et Wallis et Futuna, l'immatriculation d'un navire de commerce en soi n'est pas à l'origine de la perception de droits particuliers.

Il s'agit de coûts liés à l'entrée en flotte des navires et notamment lors de la visite de mise en service d'un nouveau navire de commerce. La visite de mise en service nécessite en effet l'envoi au chantier de construction du navire de représentants des pouvoirs publics : agents des Douanes (ministère chargé des finances), agents des affaires maritimes (ministère chargé des transports) et autres éventuellement (agence de fréquence des liaisons, médecin des gens de mer,...).

Cette duplication des tâches pourrait être supprimée et remplacées par un seul système qui prendrait la forme d'un guichet unique.

D'autres « coûts » ont pu être invoqués par certains armateurs comme par exemple les éventuelles différences constatées entre les différentes directions départementales des affaires maritimes en matière de décision d'effectifs.

IV. L'INCERTITUDE JURIDIQUE SUR LE REGIME SOCIAL DES MARINS, NOTAMMENT ETRANGERS A BORD DES NAVIRES INSCRITS AU REGISTRE KERGUELEN (TAAF)

Deux difficultés principales existent :

- les marins étrangers figurant sur le rôle d'équipage des navires immatriculés sous registre TAAF ne bénéficient pas du même traitement économique et social que les autres marins communautaires à bord des navires immatriculés au registre des Terres Australes et Antarctiques françaises. Cette différenciation a été à l'origine des contestations syndicales soulevées à l'encontre de ce registre.

- le registre TAAF est soumis au code du travail d'outre-mer⁵⁹ (CTOM), qui est un code général, ne comportant pas de dispositions spécifiques aux marins. Celui-ci est applicable aux TAAF et donc aux navires qui en relèvent, quelle que soit la nationalité des marins embarqués. Ce code ne comporte pas à ce jour de texte réglementaire d'application propre aux territoires des TAAF ou aux marins, et étendant certaines conventions internationales de l'organisation internationale du travail⁶⁰. De fait, et en l'absence de règles spécifiques plus contraignantes, ce sont les standards internationaux qui s'appliquent. Les parties peuvent cependant prévoir, dans leurs relations contractuelles, l'application des dispositions plus favorables du code du travail maritime, cette situation étant fréquente pour les marins français embarqués sous ce registre.

En ce qui concerne les marins étrangers, aucune contrainte légale n'existe mais dans les faits la majeure partie des armements français rémunèrent les marins étrangers aux normes ITF.

Le registre Kerguelen est donc une source d'insécurité juridique pouvant à la fois entraîner des litiges devant le juge judiciaire et faire l'objet de plaintes devant l'OIT comme ce fut le cas dans le passé.

⁵⁹Loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952.

⁶⁰ Le Gouvernement a procédé le 2 avril 1990 à l'extension formelle de 21 conventions de l'OIT à caractère maritime aux TAAF, territoire pour lequel aucune convention de l'OIT ne s'appliquait jusqu'alors.

V. LES NAVIRES SOUS REGISTRE KERGUELEN N'ONT PAS UN ACCES AUTOMATIQUE AU CABOTAGE SUR TOUT LE LITTORAL COMMUNAUTAIRE

Sur la base du droit communautaire actuel, les Etats membres de l'Union européenne peuvent refuser l'accès des navires Kerguelen à leurs marchés de cabotage.

Les navires Kerguelen ne font pas partie des bénéficiaires du règlement n°3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime)⁶¹ qui ne vise que les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre. Les navires Kerguelen battent pavillon français mais ils ne sont pas « *immatriculés dans un Etat membre* ».

Comme la commission européenne l'a rappelé en annexe de ses Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime publiées au *Journal Officiel des Communautés européennes* C 205 du 5 juillet 1997, le second registre français ne fait pas partie des registres des Etats membres car le Traité et les normes de droit dérivé ne s'appliquent pas à l'île de Kerguelen⁶². Celle-ci, située dans les Terres Australes et Antarctiques françaises, fait partie des pays et territoires d'outre-mer soumis, en vertu de l'article 299 paragraphe 3 du Traité CE, à un régime spécial d'association avec les Etats membres.

Le registre Kerguelen n'est donc pas un registre communautaire, puisque les dispositions communautaires relatives à la liberté de circulation à l'intérieur de la Communauté européenne ne sont pas applicables aux pays et territoires d'outre mer visés par la partie quatre du Traité de Rome⁶³, et par conséquent aux TAAF.

Dans les faits, certains pays européens n'acceptent pas les escales de navires immatriculés au registre Kerguelen constituant un réel préjudice commercial.

VI. LE PAVILLON NATIONAL NE TIENT QUE PAR LE GIE FISCAL ET L'OBLIGATION POUR LES RAFFINEURS D'AVOIR 5,5% DE LEUR CAPACITE DE TRANSPORT SOUS PAVILLON NATIONAL

A. ATTRACTIVITE DU GIE FISCAL

Le GIE fiscal résulte de l'article 39 CA du code général des impôts, créé par l'article 77 de la loi n°98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et

⁶¹ JOCE L364 du 12 décembre 1992 p. 7

⁶² Il en va de même pour les registres des Antilles néerlandaises, des Bermudes et des îles Caymans. Le registre de l'île de Man n'est pas non plus considéré comme le registre d'un Etat membre.

⁶³ En application de la partie quatre du traité de Rome, « *association des pays et territoires d'outre-mer* » (articles 131 à 136 du Traité), les relations entre les Etats membres de la communauté européenne et les pays et territoires d'outre-mer (dont les Terres Australes et Antarctiques Françaises) relèvent d'un système d'association et non d'un système d'intégration communautaire. Les normes juridiques communautaires ne sont donc pas applicables aux TAAF, sauf extension explicite.

financier et des articles 31 A à 31 E de l'annexe II à ce code, tel que modifiée par le décret n°98-1243 du 29 décembre 1998 relatif à l'amortissement des biens donnés en location ou mis à disposition, texte pris en application de l'article 77 de la loi précitée.

Cette mesure vise à améliorer la compétitivité des armements en leur accordant le bénéfice d'un dispositif fiscal compatible avec les orientations communautaires en matière d'aides de l'Etat au transport maritime.

Le principe de ce dispositif a été salué par l'ensemble des personnalités auditionnées⁶⁴. Sa mise en application a en revanche fait l'objet de contestations. Un certain nombre d'armateurs reconnaît que sans l'existence de ce GIE fiscal l'entrée en flotte sous pavillon national aurait été reconsidérée.

D'une manière ou d'une autre, il apparaît que ce régime existe de façon équivalente dans les autres Etats de l'Union européenne parfois par le biais de moyens empiriques pour parvenir aux mêmes résultats.

B. LE COUT DU PAVILLON A « TUE » L'ESPRIT DE L'OBLIGATION DE CAPACITE DE TRANSPORT SOUS PAVILLON NATIONAL

Une partie de la flotte pétrolière a pu se maintenir sous pavillon national grâce au dispositif mis en place par la loi n°92-1443 du 31 décembre 1992⁶⁵.

Afin d'assurer en toutes circonstances la sécurité des approvisionnements pétroliers de la France, ce texte organise une obligation de détention d'une capacité de transport maritime sous pavillon français à la charge de tout propriétaire d'une unité de distillation dans une usine de raffinage de pétrole brut installée en France métropolitaine. Cette capacité de transport a été fixée à 5,5% des quantités de pétrole brut entrées dans une usine de raffinage au cours de l'année civile. Il s'agit non d'une obligation de transport mais d'une obligation de disposer d'une capacité de transport sous pavillon national qui pèse donc en fait sur les raffineurs français qui doivent affréter des navires pour remplir cette obligation.

Ce dispositif a été renforcé par la décision du Conseil d'Etat rejetant le recours formé par l'Union française des industries pétrolières (UFIP) à son encontre.

La présence de pétroliers transportant du brut sous pavillon national ne tient qu'à l'obligation de capacité de transport de pétrole. Les armements pétroliers soulignent que le coût du registre Kerguelen est tel que sans l'obligation de capacité de transport du pétrole, ces navires seraient exploités sous un autre pavillon, comme celui du Luxembourg. L'existence de ce dispositif a pour effet de reporter sur les affréteurs le surcoût induit par le registre Kerguelen. Ceux-ci étant obligés de supporter le surcoût du pavillon français.

⁶⁴ Le rapport Hamon-Dubois est assez critique sur cette aide fiscale. Op. cité, pp. 33-34.

⁶⁵ au delà du dispositif spécifique à l'obligation de capacité de transport d'hydrocarbures, on pourrait envisager que les gaziers soient également dans l'obligation de disposer d'une certaine capacité de transport du gaz. La dépendance énergétique ne se limite pas en effet aux hydrocarbures et l'existence d'une flotte méthanier de qualité est d'autant plus importante que les accès aux sites portuaires doivent être parfaitement sécurisés.

Ainsi pour un VLCC belge (7 Belges, 16 étrangers), le coût d'exploitation à la journée est de 1,280 euros. Pour un VLCC français (7 français, 16 étrangers), le coût d'exploitation est de 1,560 euros (1,500 euros si on prend en compte le remboursement des charges sociales, 1,425 euros si on prend en compte les allègements ASSEDIC). La différence est de 11,5%.

La loi de 1992 consiste en une obligation de maintenir sous pavillon français une capacité de transport de 5.5 % des productions raffinées. Les raffineurs affréteurs ont donc intérêt à affréter des superpétroliers afin d'atteindre le quota de 5,5% avec un minimum de navires. C'est la raison pour laquelle les sociétés pétrolières ayant une industrie de raffinage en France ont affrété des VLCC de 300 000 tonnes qui ne font jamais escale dans des ports français. Ces pétroliers servent au trafic golfe persique/Asie/Etats-Unis.

L'essentiel des hydrocarbures raffinés en France viennent d'Afrique de l'Ouest et de la Mer du Nord et sont transportés à bord de navires de type Aframax (100 000 tonnes de port en lourd) ou Suezmax (150 00 tonnes de port en lourd) à partir de l'Afrique de l'Ouest ou de la Mer du Nord. Or, aucun de ces navires ne sont sous pavillon français car aucun affréteur n'accepterait de payer le surcoût afférent au pavillon français.

Le surcoût du pavillon français a empêché la loi de 1992 d'atteindre son objectif qui était d'assurer à la France une indépendance stratégique en ce qui concerne les approvisionnements de pétrole. En effet, les 13 VLCC sous pavillon français n'atteignent jamais les ports français alors que les pétroliers qui viennent dans nos ports échappent au pavillon français.

Une réforme du pavillon français est donc indispensable pour permettre aux pétroliers utiles à l'économie française d'être sous pavillon français. Il convient de rappeler que seules les compagnies pétrolières qui raffinent en France sont soumises à l'obligation de la loi de 1992.

C. SANS SOUTIEN ARTIFICIEL AU PAVILLON, IL N'Y AURAIT PLUS DE NAVIRES SOUS PAVILLON FRANCAIS

Il y 10 ans la quasi-totalité des navires sous pavillon belge ont rejoint le pavillon luxembourgeois. Si pour une raison ou une autre, le GIE fiscal ou la capacité de transport était aboli, les navires français connaîtraient le même sort. Certains armateurs ont déjà immatriculé leurs navires sous pavillon luxembourgeois et d'autres envisagent de le faire.

Il convient de rappeler qu'aussi bien les armateurs danois que les autorités maritimes danoises ont tenu à souligner que si le registre international danois (DIS) n'existait pas, les 150 navires sous ce registre seraient sous « pavillon de complaisance ».

C'est la raison pour laquelle il est absolument indispensable que la France comme l'ont fait ses partenaires de l'Union européenne profitent des mesures autorisées par la commission européenne pour rendre son pavillon attractif. On ne peut que se féliciter que la France ait voté comme ses partenaires et ses concurrents la taxe au tonnage mais cette mesure à elle seule ne suffit pas à rendre le pavillon français compétitif et attractif.

Mais c'est aussi la raison pour laquelle il faut envisager les mesures complémentaires indispensables pour permettre au pavillon français de redonner à la France son rang de puissance maritime.

L'immobilisme français est aux antipodes des réformes entamées dans les Etats proches de la France : Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Luxembourg. Les entreprises d'armement français s'orientent ainsi vers ces pavillons qui n'offrent pas de surcoût excessif par rapport aux pavillons dits de libre immatriculation extra-communautaires mais qui en revanche offrent certains avantages : pavillon communautaire, facilités linguistiques et culturelles en matière d'immatriculation, ...

Mais cette réforme est également nécessaire car les armements européens ont besoin de diversifier leurs flottes sous différents pavillons et parce que le maintien de la flotte en l'état actuel tient à des raisons artificielles. Or, la compétitivité économique entre les Etats s'ajoute à la volatilité des rattachements aux différents registres. Les Etats de l'Union européenne ont multiplié les mesures pour rendre attractifs leurs registres. Ces politiques ont eu des effets. Mais cela tient également aux armements et aux sociétés mères qui ont entamé des politiques de diversification verticale et horizontale. L'exemple du groupe AP Moller peut en constituer une illustration.

Faute de mesures adéquates prises rapidement par les pouvoirs publics, le pavillon national restera un instrument limité reposant sur des bases artificielles et donc fragiles. Le rapport Hamon-Dubois avait en 2001 abouti à ce constat selon lequel « *la flotte de commerce est en voie de disparition* »⁶⁶. Le Livre blanc du Comité central des armateurs de France parlait pour sa part de la « *menace de marginalisation qui pèse sur le flotte de commerce sous pavillon national* »⁶⁷.

Si le registre Kerguelen est fragile, les armements soumis à l'obligation du registre métropolitain connaissent également des difficultés. Le registre de Wallis et Futuna est contesté par certains. Ce dernier registre permet l'immatriculation de navires de croisière sous conditions de touchées dans les ports du territoire et moyennant le paiement d'une redevance d'immatriculation. Certains armements ont su déployer une flotte de navires dans ce secteur en s'appuyant sur ce registre. Mais comme l'indiquait le Livre blanc du comité central des armateurs de France, « *l'insuffisance des règles générales applicables rend le dispositif très opaque pour les armateurs, incertain dans son application et difficile à gérer pour les Pouvoirs publics. Il est insuffisant pour permettre à la France de prendre la place qui lui revient dans le très fort développement de la croisière au niveau mondial* ».

Le rôle des pouvoirs publics est donc d'instaurer un registre économiquement compétitif et conforme aux exigences de sécurité maritime. Une politique maritime ne saurait se limiter à l'un ou l'autre de ces aspects mais au contraire doit les reprendre ensemble.

⁶⁶ Rapport Hamon-Dubois, p. 9 et suivantes.

⁶⁷ Livre blanc du CCAF, p. 1.

CHAPITRE IV:

MESURES PRISES PAR L'UNION EUROPEENNE POUR DEVELOPPER LES PAVILLONS EUROPEENS

I. LA COMMUNICATION DE LA COMMISSION «VERS UNE NOUVELLE STRATEGIE MARITIME »

Faisant suite à plusieurs publications dont la première date de 1985⁶⁸, le document de la commission européenne « *Vers une nouvelle stratégie maritime* » a été présenté en 1996. Il pose les grands principes d'une politique maritime conforme aux enjeux économiques qui intéressent l'Union européenne mais aussi aux règles notamment de concurrence en matière d'activités économiques.

Même daté, il précise notamment les conditions relatives aux immatriculations des navires. Plusieurs de mes interlocuteurs, notamment lors de mes déplacements en Europe ont souligné l'importance qu'ils attachaient aux principes esquissés par cette communication.

A. LES REGISTRES COMPETITIFS NE DOIVENT PAS ABOUTIR A UN REGIME DE LIBRE IMMATRICULATION

Un registre doit vérifier le respect par l'Etat du pavillon des règles maritimes en vigueur, notamment dans le domaine de la sécurité du navire et de la navigation. Ces règles ne doivent pas s'écarter de la stricte application des conventions internationales fixées dans le cadre de l'OMI ou de l'OIT. Le document précise ainsi que :

- l'entrée sous registre doit par conséquent être l'occasion d'une inspection complète du navire (sauf si ce navire fait l'objet d'un transfert d'un autre registre pour lequel il y a un accord de reconnaissance mutuel entre les deux Etats du pavillon concernés) ;
- l'entrée sous registre doit s'accompagner d'une vérification complète des titres et brevets des navigants employés à bord du navire ;
- l'Etat du pavillon doit disposer des effectifs suffisants pour s'assurer du respect effectif par l'armateur vis-à-vis des obligations en matière de sécurité du navire ;
- les perceptions de droits d'immatriculation doivent constituer des sources de revenus substantielles concourant à l'action de l'Etat du pavillon ;
- l'Etat du pavillon doit, au titre du registre dont il a la charge, s'assurer de mener les enquêtes après évènement de mer (avec en France, le rôle du BEA Mer).

B. COMPETITIVITE ET CONCURRENCE

⁶⁸ « *Progress towards a common transport policy – maritime transport* ».

L'Union européenne doit veiller à ce que les registres des Etats membres ne soient pas à l'origine de surenchères entre les Etats membres qui seraient de nature à remettre en cause la qualité de ces registres.

Il s'agit d'un point important qui intéresse aussi bien les pouvoirs publics que les entreprises d'armement maritime. Il faut éviter une trop grande variabilité des règles relatives aux registres qui serait de nature à modifier les paramètres de concurrence entre les armements.

C. INCITER PLUTOT QUE CONTRAINDRE AFIN DE DEVELOPPER L'EMPLOI MARITIME

L'Union européenne n'est pas opposée à la mise en place de mesures permettant de maintenir des emplois de navigants nationaux à bord des navires. Même si cela représente un surcoût, il y a un avantage global exprimé en terme de sécurité et d'efficacité. Mais le maintien de ces effectifs doit passer par des incitations et non par la contrainte comme par exemple l'existence d'un seuil minimal de marins communautaires.

II. LES PROJETS DE LA COMMISSION RELATIFS AUX ORIENTATIONS COMMUNAUTAIRES

L'adoption des lignes directrices en 1997⁶⁹ s'était traduite par une multiplication de décisions prises par la plupart des Etats membres de l'Union européenne. Cette première phase comprenait l'exonération des charges sociales, la défiscalisation des salaires des navigants, la taxation forfaitaire au tonnage.

La révision en cours des lignes directrices ne doit pas se traduire une nouvelle fois par une distorsion des conditions de concurrence entre les différents registres européens.

La commission reconnaît par ailleurs la contribution effective des flottes de commerce à l'ensemble de l'activité économique. Le transport maritime est un maillon de la chaîne de transport en général.

Les mesures relatives à la compétitivité de la flotte ont donc des effets reconnus.

La commission européenne reprend ainsi l'idée communément admise que pour une unité de valeur ajoutée dans le transport maritime lui-même, on peut admettre jusqu'à trois unités de valeur ajoutée dans les industries connexes. Le soutien au transport maritime est donc de nature à limiter les délocalisations des industries connexes.

⁶⁹ Orientations communautaires, 97/C 205/05, *Journal officiel des communautés européennes*, n° C 205/5.

III. LES PRINCIPES COMMUNAUTAIRES SE CARACTERISENT PAR L'INTERDICTION DES SUBVENTIONS ET L'AUTORISATION DES MESURES REDUISANT IMPOTS ET CHARGES

Les premières orientations relatives aux aides d'Etat ont été pour la première fois définies en 1989 par la commission qui souhaitait assurer une certaine convergence entre les actions des Etats membres. Elles ont fait l'objet d'un réexamen en 1997 qui a abouti à la communication définissant des nouvelles lignes directrices en matière d'aides d'Etat dans le secteur du transport maritime.

L'économie générale des différentes dispositions communautaires, notamment à la lumière des documents précités confirme la démarche comparative sur les pratiques des autres Etats de l'Union européenne.

A. L'EXTENSION GENERALISEE EN EUROPE DES SYSTEMES DE TAXATION FORFAITAIRE AU TONNAGE

Ce système remonte à l'origine à la Grèce mais il a été adopté par la plupart des Etats : Pays-Bas (1996), Norvège (1996), Allemagne (1999), Royaume-Uni (2000), Danemark, Espagne et Finlande (2002), Irlande, Communauté du Pays basque espagnol et Belgique (2003). La France l'a également adoptée dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2002. L'Italie l'avait, un temps, envisagé.

B. LES MESURES D'ALLEGEMENT FISCAL POUR LES PERSONNELS EMBARQUES

Cette disposition est rendue possible par les lignes directrices en vigueur. Elle est utilisée à une double fin : participer à l'attractivité du métier de marin d'une part, favoriser la compétitivité salariale d'un armement européen par le biais du mécanisme du *net wage* .

C. LES MESURES D'ALLEGEMENT DES CHARGES SOCIALES

Cette disposition également permise est très souvent utilisée par les Etats membres sous la forme d'une exonération ou déduction.

L'ensemble de ces mesures a eu pour effet de constituer un socle commun entre les différents registres de l'Union européenne.

CHAPITRE V :

LA NECESSITE POUR LA FRANCE D'UTILISER LES MESURES AUTORISEES PAR BRUXELLES POUR AVOIR UN PAVILLON AUSSI ATTRACTIF QUE LES AUTRES PAVILLONS EUROPEENS

La réforme du pavillon ne peut se justifier que si on sait répondre à la question posée dès l'introduction : quel pavillon pour quels besoins ?

Six séries de raisons justifient que la France dispose d'un registre attractif.

I. LE TRANSPORT MARITIME CONSTITUE UN MAILLON STRATEGIQUE POUR LES ECHANGES COMMERCIAUX

Ce transport demeure le mode de transport prépondérant pour le commerce mondial (en volume, 98% des échanges internationaux mondiaux empruntent la voie maritime), et reste une activité en expansion. Pour la France, la moitié des importations et le quart des exportations sont effectuées par mer, et la balance des paiements révèle que le transport maritime occupe une place deux fois plus importante que l'aérien, trois fois plus que le ferroviaire et identique à celle de la totalisation des autres modes (route, fluvial, conduits).

La réputation du pavillon national permet d'offrir la garantie de la qualité attendue des industriels tant pour ce qui concerne les navires que les équipages. Améliorer la compétitivité du pavillon permettrait de replacer l'armement français à jeu égal avec ses concurrents, d'éloigner le risque de dépendance par rapport aux opérateurs étrangers, et de renforcer les coopérations avec les ports et les industriels, au moment où les trafics s'ouvrent totalement à la compétition, notamment dans le domaine du cabotage. Un pavillon compétitif permettrait la conquête de trafics qui échappent aujourd'hui aux armateurs français et serait un instrument de création de richesse⁷⁰.

Au surplus, le transport maritime est une filière qui est potentiellement créatrice d'emplois. Ce secteur est en déficit d'emplois qualifiés à court comme à moyen échéance. Au plan mondial, pour 2002, cette pénurie est évaluée à 50 000 marins et 28 000 officiers diplômés.

Mais il est essentiel de ne pas se limiter à un aspect quantifié. Le transport maritime, c'est aussi un savoir-faire enrichi notamment dans l'expérience des navigants travaillant à terre. La filière du transport maritime constitue un apport dans ce domaine au profit des opérateurs terrestres qu'il ne faudrait surtout pas négliger.

⁷⁰ En 1998, les industriels affréteurs français auraient dépensé 8 Mds F pour se procurer du transport maritime par location auprès de pavillons étrangers, ce qui représentait le tiers du chiffre d'affaire annuel de l'armement français.

II. LE TRANSPORT MARITIME A SA PLACE DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET INDUSTRIEL

« *Le pavillon est un tout* »⁷¹. Dès lors que l'un des éléments évoqués sur la compétitivité n'est pas atteint, un armement peut se délocaliser. Il faut penser également au reste de la filière économique. Au delà de la construction navale, il faut veiller à inciter les armements à se fournir auprès d'entreprises françaises (équipements électriques, radio-navigation,...)⁷².

Cette filière englobe notamment les métiers suivants :

- les services portuaires ;
- la logistique ;
- l'inspection et la classification des navires ;
- la gestion des navires et le courtage ;
- les activités bancaires et les services financiers internationaux ;
- les assurances.

III. LE TRANSPORT MARITIME CONSTITUE UN OUTIL DE PUISSANCE POLITIQUE⁷³

L'histoire maritime montre que la puissance politique est souvent tributaire de la puissance maritime⁷⁴. Le pavillon, souvent décrié par certains, est avant tout un signe de puissance avant d'être un symbole.

Au surplus, les armateurs du pétrolier français *Limburg* attaqué le 6 octobre 2002⁷⁵ ont tenu à mettre en avant la protection et les avantages résultant du soutien du gouvernement français et de sa diplomatie.

L'importance du pavillon, au sens large, se retrouve au niveau des puissances commerciales soucieuses de disposer d'une certaine indépendance maritime. Ainsi, les sept premières puissances mondiales en terme de PIB et de commerce extérieur figurent dans les douze premiers rangs du classement des flottes contrôlées - à l'exception de la France - et de celui des trafics portuaires⁷⁶.

⁷¹ Mes interlocuteurs norvégiens ont également insisté sur ce point en indiquant en préambule que le pavillon n'est qu'un instrument au service d'une économie maritime globale qui en Norvège comprend la construction navale et les services commerciaux (le chiffre d'affaire de ce dernier secteur serait de 180 millions de dollars).

⁷² Il s'agit de ce qui est appelé communément « *maritime cluster* ». Une étude exhaustive du secteur serait utile dans ce domaine.

⁷³ Voir également l'introduction du rapport d'enquête sur les aides à la marine marchande, op. cité, p.3 et s.

⁷⁴ Les Etats-Unis engagèrent un programme de construction en série de cargos secs (les *Liberty ships*) et de pétroliers (les *T 2*) qui en firent à l'issue de la seconde guerre mondiale la première puissance navale mondiale, civile et militaire. Le développement économique de la plupart des nations maritimes d'Asie (Japon, nouveaux pays industrialisés et désormais Chine) repose en partie sur le développement de leurs flottes de commerce.

⁷⁵ Pétrolier de 300 000 tpl, 332 mètres de longueur, pavillon français, registre Kerguelen.

⁷⁶ Voir annexes

La France doit par ailleurs conserver une capacité autonome de transport maritime⁷⁷, notamment de passagers⁷⁸, si elle veut être en mesure d'intervenir sur des théâtres d'opération éloignés. De même, la visibilité de nos actions humanitaires repose, notamment en matière d'aide alimentaire, sur la présence du pavillon et des armateurs français.

IV. L'EMPLOI MARITIME : UN PAVILLON COMPETITIF C'EST PLUS DE NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS, PLUS DE MARINS FRANÇAIS, EN PREMIER LIEU, A BORD PUIS A TERRE

La réforme du pavillon français a un impact sur la politique de l'emploi maritime.

Le transport maritime ne se limite pas au nombre d'emplois de navigants à bord des navires immatriculés sous les registres nationaux. Un armement comprend des effectifs à bord d'un navire et à terre. Parmi ces derniers, plusieurs métiers requièrent un savoir-faire, des compétences qui sont généralement trouvées dans l'expérience des navigants. Il existe une filière maritime complète.

Il est bien évident que l'augmentation de navires sous pavillon français se traduira par une augmentation d'officiers et de marins. Il a été démontré que les mesures prises par les deuxièmes registres étrangers en réduisant les contraintes ont joué en faveur de l'emploi. Il convient de rappeler que 70% des navigants à bord des navires sous registre bis danois sont danois alors que la réglementation de ce registre n'impose cette nationalité que pour le seul capitaine.

Les armateurs auront très souvent intérêt à avoir des officiers français à bord de leurs navires car ceux-ci travailleront à terre dans ces compagnies et leur feront profiter de leur expérience. D'autre part, de nombreux officiers qui ont navigué s'orientent par la suite soit vers le pilotage soit vers les services de l'administration maritime et portuaire. Un pavillon français dynamique est donc indispensable au secteur maritime dans son ensemble. Les emplois de maistrance ont aussi leur place : les fonctions de maître électricien, maître machines ou de pompiste sont essentielles sur certains types de navires.

Or, l'évolution sociologique et économique tend à remettre en cause cette filière dans son ensemble. La réforme du pavillon doit prendre en considération les éventuels effets sur cette filière.

Plusieurs principes doivent être rappelés à cette occasion :

- une filière de l'emploi maritime est complète : elle va des emplois d'exécution à ceux de commandement.
- elle répond à un impératif bien compris de promotion sociale
- une filière n'est pas strictement maritime

L'immatriculation d'un plus grand nombre de navires en France permettrait de bénéficier de cet appel de compétences et consoliderait le savoir-faire maritime français au

⁷⁷ Celle-ci a été évaluée à 130 navires.

⁷⁸ Même si le concept d'utilisation des navires de commerce au profit des forces armées a beaucoup évolué depuis quelques années.

profit du développement des entreprises françaises. Cela contribuerait par ailleurs à privilégier le réseau portuaire national, qui génère ainsi une forte production de transport de pré et post acheminements, notamment ferroviaire, mais aussi des activités induites portuaires, para maritimes, commerciales et industrielles.

L'existence d'une flotte de commerce a des répercussions sur l'existence et le rôle des métiers connexes. En France, il existe une « *place maritime* » qui exerce un rôle non négligeable au niveau du marché maritime mondial. Cette « *place maritime* » comprend les métiers de l'assurance et de la réassurance, des sociétés de classification, des courtiers d'affrètement et d'achats et ventes de navires. Un lien, non démontré économiquement, existerait toutefois entre l'importance de la flotte de commerce et l'existence de cette filière. Le rapport Hamon-Dubois avait également souligné ce point en prenant appui *a contrario* sur la disparition des chantiers de construction et de réparation navale⁷⁹.

Cette corrélation se retrouve également avec les personnels navigants qui après une carrière maritime sont recrutés dans des métiers liés à la flotte de commerce : experts maritimes, pilotes maritimes et hauturiers et fonctionnaires. Certains métiers terrestres nécessitent une telle expérience maritime⁸⁰.

La réduction du nombre de navires entraîne en effet une réduction du nombre de navigants mais aussi des possibilités d'embarquements sur des navires français. Les navigants étant moins nombreux, et toutes choses étant égales par ailleurs, le nombre de candidatures aux recrutements organisés pour les différentes filières de fonctionnaires et d'officiers des affaires maritimes, des officiers des ports est faible. Certaines formations prévoient des embarquements qui reposent sur les armements français. C'est notamment le cas des élèves officiers de la marine marchande. La réduction du nombre de navires, voire la disparition de certains métiers de transport maritime⁸¹ sous pavillon national, constitue un handicap dans la formation, notamment en matière de sécurité maritime.

Le cas du pilotage constitue un exemple de ces besoins de recrutement. Cette situation n'est pas spécifique à la France. Des pays comme la Belgique, l'Allemagne ou les Pays Bas sont confrontés à de réelles difficultés en la matière. Il existe en effet une relation directe entre le taux de marins nationaux au titre des obligations du registre national et le renouvellement des effectifs des stations de pilotage : « *Le pavillon français est bien un creuset de la profession de pilote* »⁸².

L'affaiblissement de la flotte de commerce, en nombre de navires et d'armements, est donc une source d'affaiblissement pour l'ensemble de la filière du transport maritime. Le soutien apporté à cette flotte de commerce concourt donc au soutien indirect à l'ensemble de cette filière. Or, ce secteur maritime représente des intérêts financiers, géographiques et politiques. La puissance publique ne peut pas perdre de vue la qualité du recrutement de ses effectifs qui concourent à sa politique de sécurité portuaire et maritime.

Il faut relever également certains défis liés à l'évolution des mentalités. De nombreux armements maritimes m'ont fait part de leurs difficultés pour trouver et surtout pérenniser les

⁷⁹ Rapport Hamon-Dubois, p. 6-7.

⁸⁰ En témoigne à titre d'exemple le débat sur le recrutement des inspecteurs de sécurité.

⁸¹ La flotte de commerce française ne comprend plus de pinardiers depuis 2002 et ne comprend plus que sept vraquiers secs.

⁸² Voir annexe 12 : le recrutement de pilotes constitue un prélèvement sur les effectifs de navigants.

navigants à bord que ce soit au fret ou au passager : la recherche de carrières courtes est un fait mais il ne faut pas le considérer forcément comme un handicap car les besoins en personnels ayant acquis une expérience reconnue de navigants sont très importants « à terre » pour les professions maritimes ou para-maritimes.

Plusieurs armements ont souligné l'importance des « superintendants »⁸³ dont le principal vivier est composé d'anciens navigants.

Ainsi, aux 14000 emplois de l'armement français (navigants et sédentaires) viennent s'adjoindre 64000 emplois directs, 94000 emplois indirects et 2400 emplois de service public.

V. LE PAVILLON, OUTIL DE LA SECURITE MARITIME

La disparition d'une flotte de commerce est de nature à remettre en cause les compétences techniques et administratives de l'appareil administratif maritime : « *L'Etat du pavillon nourrit l'Etat du port en quelque sorte* ». Une politique de pavillon, c'est aussi une politique de sécurité maritime : plus de navires, plus d'inspecteurs de sécurité ; plus de contrôle Etat du port,...

Toute réforme du pavillon, bien qu'engagée par des considérations économiques, doit veiller à ce que les conditions de sécurité des navires et de la navigation maritime ne soient pas remises en cause par cette réforme.

Cela signifie que :

- la réforme du pavillon ne doit pas s'accompagner d'une dégradation des conditions d'immatriculation des navires dans le nouveau registre international français ;
- les modifications proposées en matière d'effectifs ne doivent pas signifier la recherche d'un moindre coût qui procéderait plutôt d'une vue à court terme ;
- les instruments concourant à la compétitivité d'un registre doivent toujours prendre en considération les questions d'effectifs, de formation et de manière plus générale de sécurité de la navigation.

VI. LA VOIX DE LA FRANCE A L'ETRANGER, A L'OMI ET A BRUXELLES

L'influence des pays à l'OMI et dans l'Union européenne tient non à la longueur de leur côte mais à l'importance de leur flotte. Le Libéria, registre accueillant le plus grand nombre de pétroliers pèse plus que la France alors que cette dernière est de loin la plus menacée par des risques de pollution.

J'avais déjà souligné ce point dans mon rapport pour le Sénat sur l'*Erika*⁸⁴ : « *le niveau de la flotte marchande a une incidence directe sur l'aptitude de la France à se faire*

⁸³ On entend par là les personnels qui assurent la gestion technique du navire à partir depuis le siège de l'armement.

⁸⁴ *Erika : indemniser et prévenir*, op. cité, p.137.

entendre dans les organisations internationales maritimes où la capacité de discussion et d'influence dépend du niveau de la flotte de chaque Etat ».

Il ne sert donc à rien d'affirmer une politique de sécurité maritime si l'Etat ne cherche pas par ailleurs à avoir une flotte de commerce.

La France a fait plusieurs propositions pour améliorer la sécurité maritime. Il lui faut donc une flotte de commerce faute de quoi son influence sera faible.

Six raisons principales justifient de conserver un pavillon. Ce dernier, dans un contexte de compétitivité internationale, ne peut plus rester sur des bases artificielles et sur des rigidités socio-économiques.

Le développement du pavillon passe donc par une réforme du registre le plus soumis à la concurrence en tenant compte de l'évolution récente constatée dans les autres pays européens.

CHAPITRE VI :

CONDITIONS DEVANT ETRE REUNIES POUR AVOIR UN PAVILLON COMPETITIF

Un registre est compétitif à condition de bénéficier des éléments suivants :

- l'appui à l'acquisition de navires⁸⁵ : le pavillon national doit disposer d'une flotte jeune et compétitive ;
- les facilités d'entrée en flotte : les pouvoirs publics doivent aider les armateurs à s'intéresser au pavillon national ;
- les coûts d'exploitation liés à l'équipage et aux frais généraux doivent être similaires aux autres pavillons européens.

Un registre est attractif dès lors qu'il offre :

- une protection diplomatique et militaire liée au pavillon ;
- la possibilité de recruter des personnels bien formés ;
- une sécurité juridique en matière de gestion des personnels embarqués.

Même si tout dépend de la « *volonté commerciale* », le choix d'un pavillon repose finalement sur l'analyse par un armateur des trois régimes découlant de ce même pavillon :

- le **régime fiscal** du pavillon ;
- le **régime social** du pavillon ;
- le **régime administratif** du pavillon.

⁸⁵ Les investissements lourds que représentent l'acquisition d'un porte-conteneurs de 4000 TEU (40 millions d'euro), d'un pétrolier de type *very large crude carrier* – VLCC - (80 millions d'euro) nécessitent une réduction des incertitudes réglementaires et économiques.

Si le régime fiscal est plutôt satisfaisant, ou plus précisément n'entraîne pas de surcoûts par rapport à d'autres registres concurrents, l'expérience française a souligné les faiblesses du régime social (les incertitudes pesant sur le registre Kerguelen nuisent à la sécurité juridique de l'armement) et les lourdeurs et coûts du régime administratif.

Je considère que nous pouvons améliorer la compétitivité et l'attractivité du pavillon sur ces deux derniers points tout en veillant à ce que le premier soit appliqué en étroite relation avec les considérations économiques.

Chapitre VII :

LES PROPOSITIONS RETENUES

I. AMELIORER LES PROCEDURES D'ENTREE EN FLOTTE POUR NE PAS EN FAIRE UN ELEMENT DISSUASIF

La création d'un « *guichet unique* » serait de nature à faciliter les procédures d'immatriculation pour des armateurs habitués à opérer dans des pays aux traditions maritimes et administratives moins présentes.

L'immatriculation a par ailleurs un coût⁸⁶ en raison du rôle de l'Etat en matière d'opérations de mise en service d'un navire (service des jauges des Douanes, services de sécurité maritime des Affaires maritimes) à la différence de certains Etats où les sociétés de classification ont une mission d'homologation plus étendue.

Cette simplification doit être étudiée en tenant compte des compétences des différents services.

L'entrée en flotte d'un navire peut être décomposée grossièrement en deux temps : d'abord, le navire doit être admis sur un plan technique. Cette admission fait l'objet d'un travail mené par les services des Douanes (le jaugeage du navire), les services des Affaires maritimes (la délivrance des titres de navigation du navire) et la société de classification. Dans un second temps, il s'agit d'enregistrer le navire et de veiller aux conditions de son armement.

Or, si cette seconde opération varie selon les registres d'immatriculation qui ont leurs propres règles, la première phase est la même. Ce n'est pas l'exploitation du navire qui est considérée à proprement parler mais l'aptitude du navire à s'engager dans une expédition maritime.

Je pense que l'on peut dans un premier s'efforcer de faciliter la tâche des armateurs au cours de la première phase en proposant un « *guichet unique* ». Cette première réforme ne touche pas au débat sur la délégation des pouvoirs aux sociétés de classification que certains

⁸⁶ L'entrée en flotte d'un porte-conteneurs reviendrait à environ 250 000 dollars selon un armateur pour un navire construit hors d'Europe (formalités de francisation, frais de la visite de mise en service, jaugeage,...).

armateurs souhaiteraient voir aboutir même si je pense qu'il est nécessaire de réfléchir à une externalisation de certaines missions.

Il convient également de faciliter l'information des sociétés souhaitant s'immatriculer sous pavillon national. Je recommande aux pouvoirs publics de parvenir à un document sur le modèle de celui rédigé par les armateurs norvégiens. Un groupe de travail entre pouvoirs publics (Ministère chargé des transports - DTMPL – DAMGM, Ministère chargé des finances – DGDDI) et Armateurs de France devrait parvenir à mettre en place une telle brochure doublée d'un site d'accueil géré par les armateurs et renvoyant sur les sites utiles de l'administration⁸⁷.

Les pouvoirs publics doivent réfléchir à la possibilité de constituer un guichet unique en matière d'immatriculation et de francisation des navires de commerce.

Armateurs et pouvoirs publics doivent constituer une brochure d'information.

II. LA CREATION D'UN REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS COHABITANT AVEC D'AUTRES REGISTRES

Un registre unique correspond au souci de simplifier l'action politique et administrative. Une bonne réforme nécessite une lisibilité claire pour les acteurs économiques et sociaux. Un pavillon ne gagne pas à multiplier les différents registres en son sein. Cette multiplication est de nature à alimenter une surenchère entre les registres et la perte d'unité derrière un même pavillon est contraire à l'affirmation d'une politique maritime cohérente.

Après avoir envisagé un seul registre qui pourrait se décliner en fonction du type d'activité des navires, j'y ai renoncé, cette ambition étant irréaliste à court terme.

Je pense que toutefois à terme il faudra parvenir à l'existence d'un seul registre pour l'ensemble des navires de commerce.

A. MAINTENIR EN L'ETAT LE REGISTRE METROPOLITAIN

La situation très spécifique des navires de passagers affectés au cabotage national ou qui effectuent des liaisons courtes telles que le Transmanche ou Continent/Corse justifie le maintien du registre métropolitain pour des raisons sociales ou économiques. Certains armements m'ont indiqué que le fait d'avoir 100 % de marins français à bord représente un atout sur le plan commercial.

Les navires de passagers même sous courte distance affrontent la concurrence internationale quelquefois avec succès mais d'autres subissent une concurrence plus difficile de la part de compagnies étrangères pouvant immatriculer leurs navires sous des conditions plus favorables.

⁸⁷ Là encore, il serait souhaitable de s'inspirer des pratiques notamment norvégiennes.

Pour permettre d'affronter cette concurrence, l'hypothèse d'une exonération d'une partie des charges sociales salariales mériterait d'être étudiée. Je relève en effet qu'en Norvège les navires à passagers inscrits au premier registre norvégien bénéficient d'une exonération d'impôts permettant par le biais du mécanisme de *net wage* de concurrencer les navires danois.

Par ailleurs, la structure des coûts est différente selon qu'il s'agit d'un navire de charge et d'un navire à passagers.

Il convient de maintenir en l'état le registre métropolitain.

B. CREER UN REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

Il a été démontré ci-dessus que les registres internationaux européens ont permis non seulement d'augmenter le nombre de navires mais ont également souvent joué en faveur de l'emploi. Il est donc proposé de créer un Registre International Français sous lequel pourront s'immatriculer tous les navires de commerce au long cours ainsi que les navires pratiquant le cabotage international .

Ce RIF ne sera pas ouvert aux navires de pêche professionnelle.

C. LIMITER LA POSSIBILITE DU REGISTRE KERGUELEN AUX NAVIRES DE PECHE PROFESSIONNELLE

La création d'un RIF laissera en l'état le registre Kerguelen mais uniquement pour les navires de pêche. Ceux-ci seront désormais dispensés de l'obligation de toucher Port-aux-Français.

Ce maintien serait de nature à répondre aux éventuelles attentes de certaines sociétés de pêches qui dans un contexte de contraintes communautaires en matière de ressources pourraient tirer profit de ce registre.

La limitation de ce registre aux navires de pêche entraînera une perte de recettes pour le territoire qui pourrait être compensée par la solidarité nationale.

D. MAINTENIR LE REGISTRE DE WALLIS ET FUTUNA

Je propose de maintenir en l'état le registre de Wallis et Futuna même s'il serait nécessaire de clarifier le régime juridique de ce registre pour éviter tous contentieux auprès de l'OIT.

Ce registre apporte également une contribution financière importante au territoire.

Je propose donc la mise en place d'un nouveau registre, le RIF, qui ne signifie pas pour autant la disparition des autres registres. Ce RIF se substituerait au registre Kerguelen en ce qui concerne les navires de commerce.

III. LES CONDITIONS ECONOMIQUES D'UN REGIME ATTRACTIF ATTRIBUE AU RIF

A. L'EXONERATION DES CHARGES SOCIALES ENIM ET HORS ENIM

Le système d'allègement des charges sociales patronales a fait l'objet de critiques récurrentes de la part de l'ensemble des armements : le système est complexe, manque de lisibilité et pèse sur le fonds de roulement des entreprises.

En application des orientations communautaires⁸⁸, ce dispositif consiste à rembourser aux entreprises soumises à la concurrence internationale employant des personnels naviguant sur des navires de commerce.

Décidées par le comité interministériel de la mer du 1^{er} avril 1998, ces aides consistent en :

- un remboursement des contributions patronales obligatoires d'assurance vieillesse, maladie et accidents du travail, ainsi que des cotisations d'allocations familiales et chômage versées par les entreprises de transport ayant une activité maritime soumise à la concurrence internationale qui emploient des personnels naviguant à bord des navires battant pavillon français.

- un dispositif de remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle auquel la loi de finances pour 2003 a substitué un dégrèvement.

Ces mesures ont été notifiées par l'Etat auprès des services de la commission : les remboursements des contributions patronales obligatoires d'assurance vieillesse, maladie et accidents du travail (aide d'Etat N 518/98 autorisée par la Commission le 22 décembre 1998) et des cotisations d'allocations familiales et chômage (aide d'Etat N 88/2001 autorisée par la Commission le 30 avril 2001). Le dispositif actuel repose sur les instructions du 31 mars 1999 et du 24 juillet 2001 relatives à l'aide portant remboursement des contributions sociales patronales obligatoires des entreprises qui emploient des personnels naviguant à bord des navires de commerce battant pavillon français.

Il est donc proposé d'instaurer un mécanisme d'exonération des charges patronales en lieu et place du mécanisme actuel de remboursement.

Cette proposition n'entraîne pas de modification substantielle mais elle est de nature à faciliter les sociétés concernées : le remboursement des charges sociales *« se traduit par une gestion très lourde pour les armateurs et l'Administration, contraints à des échanges d'information très lents et bureaucratiques sur la stratégie de l'entreprise, l'évolution de sa*

⁸⁸ *Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime* du 5 juillet 1997, JOCE n°97/C 205/05.

flotte et ses actions dans le domaine de la formation et de l'emploi »⁸⁹. Il pèse également sur la trésorerie des armements dans la mesure où les délais voire l'effectivité du remboursement⁹⁰ sont tels qu'ils remettent en cause les prévisions financières des armements.

Cette proposition de simplification administrative rejoint les pratiques retenues dans la plupart des autres Etats de l'Union européenne où le dispositif analogue repose sur un mécanisme de réduction de taux de cotisation.

Même si le régime de l'ENIM n'entre pas dans le cadre de ma mission, il convient d'indiquer que certains de mes interlocuteurs souhaitent que les navigants français puissent avoir le choix de s'inscrire à l'ENIM ou à un autre régime de protection.

L'exonération des charges sociales patronales doit être préféré au système de remboursement des charges sociales patronales. Mesure de simplification administrative, elle s'inspire de la pratique constatée dans d'autres Etats de l'Union européenne.

A. LA « DEFISCALISATION DU SALAIRE » DES NAVIGANTS

Actuellement, les armements français ont du mal à retenir leurs équipages compte-tenu de l'inégalité des conditions de vie entre les armements de navires à passagers (lignes régulières de *short sea*), les stations de pilotage et les autres armements. Le choix d'embarquement des marins, officiers comme équipage, tient compte du salaire mais aussi des conditions de travail nettement plus attractives sur les navires à passagers. Il faut donc veiller à corriger ces déséquilibres en renforçant l'attractivité des conditions de travail des navigants au long cours et au cabotage international.

La défiscalisation constitue à cet égard la meilleure solution permettant de rétablir les conditions de concurrence entre les différentes activités et donc « *d'accès à la ressource : le vivier de navigants* ».

Cette attractivité fiscale doit figurer comme un « *élément de statut* » du marin au commerce d'autant qu'elle sera perçue comme un geste politique en faveur des marins et non plus des armateurs.

Cette proposition revient à inclure les navigants dans le champ d'application de l'article 81 a du code général des impôts qui prévoit l'exonération fiscale des salariés relevant de certaines professions travaillant hors de France plus de 183 jours par an. Ces professions sont notamment les chantiers de construction, les plates-formes *off shore*,...

Or, un grand nombre d'armateurs comme de partenaires sociaux ont fait part de leurs inquiétudes sur les possibilités de recruter des navigants français. L'évolution sociologique du marin et notamment l'arbitrage entre les vies privée et professionnelle d'une part, et la recherche de carrières maritimes courtes d'autre part, est de nature à réduire le nombre de navigants mais aussi la durée de leurs embarquements.

⁸⁹ Livre blanc du CCAF, p. 4.

⁹⁰ Cette disposition reste soumise finalement aux contraintes budgétaires de l'Etat.

Pour certains armements, qui ont des navires éligibles aux dispositions de l'article 81 a, cette différenciation fiscale est une contrainte supérieure en matière de gestion des navigants au sein d'une même société.

Il est donc proposé d'exonérer les navigants dès lors qu'ils sont embarqués sur des navires de commerce armés au long cours ou au cabotage international et qui sont immatriculés au Registre International Français.

Cette mesure se justifie par la nécessité de rendre le métier de navigant au long cours attractif. Il convient également de rappeler que les armateurs norvégiens et danois ont indiqué que la meilleure façon d'augmenter le nombre de marins nationaux à bord est d'exonérer leurs revenus de tout impôt.

Une difficulté tient à l'intégration de cette mesure dans la politique salariale de l'armement. Le mécanisme du *net wage* a été un élément essentiel du développement du pavillon danois en raison de la possibilité accordée aux armements de baisser le coût du navigant danois par le biais de cette exonération fiscale. Cette prise en compte est possible dans les Etats pratiquant la retenue à la source. Ce n'est pas le cas de la France.

Cette mesure en l'état resterait donc avant tout une mesure pour inciter les navigants à travailler sur des navires armés au long cours ou au cabotage international⁹¹. Cette mesure jouerait également en faveur de l'emploi. En effet, un armateur spécialisé dans le *supply* m'a indiqué que le fait que les navigants bénéficient de l'exonération off-shore facilitait le maintien de marins français à bord.

Il s'agit d'une question essentielle dont la non application serait de nature à remettre en cause l'économie d'ensemble de mes propositions. Il serait également utile de vérifier l'impact des 35 heures afin de ne pas se limiter à l'exigence du code général des impôts prévoyant 183 jours d'absence.

L'exonération fiscale des revenus de navigants travaillant sur des navires inscrits au RIF est de nature à rendre le métier de navigant plus attractif tout en invitant les parties à une négociation salariale dans un contexte de compétition économique accrue.

IV. UN REGISTRE AUSSI COMPETITIF ET ATTRACTIF QUE LES AUTRES REGISTRES EUROPEENS IMPOSE DE REVOIR LES REGLES D'EQUIPAGE

Les mesures proposées précédemment sont de nature à réduire sensiblement le coût du navigant. Elles doivent également être de nature à permettre aux armements d'augmenter le nombre de marins à bord des navires.

⁹¹ Elle serait de nature à laisser les marins à l'ENIM constituant par là un élément favorable à l'équilibre de ce régime spécial.

*A. SEULS LE CAPITAINE ET L'OFFICIER CHARGE DE SA SUPPLEANCE DOIVENT ETRE FRANCAIS*⁹²

Il résulte de l'étude des registres internationaux européens que ceux-ci ne requièrent que la présence à bord d'un capitaine de la nationalité du pavillon.

Il est donc proposé que seul le capitaine et son suppléant⁹³ devront être français à bord des navires immatriculés au RIF.

Le cadre juridique national actuel est fixé par la loi n°96-151 du 26 février 1996 relative aux transports qui prévoit que «*A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français*».

Alors que plusieurs contentieux ont soulevé la question de cette réserve à la libre circulation des personnes⁹⁴, il est souhaitable de maintenir la réserve absolue visant à limiter aux seuls ressortissants nationaux l'accès aux emplois de capitaine et de suppléant, sans qu'il soit nécessaire de distinguer entre des navires d'un certain tonnage⁹⁵.

Certaines dispositions du code civil et du code disciplinaire et pénal de la marine marchande confèrent au capitaine tantôt l'exercice de fonction d'officier d'état civil tantôt de véritables pouvoirs de police qui le fait participer au service public de la justice. Ces prérogatives vont bien au-delà de celles conférées par la loi à toute personne en cas de crime ou de délit flagrant. Conformément à l'article 73 du code de procédure pénale français, si toute personne a qualité pour appréhender l'auteur d'un crime ou d'un délit flagrant, elle doit le conduire devant l'officier de police judiciaire le plus proche. C'est à ce dernier seulement qu'appartiennent les pouvoirs d'arrestation ou de placement en garde à vue.

Les capitaines de navires sont par ailleurs amenés lorsque les circonstances l'exigent à prendre connaissance puis à mettre en application des mesures ayant trait à la défense nationale. Ils peuvent être amenés à avoir des contacts étroits avec la Marine nationale pour la mise en œuvre de ces mesures.

Lorsque les capitaines de navires sont investis de prérogatives de puissance publique, ils relèvent de l'article 39, paragraphe 4, CE.

Ces pouvoirs ne sont pas détachables des fonctions de capitaine car elles reviendraient à priver les capitaines de nationalité étrangère d'une part de leur autorité. Ce particularisme dans les fonctions du capitaine, que l'on retrouve dans certains Etats de l'Union européenne, repose sur des dispositions issues du code civil comme du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

⁹² On parle de la thèse de la réserve absolue.

⁹³ Certains armateurs m'ont cité le caractère exemplaire du statut de capitaine artisan autonome allemand (le «*freier mitarbeiter*») susceptible d'intéresser le petit cabotage.

⁹⁴ Affaire C-47/02 Albert Anker, Klaas Ras, Albertus Snoeck contre Bundesrepublik Deutschland et affaire C-405/01 Colegio de Oficiales de la Mercante contre Administración des Estado. Voir également la réponse la Commission à la question écrite n°2710/1996 parue au Journal officiel des communautés européennes C 83 du 14 mars 1997, p. 53.

⁹⁵ Cas par exemple de la législation espagnole qui distingue entre les navires de plus de 100 tonnes ou de plus de 100 passagers.

Le maintien de cette obligation de nationalité ne s'oppose pas à la jurisprudence constante de la cour de justice des communautés européennes qui considère que la condition de nationalité s'applique aux « *emplois qui comportent une participation directe ou indirecte à l'exercice de la puissance publique et aux fonctions qui ont pour objet la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat ou des autres collectivités publiques* » et l'exercice de ces fonctions suppose « *un rapport particulier de solidarité à l'égard de l'Etat ainsi que la réciprocité de droits et devoirs qui sont le fondement du lien de nationalité* » (CJCE, 17 décembre 1980, Commission c/Belgique, C-149/79, Rec. p.1845).

L'exigence d'un officier français suppléant tient notamment au fait que celui-ci peut être appelé à se substituer au capitaine d'une part et que face à des événements de mer difficiles, le capitaine a besoin d'une certaine communauté de langue et d'esprit avec un autre officier d'autre part.

Cette exigence minimale pourra bénéficier de mécanismes dérogatoires sous certaines conditions qui feront l'objet d'un encadrement strict de la part de l'autorité maritime.

Il convient de maintenir l'exigence minimale d'un capitaine et d'un officier suppléant de nationalité française.

B. L'ABANDON DE LA CONTRAINTE DU QUOTA QUI JOUE CONTRE L'EMPLOI

Les expériences en Europe ont montré que la **contrainte joue contre l'emploi**.

Sous pavillon danois, l'exigence de nationalité ne concerne que le capitaine mais en pratique, 70% des navigants sont danois. Mais il faut souligner que le degré de souplesse accordé par les pouvoirs publics permet de rémunérer les marins danois sur des bases concurrentielles. L'Italie elle aussi négocie avec les syndicats le nombre de marins nationaux par navire.

Un registre moderne et compétitif doit faire le pari d'abandonner toutes formes de contrainte pesant sur les armateurs. Compte-tenu d'une part de l'évolution des différents registres communautaires et des difficultés de trouver des navigants d'autre part, il me paraît souhaitable de cesser toute référence obligatoire à un quelconque quota de navigants.

Au-delà de l'impossibilité de trouver 35% de marins français, une telle contrainte inexistante dans la plupart des pays de l'Union européenne va à l'encontre du but recherché car elle incite les armateurs à s'immatriculer sous pavillon tiers soit parce qu'ils n'arrivent pas à trouver le nombre de marins exigés soit compte-tenu du coût lié à ces contraintes.

Encore une fois, l'expérience à l'étranger montre que la flexibilité et la souplesse rendent un registre attractif et joue en faveur de l'emploi.

Cette proposition est en soi assez révolutionnaire par rapport aux rapports et propositions couramment posées ces dernières années. Le livre blanc du comité central des armateurs de France avait ainsi proposé pour les navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute une exigence de marins communautaires à hauteur de 25%, ce taux étant « *calculé sur la*

base de l'ensemble du personnel navigant de l'entreprise et non pas par navire, ce qui permet d'appliquer ce taux moyen avec souplesse en fonction du marché sur lequel opère le navire »⁹⁶.

Il faut abandonner toute contrainte en terme de quota de navigants communautaires

C. L'AUTORISATION D'EMBAUCHER LES MARINS ETRANGERS PAR L'INTERMEDIAIRE DES SOCIETES DE PLACEMENT (MANNING)

La prestation de service de placement, que l'on peut dénommer *manning* pour la commodité du propos, consiste à fournir de la main d'œuvre au profit d'un armateur pour travailler sur un navire. Une partie de l'équipage est recrutée par une agence de placement spécialisée, laquelle rémunérera directement les marins. Cette pratique n'est pas la seule. Il existe un autre cas de figure où en plus de l'accord de *manning*, le marin signe un contrat d'engagement avec l'armateur.

Le *manning*, qui est une relation triangulaire de main d'œuvre analogue à celle qu'on trouve dans le travail temporaire en France, est pratiqué par tous les armements dont les navires sont immatriculés sous un registre international européen.

Cette pratique, caractéristique de la navigation maritime internationale, est répandue et certains pays fournisseurs de main d'œuvre en font une spécialité, comme les Philippines. Or, comme la France l'a souligné en octobre 2002 lors des travaux menés à Genève au BIT au sein du Groupe de travail tripartite sur les normes maritimes, les règles de l'OIT n'évoquent pas ce type de prestations et l'on ne sait donc pas si elles l'autorisent ou non. La convention n°179 de l'OIT sur le placement des gens de mer, en cours de ratification en France, reste ambiguë sur ce genre de conditions de placement.

Il serait donc souhaitable de parvenir à préciser autant que de besoin les règles permettant d'encadrer ces prestations de main d'œuvre et de manière à ce que ce type de relation ne soit pas interdit. En tout état de cause, il faut ne plus d'ambiguïtés sur cette question.

La reconnaissance de ce type de prestations, dans des conditions à examiner, serait une base de clarification significative permettant de proposer des règles juridiques lisibles et acceptables.

Un minimum de contrôle sur les agences de placement doit pouvoir être exigé de la part des pays dont elles relèvent. L'Etat de pavillon a également son rôle à jouer. Certains ont proposé de s'assurer de la qualité de la formation offerte aux personnels navigants recrutés par le biais des sociétés de *manning*.

Les armements doivent donc s'intéresser à la formation effective des marins recrutés par l'intermédiaire des sociétés de *manning*.

⁹⁶ Livre blanc du CCAF, op. cité, p. 9.

Il conviendrait à ce titre d'inciter les armements français à recruter des officiers parlant français et anglais et des marins parlant français. Il serait souhaitable d'inciter les compagnies d'armement à embaucher des marins francophones et c'est la raison pour laquelle il est recommandé que le gouvernement puisse participer à l'aide à la formation dans les pays pourvoyeurs de main d'œuvre, ce qui permettrait aux armateurs de trouver des marins bien formés, la formation étant déterminante en matière de sécurité. Je suis également convaincu que la communauté de langue à bord d'un navire est sans doute l'un des facteurs les plus importants en matière de sécurité du navire et de la navigation.

Enfin, je pense qu'il est également possible de s'inspirer de la convention de Rome du 15 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Cette convention consacre la loi d'autonomie, permettant la reconnaissance de la volonté des partenaires y compris en matière de relations du travail.

Le recours légal au *manning* est nécessaire pour placer les armements français au même niveau de compétition économique tout en offrant une sécurité juridique. Elle s'impose en raison des pratiques constatées dans les autres pays développés.

Les pouvoirs publics doivent aider les armements à développer une formation adaptée dans des pays notamment francophones.

V. UN PAVILLON SOUCIEUX DE LA FORMATION DES GENS DE MER

Au delà du maintien de la polyvalence, il convient de modifier l'offre de formation en France en direction de la formation monovalente (plus courte), la validation des acquis professionnels (« *maritimiser les terrestres* ») et l'ouverture des navigants au « *shipping* » au sens large (gestion managériale, gestion économique et comptable).

Ces efforts menés par les pouvoirs publics doivent permettre aux armements de parer aux risques de pénurie de main d'œuvre maritime. Mais il appartient aussi aux armements d'avoir une politique de formation. Maersk a un souci de formation avec sa propre école et le groupe Bergesen dispose de huit navires écoles.

Les conditions de concurrence sont telles que la question des charges sociales est essentielle. Il est normal que les navires à passagers soient soutenus dans une politique de formation coûteuse car les trois compagnies de navires à passagers représentent actuellement la principale garantie du système de formation (70 stagiaires à bord, 60 élèves par an) au profit de la marine marchande comme des services de l'Etat.

Un pavillon attractif, c'est une offre de formation qui l'est également. Cela suppose des moyens⁹⁷, des innovations ou des améliorations.

Je relève deux améliorations possibles.

Il convient en premier lieu de développer les **contrats de qualification maritime** au delà de 25 ans.

⁹⁷ Lors d'un de mes déplacements, j'ai pu visiter l'école nationale de la marine marchande du Havre.

Il est nécessaire par ailleurs de développer **l'apprentissage maritime**⁹⁸.

La loi du 18 novembre 1997 a modifié notamment l'article 18 du code du travail maritime, rendant applicable aux entreprises d'armement maritime les dispositions du code du travail relatives à l'apprentissage.

Le contrat d'apprentissage donne au jeune un statut professionnel au sein de l'entreprise d'armement maritime. Cette formation autour d'un objectif pédagogique, sous le contrôle d'un maître d'apprentissage débouche sur un titre de l'enseignement professionnel, secondaire ou supérieur. Le contrat d'apprentissage maritime comporte toutefois des spécificités liées aux contraintes de navigation qui sont loin d'être compatibles avec un calendrier d'études habituel.

Il s'agit de proposer un « *contrat de carrière* » utilisant l'apprentissage aux jeunes officiers brevetés chef de quart de navire à la mer afin de les accompagner jusqu'à l'obtention des diplômes de direction (capitaine de première classe, capitaine, chef mécanicien). Ce dispositif pourrait être étendu également aux personnels non officiers.

Par ailleurs, je crois utile de réformer la formation maritime professionnelle en offrant une formation monovalente d'une durée plus courte pour les officiers machines. Les réformes en cours me paraissent aller dans le bon sens.

Enfin, il serait sans doute souhaitable de réfléchir à certaines modalités de financement de la formation. Compte-tenu des effets consécutifs aux nombreux départs des navigants, il me paraît nécessaire que le pilotage maritime par exemple contribue au financement de la formation.

La formation doit être un impératif : le pavillon français doit être une référence en la matière.

La formation a un coût : il faut réfléchir à l'équité de son financement et à la fidélisation des navigants.

VI. SEULES LES COMPAGNIES D'ARMEMENT S'ENGAGEANT A RESPECTER LES NORMES SOCIALES INTERNATIONALES EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE MARITIME POURRONT ENREGISTRER LEURS NAVIRES SOUS LE RIF

Il n'est pas envisageable pour le moment en France de conclure des accords tripartites tels qu'en Norvège ou des conventions collectives avec des syndicats comme au Danemark⁹⁹. Il n'est pas non plus possible de conserver le vide juridique actuel qui concerne marins embarqués sur les navires Kerguelen. Si plusieurs instruments de l'OIT ont été ratifiés, leur mise en œuvre n'est pas effective.

⁹⁸ Un projet de décret est en cours.

⁹⁹ Les armateurs italiens ont également conclu un accord avec les syndicats qui prévoit l'emploi des marins non communautaires aux normes ITF.

Il résulte enfin de mes auditions que la quasi-totalité des armateurs français appliquent les normes sociales internationales en vigueur, c'est-à-dire les normes de type ITF.

Ainsi donc il est proposé que l'administration n'accepte l'enregistrement au RIF qu'aux armateurs prenant l'engagement de pratiquer des normes sociales internationales en vigueur dans le domaine maritime pour l'emploi de marins non communautaires embauchés par l'intermédiaire de sociétés de *manning*.

Il faut également veiller aux évolutions susceptibles de modifier en profondeur les normes sociales internationales en matière maritime dans le cadre des travaux de l'OIT.

Depuis deux ans, sous l'appellation « *Pour un travail décent dans le secteur maritime* »¹⁰⁰, l'OIT s'est en effet engagée dans un processus d'élaboration de normes intégrées. Le groupe de travail tripartite, sous présidence française, est chargé d'élaborer une convention unique destinée à rassembler l'ensemble des conventions et recommandations existantes de l'organisation. Cette démarche tripartite me paraît constituer une méthode de référence qui est justifiée par l'intérêt de tous de lutter contre toute forme de « *dumping social* » qui a sa part dans la compétitivité économique entre armements.

Des innovations sont donc fortement envisageables notamment en matière de procédure d'amendement simplifiée et surtout dans l'utilisation du contrôle par l'Etat du port¹⁰¹.

Une conférence diplomatique d'adoption de cette nouvelle convention est prévue pour 2005. La réforme du pavillon doit donc prendre en compte tous ces paramètres.

Le pavillon national ne peut pas se permettre d'avoir des navigants sous-payés. Les normes OIT et les normes sociales internationales habituellement en vigueur dans les autres registres européens doivent être adoptées impérativement par les armements inscrits au RIF.

VII. LE SUCCES DU NOUVEAU PAVILLON EST CONDITIONNE PAR LA MISE EN ŒUVRE DE TOUTES LES PROPOSITIONS PRECITEES

Les propositions présentées dans ce rapport ne constituent pas un catalogue de mesures parmi lesquelles le gouvernement pourrait choisir l'une ou l'autre.

Ces propositions résultent de l'étude des pavillons européens qui ont permis à la fois de rapatrier des navires sous pavillon nationale et de créer de l'emploi. Le succès de ces registres est dû uniquement au fait que les propositions précitées ont été retenues et mises en œuvre. Ainsi donc le nouveau Registre International Français ne pourra atteindre l'objectif recherché – c'est-à-dire attirer des navires sous pavillon français – et développer l'emploi tout en permettant à la France de redevenir une puissance maritime que si l'intégralité des mesures proposées dans ce rapport sont retenues et mises en œuvre.

¹⁰⁰ Ce groupe de travail a été créé suite à la décision dite « accord de Genève » intervenue en janvier 2001.

¹⁰¹ Que l'on peut résumer par l'idée « *de l'extension du MOU au social* ».

CHAPITRE VIII :

ATTIRER LES NAVIRES DE CROISIÈRE SOUS LE PAVILLON NATIONAL EN PERMETTANT L'OUVERTURE DE CASINOS

Le RIF sera ouvert aux navires de croisière.

Le milieu de la croisière est en plein développement depuis quelques années¹⁰². La France dispose d'un secteur de construction navale performant. Or, le nombre de navires de croisière sous pavillon national est limité.

Dans un contexte de compétitivité économique accrue, il est essentiel d'offrir aux armements français la possibilité d'offrir les mêmes services que les armements étrangers. Les jeux de hasard sont en effet très prisés de la clientèle étrangère, majoritaire sur les paquebots de croisière.

Ce complément d'activité est désormais essentiel à l'exploitation d'un navire de croisière permettant d'espérer un taux de remplissage optimal.

L'exigence économique se doublant d'une exigence de sécurité juridique ressentie par tous les acteurs économiques, il est proposé d'élaborer un texte législatif permettant l'ouverture des jeux de casinos et l'exploitation d'appareils de jeux à bord des navires de croisière et des ferries opérant sur le transmanche.

Je propose donc de modifier la loi du 15 juin 1907 afin d'étendre à la clientèle des navires à passagers une faculté admise et réglementée pour la clientèle des stations balnéaires, thermales et climatiques.

Je propose également de modifier la loi du 12 juillet 1983 relative aux établissements exploitant des « machines à sous » ou appareils à jeux pour les passagers.

La mise en place d'un régime d'autorisation très encadré spécifique à certains navires n'interférerait pas avec l'activité des casinos existants à terre car les appareils à jeux et les casinos ne seraient ouverts que dans les eaux internationales.

Cette proposition aurait un impact sur l'emploi tant en ce qui concerne les officiers que le personnel d'encadrement hôtelier.

L'autorisation d'exploiter dans les eaux internationales des casinos doit être accordée pour permettre aux navires sous pavillon national d'être aussi compétitifs que les autres navires dans un secteur essentiel intéressant également la construction navale française.

¹⁰² Rythme de croissance de 8% par an selon le rapport 2000 du courtier maritime Barry Rogliano Salles sur le marché des croisières.

CHAPITRE IX :

ATTIRER LES NAVIRES DE GRANDE PLAISANCE¹⁰³

Je suis frappé par le fait de voir de nombreux navires de grande plaisance¹⁰⁴ non immatriculés en France alors qu'ils sont en permanence dans nos ports : on estime au moins à 150 yachts à vocation professionnelle, amarrés dans des ports français, qui ne battent pas le pavillon national sachant qu'il existe un marché en croissance depuis les années 80 (500 navires nouveaux par an sur le marché européen selon certains interlocuteurs).

Cet état de fait contraste avec la mise en place d'une formation *ad hoc* à l'école nationale de la marine marchande de Saint-Malo.

Deux obstacles semblent s'opposer à l'entrée en flotte de ces navires sous pavillon français :

- d'abord, le régime social des marins qui incite les propriétaires de navires de grande plaisance à mettre ces navires sous des pavillons aux exigences et aux coûts paraissant plus souples ;

- ensuite, la fiscalité n'offre pas une taxation suffisamment attractive. Les modalités d'application de la TVA constituent également un frein substantiel. Ce dernier point est sans doute le plus important. Dès lors que ces navires de grande plaisance sont soumis à des exigences de sécurité maritime similaires à des navires de charge et que leurs personnels navigants sont titulaires de titres de formation conformes à STCW, il n'y a pas de raisons de ne pas leur permettre de bénéficier d'une exonération de la TVA.

Il est donc proposé que les navires de grande plaisance utilisés commercialement à titre principal bénéficient d'une exonération de TVA.

Je pense qu'il faut mettre également l'accent sur l'accueil dans nos eaux et nos ports¹⁰⁵. L'équipage a beaucoup d'importance sur le choix de la maintenance. Un équipage français est donc de nature à privilégier les chantiers français si ces derniers peuvent répondre techniquement aux exigences particulières à ce type d'activités.

Les pouvoirs publics doivent réfléchir aux conditions susceptibles d'attirer ces navires sous pavillon national.

¹⁰³ La terminologie exacte n'est pas évidente : la législation britannique parle de « *pleasure craft* ». On parle également de « *commercial yachts* ».

¹⁰⁴ La fédération des industries nautiques a créé récemment une commission « grande plaisance ».

¹⁰⁵ Y compris les capacités à entretenir et à réparer ces yachts. Les régimes fiscaux doivent également être étudiés en ce sens.

CHAPITRE X :

APPORTER UNE SECURITE JURIDIQUE

L'instauration d'un nouveau registre doit impérativement s'accompagner d'une sécurité juridique qui réponde aux attentes des armements et des partenaires sociaux dans les différents domaines. Il convient également d'envisager les conditions de transition et de passage au nouveau registre si mes propositions étaient retenues.

A. LES CONDITIONS D'UNE SECURITE JURIDIQUE

1. Sur le fond

En matière du droit du travail, il s'agit d'appliquer le code du travail maritime. Plusieurs personnalités ont jugé nécessaire de moderniser le code du travail maritime¹⁰⁶. A quelques exceptions près, il n'est pas question de mettre fin aux fondamentaux du code du travail maritime (maintien du contrat d'engagement maritime écrit,...).

Il est plutôt demandé d'adapter plus rapidement le code du travail maritime aux évolutions du droit commun. En vertu de la jurisprudence Vendier¹⁰⁷, les lacunes du droit du travail maritime sont complétées par les dispositions d'ordre général que retient le juge. Une telle position conduit à considérer que les spécificités maritimes ne sont maintenues que si le législateur ou le pouvoir réglementaire l'ont expressément prévu.

Or, chaque modification du code du travail n'amène pas systématiquement ou assez rapidement un examen des conséquences de cette modification sur la partie maritime. Il en résulte parfois une certaine incohérence et une insatisfaction pour les entreprises d'armement maritime, les partenaires sociaux et les marins.

Moderniser le code du travail maritime ne signifie pas pour autant la recherche de simplification des mesures administratives. Certaines règles se justifient d'autant plus qu'elles participent à cette sécurité juridique.

Cette sécurité juridique doit également tenir compte des évolutions possibles du contexte international en matière de normes sociales fixées par l'organisation internationale du travail.

Un **travail de codification** serait donc souhaitable.

2. Sur la forme du registre créé

¹⁰⁶ Suppression du visa du contrat d'engagement maritime (qui est impossible compte-tenu des règles fixées par la convention n°22 de l'OIT), suppression de l'article 79 du code du travail maritime,...

¹⁰⁷ La Cour de Cassation par l'arrêt Vendier du 7 mars 1997 a posé le principe que les dispositions de l'article L 742-1 du code du travail maritime ne faisaient pas obstacle à l'application d'article du code du travail dès lors que la situation en question n'était pas régie par aucune loi particulière. Cette position n'a pas été confirmée à ce jour par le législateur.

Le nouveau registre pourrait prendre la forme :

- soit une loi instituant un registre international à proprement parler ;
- soit d'une liste de navires agréés par le ministère chargé des transports : cette technique inspirée des pratiques allemandes et finlandaises me paraît adaptée à notre ordre juridique sous réserve d'une étude juridique plus approfondie.

Je souhaite toutefois privilégier la première solution.

Le Registre International Français doit être créé par voie législative pour afficher la volonté politique de la France de créer un pavillon attractif au service à la fois de l'emploi et de la sécurité maritime.

Je pars du principe que le navire n'est pas le prolongement du territoire. L'activité du navire ne se produit pas sur le territoire national. Une telle dissociation entre le statut du navire et la notion de pavillon est désormais concevable. La notion de pavillon a évolué depuis quelques années. Le régime néerlandais a ainsi amorcé une nouvelle conception du pavillon qui pourrait être à l'origine de nouvelles mesures.

Il s'agit de considérer l'activité de transport maritime comme une activité soumise à des lois particulières mais rattachée à un ordre juridique précis matérialisé par l'attribution du pavillon. Cet environnement juridique imposé par l'Etat aux navires battant son pavillon pourrait être composé par l'ensemble des conventions internationales régulièrement ratifiées en particulier par les conventions relatives à la sécurité maritime et celles imposant des normes sociales internationales.

Le RIF doit être créé par voie législative et doit s'accompagner d'une réforme du code du travail maritime.

B. LES CONDITIONS DE LA TRANSITION

Je propose que le registre RIF entre en vigueur dès la promulgation de la loi le créant. Les entreprises d'armement maritime française ayant des navires sous pavillon tiers seront incitées à rapatrier leurs navires sous ce nouveau registre puisqu'elles auront la possibilité de transférer à bord de ces navires une partie des marins français se trouvant déjà à bord de leurs navires.

Il conviendra de prévoir également une période transitoire de trois ans au cours de laquelle les navires sous registre Kerguelen pourront s'immatriculer sous le registre RIF. Au terme de cette période, aucun navire de commerce ne pourra être sous le registre Kerguelen.

CHAPITRE XI :

LA CREATION DU RIF DOIT ETRE LIEE A L'AMELIORATION DE LA PROCEDURE D'ATTRIBUTION DU GIE FISCAL

Les propositions ci-dessus visent à créer un pavillon compétitif et attractif bénéficiant de la même flexibilité et souplesse que les autres registres bis européens.

La taxe au tonnage qui vient d'entrer en vigueur a comme objectif de permettre aux armateurs de faire face à la concurrence internationale, de préserver ainsi le savoir-faire en matière maritime et de maintenir à des niveaux élevés la sécurité des navires et de la navigation, il faut optimiser le recours aux instruments fiscaux tel que le GIE fiscal.

Le GIE fiscal qui a remplacé le système des quirats a joué un rôle déterminant dans le renouvellement de la flotte française. Cette mesure attractive doit pouvoir faire l'objet d'améliorations à la marge portant notamment sur sa lisibilité et les formalités (délai d'instruction, cahier des charges).

Les armateurs demandent toutefois la réduction des incertitudes relatives à l'attribution du GIE fiscal et ont souligné la nécessité de réduire à 5 ans au lieu de 8 la durée de l'obligation du maintien du navire sous pavillon français compte-tenu de la volatilité de certains marchés.

A partir du moment où les armateurs demandent un régime qui se traduit par un avantage fiscal substantiel, il est normal que cet avantage soit lié d'une part à une politique de l'emploi en faveur des marins français et d'autre part, au renforcement de la sécurité.

I. LE GIE AU SERVICE DE L'EMPLOI

Il faut renforcer le lien entre le GIE fiscal et la politique de l'emploi et ainsi conditionner la délivrance du GIE fiscal au respect des conditions suivantes vérifiées par la direction du transport maritime, des ports et du littoral qui relève du ministre chargé des transports.

A. ENCOURAGER LES ENTREPRISES D'ARMEMENT MARITIME A METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE FORMATION

L'agrément du GIE fiscal doit prendre en compte les engagements des entreprises d'armement maritime en matière de formation.

B. EXIGER UNE POLITIQUE DE L'EMPLOI MARITIME ADAPTEE AUX BESOINS DE L'ARMEMENT

Pour avoir des capitaines ou des seconds, il faut préalablement avoir permis à des lieutenants d'être embarqués et de parfaire leur formation à bord.

L'embarquement de lieutenants français sous pavillon français est une priorité.

C'est la raison pour laquelle il convient de prévoir que l'attribution du GIE sera conditionnée à l'engagement de l'armateur qui sollicite le GIE d'embarquer au minimum un lieutenant français.

Au surplus, les personnels de la **maistrance** - bosco, pompiste, maître machines, maître électricien, cuisinier - dont le rôle a été souvent souligné par certains de mes interlocuteurs constituent un réservoir de savoir-faire qu'il convient de sauvegarder d'autant plus qu'il s'agit par ailleurs d'un vivier de **promotion sociale**.

Ainsi pour les unités les plus importantes (tonnage, type de navire, importance de l'équipage, valeur de l'investissement,...), le GIE devrait être conditionné au recrutement par l'armement demandeur du GIE soit d'un lieutenant supplémentaire, français ou communautaire, soit d'un personnel de maistrance, français ou communautaire.

L'agrément du GIE fiscal est conditionné au respect d'une politique de recrutement correspondant à la taille du navire.

C. EXIGER QUE LA GESTION TECHNIQUE DU NAVIRE SOIT ASSUREE EN FRANCE

Un des débouchés importants pour les navigants est de rejoindre les services techniques de l'armement qui les emploie comme superintendant. Ces officiers assurent ainsi le maintien du savoir-faire et la transmission de leurs compétences. Le fait d'assurer la gestion technique par des anciens navigants compétents expérimentés est également un élément déterminant de la sécurité du navire.

Il est donc fondamental que la gestion technique des navires sous pavillon français soit assurée en France.

C'est la raison pour laquelle il est proposé que le GIE fiscal ne soit accordé qu'aux armateurs qui s'engagent à assurer à partir de la France la gestion technique de leurs navires.

II. LE GIE FISCAL AU SERVICE DE LA SECURITE MARITIME

Le code ISM est censé jouer un rôle important pour l'amélioration de la sécurité maritime et permettre une bonne gestion en période de crise.

C'est la raison pour laquelle tout armement doit désigner au titre du code ISM une personne qui doit servir d'intermédiaire entre l'entreprise d'armement maritime et l'autorité maritime en cas de crise.

Il est donc proposé que le GIE fiscal soit accordé qu'aux armements qui s'engagent à avoir la personne désignée en France.

L'agrément du GIE fiscal doit concerner un navire dont les conditions de suivi technique et de sécurité notamment au titre de l'ISM sont assurées à partir du territoire français.

III. LE GIE FISCAL NE POURRA ETRE ACCORDE QU'APRES AVIS DE LA DTMPL (flotte de commerce)

Il vient d'être proposé que le GIE fiscal ne soit accordé qu'aux compagnies qui s'engagent à respecter les propositions précitées. Il n'entre pas dans les attributions de l'administration fiscale de vérifier le respect des conditions proposées.

C'est la raison pour laquelle l'administration fiscale devra préalablement à l'agrément solliciter l'avis de la DTMPL qui devra vérifier que les conditions requises sont bien remplies. Cette proposition a pour but de formaliser une pratique en cours.

Il sera demandé par ailleurs à la DTMPL de vérifier que les conditions requises soient maintenues pendant la durée du GIE faite de quoi l'agrément serait retiré.

IV. REVOIR LE FINANCEMENT DES NAVIRES PETROLIERS

Le recours au financement en GIE fiscal selon les montages classiques s'avère impossible pour les pétroliers en raison du refus des établissements bancaires d'être exposés aux risques et conséquences d'une catastrophe maritime compte-tenu du fait qu'aussi bien la convention internationale dite CLC que l'Oil Pollution Act américain (OPA) retient la responsabilité objective du propriétaire enregistré en cas de pollution.

L'impossibilité de recourir au GIE fiscal non seulement freine le renouvellement de la flotte mais empêche l'immatriculation de nouveaux navires sous pavillon français. Or, ce secteur emploie un nombre de navigants important compte tenu de la taille du navire et ces navigants ont des qualifications intéressant la filière maritime dans son ensemble. Il existe dans ce domaine en particulier un savoir-faire qu'il convient de valoriser.

Je suggère par conséquent de réfléchir à un ensemble de mesures visant à faciliter le financement des navires pétroliers avec un souci de l'emploi et des répercussions économiques et autres de ce secteur. Je relève que la commission européenne vient récemment de valider un système spécifique italien d'aide au déchargement des navires pétroliers et que dans une communication, elle a encouragé les Etats membres à adopter des dispositifs similaires. L'Etat français doit montrer également son souci de veiller au renouvellement et au soutien d'une flotte de transport de pétrole.

Plusieurs pistes pourraient être étudiées.

Afin d'attirer des investisseurs dans des montages de financement de navires pétroliers, il pourrait être envisagé d'augmenter leur part d'avantage fiscal au détriment de l'armateur. Actuellement, la loi oblige à rétrocéder à l'armateur les deux tiers au moins de l'avantage fiscal. Ce pourcentage pourrait être abaissé (30, 40, 50%) afin de fournir une compensation financière plus importante aux investisseurs qui prendraient le risque de financer un pétrolier.

Certains armateurs ont proposé que le navire financé par un GIE reste propriété du GIE pendant la période de construction. Lors de la livraison du navire, le GIE vendrait celui-ci à l'armateur avec un prix tenant compte de l'avantage fiscal. Cette dernière solution ne tient toutefois pas compte des contraintes liées à l'amortissement du navire qui ne peut pas être envisagé pendant la phase de construction du navire.

Un autre mécanisme fiscal consisterait à proposer un prêt bancaire classique. L'armateur propriétaire du navire pétrolier pourrait bénéficier d'un prêt bancaire qui serait partiellement remboursé. La partie non remboursée serait compensée par un crédit d'impôt au profit des établissements bancaires. Ces derniers retireraient un avantage fiscal et l'armateur profiterait d'un allègement des charges.

Un tel schéma ne constituerait pas une création d'un avantage fiscal supplémentaire mais un simple transfert du support de l'avantage fiscal du GIE au mécanisme du crédit d'impôt sous condition d'agrément.

Cette condition d'agrément permettrait de reprendre à son compte les exigences posées pour le GIE fiscal dans un souci de justifier les deniers publics.

Conclusion partielle

L'auteur de ce rapport souhaite que les propositions qu'il a présenté pour créer un RIF compétitif et attractif puissent être rapidement repris par le Parlement afin que l'augmentation de navires sous pavillon français permette à la France de redevenir une véritable puissance maritime et exerce efficacement l'influence qui doit être la sienne au service de la sécurité maritime.

SECONDE PARTIE

Un cabotage crédible

Introduction

La question du cabotage est une question piège. Elle focalise beaucoup d'attentes mais n'offre que peu de réalisations concrètes. Certains seraient tentés de reprendre Molière pour dire comme M. Jourdain, qui faisait de la prose sans le savoir, le cabotage existe tout seul et depuis longtemps. Dans le prolongement de cette vision, certains acteurs considèrent que le cabotage nécessite seulement une intervention des pouvoirs publics pour écarter les obstacles à son développement.

Le Livre blanc adopté par la commission le 12 septembre 2001 *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* a rappelé la croissance inégale des différents modes de transport, perçue comme le « *reflet du manque de prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport et du manque de respect de certaines réglementations sociales et de sécurité, notamment dans le transport routier* »¹⁰⁸. Le gouvernement de Monsieur Jean-Pierre Raffarin a souhaité organiser au printemps 2003 un débat en profondeur sur les transports.

Le conseil supérieur de la Marine marchande a également consacré une partie de ses travaux de l'année 2001 au développement du cabotage. Le rapport « *cabotage maritime, procédures et fonctionnement portuaires* » a été réalisé par une commission présidée par Charles Narelli, secrétaire général du syndicat CGT des officiers de la marine marchande.

En 1999, un premier rapport sur le cabotage maritime avait été fait au sein du conseil supérieur. Il recommandait, en particulier, la création d'un « *espace maritime européen* ». Le rapport du conseil supérieur dresse un état des lieux de la situation en France. Il attache une importance particulière aux situations de goulets d'étranglement qui peuvent se rencontrer dans les ports, notamment en ce qui concerne les services aux navires, la manutention, les droits de port et les procédures administratives. Le rapport Liberti a également apporté sa contribution au débat suite à sa publication en avril 2002¹⁰⁹.

Ce débat s'est enrichi par le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport établi par l'inspection générale des finances et le conseil général des ponts et chaussées en février 2003¹¹⁰, le rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud sur le fret ferroviaire¹¹¹ et l'étude menée par le commissariat général du Plan sur l'évaluation des

¹⁰⁸ Livre blanc sur *La politique européenne de transports*, op. cité, p. 11.

¹⁰⁹ Rapport du député François Liberti sur le développement de lignes de cabotage maritime au départ des ports français : « *Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes ?* », avril 2002.

¹¹⁰ Rapport n°2002-M-026-01 de l'inspection générale et n°2002-0190-01 du conseil général des ponts et chaussées rédigé par MM. Moura, Pannier, de Saint-Martin, Seneze, Blanchet, Chapulut, Demoulin, Monadier, Moulinier, Peigne et Quelin : « *de même le transport maritime à courte distance peut, dans certains cas, par exemple pour les liaisons Espagne-Italie, Espagne-France et Europe du Nord, France-Italie, France-Europe du Nord, contribuer activement à la modération du développement du transport routier de marchandises* », p. 2. Remis le 4 mars 2003.

¹¹¹ *La nouvelle bataille du rail*, remis le 11 mars 2003.

politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route. La DATAR mène également des travaux sur les orientations stratégiques de la politique des transports.

Le cabotage est par ailleurs l'un des aspects les plus sensibles de la politique des transports. C'est un sujet par nature politique.

Le cabotage doit prendre appui sur les exigences issues du développement durable¹¹². Le livre blanc cite une étude qui démontre que sur une même liaison l'option intermodale basée sur la navigation à courte distance était 2,5 fois moins polluante en terme d'émission CO₂ que l'option routière. Mais la commission européenne a adopté une nouvelle stratégie visant à réduire les effets sur l'environnement et la santé humaine des émissions atmosphériques dues aux navires¹¹³ et elle relève qu'il « *n'en est pas moins important d'étudier l'impact du transport maritime sur l'environnement et de proposer, si besoin est, des mesures visant à mettre le transport maritime sur le même plan que les secteurs d'activités à terre et les autres modes de transport* »¹¹⁴.

Les camions qui sont à l'origine des congestions sur certains grands axes routiers sont également facteurs d'insécurité routière : plus on bascule sur d'autres modes, plus on y gagne au niveau sécurité. Cet aspect est de plus en plus sensible dans l'opinion publique.

Les gains recherchés par un mode alternatif tel que le cabotage maritime sont donc de plusieurs natures : gain environnemental (effet de serre, pollution atmosphérique, bruit,...), gain de sécurité, gain d'espace (réduire la congestion routière, moins d'infrastructures routières nouvelles). Ce cumul s'exprime par un différentiel de coûts externes par rapport à un transport tout routier : un gain de 118 euros (valeurs Marco Polo) pour une UTI de 20 tonnes qui sur 600 km parcourt 500 km par voie ferrée (115 euros par 300 km de voie fluviale sur 400 km, 322 euros par 800 km de voie maritime sur 950 km).

Le cabotage relève donc prioritairement de l'aménagement du territoire. Cette vision est partagée par les services de la commission. L'une des causes de la congestion routière est le développement d'un mode de transport privilégié sur des axes privilégiés entraînant des déséquilibres géographiques et économiques. « *Paradoxalement, cette congestion du centre s'accompagne d'un trop grand isolement des régions périphériques pour lesquelles le besoin d'amélioration des connexions avec les marchés centraux est encore réel pour assurer la cohésion territoriale de l'Union* »¹¹⁵.

Les congestions routières sont sources d'improductivité et de perte de compétitivité (une étude citée par le Livre blanc de 2001 estime que les coûts externes de la congestion dus au seul trafic routier représentent environ 0,5 % du produit intérieur communautaire). Le réseau transeuropéen de transports est touché par ces congestions estimées en 2001 à 7500 km de routes soit 10% du réseau quotidiennement affecté par des encombrements.

¹¹² L'objectif de développement durable a été introduit par le traité d'Amsterdam (article 6). Le conseil européen de Cardiff en juin 1998 avait retenu plusieurs stratégies concernant cet objectif et le conseil européen de Göteborg a placé le rééquilibrage entre modes de transport au cœur de la stratégie de développement durable.

¹¹³ *Communication de la commission au parlement européen et au conseil : une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer*, 20 novembre 2002, COM (2002) 595 final.

¹¹⁴ *Communication...*, op. cité, p. 6.

¹¹⁵ Livre blanc sur La politique européenne de transports, op. cité, p. 11. « *Pour paraphraser une formule célèbre sur la centralisation, on peut dire que l'Union européenne est menacée « d'apoplexie au centre et de paralysie aux extrémités »* ».

Une alternative au tout route est d'autant plus essentielle que la demande de transport est appelée à croître dans une Union européenne élargie. Les pays candidats sont confrontés à une dégradation de la répartition modale en faveur de la route. Le développement du transport routier, notamment polonais, n'est pas sans susciter des inquiétudes. Le transporteur routier est également confronté à l'élargissement de l'Europe et à un risque de dumping faute d'harmonisation sociale.

L'ouverture du marché du transport consécutif au premier livre blanc de la commission sur le « *développement futur de la politique commune des transports* » en décembre 1992 permet de dire aujourd'hui que « *le cabotage routier est devenu une réalité* »¹¹⁶. Le quatrième rapport sur la mise en œuvre du règlement n°3577/92 publié en avril 2002¹¹⁷ constate que « *depuis le 1^{er} janvier 1999, la quasi-totalité des services de cabotage en Europe s'est libéralisée* »¹¹⁸.

A cette impulsion communautaire, doit s'ajouter désormais une impulsion nationale : la France, pays de transit routier doit faciliter le transit maritime.

La France est confrontée à un paradoxe. Malgré l'importance de ses côtes, le cabotage reste peu développé alors qu'avec ses 5000 kilomètres de côtes et ses trois façades maritimes, la France est remarquablement placée pour jouer un rôle essentiel dans les échanges de cabotage maritime en Europe¹¹⁹.

Au cours de mes auditions, j'ai constaté un consensus en faveur du développement du cabotage mêlé d'un certain scepticisme compte-tenu des échecs passés qui rendent le cabotage peu crédible pour les chargeurs.

¹¹⁶ Livre blanc sur *La politique européenne de transports*, op. cité, p. 10.

¹¹⁷ Rapport de la commission, COM (2002) 203 final, 24 avril 2002.

¹¹⁸ Rapport de la commission, op. cité, p. 4.

¹¹⁹ Le rapport du groupe de travail *Propositions pour une amélioration des dessertes portuaires* insiste sur ces « *conditions naturelles favorables* ».

CHAPITRE I :

LA REALITE ECONOMIQUE DU CABOTAGE – ETAT DES LIEUX

Le cabotage maritime est paradoxalement mal connu. Il est historiquement un pilier du transport maritime, il est souvent évoqué par les pouvoirs publics et il est une pratique constante dans certains Etats qu'ils soient nordiques (la mer Baltique) ou méditerranéens (les îles grecques).

Ce paradoxe tient à deux choses à mon sens :

- la diversité même du cabotage ;
- l'écart constaté entre le discours des pouvoirs publics et des acteurs d'une part et les initiatives privées qui ont du mal à aboutir d'autre part.

Plusieurs termes peuvent être utilisés à propos du même sujet¹²⁰ : « *cabotage maritime* », « *transport maritime à courte distance*¹²¹ » ; « *short sea* » ou « *short sea shipping* ». Les termes « *transport maritime à courte distance* - également appelé en raccourci « *TMCD* » - et « *short sea* » sont synonymes en français et en anglais. Ils s'appliquent aussi bien aux transports nationaux qu'aux transports internationaux. D'autres expressions, plus récentes peuvent être utilisées : le transport combiné mer/route, autrement désigné sous l'appellation de « *merroutage* » s'inspire du concept de « *ferroulage* ».

Au sens classique de la navigation maritime¹²², le cabotage désigne une navigation qui est limitée à la proximité des côtes de l'Europe. En droit français, la navigation « *au long cours* » est celle qui est réalisée au-delà d' une zone allant des îles du Cap Vert à l' Islande et au cap Nord. Cette zone comprend également la Méditerranée. La navigation « *côtière* » est celle qui est pratiquée par des navires d' une jauge brute égale au plus à 300 tonneaux et qui ne s' éloignent pas de plus de 20 milles des côtes.

Historiquement, le cabotage est donc la navigation qui est effectuée en deçà de la limite du long cours mais qui n' est pas classée comme navigation côtière, soit en raison de la jauge du navire supérieure à 300 tonneaux, soit en raison de la distance de la côte supérieure à 20 milles. Selon qu' il s'effectue entre deux ports français, ou entre un port français et un port étranger, le cabotage maritime est appelé « *cabotage national* », ou « *cabotage international* »¹²³ à la différence du cabotage des autres modes de transport, qui eux sont toujours nationaux.

Le cabotage national est défini en droit communautaire comme l'ensemble des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre fournis contre rémunération. Il est aujourd' hui, ouvert aux autres transporteurs de l' Union européenne. Il comprend

¹²⁰ Cette difficulté de terminologie se retrouve également dans la tentative de conceptualiser les « *autoroutes de la mer* ».

¹²¹ Utilisé par la commission européenne dans sa communication au parlement et au conseil, Com (95) 317.

¹²² Décret du 24 avril 1942

¹²³ En transport terrestre et en transport aérien, le « *cabotage* » signifie transport intérieur à un État membre réalisé par un transporteur qui n'est pas établi dans cet État.

notamment le cabotage continental (transport par mer de passagers ou de marchandises entre ports situés sur la partie continentale du territoire d'un État membre) et le cabotage avec les îles (transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs îles d'un État membre ou entre ports insulaires d'un même État membre).

I. LA DIVERSITE DU CABOTAGE

A. LE CABOTAGE MARITIME EST FONCTION DE DONNEES GEOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES

Le cabotage maritime recouvre différentes acceptations techniques et géographiques.

Si on l'exprime en volumes transportés, le cabotage concerne principalement des produits transportés en vrac : les produits pétroliers et chimiques acheminés sur des navires citernes et vracs solides, qui sont souvent transportés sur des navires spécialisés, les « *vraquiers* ». Ces trafics de cabotage de vrac qui sont fréquemment assurés en « *tramping* » c'est à dire en services non réguliers résultent largement de contraintes d'implantation industrielle (le raffinage pétrolier et les usines sidérurgiques se sont concentrés sur les côtes pour des raisons liées à la facilité d'approvisionnement en matières premières). La politique de réduction du nombre de raffineries a entraîné un développement du cabotage maritime pour l'approvisionnement des dépôts et sites industriels en produits pétroliers raffinés.

Le rapport Liberti rappelle opportunément que l'*Erika* lors de son naufrage effectuait un trafic de cabotage de fioul entre Dunkerque et l'Italie. Le nombre d'autorisations de transport déterminées au titre des dérogations au monopole de pavillon communautaire témoigne de cette activité. Le vrac est toujours confronté à la concurrence vive, de la route. Il ne faudrait pas que le développement du cabotage Roro se traduise par une baisse du transport maritime en vrac (comme par exemple pour la ferraille et le granit).

Les marchandises – généralement appelées « diverses » – ont le plus fort potentiel de développement en transport maritime à courte distance. Le transport de marchandises diverses à l'intérieur de l'Europe et sur ses pourtours est le plus important enjeu de développement du cabotage maritime. Techniquement, ce transport par mer de marchandise diverses autrement que par des cargos classiques s'effectue par des navires rouliers lorsque les chargements sont transportés sur des semi remorques (ensemble tracteur + remorque ou remorque non accompagnée) ou sur des trains routiers (ensemble camion + remorque).

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

Le cabotage concerne par ailleurs d'autres activités essentielles comme le transport de colis lourds.

Le cabotage est également soumis aux contraintes des chargeurs comme dans le cas précité des produits pétroliers et chimiques. L'évolution du secteur industriel s'est caractérisée par le passage d'une économie de « *stock* » à une économie de « *flux* » d'une part, et de délocalisations de certaines industries d'autre part. L'industrie automobile a ainsi besoin de transports entre deux sites soit pour des raisons commerciales soit pour des raisons de production¹²⁴.

Le choix du navire reste essentiel. Sur ce dernier, pèsent des contraintes en terme d'exploitation technique et commercial¹²⁵. Le caboteur est un navire qui répond à des spécifications techniques. Cette règle est encore plus vraie pour le navire de type Roro.

Les considérations techniques ne doivent pas se limiter au mode de transport. Le contenant est également important d'autant plus que la marchandise diverse représente en France 85% du transport routier. Ces considérations techniques portent sur la « *révolution du contenant* » rendue possible avec le projet d'une unité de transport européen. Cette réforme technique pourrait se transformer en révolution commerciale car l'adoption de cette nouvelle unité de charge permettrait de gagner 25% de volume de transport par rapport à la semi-remorque et de combler ainsi son handicap de capacité par rapport à la semi-remorque.

B. LE CABOTAGE FLUVIO-MARITIME OFFRE UN POTENTIEL TECHNIQUE ET COMMERCIAL

Le fluvio-maritime stagne aussi bien sur le Rhône que sur la Seine. Certains espaces portuaires fluviaux sont considérés comme de simples lieux d'entreposage. « *On peut faire mieux et plus* » en s'inspirant notamment des Pays-Bas où on a favorisé la multiplication des petits appontements et où l'on transporte de très petites quantités de marchandises.

J'ai constaté que le fluvio-maritime était souvent oublié¹²⁶. Aucun armateur fluvio-maritime n'est français même s'il existe des opérateurs affréteurs dynamiques. Mais les exemples de développement dans ce secteur ont souligné quatre avantages :

- le coût à la fois du moyen de transport et du port, les frais des ports fluviaux sont moins élevés (redevances plus faibles, pas de dockers pour la manutention,...) ;
- le temps gagné en évitant les transbordements, avec une possibilité de service de porte-à-porte voire l'utilisation d'un seul bateau comme lien technique direct entre deux sites de production comme par exemple Peugeot entre Gijon et Poissy ;

¹²⁴ « *La suppression des frontières dans la Communauté a contribué à la mise en place d'un système de production « juste à temps » et de « stock roulant »* » in Livre blanc, op. cité, p. 13. A titre d'exemple, les constructeurs automobiles français, Renault et PSA produisent en Espagne et génèrent par exemple pour Renault des flux entre sites de production espagnols et français d'environ 200 000 voitures montées par an.

¹²⁵ Plusieurs armateurs ont fait part de leur souhait de voir le décret de 1983 relatif aux décisions d'effectifs modifié pour tenir compte des activités de cabotage.

¹²⁶ M. François Liberti précise pour sa part que « *Je n' ai pas traité sur le fond le transport fluvio-maritime. Je suis persuadé que son potentiel de développement est important. L' absence d' armements français dans ce secteur l' a certainement desservi. Il serait très utile que des études sur son développement et sa promotion puissent être entreprises par les pouvoirs publics. Certaines régions, non littorales en particulier, commencent à envisager de manière très sérieuse de s' appuyer plus sur ce mode de transport encore trop méconnu en France* », op. cité, page 5.

- la préservation du matériel transporté, matériel souvent fragile (les rouleaux de papier par exemple) mais également des colis hors gabarit routier ;
- des économies d'échelle sur les masses transportées comparativement à la route.

Le développement du trafic fluvio-maritime potentiel¹²⁷ se heurte à des obstacles spécifiques, notamment en matière d'assurances maritimes qui sont de nature à soulever des problèmes en cas de dégâts (limitation de responsabilité).

Faute de temps, je n'ai pu consacrer le temps voulu à cet aspect du cabotage qui mériterait un traitement particulier compte-tenu de l'intérêt porté notamment par les collectivités territoriales vers ce mode de transport.

II. LE CABOTAGE MARITIME REVET UNE IMPORTANCE ECONOMIQUE

En Europe, le volume de marchandises transportées par mer est estimé à 260,99 millions de tonnes en 1999 et le nombre de passagers à 152 millions pour la même année¹²⁸. C'est le seul mode de transport de marchandises dont le taux de croissance (+27% entre 1990 et 1998) s'est rapproché de celui du transport routier (+35% sur la même période).

Il est souhaitable de rappeler quelques vérités simples :

- en matière de fret, le vrac liquide occupe la première place représentant en moyenne 55% du trafic total en Europe.
- si en Italie, 78% du cabotage est insulaire, en France 86% des volumes de marchandises transportées par mer le sont entre deux ports du continent.

Le cabotage est donc une **réalité économique**. Mais il ne correspond pas exactement aujourd'hui à la demande sociale et politique.

A. LE CABOTAGE EST UNE ACTIVITE ESSENTIELLE POUR LES PORTS FRANCAIS

Le transport maritime reste un mode de transport intra européen très efficace pour les transports de masse.

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

¹²⁷ Le Rhône peut avoir 8 fois plus de trafic alors qu'une semi-remorque passe à Lyon toutes les 16 secondes. Selon l'audit sur les grands projets d'infrastructures, « *le débat porte moins sur l'insuffisante capacité des liaisons que sur la qualité de leur interconnexion et leur état d'entretien* ».

¹²⁸ Rapport de la commission sur la libéralisation..., op. cité, p.4.

Le cabotage dans l'activité des ports français (2000) contribue donc à leur activité économique :

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

Source DTMPL

B. LE CABOTAGE MARITIME ASSURE UNE PARTIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ENCORE INSUFFISANTE

En 2000, le transport routier représentait 43,8% des échanges intra-européens contre 41,3% pour le transport maritime (en tkm), soit un tonnage de 1,6 milliards de tonnes. Entre 1980 et 2000, la croissance du mode routier a été de +20%, le mode maritime progressant tout de même de +5%. A l'avenir, les futurs membres est-européens de l'Union européenne devraient en revanche contribuer à une plus grande continentalisation des échanges. La route représente 44 % du transport de marchandises en Europe contre 41 % à la navigation à courte distance, 8% au rail et 4% pour les voies navigables. La prédominance de la route est encore plus marquante pour les passagers¹²⁹.

Cette situation varie selon les pays comme le montre également le tableau joint.

Mer / route dans les échanges bilatéraux (2000)

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

Sources Fiches BP2S, données DNSCE

C. LE CABOTAGE REPOSE AVANT TOUT SUR UNE LOGIQUE DE MARCHÉ

Cette logique de marché tient d'une part à des « *liaisons naturelles* » et d'autre part au **rôle de l'initiative privée**.

¹²⁹ Livre blanc sur *La politique européenne de transports*, op. cité, p. 11

L'activité des ferries en Europe est d'abord tributaire de la nécessité de relier les îles au continent. Le tunnel sous la Manche n'a pas empêché le développement des liaisons maritimes entre Calais et Douvres assurées par SeaFrance et P&O. Les initiatives ne manquent pas. Deux lignes Roro ont été lancées avec succès à partir de Dunkerque et le conseil général de la Seine Maritime soutient directement la ligne Dieppe – Newhaven, élargissant ainsi l'offre de transport.

Quelques lignes de cabotage dues à l'initiative privée sont rentables parce qu'elles reposent sur un fonds de cale captif ou ont bénéficié de circonstances exceptionnelles.

L'armement grec *Superfast Ferries* déjà présent en Adriatique et en Baltique a ouvert une liaison entre Zeebrugge et Rosyth en Ecosse proposant ainsi une véritable alternative à la longue remontée par l'Angleterre. L'opérateur a reçu des aides mais les promoteurs publics (Scottish Transport Office) ont également investi dans des éléments de transport routier et du passage portuaire pour faciliter le transbordement.

En Méditerranée, depuis quelques années la ligne Ropax de *Grimaldi – Genova* relie Barcelone et Gênes. En Baltique, des liaisons directes entre l'Allemagne et la Lituanie évitent un long trajet routier et l'enclave russe de Kaliningrad. En Adriatique, la ligne *Grecia Maritime* Trieste – Dures (Albanie) évite le passage par l'ex-Yougoslavie. La ligne *UND RO-RO* entre Trieste et Istanbul est un cas d'espèce. Fondée durant le conflit yougoslave par l'Association turque des transporteurs internationaux et *Turkish Cargo Lines*, *UND* opère avec des rouliers rapides embarquant pour une durée de 52h que les ensembles routiers alors que les chauffeurs sont transportés par avions spéciaux.

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

Le marché roulier reste un marché maritime difficile car le client routier n'a pas de dispositions naturelle a utilisé un autre mode sans compter les images négatives (rigidités, tensions sociales). Mais depuis quelques temps, les esprits évoluent. Les actions de sensibilisation réunissent des opérateurs maritimes, des transitaires et des transporteurs routiers.

A l'exception de parts de marchés captifs (le transport de colis lourds au profit d'un chargeur par exemple et dans le cadre d'un projet industriel), c'est donc une logique de marché qui prévaut.

III. LE MANQUE DE CREDIBILITE DU CABOTAGE

A. LES SUCCES SONT PEU NOMBREUX

Les expériences positives ne sont pas par ailleurs aussi nombreuses en Europe qu'on le pense.

En trafic Roro, une ligne régulière dédiée au trafic d' un groupe automobile existe entre Nantes et Vigo depuis de nombreuses années. Ce service est assuré par l'armement espagnol Suardiaz avec des navires capables de transporter 1300 voitures et 100 remorques¹³⁰. Une ligne également dédiée au trafic automobile d'un autre constructeur a également été créée entre le Havre et Santander. Ces lignes peuvent aussi accueillir des chargements autres que des voitures neuves, et en particulier des ensembles routiers en complément du fret industriel « dédié ».

Le meilleur exemple est sans doute en Scandinavie (cas de la papeterie).

B. LES ECHECS NOMBREUX SONT REVELATEURS

Les lignes régulières de cabotage à moyenne et longue distance existant au départ de la France sont relativement peu nombreuses.

Les lignes de trafic roulier sur la façade Atlantique sont en nombre limité. Aucune desserte de l' Espagne ou de l' Italie en trafic roulier existe au départ d'un port français de Méditerranée. Les seuls trafics rouliers internationaux méditerranéens au départ d' un port français concernent les dessertes du Maghreb. Sur le Maroc, le trafic roulier est très fortement concurrencé par le routier de bout en bout avec la seule traversée du détroit de Gibraltar.

Les autres lignes de trafic roulier créées au cours des dernières années, aussi bien sur la façade Manche-Atlantique que sur la façade méditerranéenne ont toutes disparu, le plus souvent en quelques mois : en 1991 Lorient-Gijon, en 1996 Lorient-Casablanca, en 1998 Sète-Tanger, en 1999 Bayonne-Southampton, Sète-Palma, en 2000 Le Havre-La Rochelle (hebdomadaire) par European, Feeder L., en 2001 Brest-Rosslare,...

La ligne BalearExpress (Sète-Palma de Majorque) mise en service le 15 mai 2000, a été interrompue au début du mois de septembre 2000. Un projet de relance pour mars 2001, élaboré en fin d'année 2000, a échoué en raison de l'impossibilité de réunir le capital nécessaire à l'achat d'un navire d'occasion et à la montée en charge de la ligne.

La tentative de l'armement maritime côtier d'établir une liaison Toulon-Livourne en 2000 avec un navire a avorté faute d'études préalables approfondies, de garantie de fonds de cale et de manque de structure financière de la société. L'expérience a duré 15 jours.

¹³⁰ Gefco/PSA assurerait près de 80-85% des remplissages.

Celle entre Lorient et Gijon n'a pas fonctionné en raison notamment d'absence d'accords de coopération avec les transporteurs et l'absence de captures de filières préalablement au lancement de l'opération. Le trafic était insuffisant et déséquilibré.

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

Ces difficultés ne sont pas propres aux lignes Roro. En trafic de conteneurs, deux situations se rencontrent pour le *feeder* :

Les grands armements de ligne organisent pour les besoins du pré et post-acheminement maritime de leurs trafics transocéaniques des lignes desservant des ports qui ne sont pas touchés par leurs navires transocéaniques¹³¹. Cela ne relève pas du marché du cabotage régional. Le tarif appliqué n'est pas un tarif de cabotage. Le prix payé par le client est celui d'une prestation Europe autre continent ou vice-versa. Le pré ou post-acheminement maritime vers le port « *transocéanique* » peut se substituer à un trafic terrestre qui n'est pas toujours routier.

Des lignes de feeders « *non dédiés* » existent également. Elles ne sont pas exclusivement affectées au pré ou au post acheminement de conteneurs transocéaniques d'un armement. Elles peuvent, en particulier, acheminer les conteneurs d'armements qui n'ont pas de feeder dédié. Elles sont moins nombreuses que les précédentes.

Il n'existait jusqu'en 2002 qu'une ligne de feeder non dédiée, EFL, qui a été mise en liquidation au mois de février¹³².

La commission européenne a publié pour sa part en février 2002 un bilan au 1^{er} septembre 2001 du programme PACT¹³³. 81 actions, avaient alors été financées. Une vingtaine d'entre elles concernaient le transport maritime à courte distance, onze de celles-ci se rapportaient à des lancements de ligne. Le reste portait sur des études de faisabilité ou des équipements.

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

Les explications données aux échecs recensés sont assez instructives. Ce sont des effondrements de marché (trafics sur la Russie) les déficiences des services ferroviaires de pré

¹³¹ Mémoire de l'administrateur principal des affaires maritimes Thierry Dusart au titre de l'enseignement militaire supérieur, deuxième degré, cycle de formation XXVII/2000 : *Situation et perspectives du feeder, le feeder constitue-t-il seulement un relais dans les échanges transocéaniques de marchandises conteneurisées ?*, session 2000.

¹³² Voir à ce sujet le colloque du 18 octobre 2002 organisé le comité régional de l'environnement de la région Poitou-Charentes sur « *les enjeux du transport de fret* ».

¹³³ Programme d'actions pilotes pour le transport combiné.

et post acheminement (2 cas), le défaut d'engagement d'armateurs, la surface financière insuffisante d'un armateur, et enfin, l'absence d'engagement des transporteurs routiers en dépit de l'implication de leur fédération professionnelle.

L'absence de fréquence est toujours fondamentale.

C. LE MANQUE DE MOYENS POUR FAIRE FACE AUX ENJEUX

Les frais non recouvrables pour lancer une ligne de services réguliers sont importants dès le démarrage.

Alors que les coûts d'exploitation des navires sont élevés (8 à 10 000 dollars/jour pour un navire transportant 150 semi-remorques), le transport routier reste très compétitif. L'importance de la phase de démarrage a justifié la mobilisation de dispositifs d'aides publiques même si ceux-ci sont insuffisants (voir *infra*).

Pour que le cabotage marche en France, « *il faut savoir tenir* ».

Plusieurs échecs sont dus à une sous-capitalisation des projets.

CHAPITRE II :

LES OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DU CABOTAGE¹³⁴

Suite aux différentes auditions et déplacements, plusieurs obstacles sont communément cités. Ils relèvent de réalités auxquelles sont confrontées les opérateurs mais aussi de **perceptions** qui peuvent être liées à des déficits d'images.

Bien qu'impropre, on peut parler globalement de « *rupture de charge* ». Par là, il faut entendre les difficultés multiples qui se posent au chargeur et au logisticien de transports, en quelque sorte le décideur modal, d'avoir recours au mode maritime. Parmi ces difficultés, il faut relever la complexité de la chaîne maritimo-portuaire, le régime de responsabilité, la multiplicité des acteurs et un problème culturel plus général.¹³⁵

Aux coûts maritimes, s'ajoutent donc des coûts propres à la logistique. Le développement du cabotage est entravé par l'existence de plusieurs interlocuteurs (établissement portuaire, manutentionnaires,...).

J'ai relevé plusieurs causes :

¹³⁴ Les services de la commission européenne ont travaillé en relation avec les Etats membres et les représentants des bureaux de promotion du *short sea* sur la thématique des « *bottlenecks* » ou goulets d'étranglement.

¹³⁵ Voir par exemple le dossier sur le cabotage de *Port-Alliance*, n°152 de novembre 2002 : le problème de l'œuf et de la poule, p. 13.

I. L'INSUFFISANCE D'UN HINTERLAND¹³⁶ AMENAGE POUR LE CABOTAGE MARITIME¹³⁷

Le développement du cabotage repose sur la possibilité de disposer d'une part d'un schéma logistique et d'autre part de gisements de fret.

Les schémas de logistique ont été constitués avant tout en direction du transport routier qui présente des avantages de régularité et de disponibilité (« *le porte à porte est préférable au port à port* »). Les logisticiens jouent donc un rôle essentiel dans la prise de décision de recourir ou non au mode de transport maritime. Ils doivent être associés et sensibilisés. Il faut par ailleurs encourager le développement des plates-formes logistiques sur les ports.

Le cabotage n'est rien sans logique de marché. L'un des fondements de cette logique repose sur l'existence de gisements de fret (et l'assurance lors d'un démarrage de ligne d'un engagement effectif en volume).

Deux aspects doivent être soulignés. Le cabotage a besoin d'une part d'un fonds de cale et d'autre part d'un trafic retour. Il est essentiel que les armateurs, et les divers « *recruteurs de fret* », parviennent à trouver un trafic dans les deux sens. On constate l'émergence d'une certaine logique « *armatoriale* » (le cas notamment de prise de contrôle d'un logisticien par un armateur) : on est passé en fait des constructeurs automobiles qui affrétaient des navires à des armateurs qui intègrent une logique industrielle de constructeurs automobiles (« *l'armateur proposait de port à port, il lui faut maintenant proposer de porte à porte* »).

L'exemple du marché Renault obtenu par le port autonome du Havre montre l'importance pour un port de maîtriser une certaine capacité technique (200 000 voitures) et certains engagements commerciaux. Les constructeurs automobiles sont globalement des acteurs majeurs du cabotage en raison de la recherche de marchés commerciaux (donc de transports fiables et massifiés) et en raison des contraintes industrielles (échanges croisés, notamment de pièces détachées).

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

Le rapport Vigarié reprend également cette analyse en indiquant que « *pour le développement du short sea shipping, des études de marché très minutieuses sont nécessaires (quel fret, où le prendre...)*. Cela reste vrai pour les niches de fret et pour les clientèles liées

¹³⁶ Par hinterland, on peut entendre « *l'arrière-pays fondamental (qui) est l'aire de clientèle dans laquelle le port, solidement implanté, vend l'essentiel de ses services* » (André Vigarié, 1976).

¹³⁷ Le rapport *Propositions pour une amélioration des dessertes portuaires* indique que « *les ports français souffrent d'abord d'un handicap structurel. Leur hinterland naturel n'est pas très riche ; or, les axes européens de transport dépendent du poids économique des différentes régions* », op. cité, p. 13.

dont la capacité de chargement doit être suffisante. La très solide ligne Saint-Nazaire-Vigo avec ses 900 000 t de trafic repose surtout sur l'usine de Citroen de Rennes »¹³⁸.

L'hinterland portuaire lié à la qualité des systèmes de transport intérieur, comprend donc plusieurs critères à réunir pour permettre un éventuel développement du cabotage :

- des capacités techniques au sein du port et dans l'hinterland, notamment sur les modes alternatifs (fluvial et ferroviaire) ;
- des capacités à maîtriser la logistique intégrée.

II. LES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE

Par passage portuaire, on entend l'ensemble des coûts d'intervenants incontournables dans le transit portuaire¹³⁹.

L'enjeu est d'éviter que le passage portuaire, compte-tenu de son surcoût, enlève toute compétitivité par rapport à la route.

Il convient de souligner qu'à coût égale entre la mer et la route, le transporteur choisira toujours la route.

Le transport routier représente un euro par km pour la plupart des Etats européens à l'exception notable de l'Espagne, du Portugal et des pays de l'Est. Le transport combiné doit par conséquent réussir à passer sous la barre symbolique du 1 euro. Ce n'est pas possible pour la voie ferrée (2 à 2,5 euros).

Le transit portuaire est aujourd'hui le maillon à problèmes avec deux handicaps : d'une part, le coût d'escale fonction de la taille du navire et non de l'importance des chargements et d'autre part, les attentes qui affectent le *transit time*.

Nombreux sont les auteurs qui ont souligné l'importance du coût d'escale comme obstacle au cabotage.¹⁴⁰ Le remorquage et le lamanage n'appellent pas d'observations particulières. Ils n'ont pas été mis en cause par mes interlocuteurs.

A. LES DROITS DE PORT NE SONT PAS ADAPTES AU CABOTAGE MARITIME

Certains de mes interlocuteurs ont souligné que les droits de port, par manque de flexibilité, ne favorisent pas les escales partielles. Il faut entendre par là l'activité de cabotage

¹³⁸ Rapport sur le développement du cabotage européen, op. cité, p. 15.

¹³⁹ Par exemple : 1 tonne de Dunkerque à Rouen en FOB s'élève à 15,50 euro/tonne. Par route, il s'élèverait à 14,60 euro/tonne. Au fluvial qui serait techniquement possible, ce serait 14,50 euro/tonne (même prix par la voie ferroviaire). Dans un autre ordre d'idée, les coûts d'escales peuvent représenter plus 15% du chiffre d'affaires d'un armement assurant des liaisons régulières avec des différences notables entre des ports de deux pays différents.

¹⁴⁰ André Vigarié considère que « la cherté relève de la structure des frais de port sous trois aspects : manutentions, droits sur les marchandises, droits sur le bateau », op. cité, p. 23.

classique qui aurait tendance à privilégier une offre de transport étendue au plus grand nombre de ports qui seraient desservis avec des volumes de marchandises partiels.

Or, les droits de ports ne sont pas adaptés à ces **escales partielles** et incitent au contraire à une concentration maritime et portuaire : faute de flux, les ports qui pourraient attirer des caboteurs sont tenus de laisser des droits de ports élevés.

D'autres personnes m'ont indiqué que si les droits de ports étaient devenus un système obsolète datant des années 60, ils n'empêchaient pas un port d'être compétitif dès lors que ce dernier sait gérer ce système.

B. LA MANUTENTION A UN COUT DIRECT ET INDIRECT

La **rémunération** des dockers représente un coût direct souvent supérieur aux autres ports européens concurrents.

Le **taux d'emploi** des dockers constitue un coût indirect compte-tenu du manque de flexibilité dans l'utilisation des équipes de dockers.

Je constate cependant que pour permettre la réalisation du projet de Fos-Savone, les dockers de Fos ont accepté une réduction des tarifs mais qui restent supérieurs à ceux de Savone en Italie. Il est d'usage légitime que les chauffeurs routiers assurent eux-mêmes le chargement et le déchargement de leurs véhicules à bord des ferries (cas du transmanche), ce qui diminue les frais de passage portuaire dans le cas des navires Roro. Ces mesures en faveur du cabotage doivent être pérennisées pour le développement du transport maritime à courte distance.

L'armateur qui souhaite ouvrir une ligne doit prendre en compte ces deux difficultés en négociant des réductions substantielles s'il veut rendre sa ligne opérationnelle.

En effet, plusieurs opérateurs ont appelé mon attention sur la manutention qui constitue aux yeux de certains le principal obstacle du développement des lignes régulières de cabotage¹⁴¹.

C. LE COUT DU PILOTAGE

Certains opérateurs ont mis en avant le coût du pilotage comme obstacle potentiel au cabotage. Toutefois, l'exemple du projet de Fos-Savone montre que les pilotes sont prêts à des efforts substantiels pour faciliter l'ouverture d'une ligne régulière de cabotage.

La licence de capitaine pilote permettrait de réduire le coût du transit portuaire mais cette solution n'est possible que sur une ligne de cabotage régulière avec de nombreuses fréquences

¹⁴¹ L'étude faite dans le cadre du contrat de plan Etat-Région Pays de la Loire indique que « *la manutention, qui représente le poste de coûts le plus important, est la principale cible des observateurs. Ils mettent en cause l'opacité de la tarification (...), la flexibilité insuffisante de l'organisation, les effectifs pléthoriques des équipes (...). Ils dénoncent aussi le caractère monopoliste de certains intervenants : manutentionnaires, pilotage* », *Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique*, synthèse des études, p. 17.

comme c'est le cas sur la liaison Calais-Douvres. Néanmoins, il faut souligner que les armements sont confrontés à de réelles difficultés pour maintenir de manière permanente des capitaines à bord. Le coût de formation pour l'obtention de la licence de capitaine pilote est élevé.

Même si les armateurs au cabotage continueront à avoir recours aux pilotes à défaut d'avoir des capitaines titulaires de la licence de capitaine-pilote¹⁴², je considère toutefois que cette licence de capitaine pilote doit être considérée comme un instrument de développement du cabotage maritime.

Ne faudrait-il pas réfléchir à l'association du pilotage au développement du cabotage ?

Les pilotes maritimes ont une excellente connaissance technique des escales mais ils ne s'impliquent pas au delà pour des raisons culturelles. Une solution pourrait résider dans la modification de leur rémunération liée au tonnage.

Dans le même temps, les pilotes fluviaux devraient être également associés au développement de la technique fluvio-maritime.

III. LES OBSTACLES ADMINISTRATIFS

Mes interlocuteurs ont souvent souligné les obstacles administratifs qui se posent aux opérateurs.

Les formalités administratives sont jugées trop nombreuses et mériteraient une simplification accrue.

Les services de l'Etat ne sont pas toujours, selon ces mêmes interlocuteurs, disponibles. Inexistants à certains endroits, leurs services peuvent, pour certains d'entre eux, être une source de prestations supplémentaires tarifées.

IV. LE MANQUE DE FREQUENCE ET DE REGULARITE

Fréquence et régularité sont des facteurs essentiels.

La quasi-totalité de mes interlocuteurs m'ont indiqué qu'une des causes majeures dans l'échec des lignes de cabotage est le manque de fréquence et de régularité.

En effet, aucun transporteur routier n'acceptera pas d'attendre plusieurs jours voire plusieurs heures le prochain navire. Au surplus, certaines lignes de cabotage qui reposent sur

¹⁴² Dépendant du règlement local de la station de pilotage compétente, l'attribution de la licence de capitaine pilote est possible pour des navires assurant une liaison régulière (principe de fréquence) avec les mêmes commandants à bord du navire concerné. Les conditions d'attribution varient naturellement selon les conditions locales dans les ports mais au delà des éléments de langage retenus au niveau de la Fédération nationale, peuvent intégrer des considérations d'équilibre économique des stations.

un fonds de cale dédié n'hésitent pas à supprimer un navire lorsque ce fonds de cale se réduit. Il en résulte que l'absence de régularité enlève toute crédibilité au cabotage.

CHAPITRE III :

LE CABOTAGE N'A D'AVENIR QUE COMME FACTEUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Depuis de nombreuses années, les hommes politiques se réfèrent au cabotage comme l'alternative future au tout routier. Toutefois, compte-tenu des échecs passés, cette alternative manque de crédibilité. Les pouvoirs publics seront contraints de prendre les mesures nécessaires pour traiter le cabotage comme facteur d'aménagement du territoire en raison d'une part de l'accroissement du transport routier qui rendra celui-ci inacceptable par les populations et d'autre part, l'impossibilité budgétaire et environnementale de construire d'autres infrastructures terrestres.

I. L'ACCROISSEMENT DU TRANSPORT ROUTIER AU COURS DES DIX PROCHAINES ANNEES EST UN DEFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Le transport routier est appelé à se développer dans les prochaines années¹⁴³.

Le Livre blanc de 2001 prévoit que « *les prévisions de croissance du trafic d'ici à 2010 indiquent que si rien n'est entrepris, il devrait y avoir une augmentation significative de la congestion sur les routes. Les coûts dus à la congestion devraient ainsi croître de 142% pour atteindre 80 milliards d'euros par an, ce qui représenterait approximativement 1% du PIB communautaire* »¹⁴⁴.

L'audit sur les grands projets d'infrastructures rappelle pour sa part qu'en 2001, la route accueillait 89% des déplacements de personnes en France et 83% du transport de marchandises, la voie ferrée 10% des déplacements de personnes et 15% du transport de marchandises et la voie d'eau 2% du transport de marchandises¹⁴⁵. Il table sur une croissance de 50% minimum pour la route d'ici à 2020.

Le trafic routier est appelé à doubler. Or, parmi ces trafics, on doit s'intéresser aux trafics continentaux, qui font de la France un pays de transit. Dans un contexte marqué par des changements de l'opinion publique, illustration d'un « *rejet sociétal* », ne doivent rester sur la route que ce qui ne peut pas être transporté par d'autres modes alternatifs.

¹⁴³ Un premier rapport de l'Institut français de la mer pour le compte du ministère de l'équipement avait été rédigé en 1992 sur la surcharge de la circulation transcommunautaire à travers le sol français. Voir également par exemple le rapport général sur la mission Pyrénées de mai 2001 : *Les transports à travers les Pyrénées : enjeux et perspectives*.

¹⁴⁴ Livre blanc, op. cité, p. 12.

¹⁴⁵ En 1990, le transport routier représentait 77% du trafic total intérieur hors oléoducs exprimé en milliards de tonnes-kilomètres.

L'accroissement du transport routier est un défi car il est à la source de plusieurs difficultés notamment dans le domaine social. La pénurie de recrutement de chauffeurs expérimentés, l'appel à une main d'œuvre des pays de l'Est, la capacité de blocage par des grèves, l'organisation rigide du temps de travail, etc. sont autant de paramètres à prendre en considération.

L'importance du trafic routier à longue distance est dû aux raisons suivantes :

- la facilité et la souplesse d'emploi (la réactivité) extrême du transport routier
- la force de l'habitude
- le caractère concurrentiel du transport routier¹⁴⁶.

Je tiens à souligner qu'une part considérable du trafic routier ne pourra en aucunes façons être reporté sur un mode maritime. Celui-ci pour être compétitif devra se faire sur de moyennes et longues distances. Or, une grande part du transit routier se fait sur de courtes distances.

Le rapport Vigarié a déjà souligné ce point : « *on considère (...) que 80% de ce trafic national sont limités à une distance de moins de 200 km et n'ont pas de chance d'aider au développement de la circulation maritime par transfert* »¹⁴⁷.

Une autre précaution doit être prise dès à présent en considération : le transfert du mode routier peut se faire à partir des autres territoires européens compte-tenu du caractère de transit de l'hexagone français.

Contrairement à l'image qui veut que le « *maritime tue le petit transporteur* », le maritime peut réunir les petits transporteurs en créant une synergie entre eux. Il faut également tenir compte des demandes des gros transporteurs car ils ont des filiales dans les différents pays ; ils ont une organisation spécifique et doivent investir dans les semi-remorques ; ils sont plus en mesure d'organiser des trafics en « *non accompagnés* ». Il faut donc impliquer les transporteurs terrestres dont le rôle avait déjà été souligné dans le rapport Liberti¹⁴⁸. Le terme de transporteurs désigne en fait aussi bien des transporteurs routiers que les organisateurs de transport. Leurs activités dépassent de plus en plus la traction routière ou la commission de transport. Elles s'étendent à l'entreposage à la gestion logistique, et donc à la gestion des flux de données. La profession du transport routier a connu notamment en France une évolution très importante depuis moins de 10 ans la transmission de données sur les marchandises est maintenant au cœur de ses métiers. Le secteur du transport et de l'organisation des transports est également l'un des plus créateurs d'emplois. Ces entreprises sont de plus en plus de grande taille. Elles possèdent de plus en plus souvent des filiales ou des correspondants à l'étranger, pas uniquement en Europe. Ces entreprises sont stratégiques pour le développement du cabotage.

Des évolutions sont donc perceptibles chez les transporteurs mais également chez les chargeurs. Certains d'entre eux, de grande taille (type Nestlé, Unilever, IKEA, Carrefour,...),

¹⁴⁶ Le transport routier bénéficie d'un traitement inégal qui sous-estime ses coûts externes notamment.

¹⁴⁷ Rapport sur le développement du cabotage européen, op. cité, p. 25.

¹⁴⁸ « *Ce ne sont plus, les « chargeurs » mais les transporteurs qui maîtrisent aujourd'hui l'essentiel du fret de marchandises diverses. Tous mes interlocuteurs sans exception ont exprimé cette opinion. Je crois qu'il est nécessaire de préciser la signification du terme transporteur que mes interlocuteurs ont souvent appelé ' les routiers ».*

sont de plus en plus soucieux d'une certaine image commerciale satisfaisant les attentes des consommateurs en matière d'environnement notamment.

Au delà des considérations sociologiques ou sociales, les opérateurs sont enfin confrontés à des considérations de logistique.

D'une part, le développement économique (en volume de tonnage transporté et en logique de répartition – déplacements entre différents sites de production et de transformation) renforce l'importance de la chaîne de transport (en coûts et en besoin de qualité et de sécurité)¹⁴⁹.

D'autre part, le cabotage s'impose comme une solution logique : il s'agit d'un transport modal massif et son concurrent, la route, ne sera pas en mesure de répondre à la hausse du besoin de transport.

Ces évolutions chez les chargeurs comme les transporteurs sont facilitées par des contraintes spécifiques comme l'exemple de l'incendie du tunnel sous la Manche.

Ces évolutions actuellement perçues dessinent une tendance appelée à mon sens à ce développer.

II. LE LANCEMENT DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES TERRESTRES N'EST PLUS AUSSI ASSURE

Pour des raisons de temps, d'espace et d'argent, le lancement de grands projets d'infrastructures n'est plus général et absolu. Il est remis en cause de manière croissante.

A. LE COUT BUDGETAIRE FREINERA LA REALISATION DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES NOUVELLES

Le coût budgétaire des infrastructures nécessaires pour répondre à l'augmentation des trafics compromet la réalisation de celle-ci.

Les auteurs de l'audit sur les grands projets d'infrastructures ferroviaires ou routières ont tenu à souligner le manque de moyens budgétaires pour réaliser les infrastructures projetées.

Le rapport Haenel-Gerbaud soulève également la question de la mobilisation de nouveaux moyens de financement.

¹⁴⁹ Les efforts faits en matière de logistique doivent être récompensés par des rabais ou des incitations en échange d'engagement des chargeurs et des routiers de choisir le mode alternatif au routier.

B. LES RAISONS ENVIRONNEMENTALES VONT DEVENIR UNE CONTRAINTE ESSENTIELLE

Mener de grands projets d'infrastructures à leur terme n'est plus aussi évident aujourd'hui. Le développement des contraintes environnementales et des procédures d'enquêtes publiques sont autant d'obstacles qui peuvent reporter la réalisation de grands projets attendus par les opérateurs économiques. Le développement du syndrome *nymby*¹⁵⁰ illustre cette nouvelle contrainte.

Les populations riveraines d'autoroutes ou routes nationales saturées risquent un jour de bloquer le passage des camions si aucune alternative crédible à la route n'est trouvée.

Les contraintes environnementales sont également de nature à augmenter les délais de réalisation de ces grands projets d'infrastructures. Or, les opérateurs ont besoin de réactivité de la part des pouvoirs publics. Le développement routier augmente soulevant de nouvelles contraintes. Ces grands projets ne sont pas par ailleurs en mesure de rassurer les opérateurs sur la fiabilité de certaines liaisons terrestres dès lors que ces dernières reposent sur des tronçons sensibles (tunnels, périphéries de zones urbaines,...). L'audit sur les grands projets d'infrastructures a souligné que « *les dossiers des grandes infrastructures de transports sont nécessairement complexes et résultent d'une maturation longue (...). Cette situation tient à la multiplication des procédures préalables aux travaux depuis la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques jusqu'aux plus récentes lois sur l'eau et sur l'air ou l'archéologie préventive. Parallèlement, les nouvelles règles procédurales ont également joué dans le sens d'un allongement des délais d'études des grandes opérations, qu'il convient de bien intégrer dans les plannings prévisionnels* ».

Le rapport Vigarié pour sa part rappelle l'incompatibilité structurelle des délais d'installation avec la « *croissance spontanée des trafics* »¹⁵¹.

CHAPITRE IV :

LES CONDITIONS D'UN DEVELOPPEMENT EFFECTIF DU CABOTAGE

La route constitue le moyen, on l'a vu, le plus satisfaisant aux yeux de la plupart des opérateurs terrestres. Certains transporteurs cherchent d'autres alternatives. Cette évolution tient à plusieurs raisons :

- d'une part, la nécessité pour un chargeur de disposer de solutions de transport diversifiées dans un contexte de mise en concurrence ;
- d'autre part, la nécessité d'adopter un mode de transport conforme à une image commerciale ou à des intérêts sur du long terme ;

La recherche d'alternatives concerne également les trois autres modes : le fer, la voie fluviale et la voie maritime. Il n'entre pas dans le cadre de ma mission de me prononcer sur

¹⁵⁰ Terme de sociologie désignant littéralement « *not in my backyard* » que l'on peut traduire par « *pas dans mon arrière-cour* » et justifiant le recours aux thématiques de l'environnement et du patrimoine pour défendre des projets locaux.

¹⁵¹ Rapport sur le développement du cabotage européen, op. cité, p. 35.

les deux premiers. Je relève seulement que le mode fluvial est confronté à la nécessité de certains investissements et que pour sa part, le fret ferroviaire est caractérisé par un déclin. Depuis 1974, alors qu'il représentait alors 46% du volume des marchandises transportées, le fret ferroviaire a perdu de manière continue des parts de marchés (quasiment un point par an) pour représenter aujourd'hui 20% du volume des marchandises.

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

Comparé aux autres modes de transport, le cabotage représente une alternative crédible à condition que les éléments suivants soient réunis.

I. LA RECHERCHE DE LA MASSIFICATION DES FLUX

Le développement pertinent du cabotage sera jugé à ses effets sur les décongestions des routes.

Cela signifie que l'offre de transport doit atteindre une taille critique pour être crédible pour attirer les transporteurs.

Cette crédibilité repose forcément sur le nombre et la taille des navires ainsi que l'importance des flux : le rapport Liberti a noté qu'il « *faut atteindre un effet de volume a minima pour convaincre les financeurs publics de l'intérêt de soutenir le démarrage d'une ligne régulière. L'objectif de transférer annuellement 12 milliards de tonnes kilomètres aboutirait en effet, à des augmentations considérables du trafic de cabotage. Ainsi, si l'on attribuait la moitié du transfert au cabotage, soit 6 milliards de tonnes/kilomètres, ce ne seraient pas moins de 17 départs quotidiens supplémentaires, chaque année, de navires transportant, chacun, 2000 tonnes de fret transféré de la route. Ce seraient ainsi, 85 départs supplémentaires en 5 ans. Ceci sans prendre en compte l'augmentation du trafic du à l'augmentation de la demande de transport. Au total, des estimations plausibles chiffrent à plus de 200 les départs et arrivées supplémentaires de navires opérant sur des lignes régulières de cabotage maritime* ».

La massification est incontestablement une condition déterminante pour la réussite du cabotage même si en l'état actuel des choses, il faut prendre avec précaution les différentes analyses sur le report possible du mode routier au profit du mode maritime. Le rapport Liberti

évoque « *des estimations indiquent que le trafic routier quotidien sur l'autoroute entre Sète et Valencia permettrait dès aujourd'hui de remplir dix navires par jour et dans chaque sens* »¹⁵².

II. PLUSIEURS EXIGENCES PESENT SUR UNE OFFRE DE TRANSPORT QUI DOIT IMPERATIVEMENT ASSURER LA PERENNITE, LA REGULARITE ET LA FREQUENCE

Les transporteurs et les chargeurs, de manière plus générale le « *décideur modal* », doivent être convaincus que la solution maritime est une solution viable et pérenne.

Les services assurés sur la route sont continus, 24 heures sur 24 heures. Le navire a ses heures de départ. Les principales expériences qui ont essayé des échecs n'offraient ni pérennité, ni régularité, ni fréquence.

Deux perceptions se conjuguent en défaveur du transport maritime à courte distance :

- une première image tient à l'absence de confiance envers le maillon portuaire et l'événement de mer. Elle tient en partie au poids du passé, elle a encore des fondements. Pendant très longtemps, le navire est celui qui n'arrive pas à temps¹⁵³ en raison d'un événement de mer (mauvais temps, avarie,...) ou qui est retenu plus longtemps que prévu à terre (grèves, retards dans les délais d'opérations de chargement et de déchargement)¹⁵⁴.

- une seconde image tient aux échecs des lignes régulières qui cessent au bout de quelques mois ou quelques années.

Or, pour le décideur modal, ces faits et la perception qu'il en tire sont tels qu'il ne souhaite pas abandonner son schéma logistique¹⁵⁵.

Le cabotage est en quelque sorte victime d'un « *effet de ciseau* » qui tient à la rencontre des deux principes suivants :

a) les dispositifs d'aide au démarrage étant d'une durée de trois ans, aucun chargeur ne se risque sur une aussi courte période ;

b) aucun transporteur maritime ne peut tenir plus d'un an malgré les subventions s'il ne réussit pas à obtenir un taux de remplissage rendant crédible la ligne à moyen et long terme.

¹⁵² Rapport sur le développement de lignes régulières..., op. cité, p.2. Cette massification a également été évoquée par M. Berlet lors des Journées de la mer à Toulon le 8 novembre 2002 : « *selon des études récentes, il faudrait, pour que le transport maritime capte 50% de la croissance sur 10 ans, mettre en place une quinzaine de lignes à départ quotidien sur la façade atlantique* ».

¹⁵³ La littérature l'a bien représenté avec *Le Marchand de Venise* de Shakespeare ou le retour de Thésée en mythologie grecque sans oublier les falaises de Paimpol.

¹⁵⁴ Pour André Vigarié, « *le reproche des armateurs et des chargeurs est qu'un caboteur travaillant au tramping passe couramment 50 à 60% de son temps de travail à quai, qu'il n'est pas fiable quant aux conditions de coût, de délais, d'horaires de départ, à cause de l'insuffisance ou l'inadaptation des installations de manutention ou autres, en particulier pour le transmodalisme. Il faut nuancer ces jugements : il est des ports majeurs ou moyens qui répondent aux exigences* », op. cité, p. 21.

¹⁵⁵ C'est en quelque sorte l'idée « *l'autoroute est là demain comme dans deux ans* ».

Pérennité, régularité et fréquence ne peuvent être atteintes que par un volontarisme politique mobilisant les acteurs publics et privés.

III. PARVENIR A LA FLUIDITE DU TRANSIT PORTUAIRE : LE CARACTERE EXEMPLAIRE DE CALAIS - DOUVRES

Les opérations portuaires de Calais bénéficient d'une rocade urbaine¹⁵⁶ qui arrive directement sur les terminaux ferries : si elle est encombrée, les camions sont dirigés en amont sur un énorme parking qui sert également d'espace repos permettant la gestion de la durée du disque avant ou après la traversée et de stockage de remorques dans le cas de transports non accompagnés.

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un « *truck stop* ». Le port de Calais n'est pas conçu pour stocker les véhicules en attente mais uniquement conçu dans le but de favoriser la fluidité¹⁵⁷.

Les mesures de sûreté sont effectuées avant le passage aux aubettes « *fret* ». Deux techniques existent pour détecter les clandestins (les camions bâchés sont soumis aux rayons et les camions rigides sont soumis au détecteur de CO₂...). Le passage aux aubettes dure 4 minutes au maximum, lorsque les transporteurs se sont préalablement annoncés aux compagnies assurant la liaison et en leur transmettant la nature des marchandises transportées. Enfin ceux qui n'ont pas de comptes passent par des aubettes spécifiques. Le transporteur montre sa lettre de voiture. Le paiement se fait par imputation sur le compte du client¹⁵⁸.

Après les aubettes, les services de contrôle de l'Etat peuvent intervenir par sondage. Les deux armements assurant la liaison transmanche ont des systèmes informatiques déportés dans ces services afin d'aider ces derniers à cibler les préavis de passages.

L'escale du navire fait l'objet d'une organisation standardisée et minutée : 5 minutes à l'amarrage, 9 minutes au déchargement, 22 minutes au chargement et 4 minutes pour quitter le port. Le navire reste donc dans le port environ trente minutes. La durée de la traversée est de 60 à 85 minutes. Le respect de ce rythme est d'autant plus nécessaire qu'on ne peut pas rattraper les éventuels retards sur le temps de parcours maritime tant celui-ci est limité.

¹⁵⁶ Le développement du port de Bilbao s'accompagne d'une remarquable bretelle d'accès autoroutière.

¹⁵⁷ Le port de Douvres est encore plus marqué par cette fonction exclusive de fluidité. Il n'y a pas de place pour stationner des semi-remorques.

¹⁵⁸ La tarification est fonction de la longueur avec prise en compte de cas particuliers (plein/vide).

CHAPITRE V :

L'IMPLICATION INSUFFISANTE DE LA PUISSANCE PUBLIQUE POUR QUE LE CABOTAGE PUISSE CONTRIBUER A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

I. PLUSIEURS DISPOSITIFS EXISTENT OU SONT MIS EN PLACE

A. L'INTERVENTION COMMUNAUTAIRE

La commission européenne a placé depuis 1995 le cabotage, entendu comme transport maritime à courte distance parmi les orientations majeures du transport européen. Il est toujours considéré prioritairement même si les instruments et les concepts ont évolué.

1. Les mécanismes d'intervention

L'intervention communautaire s'est faite en plusieurs étapes. Au programme PACT¹⁵⁹, a succédé le programme dit mini Marco Polo dont a bénéficié par exemple le projet Fos-Savone, puis le programme Marco Polo en cours d'adoption.

La commission européenne a présenté, le 4 février 2002, une proposition de règlement du parlement européen et du conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises¹⁶⁰.

Dans la perspective de réduire la congestion du transport routier, d'améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises, cette proposition de règlement établit en fait un nouveau programme dénommé Marco Polo en vue de soutenir financièrement les actions entraînant des transferts modaux et de meilleures pratiques dans tous les segments des secteurs du fret maritime à courte distance, du fret ferroviaire et du transport de marchandises par voies navigables, et pas seulement dans le cas du transport combiné.

Conformément aux objectifs annoncés dans le Livre blanc, *la politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix*, ce programme doit contribuer au transfert d'un volume de marchandises correspondant à la croissance prévue du fret routier international, vers d'autres modes de transport.

Le conseil est parvenu à un accord sur le programme Marco Polo fin 2002. Il est en cours d'approbation par le Parlement européen.

Cet accord établit ce programme pour la période allant du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2010. Un budget global de 75 millions d'euros est proposé pour une période de quatre ans, de 2003 à 2006.

¹⁵⁹ Actions pilotes en faveur du transport combiné.

¹⁶⁰ COM(2002)54 final.

Le tableau ci-dessous récapitule les types d'action envisagées et les modalités de financement spécifiques à chacune de ces actions.

	Actions de transfert modal	Actions à effet catalyseur	Actions de mise en commun des connaissances
Caractéristiques	Article 5 du projet de règlement aides au démarrage de nouveaux services de fret non routier.	Article 6 du projet de règlement aides aux actions s'attaquant aux obstacles structurels du marché des services de fret non routier	Article 7 du projet de règlement aides aux actions visant l'amélioration de la coopération et des partages de savoir-faire
Taux de cofinancement	30 %	35 %	50 %
Seuil minimal de subvention par action	0,5 million € (0,25 pour l'extension d'activités existantes) avec 1€ pour chaque transfert de 500 t.km de fret routier	1,5 millions €	0,25 million €
Durée maximale de l'aide UE	38 mois	50 mois	26 mois

Il est important de souligner que le taux de cofinancement de 30% comprend toutes les subventions publiques.

2. Le nouveau concept d'autoroutes de la mer

Le concept d'autoroutes de la mer est une notion récemment apparue dans le débat communautaire. Alimenté par différentes contributions, il fait l'objet de réelles attentes de la part des acteurs nationaux (portuaires et maritimes) comme des services de la commission européenne dans le cadre des travaux sur les RTE-T¹⁶¹.

La politique des réseaux transeuropéens (transports, télécommunications, énergie) s'est développée progressivement dans les années quatre-vingt dix. Les impulsions données à cette politique ont emprunté deux voies pour les réseaux de transport. En premier lieu, le Conseil européen d'Essen a adopté en 1994 une liste de 11 projets prioritaires. Cette liste a été portée à 14 à l'occasion du dernier élargissement. En second lieu, en 1996 le Parlement européen et le Conseil des ministres ont adopté une décision fixant les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2010. Cette décision a été révisée en 2001 pour intégrer les ports maritimes et les ports intérieurs.

¹⁶¹ Voir annexes

C'est à ce titre que le concept d'autoroute de la mer est pertinent : en effet, une autoroute de la mer est le report en mer d'un axe routier (identifié en priorité sur les franchissements alpins et pyrénéens mais ce ne sont pas les seuls). Ce report doit être significatif.

Il appartient donc à la puissance publique d'intervenir au titre de la planification nationale et du choix opportun du lieu retenu (c'est à dire le port essentiel qui permettra de relier cette autoroute de la mer au titre d'un schéma directeur). En effet, un report significatif suppose des moyens importants engagés dans le report (nombre de navires-navettes, zones portuaires dédiées,...).

Derrière ce concept, il convient donc de retenir, à ce stade, qu'il s'agit d'assurer :

- la jonction entre des régions, notamment périphériques ;
- le dépassement des zones de congestion, notamment les franchissements alpins et pyrénéens ;
- la mise en place de nouveaux services massifiés (c'est à ce titre que ce n'est pas du cabotage).

Le concept d'autoroute de la mer n'est pas sans soulever plusieurs difficultés de principe et d'application.

En matière de principes, les difficultés actuellement rencontrées dans la définition du concept d'autoroute de la mer renvoient à certains clivages entre les Etats membres plus ou moins favorables à une intervention de la puissance publique.

La mise en application suppose par ailleurs de régler la question du financement des autoroutes de la mer dans un contexte budgétaire et réglementaire difficile.

B. L'INTERVENTION NATIONALE

Au plan national, l'Etat a entrepris plusieurs types d'actions pour développer le cabotage. Il s'agit de la création d'un dispositif d'aides au cabotage, de l'aide à la création et au fonctionnement d'un bureau de promotion du cabotage et de la mise en place d'un dispositif d'aide au transport combiné.

1. Le bureau de promotion du cabotage maritime

La création en janvier 2001 d'un bureau français de promotion du cabotage maritime illustre également l'intérêt suscité par le développement du cabotage en Europe¹⁶² et en France. Cette association loi 1901 rassemble les organisations professionnelles de la chaîne du transport aussi bien maritimes que terrestres, certaines collectivités territoriales, plusieurs ports et chambres de commerce. L'objet de cette structure est de fournir à toutes les professions concernées des informations et des actions de sensibilisation et

¹⁶² Les Pays Bas ont été le premier pays de l'Union européenne à créer un bureau de promotion du cabotage maritime.

d'accompagnement axées sur le transfert de trafics routiers vers le maritime¹⁶³. Enfin, ce bureau est intégré dans le réseau européen des bureaux de promotion du cabotage. Il participe aux réunions qui sont organisées périodiquement par le réseau. Des actions communes de l'ensemble des bureaux de promotion peuvent porter essentiellement sur des actions de promotion globale du transport maritime.

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

Les pouvoirs publics se sont inspirés du dispositif communautaire PACT. L'actuel dispositif d'aides au démarrage comprend deux volets :

- les **aides aux études de faisabilité**, mises en œuvre depuis septembre 2001 par l'agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie (ADEME)¹⁶⁴. Le rapport Liberti avait constaté en son temps qu'il « *est surprenant de constater que ce n'est pas sur le budget du ministère chargé de la politique du développement du cabotage maritime que sont financées les études de faisabilité de lignes. Les crédits pour l'aide au démarrage de lignes de cabotage sont, par contre, inscrits au budget du ministère des transports* » ;
- les **aides au démarrage**¹⁶⁵ : la France est, à ce jour le seul Etat de l'Union européenne qui a créé un dispositif national pour aider spécifiquement la création de lignes de cabotage même si l'Espagne vient à son tour de présenter son projet.

L'aide au démarrage de l'exploitation d'une ligne nouvelle de transport maritime à courte distance (TMCD) peut venir soit en complément des aides communautaires précitées soit être accordées en dehors de toute aide communautaire mais en tout état de cause l'aide publique, quelque soit son origine ne peut dépasser trente pour cent des dépenses éligibles.

Il consiste en la prise en charge, à hauteur d'un taux maximum de 30 % des dépenses opérationnelles éligibles au titre du règlement n°2196/98 du Conseil du 1^{er} octobre 1998 et des décisions et règlements communautaires qui en prennent la suite. Le montant de l'aide budgétaire ne pourra dépasser un plafond fixé à un million d'euros la première année. Pour un même projet, l'aide ne peut être accordée au titre de plus de trois années civiles consécutives. personnes morales, françaises ou ressortissantes d'un autre Etat membre de l'Union européenne, publiques ou privées.

Les aides seront accordées en priorité aux projets comportant la mise en place d'un partenariat opérationnel associant l'offre et la demande de transport.

Seront éligibles à recevoir un soutien financier les projets de création d'une ligne maritime ou fluvio-maritime régulière entre deux ou plusieurs ports français ou entre des ports français et des ports communautaires, la ligne pouvant desservir également un ou plusieurs

¹⁶³ Les activités sont l'organisation d'ateliers régionaux de sensibilisation, l'analyse des obstacles à l'intégration du cabotage dans la chaîne de transport, l'identification des flux et la sensibilisation,...

¹⁶⁴ L'ADEME finance 50% des études de faisabilité. Le montant maximum de ces études est de 75 000 €. Les délégations régionales de l'Agence instruisent directement les dossiers de demandes.

¹⁶⁵ Ce dernier dispositif dont le principe avait été arrêté par le comité interministériel de la mer du 27 juin 2000 relève des dispositions relatives aux aides d'Etat au sens de l'article 87 du traité CE. Transmis en octobre 2000 à la commission européenne, il a été autorisé le 30 janvier 2002.

ports d'Etats appartenant à l'Espace économique européen, ou candidats à l'accession à l'Union européenne.

Il est possible de cumuler cette aide avec des mesures de soutien communautaire au titre des actions en faveur du transport maritime à courte distance, ou avec une aide spécifique accordée par une collectivité territoriale ou toute autre

3. Le dispositif d'aides au transport combiné

Le transport combiné s'intéresse aux différents modes de transport :

- pour le mode ferroviaire, il s'agit de renforcer la desserte (embranchements, ports), la dédicace des moyens de transport (locomotive et conducteurs), l'affectation des sillons et la qualité (c'est à dire la ponctualité) dans un contexte d'ouverture à la concurrence en mars 2003 ;

- pour le mode fluvial : il s'agit de renforcer les embranchements fluviaux les ports intérieurs, les terminaux tri-modaux, les moyens de chargement et de déchargement et d'optimiser l'intérêt du fluvio-maritime (axes d'évitement des massifs montagneux et de pénétration dans les hinterlands) ;

- s'agissant du cabotage maritime : il faut faciliter le passage portuaire, tenir compte du type de navire (non accompagné ou accompagné), déterminer l'offre de service pertinente (fréquence, capacité) et prendre en considération la desserte terrestre.

Les terminaux sont un point sensible dans le développement du cabotage maritime et de manière plus générale du transport combiné : ils doivent offrir une capacité de traitement et de stockage sur site, permettant une rapidité d'opération (chargement, déchargement), être accessibles (tirant d'eau et linéaire de quai dédié côté mer ; desserte ferroviaire et routière côté terre) et ils doivent pouvoir offrir une possibilité de transbordement vers plusieurs modes sur un même site.

Plusieurs dispositifs sont mis en place ou sont sur le point de l'être :

- cofinancement public (État et collectivités locales) des investissements d'infrastructures ;

- aides par crédit bail aux transporteurs routiers pour acquérir des matériels transbordables (remorques et caisses mobiles) ;

- réduction de la taxe à l'essieu ;

A partir de 2003 et sous réserve de l'acceptation de la Commission européenne, qui ne s'est pas encore prononcée, la France met en place un nouveau système d'aide à l'exploitation du transport combiné. Cette aide sera versée directement aux opérateurs de transport combiné. Elle est étendue à toutes les formules de transport combiné avec la route (ferroviaire, fluvial et maritime) et concerne les offres de services réguliers, ouverts, alternatifs à la route en France, nouveaux et existants. Elle sera comptée par transbordement d'unité de transport intermodal, pleine ou vide, sur le territoire français métropolitain.

A noter par ailleurs, le récent accord donné par les services de la commission européenne au dispositif visant à limiter les rejets de gaz à effets de serre liés au secteur et aux activités de transport soutenu par l'Agence française de l'Environnement et de la Maîtrise de

l'Energie. Il répond aux objectifs de développement durable. Il prévoit le versement d'aides jusqu'en 2003 pour promouvoir une série de mesures destinées à revoir l'organisation des transports, encourager le développement de véhicules propres et économes et promouvoir la réalisation d'économies d'énergie dans le secteur du transport fluvial. Cette aide correspond à une évolution forte de la part des pouvoirs publics. Certains opérateurs y sont sensibles.

II. L'ETAT ACTUEL DES SOUTIENS EST INSUFFISANT

Les armateurs intéressés par l'ouverture d'une ligne de cabotage ont tenu à souligner l'insuffisance des soutiens aussi bien communautaires que nationaux compte-tenu des coûts importants du démarrage d'une ligne et de l'impossibilité de rentabiliser une ligne de cabotage avant plusieurs mois voire plusieurs années comme le démontrent les échecs rencontrés par les armateurs.

Les différents dispositifs existants ou en cours de mise en place ont fait l'objet de critiques de la part de certains opérateurs. Outre les délais de mise en place, c'est la faiblesse de la mobilisation des aides publiques qui est soulignée.

En effet, dès lors qu'un projet repose sur de lourds investissements financiers (utilisation de Roro avec une fréquence nécessitant plusieurs navires), les aides publiques sont insuffisantes pour deux raisons :

- le volume d'aides publiques¹⁶⁶ n'offre pas un effet de levier suffisant pour pallier les contraintes de trésorerie qui pèsent sur la société qui a investi dans le démarrage d'une ligne régulière ;
- les aides publiques sont généralement prévues pour une période de deux¹⁶⁷ à trois ans¹⁶⁸.

Le marché de la remorque non accompagnée comme accompagnée est difficile en raison de l'offre de prix des armateurs qui atteint quasiment le double de celui demandé par les transporteurs routiers, en renvoyant ce fait à la lourdeur des frais portuaires pour le navire et pour la marchandise. C'est pourquoi les aides aux démarrages font partie directement des solutions économiques envisagées. Les aides nationales et européennes peuvent servir à inciter les opérateurs maritimes à réduire le risque industriel et/ou à construire une incitation tarifaire directe.

Le soutien public à quelques projets doit être substantiel aussi bien au niveau communautaire que national : le gain induit par des aides publiques concernerait finalement 30 km pour un cabotage de 470 km.

Il doit être pertinent et faire preuve de souplesse en matière de dépenses éligibles.

¹⁶⁶ La règle communément admise par les institutions communautaires est de respecter un plafond d'intensité maximale d'aides publiques à hauteur de 30% des dépenses éligibles.

¹⁶⁷ Pour le programme « *mini Marco Polo* » à l'image du dossier de la Société des Autoroutes de la Mer du Sud retenu par les services de la commission européenne.

¹⁶⁸ Pour le dispositif national d'aides au démarrage de lignes régulières.

Le rapport Haenel et Gerbaud relève également en ce qui concerne les grands projets ferroviaires une insuffisance des fonds disponibles, plaidant en cela pour que les instances de l'Union européenne lancent un grand emprunt, destiné à financer les projets ferroviaires les plus stratégiques, à l'échelle européenne.

Je reprends à mon compte cette observation : aucun projet d'envergure ne pourra permettre le développement du cabotage maritime sans investissements lourds : il faut en quelque sorte que les pouvoirs publics « *faire du Marco Polo crédible* ».

CHAPITRE VI :

PROPOSITIONS POUR QUE LE CABOTAGE NE SOIT PLUS UN SLOGAN POLITIQUE COMMUNE

L'idée du cabotage doit être acceptée par tous les acteurs de la filière transport. Or, le cabotage est victime d'un paradoxe. Objet de toutes les attentions politiques, il n'est pas toujours bien compris et il est souvent mal vendu et peu soutenu.

Il faut donc agir auprès des acteurs clés de la filière. Au delà du **décideur modal** dont on a dit qu'il était décisif, plusieurs acteurs doivent être convaincus, persuadés du bien fondé du cabotage.

Le cabotage n'a d'avenir que s'il relève d'une véritable politique d'aménagement du territoire ce qui signifie une implication volontariste des pouvoirs publics. A partir du moment où comme cela a été indiqué ci-dessus, il sera de plus en plus difficile de construire de nouvelles autoroutes et de construire de nouveaux tunnels alors que le trafic routier ira croissant dans les prochaines années, il est impératif de faire du cabotage une alternative crédible et pérenne à la route.

L'objectif est de **prolonger le territoire sur la mer**.

On ne demande pas aux usagers de construire des autoroutes et on ne voit pas pourquoi dans ces conditions, il appartiendrait aux seuls armateurs de supporter le coût et le risque lié à l'ouverture de lignes de cabotage permettant une véritable alternative à la route.

Une telle alternative nécessite des investissements importants qu'aucun opérateur particulier ne peut supporter. C'est la raison pour laquelle, il ne peut y avoir de véritable autoroute de la mer que créée par les pouvoirs publics.

La puissance publique est nécessaire. Le choix d'une ligne générale, l'effort à consentir pour éviter une sous-capitalisation, les mesures à prendre pour accompagner cette ligne sous la forme d'incitations ou de contraintes sont autant de raisons qui justifient le recours à la puissance publique.

Par ailleurs, la création d'une ligne par les pouvoirs publics aura pour effet de rassurer les chargeurs qui ayant l'assurance de la pérennité de la ligne pourront l'utiliser comme alternative à la route sans craintes qu'il soit y mis fin comme cela a été le cas pour la majeure partie des lignes de cabotage ouvertes par des opérateurs privés.

Il faut donc une **autorité organisatrice**.

Tel est le but des propositions que je suis amené à faire :

I. CREER DES LIGNES D'INTERET GENERAL

A. OUVERTURE A TITRE EXPERIMENTAL PAR LA PUISSANCE PUBLIQUE DE LIGNES D'INTERET GENERAL EN LIAISON AVEC NOS PARTENAIRES EUROPEENS A PARTIR DES FACADES D'ATLANTIQUE ET DE MEDITERRANEE

La décision politique d'ouvrir, à titre expérimental, une ligne d'intérêt général sur la façade atlantique et méditerranéenne est la première condition pour assurer le succès et donc la pérennité d'une ligne de cabotage.

1. Ouverture d'une ligne à partir de la façade atlantique

L'objectif est de choisir une ligne qui reliera un port de la façade atlantique à la péninsule ibérique permettant de récupérer une partie du transit international passant par l'hexagone en provenance ou à destination de la péninsule ibérique mais également de capter une partie du trafic national en provenance ou à destination de cette même péninsule.

Le port choisi devrait servir en quelque sorte de *hub* pour capter et travailler ainsi en liaison avec les autres ports de la façade atlantique.

Des études sont en cours : je pense notamment à « *l'autoroute maritime Gascogne* » proposée par le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire qui vise à desservir plusieurs ports sur le littoral français avec un terminal privilégié depuis Montoir et à destination de Bilbao.

Il s'agit de profiter de l'importance et du développement des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe pour lesquels le mode routier représente plus de 70 millions de tonnes par année. Près d'un camion sur deux est en transit.

Le port de La Rochelle a également un projet de liaison à destination de Bilbao.

Ces exemples montrent que les ports de la façade atlantique réfléchissent à une ligne régulière qui bien entendu ne pourra pas exister sans le concours de la puissance publique.

Les autorités portuaires de Bilbao m'ont au début de mon entretien indiqué qu'eux-mêmes comme la communauté maritime espagnole étaient sceptiques sur l'avenir du cabotage. Toutefois, après avoir exposé les propositions qui seront développées ci-dessous, ces autorités m'ont indiqué que si le gouvernement français retenait mes propositions, ils seraient tout à fait disposés pour être partenaires d'une telle ligne.

2. Ouverture d'une ligne à partir de la façade méditerranéenne

L'ouverture d'une ligne permettrait de désengorger les axes routiers permettant le franchissement des massifs pyrénéens et alpins.

Un projet important est en cours de réalisation. Il concerne la liaison Fos-Savone.

J'ai rencontré lors de mes entretiens à Rome les autorités maritimes, et notamment celles du port de Livourne qui ont cité un projet éventuel de liaison entre Livourne et Toulon, qui ont montré un intérêt réel pour mes propositions.

Bien évidemment, une ligne à partir d'un port français de la Méditerranée à destination de l'Espagne permettant de contourner les Pyrénées est également nécessaire. Mais la ligne que je propose de créer est à titre expérimental. Il convient d'attendre les résultats de la création éventuelle de cette ligne expérimentale avant d'ouvrir une deuxième ligne en direction de l'Espagne.

3. Les critères généraux permettant de retenir une ligne

Au cours de ma mission, j'ai visité les ports de Nantes-Saint Nazaire, Marseille, Le Havre et Calais. J'ai pris connaissance des projets des ports de La Rochelle et Rochefort et faute de temps, je n'ai malheureusement pas pu me répondre à l'invitation du port de Rouen.

Il ne m'appartient pas d'indiquer le port français qui devra être retenu sur chaque façade comme point de départ et d'arrivée de la ligne expérimentale que je propose.

Il s'agit d'une décision politique après consultation des acteurs publics et privés.

Je tiens à indiquer toutefois que les critères suivants peuvent utilement être pris en considération¹⁶⁹ :

- un port disposant d'accès terrestres (autoroutes et ferroviaires) et/ou fluviaux pertinents ;
- un port disposant d'une aire portuaire suffisante pour proposer une zone de transit pour les semi-remorques et d'accueil pour les routiers¹⁷⁰ ;
- un port disposant d'un quai dédié suffisant pour travailler plusieurs Roro ;
- un port disposant d'une zone d'attente des navires en cas de mauvais temps ou autre événement majeur ;
- un port situé dans un hinterland disposant d'une pertinence propre en matière de logistique et de gisement de fret ;
- un port situé sur des axes de transit national et international ;
- un port permettant des liaisons maritimes d'une distance minimale.

¹⁶⁹ Le port de Bilbao a bénéficié d'une politique de modernisation avec la création d'une zone d'activité logistique (ZAL) et l'amélioration des conditions de desserte parallèlement à une extension exceptionnelle du port avec des travaux à hauteur de 240 millions d'euros.

¹⁷⁰ Certaines personnes ont souligné l'intérêt d'imaginer des « *caravansérails* », susceptibles d'accueillir les chauffeurs.

B. LA PUISSANCE PUBLIQUE PAR L'INTERMEDIAIRE D'UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE CONSTRUIT UN NOMBRE SUFFISANT DE NAVIRES POUR ASSURER UNE NAVETTE ENTRE DEUX PORTS

Seule la puissance publique peut assurer la pérennité d'une ligne. Or, faute d'assurance de pérennité, les transporteurs et logisticiens hésitent à s'engager sur une ligne de cabotage.

1. Création d'une société d'économie mixte qui construira des navires mis en service sur la ligne retenue

Les sociétés d'économie mixte (SEM)¹⁷¹ sont des personnes morales de droit privé où capitaux publics et capitaux privés sont associés pour gérer une activité en relation directe ou indirecte avec l'intérêt général. Cette personnalité morale de droit privé prend la forme généralement de société anonyme, de société à responsabilité limitée ou de société coopérative. Elle peut revêtir la forme de sociétés par actions simplifiée depuis 1999. Elle doit en qualité de société commerciale avoir un objet économique et but lucratif, la réalisation de bénéfices permettant surtout la constitution par la société d'une capacité d'autofinancement.

Le recours à une SEM me paraît le plus pertinent mais il est possible d'utiliser une autre forme de société¹⁷². La SEM reste cependant à la charnière entre le secteur privé dont elle adopte la souplesse de gestion et les ressources financières et les personnes publiques qui les instituent dans un but déterminé.

La SEM qui aura pour objectif de construire des navires n'est pas en soi contraire aux dispositions du droit communautaire car il ne s'agit pas d'aider l'exploitation des lignes.

En effet, la SEM sera créée pour aider la réalisation des infrastructures justifiant par là l'appellation « *d'autoroutes de la mer* ». Le navire serait en quelque sorte une pseudo-infrastructure. Elle est envisageable notamment au regard de la théorie des investissements discontinus sur une longue durée. Le **navire constitue ainsi en quelque sorte une infrastructure** d'une longue durée de vie qui se justifie auprès des générations futures qui devront y participer financièrement (remboursement de la dette publique)¹⁷³.

¹⁷¹ Ce recours à une SEM ne serait pas une première : la compagnie générale transatlantique (loi du 28 février 1948), la SNCF (jusqu'en 1983), l'Aérospatiale (jusqu'en 2001) et la compagnie nationale du Rhône ont été des SEM.

¹⁷² Je relève que dans les autres pays de l'Union européenne, susceptibles d'être les têtes de ligne de ces liaisons, il existe également des structures assez proches des SEM françaises. Par ailleurs, l'exemple de la *Scandlines* est intéressant (pouvoirs publics danois et chemin de fer allemand).

¹⁷³ Je pense notamment à la mise en place d'un fonds chargé de garantir le financement de la construction des navires d'une part et de faciliter le lancement de lignes nouvelles initiées par des armateurs d'autre part. Les membres de ce fonds, ainsi que l'Union européenne, apporteraient leurs garanties et s'engageraient à payer les intérêts de l'emprunt qui serait contracté auprès de la banque européenne des investissements. Le fonds ainsi constitué serait, après appel d'offre communautaire, déposé dans un établissement financier. Il aurait pour vocation de couvrir les sinistres éventuels des établissements opérateurs ayant consenti des prêts aux armateurs,

Ce principe part du postulat que le navire est assimilé à une infrastructure. Mais l'investissement dans l'acquisition – ou éventuellement l'affrètement – d'un navire reste moins coûteux et plus rapide que la construction d'une infrastructure du type routier, ferroviaire ou fluvial. Les moyens sont soit immédiatement disponibles dans le cas de navires en flotte soit disponibles dans un délai de 18 mois en cas de commande de navires neufs.

2. La composition de la SEM est essentielle

L'objet de la SEM qui sera appelée à construire et à être propriétaire des navires mis sur la ligne ouverte à la suite d'une décision politique est de créer en quelque sorte une infrastructure d'aménagement du territoire dans un but d'intérêt général.

L'objet de l'intérêt général poursuivi par la SEM justifie l'implication de l'Etat qui décide de l'ouverture de la ligne.

La participation des autres acteurs de la filière transport est essentielle. La SEM constitue en effet un excellent moyen de mobiliser toutes les volontés dans la même direction. Les ports, en qualité d'établissements publics peuvent y participer à condition que leur participation soit en relation avec l'objet même de leurs compétences¹⁷⁴.

Les collectivités territoriales et leurs groupements pourront y être associés à condition que leur participation soit liée à l'intérêt local. Le code général des collectivités territoriales leur reconnaît en effet expressément la possibilité de créer des SEM, dans le cadre des compétences qui leurs sont reconnues par la loi, pour réaliser des opérations d'aménagement, de construction, pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou pour tout autre activité d'intérêt général¹⁷⁵.

Il est souhaitable que soit associé à la SEM le port retenu, les transporteurs routiers, les logisticiens de transports, les entreprises de manutention, les sociétés d'autoroute¹⁷⁶ et l'opérateur privé qui exploitera la ligne.

Le caractère international de la ligne n'est pas un obstacle à mon sens. Il existe des infrastructures de ce type comme par exemple la société du Tunnel sous le Mont-Blanc¹⁷⁷. Il importe avant tout d'établir une relation équilibrée entre les deux « têtes de ligne »¹⁷⁸.

bénéficiaires de la garantie de ce fonds. Proposé dans le cadre des travaux du conseil économique et social des Pays de la Loire sur le développement du cabotage maritime sur la façade atlantique.

¹⁷⁴ En application du principe de spécialité.

¹⁷⁵ Cette forme particulière de SEM, la SEML, concerne les sociétés dont le capital est majoritairement détenu par une ou plusieurs collectivités territoriales.

¹⁷⁶ Les Italiens y pensent.

¹⁷⁷ L'Etat français a concédé la construction et l'exploitation de l'autoroute A 40 et de la moitié du tunnel du Mont-Blanc à la société d'économie mixte ATMB qui a pour actionnaires l'Etat, le département de Haute-Savoie, le département de l'Ain, la ville et le canton de Genève, la caisse des dépôts et consignations, des établissements financiers français et suisses, des compagnies d'assurances, le personnel d'ATMB.

¹⁷⁸ A la suite de l'incendie du 24 mars 1999, ATMB et la société italienne SITMB ont créé un groupe européen d'intérêt économique (GEIE-TMB), structure franco-italienne régie par le droit communautaire responsable de l'exploitation du tunnel.

La composition de la SEM est essentielle pour assurer la réussite de la ligne : il faut qu'aux côtés de l'Etat et des collectivités locales, la communauté portuaire et maritime soient associés aux opérateurs terrestres (transporteur routier, logisticien,...). La SEM doit constituer un exemple de gouvernance économique spécifique.

3. Le recours à une SEM n'est pas une nouveauté en soi

Deux SEM exercent actuellement des activités de cabotage.

La BAI repose sur un montage faisant intervenir des SEM locales.

Le conseil général de Seine-Maritime a pour sa part investi dans la liaison Dieppe-New Haven. Le conseil général a signé une convention de partenariat avec la collectivité britannique puis a créé un syndicat mixte pour exploiter des lignes transmanches. Ce syndicat a acheté un navire et en a affrété un second. Le syndicat mixte français exploite la ligne sous le nom de « *Transmanche Ferries* », en collaboration avec Hoverspeed qui est notamment chargé de la vente des billets, faute de réseau commercial pour Transmanche Ferries. En mars 2001, cette SEM a acheté au groupe Sea Container la société britannique New Haven Port & Properties Ltd. qui est l'autorité portuaire de New Haven. Les navires font du transport de fret et de passagers, à peu près à égalité.

Le recours à une SEM me paraît une solution intéressante. Conforme au droit communautaire, pratiquée en France, elle n'empêchera pas la mise en concurrence pour l'introduction du capital privé en son sein.

C. CARACTERISTIQUES DES NAVIRES DEVANT ETRE ACQUIS PAR LA SEM

Il s'agit sans doute de l'une des questions les plus difficiles.

Le choix du navire est déjà essentiel pour tout armateur et chargeur. Il l'est encore plus pour un opérateur qui souhaiterait investir dans une ligne régulière qui pour réussir doit répondre aux critères énoncés précédemment : offrir un flux massifié, fréquent, régulier et dans la durée.

1. Le type de navire : le choix du Roro

Ces différents critères renvoient donc au choix d'un navire fiable et d'une taille pertinente. Mais il faut aussi impérativement choisir le type de navire : s'agissant de répondre à une demande de report du mode routier sur un mode alternatif, le choix du navire roulier s'impose à ce stade même si d'autres options auraient pu être privilégiées.

a) La possibilité offerte par le porte-conteneurs

Le trafic du *feeder* ouvert offre sans doute des possibilités de développement¹⁷⁹. Les transferts éventuels seraient autant de trafics retirés aux flux routiers et aux formules route - mer (Roro) identifiées ci-dessus. Les aspects portuaires des caractéristiques technico-commerciales de ces solutions sont déterminantes : installations terminales spécialisées de manutention, stockage, équipements logistiques pour la réception au port de chargement et pour les réexpéditions terrestres. Mais le **feeder ouvert me semble une idée d'avenir**. Des évolutions sont en cours notamment en matière de **contenant** qui est peut-être appelé à connaître une révolution (45 pieds en cours de développement, réflexions sur l'unité de charge européenne,...).

b) La possibilité offerte par le navire mixte

Cette hypothèse a été avancée notamment lors des travaux de l'association des conseils économiques et sociaux du littoral atlantique. Le navire mixte comprend des possibilités de chargement Roro et Lolo. Il n'offre pas les mêmes possibilités de massification et de rapidité de chargement qu'un Roro. Toutefois, sa présence peut être indispensable pour certains types de liaisons.

c) Le choix du Roro

La technique Roro présente l'avantage de permettre des déplacements du camion ou de la remorque de la route vers le navire en réduisant au minimum les adaptations des circuits avec des ruptures de charge simples (manutentions horizontales). Cette solution, de loin la mieux adaptée aux enjeux tels qu'ils se présentent actuellement, demeure cependant coûteuse par rapport à d'autres techniques de transport maritime, et ses conditions de sa rentabilité sont exigeantes. Les navires Roro offrent l'avantage d'assurer tout ou partie de l'acheminement des véhicules routiers, - remorques et ensembles avec ou sans tracteur et conducteur - et, dans un parcours de porte à porte en minimisant les ruptures de charge aux ports. La substitution modale, même réduite à un segment du parcours de bout en bout, peut ainsi se réaliser « *en l'état* », pour la marchandise comme pour le véhiculer routier.

Il ressort de mes différents entretiens¹⁸⁰ qu'en fonction de la liaison retenue, il est possible d'envisager des Roro non mixtes avec 150 remorques, d'une vitesse de 22/23 nœuds. Le coût de construction à l'unité et au titre d'une petite série serait de 30 millions d'euros¹⁸¹.

S'agissant d'un Roro mixte avec 150 remorques et 40 à 50 cabines, avec une vitesse identique, les coûts s'élèvent à 70/75 millions d'euros.

¹⁷⁹ Un Roro de 80 semi-remorques représente 500 conteneurs. Le conteneur a donc un coût plus économique que la semi-remorque.

¹⁸⁰ Et d'après des informations recueillies auprès du courtier BRS.

¹⁸¹ Ces éléments doivent être appréciés en fonction du choix d'un chantier (européen, asiatique), de l'importance de la série ou non et de l'état du marché aujourd'hui jugé serré (une trentaine de livraisons annuelles dont une bonne part pour le marché européen).

2. Le type d'exploitation : transport de remorques non accompagnées avec une exception temporaire pour le transit France-Italie

La question du **transport accompagné ou non** doit répondre au marché.

Il ressort de mes entretiens que si le transport non accompagné doit être la règle pour la traversée du Golfe de Gascogne, il convient de prévoir un caboteur permettant le transport accompagné pour le transit France-Italie (ou pour tout transit sur courte distance). Ce navire spécifique permettrait de varier l'offre de transport au sein de la flotte affectée à la ligne.

Le transport non accompagné ne permet en effet l'embarquement que de douze passagers au maximum¹⁸². Les coûts liés à l'acquisition et à l'exploitation d'un navire à passagers sont nettement plus élevés que dans l'hypothèse d'un navire de charge. Mais au delà de l'aspect financier, c'est la question des attentes du marché qui doit être posée.

Certains projets ont montré que l'opérateur offrant le service de transport maritime n'écoute suffisamment pas les transporteurs et les chargeurs. Or, il existe selon les marchés des spécificités économiques, logistiques et culturelles. Les marchés du transport espagnol et italien sont perçus comme des marchés fragmentés dominés par un nombre élevé et changeant de petites et moyennes entreprises où le « *chauffeur* » est souvent le décideur modal. Certaines analyses indiquent que ce chauffeur répugne à laisser « *sa* » semi-remorque.

Sur certaines distances, le transport accompagné s'imposera par conséquent. Ce choix tiendra notamment à la distance maritime et à la nature des eaux maritimes traversées. Il me semble par conséquent plus pertinent de recourir au transport accompagné sur des distances courtes. Mais il est vraisemblable que même sur des lignes plus longues, l'offre de transport devra proposer parmi les navires assurant le service, un navire permettant le transport accompagné.

Cette question du transport accompagné ou non n'est pas innocente. Elle est déterminante pour certains chargeurs de marchandises dangereuses.

¹⁸² Est un navire à passagers tout navire qui transporte plus de douze passagers. Décret n°84-810 du 30 août 1984 en application de la convention SOLAS.

3. Le choix d'un caboteur adapté

Le salut du cabotage maritime passe aussi par **l'innovation technique**¹⁸³.

Plusieurs tentatives de lignes ont échoué en raison d'un mauvais choix de navire : système d'ascenseur plutôt que de double rampe, vitesse insuffisante d'où des retards accumulés, mauvaise tenue à la mer pour du transport accompagné,...

Il est souhaitable de réfléchir à un navire d'un nouveau type dans un marché serré. Des études ont déjà été menées à ce sujet même si plusieurs interlocuteurs ont pu regretté la faiblesse des dépenses publiques en recherche et développement sur ce sujet. Parmi ces études, je pense notamment à celle menée dans le cadre du contrat de plan Etat-Région Pays de la Loire 2000-2006 pilotée par l'association des conseils économiques et sociaux régionaux de l'Atlantique. L'outil de cabotage retenu est d'une taille réduite (90 mètres de longueur et 15 mètres de largeur pour un tonnage de 3 000 tonnes de port en lourd) avec un faible tirant d'eau (3,50 mètres à 4,00 mètres), avec possibilité d'échouage et dont le chargement utile se limiterait soit à 120 EVP soit à 60 EVP et une douzaine de semi-remorques. Le navire disposerait de moyens autonomes de manutention.

Ce caboteur doit répondre à plusieurs paramètres :

- un navire doté d'une propulsion lui accordant la plus grande autonomie vis-à-vis des services portuaires, et notamment le remorquage ;
- un navire rapide ;
- un navire facilitant les opérations de manutention des semi-remorques¹⁸⁴ ;
- un navire fiable et solide ;
- un navire plus acceptable en terme de rejets.

Certaines personnalités ont vu là la possibilité de développer progressivement une flotte spécialisée dans le cabotage¹⁸⁵. Ce choix est capital pour tenir compte des contraintes de la manutention portuaire¹⁸⁶.

4. Le nombre de navires devant être construits pour assurer une véritable navette pour rendre crédible la ligne

Le nombre de navires est essentiel. Il détermine en effet le caractère de navette avec une fréquence régulière que je souhaite proposer. Il ne sert à rien d'ouvrir une ligne de ce type si l'offre de transport se limite à un seul départ par jour. Le transporteur routier comme le décideur modal ont besoin de fréquence et de régularité. Il faut donc éviter qu'un transporteur

¹⁸³ Cf le projet de « *camion de la mer* » susceptible d'embarquer 20 à 50 boîtes pour du micro-cabotage.

¹⁸⁴ On m'a cité l'exemple de la ligne Trieste-Istanbul disposant de navires techniquement intéressants et dont les opérations de saisissage sont facilitées par des compresseurs.

¹⁸⁵ Voir en ce sens l'avis du conseil national des transports du 28 juillet 1999 invitant à utiliser les possibilités ouvertes par la mise en place du GIE fiscal et à développer des projets liés au cabotage dans les programmes de recherche français et européens (PCRD).

¹⁸⁶ Il faut un navire « *simple et rapide à travailler* ».

routier venant à manquer le départ d'un navire d'une à deux heures soit obligé d'attendre le prochain navire le lendemain.

Par ailleurs, lors du colloque organisé par l'Institut français de la Mer, plusieurs intervenants avaient insisté sur la recherche d'un certain volume d'offre de transport.

Il a été ainsi montré que les investissements, mêmes importants, dans l'acquisition de navires, n'étaient rien comparés aux besoins de financement d'une traversée des Pyrénées par la voie ferroviaire.

Le coût d'aménagement d'une traversée du massif par ferroutage reviendrait à 10 milliards d'euros permettant de capter de 2000 à 2500 camions par jour dans chaque sens.

Dans une hypothèse maximaliste, l'achat public de 50 navires Roro pouvant transporter 120 ensembles routiers à raison de 20 départs par jour sur une distance comme Montoir-Bilbao nécessiterait un coût d'investissement de 700 millions d'euros dont 100 millions d'euros d'aménagements portuaires spécifiques (à raison d'un coût unitaire par navire dû à une construction en série).

Le rapport d'investissement est de 1 pour le transport maritime à 15 pour le transport ferroviaire.

Les coûts liés à la nécessaire couverture des pertes d'exploitation seraient compensées par les coûts d'entretien routier auxquels il faudrait rajouter les coûts externes en matière d'environnement par exemple.

Si l'objectif est d'assurer une telle fréquence, il convient dans la logique de démarche expérimentale de retenir les propositions suivantes.

a) Envisager une fréquence de trois départs quotidiens pour lancer la ligne

Le nombre de navires exploités par les deux têtes de lignes doit être suffisamment nombreux pour assurer une fréquence qui ne saurait être inférieure au départ à trois rotations journalières pour crédibiliser la ligne.

b) Nombre de navires pour assurer une fréquence de trois départs

Il est évident qu'il est impossible de déterminer le nombre de navires nécessaires pour assurer la fréquence indiquée ci-dessus sans avoir retenu les deux têtes de ligne.

Si on prend comme hypothèse d'études une ligne partant des régions Pays de la Loire-Poitou-Charentes à destination d'un port du nord de l'Espagne, on peut envisager pour une telle ligne la construction de 4 à 5 navires.

c) Augmenter la fréquence

Cette fréquence expérimentale de trois départs quotidiens à heures fixes doit par la suite faire l'objet d'une **adaptation progressive** à la demande de transport alternatif. La fréquence indiquée ci-dessous est destinée à rendre la ligne crédible lors de son lancement. Le nombre de navires et donc la fréquence devra bien entendu être augmenté en fonction du taux de remplissage.

5. La construction de navires coûtera moins cher qu'une autoroute.

Le prix d'une autoroute est de l'ordre de 7 à 8 millions d'euros par km. Ce coût ne correspond pas au coût d'une autoroute en montagne ou entraînant des ouvrages d'art.

Le prix d'un Roro non accompagné de 150 remorques par exemple est de l'ordre de 30 millions d'euros (en série de construction courte).

Un Roro non accompagné équivaut donc à quelques 5 km d'autoroutes.

D. LES MODALITES D'EXPLOITATION DE LA LIGNE D'INTERET GENERAL

1. L'affrètement coque nue pour une période de cinq ans après appel d'offre communautaire

Les navires acquis par la SEM seront affrétés coque nue après appel d'offre communautaire pour une période de cinq ans par un ou plusieurs opérateurs maritimes (un « *pool d'opérateurs* ») qui assureront l'exploitation de la ligne.

L'appel d'offre devra bien entendu contenir un cahier des charges qui fixera les conditions de l'exploitation de la ligne souhaitées par les pouvoirs publics.

Le cahier des charges est de nature à favoriser le choix du meilleur professionnel qui pourrait au demeurant être un pool d'opérateurs. Il devra préciser :

- les exigences de régularité et de fréquence ;
- le respect de certaines règles de sécurité au delà du contrôle des Etats du pavillon et du port.

2. l'opérateur désigné est porteur de parts dans la société d'économie mixte

Le ou les opérateurs choisis devront être porteurs de parts de la SEM.

3. L'affrèteur coque nue ne paiera pas de loyer pendant les deux premières années d'exploitation

Il s'agit en effet de créer à titre expérimental une ligne d'intérêt général et il est donc normal que l'opérateur maritime ne supporte pas le poids du lancement de la ligne.

Tous mes interlocuteurs m'ont indiqué que la ligne créée ne peut être rentable dans les deux premières années de l'exploitation. Or, dans les coûts les plus importants figurent pour les opérateurs la location du navire et les soutes. Dans ces conditions, il convient de dispenser l'affrèteur coque nue opérateur de la ligne de paiement de loyer pendant les deux premières années de l'exploitation.

4. A partir de la 3^{ème} année, le loyer est établi en fonction du chiffre d'affaires

Le taux de fret sera toutefois progressif en fonction du plan de financement établi lors de la procédure de sélection des opérateurs¹⁸⁷.

A partir de la 3^{ème} année, le taux de fret sera progressif en fonction du chiffre d'affaires réalisé par l'opérateur de la ligne.

5. L'affrèteur coque nue aura la possibilité de racheter des navires à l'expiration de la durée de la charte partie

Le contrat d'affrètement coque nue ayant été conclu pour une durée de cinq ans, l'affrèteur aura la possibilité de racheter les navires à l'expiration du contrat.

L'implication des pouvoirs publics avait pour but de lancer et de crédibiliser la ligne et non de se substituer à l'initiative privée. L'objectif recherché étant réalisé, les pouvoirs publics doivent pouvoir se désengager.

E. UN MONTAGE UTILE A LA DEFENSE NATIONALE

Le transport de matériel militaire a toujours été un besoin constant des forces armées. Le président de la République a rappelé lors d'un discours à l'Ecole militaire que « *la France doit être capable de projeter dans des délais très courts, partout dans le monde où la situation l'exigerait une force significative pour que son point de vue et ses intérêts soient pris en considération dans la gestion de la crise et dans tous les aspects de son règlement définitif* ». Cette projection peut se situer dans un cadre national, européen, de l'OTAN ou au titre d'un mandat spécifique. Il ne s'agit plus désormais de projeter des hommes qui le seront par voie aérienne mais d'assurer l'acheminement du matériel des forces armées par voie maritime.

¹⁸⁷ Dans l'hypothèse d'un régime de concession, la rémunération de l'exploitant doit être « *substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation* » (Conseil d'Etat, 15 avril 1996, préfet des Bouches du Rhône).

L'opération Daguet pendant la guerre du Golfe avait été l'occasion de vérifier l'importance d'une flotte de commerce pour transporter le matériel.

La question est toujours d'actualité. Les polémiques autour de l'affrètement récent de navires de commerce appartenant à des intérêts français mais sous pavillon tiers par l'US Navy en sont une illustration.

Les études actuellement menées par le commissariat aux transports maritimes (CTM) avec la direction des transports maritimes, des ports et du littoral et présentées à la commission mixte Défense/Transports (COPAND) ont montré que dans l'hypothèse d'une projection de 3600 hommes à 5000 km (2700 nautiques), la disponibilité des armements français comme des armements étrangers contrôlés par des intérêts français en navires est insuffisante pour répondre à la demande¹⁸⁸. Seule la sortie des navires de lignes régulières pourrait permettre d'y répondre mais elle poserait d'autres problèmes par ailleurs¹⁸⁹.

La seule possibilité est alors l'appel au marché international avec les inconvénients que cela peut présenter en matière de :

- coût,
- qualité de l'offre ;
- disponibilité.

Le marché international du Roro est soumis actuellement à des tensions extrêmement vives suite aux opérations d'affrètement de navires par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne.

Les forces armées ont deux solutions pour répondre à ce besoin de transport : la construction et l'armement de navires spécialisés¹⁹⁰ ou le recours à un dispositif nouveau qui pourrait s'inspirer de l'exemple britannique¹⁹¹.

Dans ce dernier cas, des crédits défense ont été affectés à la construction de six Roro qui ont été affrétés à un armement chargé de les utiliser dans le cadre du trafic civil mais avec l'obligation de pouvoir en disposer moyennant des délais très courts.

Le développement d'un trafic de cabotage Roro en substitution d'une partie du trafic routier offre de ce point de vue une opportunité pour la défense puisqu'il créerait de nouvelles disponibilités en navires Roro.

Cette solution nécessiterait de réfléchir aux besoins des forces armées dans la conceptualisation du navire et de son exploitation (caractéristiques du navire, composition des équipages notamment). Il faut en effet que les navires puissent participer à des missions jusqu'à 5000 km (volume des soutes, capacité en eau douce, hauteur sous barreaux, nature de la rampe,,...).

En l'état actuel des choses, les contraintes opérationnelles imposent des modules de 2000 mètres linéaires et 100 conteneurs équivalents 20 pieds soit un navire de l'ordre de 150/160 mètres et d'un port en lourd supérieur à 10 000 tonnes.

¹⁸⁸ Cette règle est encore plus vraie en haute saison.

¹⁸⁹ Comme la continuité territoriale sur la Corse par exemple.

¹⁹⁰ C'est le cas actuellement pour les TCD et ultérieurement pour les BDP (bâtiments de projection).

¹⁹¹ Il s'agit du groupe Andrew Weir. Les cinq navires sont de l'ordre de 2000 mètres linéaires à 20 nœuds.

Les conditions d'utilisation d'une telle flotte par la Défense nationale restent à être étudiées en détail (achat sur crédit défense, participation dans une société d'armement, clause de mise à disposition dans le cahier des charges de la SEM,...).

II. FACILITER LE TRANSIT PORTUAIRE : « *La réussite du cabotage passe par la banalisation du transit portuaire* »

La question portuaire est essentielle. Le port signifie un changement de mode avec des implications de surcoût et de temps. Tous mes interlocuteurs ont souligné que le transit portuaire était source d'inquiétudes compte-tenu des délais et du coût élevé.

A. UNE EXIGENCE : UN QUAI OU TERMINAL DEDIE ASSOCIE A UNE AIRE DE STATIONNEMENT

La ligne créée devra bénéficier d'un quai dédié réservé par le port retenu exclusivement aux navires exploités par la ligne.

Ce quai dédié devra être choisi afin que le navire puisse être exploité sans remorqueur et sans pilotage à partir du moment où les capitaines bénéficieront de la licence de capitaine pilote.

Mes interlocuteurs m'ont indiqué qu'il était indispensable qu'un parc de 10 à 12 hectares soit adossé au quai dédié afin de recevoir les remorques à l'arrivée et au départ.

Le but est que le chauffeur qui déposera une remorque non accompagnée pour être embarquée reparte avec une autre remorque venant d'être déchargée.

Ainsi, il est souhaitable qu'un hôtel puisse être construit afin de permettre au chauffeur de se reposer dans l'attente de la remorque qu'il doit prendre en charge à l'arrivée après avoir déposé une remorque devant être chargée.

Il faut également privilégier l'accès direct autoroutier à ce terminal pour assurer cette fluidité sous la forme de bretelle conformément à ce que j'ai pu voir à Calais ou à Bilbao (le « *slip road* » anglais).

B. PARVENIR A UN GUICHET UNIQUE

L'idée du « *guichet unique* » reprend, en l'élargissant, l'approche de **l'opérateur unique**. Il s'agirait de prévoir une modalité d'exploitation de l'espace portuaire¹⁹² ou un

¹⁹² Le rapport du comité stratégique de réflexion et de propositions sur l'avenir des grands terminaux de conteneurs dans les ports français présidé par M. Jean Smaghe préconisant d'organiser progressivement le transfert des grutiers du port vers les entreprises de manutention illustre cette notion de « *commandement unique* ». Conseil général des ponts et chaussées, rapport n°2000-0282-01, juin 2002.

opérateur de TMCD discuterait avec un interlocuteur unique des conditions relatives à la totalité de son activité et ce sur une base qui pourrait être forfaitaire pour une durée prédéterminée.

Il faut désigner un interlocuteur unique susceptible de s'engager pour l'ensemble des intervenants de la communauté portuaire et qui s'engagerait vis à vis de l'opérateur de la ligne de cabotage à fournir toute la gamme des prestations portuaires pour un prix forfaitaire prédéterminé.

Ce thème du « *guichet unique* » permet de réfléchir sur les fondements même de l'organisation portuaire et sur ce qu'il est convenu d'appeler la politique commerciale des ports.

La piste du « *forfait tout compris* » pour une période de temps prédéterminée mérite ainsi d'être explorée, le forfait pouvant d'ailleurs aller de pair avec des prestations allégées. Il s'agirait d'abandonner temporairement ce que l'on peut appeler *paiement à l'acte* pour aider le lancement d'une activité nouvelle. Avec une telle pratique, on ne se limite pas à la seule logique classique du tarif dégressif qui favorise les entreprises installées mais on offre une opportunité mieux adaptée aux besoins d'une entreprise émergente.

C. UN IMPERATIF ABSOLU : REDUIRE LES COÛTS DE MANUTENTION AU STRICT NECESSAIRE

Parmi les questions relatives au passage portuaire, la manutention a naturellement fait l'objet de nombreux échanges, parfois vifs.

Le coût de la manutention portuaire a déjà été mentionné ci-dessus comme un obstacle essentiel au développement du cabotage.

Deux questions sont posées.

Comment réduire ce coût de manutention pour les opérations de chargement ou de déchargement ?

Certains de mes interlocuteurs m'ont indiqué que ces opérations pouvaient être effectuées sans problèmes par les membres de l'équipage, ce qui aurait pour effet de réduire les coûts du transit portuaire. D'autres ont indiqué que compte-tenu du fait que les membres d'équipage à bord des caboteurs sont peu nombreux et sont soumis à des contraintes spécifiques à la navigation côtière, il est donc impossible qu'ils puissent effectuer des opérations manutentionnaires au port.

De même, si l'on considère que la manutention doit ne pas être effectuée par les membres d'équipage mais par des personnels à terre, la deuxième question posée est de savoir si l'opérateur de la ligne ouverte à titre expérimental pourra embaucher son propre personnel pour effectuer les opérations de manutention ou s'il sera contraint de recourir aux entreprises de manutention du port.

Cette réponse débouche sur la participation ou non des dockers, par le biais des entreprises de manutention dans ces opérations. Ainsi si, les porteurs du projet Fos-Savone ont obtenu une réduction de coûts de manutention de la part des dockers de Fos, ceux-ci restent toutefois supérieurs à ceux du port de Savone. Ce n'est donc pas tant le fait d'avoir ou non des dockers proprement dits, mais plutôt le fait d'embaucher uniquement le personnel strictement nécessaire aux opérations de chargement et de déchargement et que la rémunération coïncide au temps de travail.

La réponse à ces interrogations est déterminante et il faudrait pouvoir obtenir au niveau des places portuaires, dans les discussions avec les intervenants dans la manutention des engagements significatifs pour des trafics à caractère roulier, dont les opérations de chargement ou de déchargement ne nécessitent que peu de temps.

D. UNE SIMPLIFICATION : CHANGER LES FORMALITES DOUANIERES

Le projet de ligne d'intérêt général doit être l'occasion de faire une étude approfondie du trafic recherché et du statut douanier des marchandises transportées.

S'agissant d'une ligne intra-communautaire, il convient *a minima* de faire l'objet d'une demande d'agrément d'une ligne régulière douanière¹⁹³. Le recours à ces lignes régulières douanières pourrait être facilité.

La **ligne régulière douanière** est une ligne maritime intra-communautaire. Le navire ne doit ni faire escale, ni venir, ni aller dans un pays tiers (y compris dans une zone franche communautaire). Ce statut de ligne régulière est prévu dans les dispositions d'application du code des douanes communautaire (délivrance d'un certificat attaché au navire et à bord du navire, à l'issue de consultations diverses). Dans la pratique, elle concerne principalement les liaisons ferries (cas de Calais notamment). Les marchandises sont réputées communautaires et circulent donc librement. En revanche, les marchandises tierces demeurent soumises aux règles du transit communautaire. En outre, les formalités portuaires et douanières de prise en charge (droits de port, dépôt du manifeste maritime...) demeurent.

Dans la mesure où les marchandises sont réputées communautaires, l'intérêt de cette ligne maritime est de permettre une libération plus rapide des marchandises lors de leur arrivée dans le port.

Ce type de ligne doit être sollicité par la compagnie maritime et n'est pas obligatoire.

A contrario, les marchandises circulant sur une ligne non-régulière douanière sont réputées non-communautaires, même si le navire circule à l'intérieur de la communauté. Par définition, tout transport par la voie maritime qui n'a pas le statut de ligne régulière douanière est considéré comme une ligne non-régulière douanière.

¹⁹³ C'est le cas de la ligne Calais-Douvres. cf Port-Alliance, op. cité, p.11 : « Pour le navire, la douane considère toujours le fret transporté comme s'il s'agissait d'un transport international. Ainsi en arrive-t-on à cette aberration selon laquelle il est aujourd'hui beaucoup moins contraignant d'effectuer un Calais-Douvres en car-ferry que de débarquer au Havre des marchandises chargées à Calais ! ».

Mais au delà de ces spécificités propres à la ligne régulière douanière, il convient de rechercher à simplifier les formalités douanières en ayant le souci de répondre à la demande des opérateurs d'une disponibilité des services qui ne s'accompagne pas *d'extra fee*.

Il pourrait être envisagé d'améliorer le dispositif déjà mis en place dans le cadre des 60 mesures des ports (1996) permettant de développer notamment le cabotage maritime en France et l'intermodalité des plate-formes portuaires. A cet effet, le groupe de travail Douanes-DTMPL pourrait être invité à formuler des propositions en ce sens, en recherchant l'établissement d'un **guichet unique**, la **simplification** pour les marchandises extra-communautaires, la plus grande disponibilité des services de l'Etat auprès des opérateurs et en tenant compte des questions de **sûreté maritime et portuaire**.

Il est en effet essentiel que les nouvelles mesures de sûreté ne soient pas un obstacle au développement du cabotage.

E. GENERALISER LE TITRE DE TRANSPORT ET CREER UN REGIME DE RESPONSABILITE PERTINENT POUR LE DEVELOPPEMENT DU CABOTAGE

Le développement du cabotage se heurte à des difficultés juridiques. En effet, les auditions des chargeurs comme des consultants et autres experts mettent en évidence que même si les surcoûts portuaires sont souvent mis en avant, le véritable problème du transport maritime de courte distance est un problème de transport multimodal. Le transport ne se développera de port à port que si la marchandise a été prise en charge en amont et délivrée au-delà du port dans une destination finale terrestre.

Or il n'existe pas de régime juridique du transport multimodal. Les régimes juridiques qui pourraient se succéder en fonction des phases de transport n'obéissent pas aux mêmes règles (les cas d'exonération ne sont pas les mêmes, les niveaux de limitation sont différents). Plutôt que de se heurter à des recours incertains, plutôt que de faire face à des contentieux difficiles entraînant des charges d'assurance, les expéditeurs choisissent la simplicité en optant pour le transport routier de bout en bout même si la combinaison route-mer s'avère économiquement plus avantageuse. Les chargeurs depuis longtemps expriment une forte attente en matière de droit applicable au transport multimodal.

1. parvenir à un document unique de transport

Il est proposé que la lettre de voiture soit retenue comme document unique de transport en se substituant au connaissement maritime. Cela reviendrait à avoir ainsi un document accompagnant la marchandise et permettant une livraison à personne dénommée suivant les instructions de l'expéditeur.

2. offrir un régime de responsabilité adapté

La nécessité d'un régime de responsabilité uniforme de bout en bout est considéré par tous les chargeurs comme un facteur déterminant pour l'intégration de la phase maritime dans les transports de courte distance. Il s'agit d'une simplification qui rallierait tous ceux qui dénoncent la disparité dans les régimes de responsabilité.

Le régime de la responsabilité du transporteur maritime, quelle que soit la convention qui le régit¹⁹⁴, n'a jamais fait de distinction entre les règles applicables aux transports au long cours et celles concernant les transports de courte distance. Le transport maritime bénéficie d'un régime juridique établi en fonction du risque de mer envisagé en tant que tel et non par rapport à la navigation concernée. Par sa nature, le régime de la responsabilité du transporteur maritime est donc très différent de celle des autres transporteurs.

On pourrait appliquer au document unique une responsabilité CMR familière au transporteur routier. Toutefois, certains de mes interlocuteurs ont proposé d'introduire dans le document de transport le régime de responsabilité prévu par la convention de Genève du 20 mai 1982 sur le transport multimodal non ratifiée¹⁹⁵ et qui est jugé assez proche des règles de Hambourg.

Cette simplicité serait donc de nature à développer le recours au cabotage maritime.

On pourrait éventuellement envisager que la ligne d'intérêt général soit l'occasion de prévoir dans le cahier des charges la nature du contrat de transport et le régime de responsabilité.

F. LE CABOTAGE PASSE AUSSI PAR UNE DISPONIBILITE DES SERVICES DE L'ETAT

Parmi les coûts et obstacles du passage portuaire, figurent les services publics de l'Etat dont les attributions peuvent constituer parfois des obstacles à la fluidité requise pour le transit routier-maritime.

Plusieurs opérateurs ont émis des critiques sur les services de l'Etat qui opposeraient des règles formalistes jugées dépassées ou ne seraient pas assez disponibles (en terme de réactivité, **d'horaires** ou de présence continue sans constituer pour cela des coûts supplémentaires ou tout simplement leur inexistence dans un port).

Si certaines propositions sont retenues, leur mise en application devrait permettre d'aboutir à quelques simplifications. Je pense que l'adoption de la lettre de voiture, dans un souci de garder un « *réflexe route* » pourrait permettre de faire les contrôles phytosanitaires au départ du camion et non au moment du transit portuaire. La lettre de voiture doit ainsi faire référence.

La même réflexion doit être menée d'un bout à l'autre de la chaîne pour chacun des contrôles de l'Etat dont le siège est dans le port, et des solutions *ad hoc* mises en place pour traiter efficacement des questions de sûreté dans l'interface terrestre-port-navire.

¹⁹⁴ Convention du 25 août 1994 – Règles de La Haye, Protocole de 1968 – Règles de La Haye/Visby, Règles de Hambourg.

¹⁹⁵ Convention pour laquelle tout le monde s'accorde pour dire qu'elle n'entrera jamais en vigueur même si son régime de responsabilité est satisfaisant.

III. INCITATION A UTILISER LE CABOTAGE

A. ACCORDER UNE DEROGATION AU POIDS TOTAL ROULANT AUTORISE POUR LES OPERATIONS DE TRANSPORT COMBINE PORTS MARITIMES – ROUTE : « LE 44 TONNES COMBINE »

De nombreuses personnalités auditionnées ont indiqué qu'il serait souhaitable d'étendre au cabotage maritime l'autorisation de 44 tonnes qui aujourd'hui est uniquement accordée dans un rayon de 150 Km autour des plate-formes fer-route et fluvio-route.

Cette capacité de transport accrue de 10% équivaldrait à une réduction de 10 % du nombre de camions sur les routes.

Il est important de souligner que dans les autres pays européens, le camion à 44 tonnes est autorisé pour tous les types de trafic mer-route, y compris lorsque le trajet maritime est intercontinental (autorisation générale à 44 tonnes en Belgique, à 50 tonnes aux Pays-Bas et à 44 tonnes en Grande-Bretagne depuis juillet 2001).

La faiblesse et l'insuffisance des contrôles incitent les transporteurs étrangers à enfreindre la réglementation française alors que les transporteurs routiers français sont systématiquement contrôlés lors de leur passage par le port. En outre, un transporteur belge contrôlé peut ne pas être verbalisé s'il prétend rejoindre une plate-forme mer-route ou fluviale, alors qu'il transporte des marchandises pour un port maritime belge.

Il est donc proposé que les 44 tonnes soient utilisés sur les routes française à la condition expresse qu'ils utilisent la voie maritime au cours de leur transit total.

B. SUPPRESSION DU PEAGE POUR LES CAMIONS UTILISANT LA VOIE MARITIME

« Dans le domaine routier, le réseau national constitue « l'armature structurante ». Ne représentant que 4% des linéaires, il supporte plus de 40% du trafic dont près des trois quarts des circulations poids lourds »¹⁹⁶. Le réseau autoroutier concentre à lui seul 50% des circulations poids lourds exprimés en tonnes kilomètres. Entre 1990 et 1998, il a absorbé les trois quarts de la croissance du trafic poids lourds.

Il est important de rappeler **qu'à coût égal, le décideur modal continuera à choisir le transport par mode routier.**

Tous les débats sur les infrastructures évoquent la question de la **juste tarification.**

Le principe d'une juste tarification est une idée récente, introduite plus ou moins adroitement avec le concept juridique et technique du « *pollueur-payeur* ».

¹⁹⁶ *Audit sur les grands projets*, op. cité.

Ce besoin d'une tarification plus appropriée est de plus en plus reconnu. Le livre blanc de la commission reconnaît ainsi que « *le manque de capitaux publics et privés doit être surmonté par des politiques innovantes de tarification et de financement des infrastructures* »¹⁹⁷.

Des exemples de généralisation de péage en Europe soulignent cette tendance.

L'exemple allemand repose ainsi sur l'instauration d'un péage routier (à compter d'août 2003) qui fonctionnera par prélèvement automatique ou manuel et qui se substituera à l'Eurovignette¹⁹⁸.

L'audit sur les grands projets d'infrastructures suggère que « *si les pouvoirs publics décidaient de lever des ressources nouvelles, (...) en priorité l'instauration d'une redevance domaniale kilométrique pour l'utilisation commerciale du domaine public routier, qui serait prélevé sur les poids lourds circulant sur les autoroutes sans péage et sur les grandes liaisons routières ayant vocation à être aménagées à caractéristiques autoroutières* ».

Le rapport Haenel-Gerbaud reprend également cette idée en indiquant que « *sans vouloir trancher le débat et savoir si les poids lourds doivent payer ou non l'ensemble des coûts d'usage d'infrastructure voire même leurs coûts externes (nuisances, accidents...), seule une forme de taxation appliquée à la route et affectée aux infrastructures à vocation multimodale peut permettre de sortir des systèmes d'autofinancement habituels du secteur ferroviaire et permettre la réalisation de projets stratégiques tels que la magistrale Eco-fret* »

La mise en place de redevances domaniales d'utilisation commerciale du domaine public pourrait être envisagée à ce titre d'autant que la desserte routière française empruntée par les camions ne se limite pas aux seules autoroutes (2500 km à péage comparés aux 3500 km d'autoroutes sans péage) mais aussi à des routes essentielles (6500 km de routes pouvant être soumises à péage).

La généralisation dans la production industrielle et dans la grande distribution du « *just in time* » et du « *stock nul* » ne favorise certainement pas le développement du cabotage. Les pays qui, telle la Norvège, ont conservé un cabotage côtier conséquent ont souvent un réseau routier inexistant ou impraticable une partie de l'année.

Une solution consisterait donc à interdire ou limiter le transport routier à longue distance (plus de 300 ou 500 km). Difficilement envisageable sur un plan politique et économique (il ne faudrait pas pénaliser nos industriels dans leurs propres efforts de compétitivité), juridiquement difficile à mettre en place, ce serait pourtant la seule mesure totalement efficace.

¹⁹⁷ Livre blanc, op. cité, p. 12.

¹⁹⁸ Un émetteur de téléphonie mobile (GSM) combiné à un récepteur GPS réunis dans un appareil appelé OBU (On Board Unit) sera installé à bord du poids lourd. Tout camion, équipé d'un OBU, qui circulera sur une autoroute pourra alors être identifié. Les données stockées au sujet du véhicule (classe toxique, nombre d'essieux, nombre de kilomètres parcourus) seront transmises à un central. Les droits de péage seront prélevés sur la base de ces informations et reversées à l'Etat fédéral. Pour les utilisateurs n'ayant pas d'OBU, un paiement manuel sera possible. Le prix du péage allemand serait dans une fourchette allant de 10 à 17 centimes d'euro par kilomètre. Avec l'introduction de ce péage, les pouvoirs publics allemands considèrent que la part des entreprises étrangères dans le financement des coûts relatifs au transport routier augmente.

Afin de rendre le cabotage maritime attractif, et pour réduire son coût, il est proposé de réduire ou de supprimer les frais de péage pour les camions empruntant dans le cadre d'un transport complet la voie maritime à un moment donné.

C. APPLICATION DRASTIQUE DU CODE DE LA ROUTE, SUR LE TEMPS DE TRAVAIL, ET CONDUITE PENDANT LES WEEK-ENDS ET ALLONGEMENT DE LA DUREE D'IMMOBILISATION DU CAMION EN CAS D'INFRACTION

Certains transporteurs sur un transit international ont tendance à enfreindre les dispositions du code de la route et la conduite pendant le week-end.

L'ouverture de l'Europe aux pays de l'Est sans harmonisation des conditions sociales de travail risque de créer un dumping social qui doit être absolument combattu.

C'est la raison pour laquelle il est demandé que les pouvoirs publics donnent des instructions très précises pour faire non seulement respecter les dispositions du code de la route mais également de veiller à ce que les amendes prévues soient réglées avant que le chauffeur en infraction reprenne la route.

Lorsque les forces de police arrêtent un chauffeur routier qui a dépassé son temps de conduite, ils immobilisent d'une part le camion pendant huit heures et d'autre part si le chauffeur est étranger, ils exigent le paiement immédiat qui peut aller jusqu'à 3 000 euros.

Les services de gendarmerie que j'ai consultés m'ont indiqué qu'il serait inutile d'augmenter le montant de la consignation car cela aurait un effet peu dissuasif puisque les transporteurs intègrent le risque de l'amende dans leur coût.

En revanche, ces mêmes services considèrent que **l'allongement de la durée d'immobilisation du camion** à douze heures aurait un véritable effet dissuasif.

Je propose donc que soit allongée la durée d'immobilisation à douze heures, ce qui aurait pour effet à la fois de faciliter la lutte contre le « *dumping social* » et d'inciter par son effet dissuasif au respect du code de la route ce qui aura pour effet d'encourager le recours au cabotage maritime.

IV. PROPOSER AU GOUVERNEMENT FRANÇAIS DE DEMANDER A LA COMMISSION DE RETENIR LES PROPOSITIONS CONTENUES DANS CE RAPPORT DANS LE CADRE DES RTE-T

Les propositions contenues dans ce rapport relèvent du volontarisme politique afin d'inscrire le cabotage maritime dans une véritable politique d'aménagement du territoire. Il a été en effet démontré que sans implication de la puissance publique les lignes de cabotage ouvertes avec des subventions suffisantes manquent de crédibilité parce qu'elles ne peuvent pas être rentables à court terme.

Ni le programme Marco Polo ni les aides d'Etat ne sont donc à la hauteur des enjeux comme l'ont souligné la plupart des personnes auditionnées.

La France en relation avec ses partenaires souhaite mettre en place des dispositifs permettant de lutter contre la congestion routière. Mes propositions présentées à mes interlocuteurs lors de mes déplacements dans certains Etats correspondent à cette volonté.

Toutefois, ces propositions peuvent correspondre aux attentes des services de la commission européenne. Lors de ma visite à la commission européenne, j'ai en effet pu présenter mes propositions à M. Karatmisos comme à M. Lamoureux, directeur général des transports.

J'ai indiqué à mes interlocuteurs que je considérais que mes propositions relevant d'une politique d'investissement et donc d'aménagement du territoire ne pouvaient être contraires aux dispositions communautaires interdisant les aides d'Etat aux entreprises privées.

J'avais cru comprendre que mes propositions avaient reçu un intérêt favorable et que l'ouverture de lignes d'intérêt général telles que décrites dans le présent rapport pourraient être retenues au titre des RTE-T ; la commission européenne voulant par des autoroutes de la mer contrer le tout routier.

Il me semble toutefois que les lignes d'intérêt général que je souhaite créer correspondent au projet d'autoroute de la mer présenté par les services de la commission européenne. Mais à ce stade, cela ne doit pas empêcher la France et ses partenaires européens de créer des lignes d'intérêt général en dehors des réseaux trans-européens.

Si le gouvernement retient mes propositions, qui encore une fois, relèvent d'une véritable politique d'aménagement du territoire, je souhaiterai qu'il les défendent auprès de la commission européenne afin que les lignes d'intérêt général que je propose de créer à titre expérimental soient retenues au titre du projet « autoroutes de la mer » de l'Union européenne.

Conclusion générale

Les deux volets de ce rapport qui m'a été confiée par monsieur le Premier ministre peuvent apparaître comme n'ayant aucun lien entre eux même s'ils concernent le domaine maritime.

Les propositions contenues dans ce rapport se rejoignent toutefois. Elles ont en effet pour objectif de permettre à la France de redevenir une grande puissance maritime grâce à l'attractivité de son pavillon national ainsi qu'à l'utilisation de ses façades maritimes au service de l'aménagement du territoire.

Les propositions figurant dans ce rapport peuvent surprendre. En effet, certains les auraient trouvé « libérales » en ce qui concerne le pavillon et d'autres « dirigistes » voire « étatistes » pour le cabotage, ce qui ne serait pas « politiquement correct ».

En fait, ces propositions relèvent toutes d'une véritable volonté politique. Celle-ci doit supprimer les contraintes et apporter la souplesse technique si on veut que le pavillon national soit aussi compétitif et attractif que les autres pavillons européens. En revanche, l'Etat en concertation avec les collectivités territoriales et la filière maritime doit créer les structures indispensables si on veut que le cabotage ne soit pas qu'un slogan politique commode.

Il est donc souhaitable que les propositions contenues dans ce rapport servent de fondement à un grand texte de loi porteur des ambitions maritimes de la France.

Ainsi demain grâce à l'importance de sa flotte, notre Nation pourra influencer encore plus efficacement une véritable politique de sécurité maritime non seulement pour protéger nos côtes et notre environnement mais également les hommes qui naviguent à bord des navires et qui sont trop souvent oubliés.

le 26 mars 2003

Henri de Richemont

ANNEXES

Liste des annexes

1 – Lettre de mission.....	134
2 – Liste des personnalités auditionnées.....	135
3 – Tableau relatif aux flottes mondiales.....	145
4 – Flotte contrôlée.....	146
5 – Effectifs de marins.....	147
6 – Répartition par registre d'immatriculation des navires sous pavillon français.....	148
7 - Evolution de l'effectif salarié des entreprises de transports maritimes et côtiers.....	149
8 – Flotte de commerce et commerce extérieur.....	150
9 – Evolution de l'âge moyen de la flotte de commerce sous pavillon français.....	151
10 – Comparaison des coûts d'exploitation des navires de 45000 tonnes de port en lourd.....	152
11 – Effectifs du pilotage maritime et hauturier.....	154
12 – Vue d'ensemble des dispositions relatives au cabotage des pays de l'UE et de l'AELE.....	155
13 – Axes maritimes – services réguliers.....	163
14 – Liste des sigles.....	164

Le Premier Ministre

Paris, le 30 SEP 2002

N° 1344/02/SG

Monsieur le Sénateur,

Le Gouvernement fait de la mise en oeuvre d'une politique nouvelle et ambitieuse du pavillon français et du cabotage maritime un objectif prioritaire de sa politique de transports. Cette politique doit viser à soutenir la flotte de commerce et à rééquilibrer les différents modes de transport des marchandises.

A cette fin, il convient en premier lieu de créer des conditions favorables en termes de concurrence qui permettent aussi bien le développement des armements existants que la création, de nouveaux armements sous pavillon français.

Il convient en second lieu de favoriser le cabotage maritime pour lequel notre pays a pris du retard, en particulier par rapport à ses partenaires européens, afin notamment de réduire l'encombrement de la voirie routière par les camions et de rééquilibrer les modes de transport des marchandises.

J'ai décidé de vous confier une mission de réflexion et de proposition sur ces sujets. En conséquence vous serez placé, dans le cadre des dispositions de l'article LO 297 du code électoral, en mission auprès du ministre de l'équipement des transports, du logement, du tourisme et de la mer et du secrétaire d'État aux transports et à la mer.

Votre mission qui débutera le 1er octobre 2002 prendra fin au plus tard le 31 mars 2003. Elle fera l'objet d'un décret publié prochainement au Journal officiel et prendra appui, en tant que de besoin, sur les services du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

En vous remerciant d'avoir accepté cette mission, je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Pierre RAFFARIN

Monsieur Henri de RICHEMONT
Sénateur de la Charente
SÉNAT
Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
75291 - PARIS CEDEX-06

- Annexe 2 -

Liste des personnalités auditionnées au cours de la mission

GOUVERNEMENT

Mme Brigitte Girardin, ministre de l'outre-mer
M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transport et à la mer

PERSONNALITES POLITIQUES

M. Hubert Haenel, sénateur
M. François Gerbault, sénateur
M. Lucien Lanier, sénateur
M. Jacques Oudin, sénateur

M. François Liberti, député
M. Jean-Yves Besselat, député

POUVOIRS PUBLICS

Secrétaire général de la mer

M. Jean-René Garnier

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

Cabinet

M. Alain Nourissier, directeur-adjoint du cabinet
M. François Marendet, conseiller technique

Inspection Générale des Services des affaires Maritimes (IGSAM)

M. Roger Bosc, inspecteur général des services des affaires maritimes.
M. Georges Tourret, directeur du Bureau Enquêtes Accidents MER (BEA Mer).

Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC)

M. Claude Martinand, vice président
M. Claude Gressier, président de la 4^{ème} section – Affaires Economiques
M. Jean-Yves Hamon

Direction du Transport maritime des Ports et du Littoral (DTMPL)

M. Alain Gille, directeur
M. Didier Simonnet, directeur, accompagné de M. Marc Jacquet sous-directeur de la flotte de commerce
M. Michel Meynet, directeur-adjoint, chef de service
M. Christian Locq, chef du bureau des affaires économiques et financières à la sous-direction de la flotte de commerce

M. Jean-Michel Abiven, chef du bureau de l'environnement économique et de la desserte des ports maritimes à la sous-direction des ports maritimes

Commissariat aux Transports maritimes (CTM)

M. Paul Latreille, commissaire délégué

Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (DAMGM)

M. Christian Serradji, directeur

M. Philippe Illionnet, sous-directeur des gens de mer

M. Alain Moussat, chef du bureau de l'inspection du travail maritime

Mme Bernadette Fougerousse, adjointe au chef du bureau de l'inspection du travail maritime

Direction de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM)

M. Laurent Barbaroux, directeur

M. Jean-François Jouffray, sous-directeur des affaires juridiques

Direction des Transports Terrestres (DTT)

M. Pascal Mignerey, sous-directeur des stratégies intermodales

Voies Navigables de France (VNF)

M. François Bordry, président du conseil d'administration

M. Jean Gadenne, directeur du développement de la voie d'eau et du patrimoine

Ministère de l'agriculture et de la Pêche

Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture :

M. Julien Turenne, chef du bureau des entreprises et des structures

Ministère de l'Outre Mer

Cabinet

M. Loïc Charbonnier, conseiller technique

Direction des affaires économiques et financières de l'outre-mer

M. Gérard Delafosse, chargé de mission

Territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises

M. François Garde, administrateur supérieur des terres australes et antarctiques françaises

Ministère de l'économie et des finances

Direction Générale des Douanes et Droits Indirects

M. Jean-Pierre Maze, chargé de la sous-direction des droits Indirects

M. Julien Coudray, bureau politique de dédouanement

M. Georges Brovarnik, bureau transports et politique fiscale communautaire

Direction générale des impôts

M. Pierre Hanotaux, chef du bureau des agréments

M. Charles Ménard

Ministère des Affaires Etrangères

Direction des Affaires Economiques et Financières

M. Jean-Marc Schindler, chargé de mission

Préfecture de région Pays de la Loire

Secrétariat général pour les affaires régionales

M. Jean-Georges Texier, chargé de mission pour la mission interrégionale interministérielle de l'aménagement du territoire du Grand Ouest

Direction départementale des affaires maritimes Loire-Atlantique

M. Thierry Dusart, directeur délégué

Ecole nationale de la marine marchande du Havre

M. Jean-François Antin, directeur

Port Autonome du Havre

M. Jean-Pierre Lecomte, président

M. Jean-Marc Lacave, directeur général

M. Pierre-Yves Collardet, directeur commercial

M. Pierre-Yves Reynaud, Chef du service exploitation commerciale

M. Bruno Hébert, service des moyens généraux et promotionnels

Port Autonome de Marseille

M. Jacques Truau, vice-président

M. Eric Brassart, directeur général

Mme Chantal Helman, directrice des trafics et des finances

M. Frédéric Dagnet, chef du service des trafics

M. Joseph Moysan, commandant de port

MM. Stéphan Stamatou et Antoine Romano, dockers

Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire

M. Michel Quimbert, président

M. Gérard Patey, directeur Général

M. Christophe Planty, directeur commercial

M. Patrick Eschenbrenner, chef du service prospective et économie

SYNDICATS ET ORGANISMES PROFESSIONNELS

Armateurs de France

M. Philippe Louis-Dreyfus, président

M. Edouard Berlet, délégué général

C.F.D.T

M. Didier Capelle, secrétaire général de l'Union maritime CFDT

M. Joël Jouault, secrétaire national.

C.G.T

M. Charles Narelli, président de la fédération des officiers CGT de la marine marchande et rapporteur auprès du conseil supérieur de la marine marchande

M. Alain Merlet, Secrétaire général de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes

M. Jean-Paul Hellequin, délégué, représentant syndical du syndicat des marins de commerce, de la pêche de Brest et des environs

Syndicat national professionnel des officiers de la marine marchande

M. René Luigi, secrétaire général

Syndicat Coordination nationale des travailleurs portuaires d'Atlantique (CNPTA)

M. Gilles Denigot, secrétaire général

Association des utilisateurs de transport de fret

M. Didier Leandri, délégué général

M. Jérôme Orsel, directeur des transports internationaux et fluviaux

Union Française des Industries Pétrolières

M. Christian Balmes, président.

M. Gérard Gardès, directeur logistique et sécurité

M. Bruno Ageorges, directeur des affaires juridiques et économiques

Union Maritime de la Basse-Loire

M. Bruno Hug de Larauze, président

M. Johann Feltgen, président du syndicat des agents & consignataires de navires de la Basse-Loire

M. Charles Génibrel, directeur général de la société maritime de Loire-Atlantique (SOMALOIR), syndicat des entrepreneurs de manutention

M. Nicolas Terrassier, directeur

Union Nationale des Industries de la Manutention dans les Ports Français

M. Pierre Hannon, président

M. Xavier Galbrun, délégué général

M. Christian Madure, président directeur général de Matrama

Comité Marseillais des Armateurs Français

M. Jean-François Mahé, président

Fédération Française des Syndicats de Pilotes Maritimes

M. Patrick Payan, président

M. Claude Huaut, secrétaire général

Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerces et d'Industries Maritimes (U.P.A.C.C.I.M)

M. Yves Thomas, président

M. Alain Plaud, délégué général

Fédération Nationale des Transports Routiers (F.N.T.R)

M. Francis Babé, délégué à l'action professionnelle

Fédération nationale des transporteurs routiers du Pas de Calais

M. Robert Carpentier, président d'honneur

M. Jean-François Ansart, secrétaire général

Transport, Logistique et Fret (T.L.F)

M. Hervé Cornede

Mme Daphné Ehrmann

Bureau de promotion du short sea (BP2S)

M. André Graillot, président, membre du CGPC

M. Marc Abeille

ARMATEURS

Agence Maritime de l'Ouest (AMO)

M. Patrick Garnier

Bourbon Maritime (Groupe Bourbon)

M. Christian Munier, directeur général

M. Vincent Launay, directeur général adjoint

Mme Christiane Rosso, secrétaire générale

M. Thierry Buzulier, capitaine d'armement de SURF

M. Yves Rastoin, directeur général adjoint des Abeilles

Brittany Ferries

M. Michel Maraval, directeur général

M. Patrick Bouttier, capitaine d'armement

Broström Tankers S.A.S

M. Patrick Decavele, président directeur général

CMA CGM S.A

M. Jacques-Rodolphe Saade, président du directoire

M. Alain Wils, directeur général

Compagnie des Iles du Ponant

M. Jean-Emmanuel Sauvée, directeur général

Compagnie Ligérienne de transport

M. Marcel Leroux, président directeur général

Compagnie Maritime Marfret

M. Raymond Vidil, président directeur général

Compagnie Méridionale de Navigation

M. Marc Reverchon, directeur général

Delmas (Groupe Bolloré Technologies)

M. Gilles Alix, président directeur général

M. Pierre Lavoix, responsable personnel navigant

Euronav

M. Peter Raes, président

M. Jacques Moizan, capitaine d'armement

France Telecom Marine

M. Bertrand Jarrige, directeur d'armement

Louis Dreyfus Armateur S.N.C

M. Antoine Person, secrétaire général

M. Alain Le Guillard, directeur de la flotte

M. Gildas Maire, directeur financier adjoint

M. Patrick Le Scraigne, directeur général FRET

M. Georges-Olivier Bourgain

M. Julien Krongrad

Maersk France S.A

M. Lars Kastrup, directeur général

Navale Française

M. Marc Chevallier, président directeur général

Pétromarine

M. Alain Mottet, président directeur général

Seafrance

M. Eudes Riblier, président du directoire

M. Gérard Jachet, directeur du pôle opération

M. Philippe Lassale, directeur des opérations portuaires à Calais

Services et Transports

M. François-Xavier Poylo, directeur de la flotte

M. Philippe Anslot, directeur technique

M. Claude Peltier, directeur d'exploitation

Société d'Armement et de Transport (SOCATRA)

M. Fernand Bozzoni, président directeur général, président de la section cabotage à Armateurs de France

Société maritime Sanaryenne

M. Francis Gauthé, par ailleurs président du Syndicat des Transporteurs Marseillais

Société Nationale Corse-Méditerranée (SNCM)

M. Pierre Vieu, président directeur général

M. Laurent Terris, directeur général adjoint activités et économie

M. Jean-Loup Bertret, délégué général

Sudcargos

M. Patrick Berrest, président du directoire

M. Alain Cousin, directeur

The Green Tankers

M. Yves Bertrand, directeur

M. Pierre-Henri Le Goff, directeur du personnel et administration

Union des armateurs de pêche français (UAPF)

M. Michel Dion, directeur

United European Car Carriers France (UECC France)

M. Yves André, président directeur général, capitaine d'armement

M. Olivier Anne, responsable grands comptes

OPERATEURS PORTUAIRES, OPERATEURS TERRESTRES

Alstom Marine

M. Patrick Boissier, président

M. Georges Lesavre, directeur commercial

Atofina

M. Denis Tual, directeur de la logistique

Brit European Transport France

M. Philippe Mignonet, directeur

Ciments Calcia

M. William Songeur, direction logistique

SDV

M. Michel Guillaumin, directeur général

M. Jacques Welferinger

TotalFinaElf

M. Bernard Thouilin, direction transports maritimes

Worms services maritimes

M. Nicolas Barnaud, président directeur général

M. Lionel Grenier

AUTRES : CONSULTANTS, BUREAUX D'ETUDES , PROFESSIONS JURIDIQUES

Association française de droit maritime (AFDM)

Mme Françoise Odier, présidente

M. Patrick Simon, secrétaire général

M. Pierre Bonnassies, professeur de droit à l'Université d'Aix en Provence

Chambre arbitrale maritime de Paris

M. François Arradon, président, par ailleurs administrateur de la Compagnie Nationale de Navigation

M. Pierre Raymond, arbitre et secrétaire général

Institut français de la mer

M. Francis Vallat, président de l'IFM, vice président de l'agence européenne de sécurité maritime

M. Bernard Dujardin

M. Jean Chapon,

M. Raymond Simonnet

M. Alain Gautron, avocat à la Cour

Ainsi que,

M. Gilles Bouyer, président honoraire du conseil économique et social des Pays de la Loire

M. Philippe de Dietrich, Ordiemar sa.

M. Emmanuel Fontaine, avocat à la Cour

M. Philippe Poirier d'Orsay, Ordiemar sa

M. Claude-Henri Ronin, expert judiciaire près de la cour d'appel de Paris

Mme Isabelle Santos et M. Jean-Pierre Page de Maritime Logistics Trade Consulting (MLTC)

M. Jean-Yves Thomas, de Conseils et Etudes Economiques Maritimes (CEEEM)

M. Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR)

M. Raymond Van Herck, président de Luxembourg Marine Services

DEPLACEMENTS A L'ETRANGER , UNION EUROPEENNE¹⁹⁹

¹⁹⁹ Je remercie les services du ministère des affaires étrangères et ceux du ministère chargé de l'économie représentant la France en Norvège, Danemark, Italie, Espagne et à Bruxelles d'avoir assuré l'organisation de mes entretiens avec mes différents interlocuteurs.

Danemark

Ministère de l'économie, de l'industrie et du commerce

M. Jørgen Hammer Hansen, directeur des affaires maritimes

M. Mogens Schrøder Bech, affaires politiques

Mme Birgit Sølling Olsen, affaires juridiques

Autorité portuaire de Copenhague/Malmö

M. Lars Karlsson, directeur général de la communauté portuaire Copenhague/Malmö

M. Gert E. Nørsgaard, directeur des affaires économiques et administratives
de la communauté portuaire Copenhague/Malmö

Association des armateurs danois

M. Knud Pontoppidan, président de l'association des armateurs danois, par ailleurs
directeur des activités shipping du groupe Maersk

M. Peter Bjerregaard, directeur général de l'association des armateurs danois

Espagne

Autorité portuaire de Bilbao

M. José Angel Corrés Abásolo, président de l'autorité portuaire de Bilbao

M. Jesús Villanueva Fraile, directeur

M. Luis I. Gabiola Mendieta, directeur des opérations et du développement commercial

Italie

Ministère des infrastructures et des transports

M. Emilio Maraini, conseiller diplomatique du ministre

Mme Angema Barbagallo, cabinet du ministre

M. Silvio Di Virgilio, directeur du département de la navigation et du transport maritime et
aérien

M. Cosimo Caliendo, directeur général de la navigation et du transport maritime

Autorité portuaire de Livourne

M. Nereo Marcucci, président.

Confitarma (Confédération italienne des armateurs)

M. Giovanni Montanari, président

M. Luigi Perissich, directeur général

M. Marco Novella, président de la commission transport maritime à courte distance

Mme Laurence Martin, responsable des relations internationales et communautaires

Norvège

Ministère du commerce et de l'industrie

M. Leif Asbjorn Nygaard, directeur général des affaires maritimes

Ministère des pêches et de l'administration côtière

M. Esben Schlytter

M. Johan Eggen

Mme Anne Katrine Flornes

Association des armateurs norvégiens

M. Ole Kristian Baervahr, directeur des affaires internationales

M. Anders Vatland, Chef de département

M. Viggo Bondi, Conseiller juridique

Intertanko

M. Svein A. Ringbakken, directeur

Commission européenne

M. Lamoureux, directeur général Transports et Energie (DG TREN)

M. Jen Trestour, chef de l'unité « politique maritime et technologie »

M. Fotis Karamitsos, directeur du transport maritime et intermodal, accompagné de

M. Cristóbal Millan de la Lastra.

- Annexe 3 -

EVOLUTION FLOTTE * PAR PAVILLONS - TOP 50** DU 1^{ER} JANVIER 2001 AU 1^{ER} JANVIER 2003

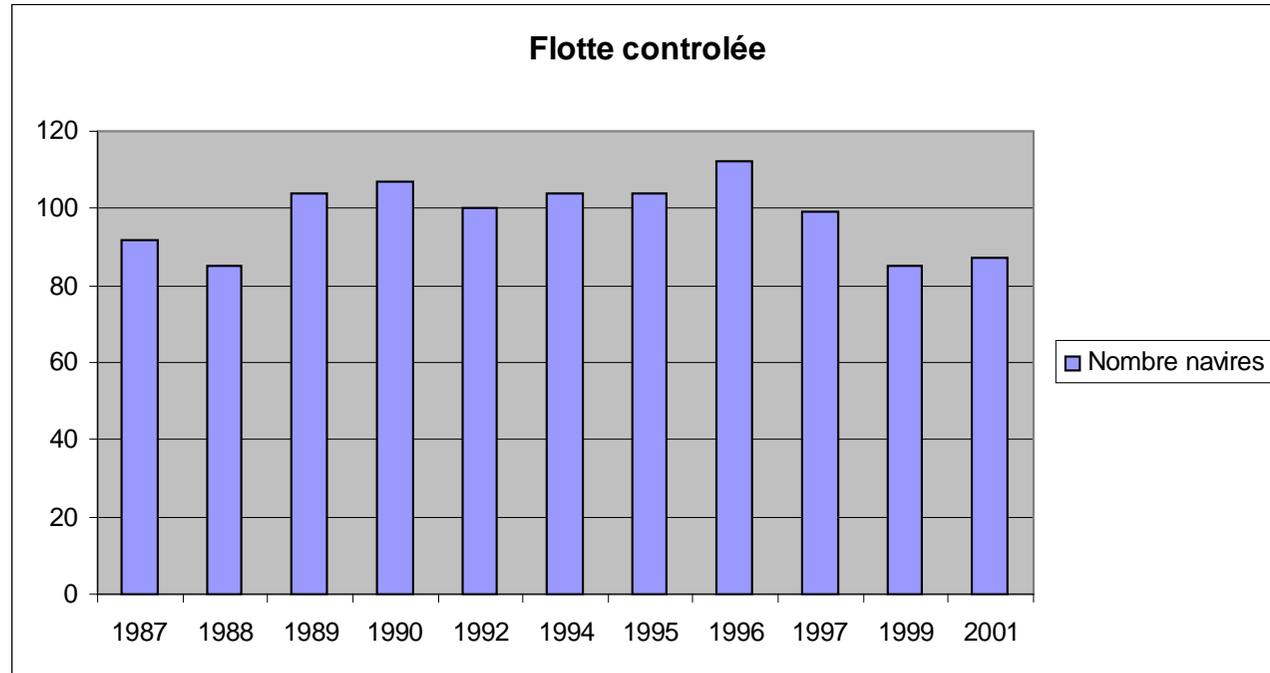
2000				2001				2002				2003			
Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL
1 Panama	5 035	102 856	154 938	1 Panama	5 108	111 788	169 253	1 Panama	5 213	111 788	180 943	1 Panama	5 276	123 072	185 598
2 Libéria	1 554	53 082	82 745	2 Libéria	1 477	49 645	76 674	2 Libéria	1 495	49 645	76 644	2 Libéria	1 446	49 217	75 392
3 Malte	1 490	27 050	44 668	3 Malte	1 441	27 608	45 492	3 Grèce	1 129	25 724	47 943	3 Bahamas	1 165	34 124	48 040
4 Bahamas	1 129	28 813	43 839	4 Bahamas	1 122	30 717	45 406	4 Bahamas	1 135	30 717	46 716	4 Grèce	1 160	28 583	47 712
5 Grèce	1 076	24 313	41 552	5 Grèce	1 102	25 724	43 365	5 Malte	1 375	27 608	43 398	5 Malte	1 312	26 638	43 505
6 Chypre	1 428	22 656	35 078	6 Chypre	1 365	23 070	36 105	6 Chypre	1 296	23 070	35 650	6 Chypre	1 239	23 109	36 537
7 Singapour	995	21 546	34 214	7 Singapour	975	20 922	32 979	7 Singapour	973	20 922	32 635	7 Singapour	966	20 962	32 867
8 Norvège	1 197	22 071	33 855	8 Norvège	1 169	21 379	32 190	8 Norvège	1 155	21 379	32 305	8 Norvège	1 108	20 855	31 147
9 Chine (Rép. de)	2 100	15 030	22 330	9 Chine (Rép. de)	2 104	15 169	22 548	9 Chine	2 113	15 169	23 012	9 Hong-Kong	636	15 715	26 388
10 Japon	3 150	15 519	21 579	10 Japon	3 015	13 828	18 515	10 Hong-Kong	535	10 129	22 692	10 Chine	2 136	16 091	24 102
11 Etats-Unis	367	9 419	12 723	11 Hong-Kong	448	10 129	16 966	11 Iles Marshall	267	9 566	18 869	11 Iles Marshall	334	13 888	22 785
12 Hong-Kong	355	7 372	12 255	12 Iles Marshall	211	9 566	15 897	12 Japon	2 937	13 828	17 460	12 Japon	2 763	12 510	16 144
13 Iles Marshall	137	6 471	11 209	13 Royaume-Uni	532	9 700	12 216	13 Royaume-Uni	601	9 700	13 865	13 Royaume-Uni	671	12 522	15 598
14 Philippines	958	7 410	11 089	14 Etats-Unis	343	8 387	11 385	14 Etats-Unis	335	8 387	10 902	14 Etats-Unis	515	10 170	13 125
15 Inde	392	6 478	10 785	15 Inde	385	6 281	10 414	15 Inde	397	6 281	10 393	15 Corée	828	6 408	10 357
16 Bermudes	118	6 082	10 368	16 Italie	703	8 673	10 233	16 Italie	716	8 673	10 136	16 Italie	721	9 304	9 787
17 Royaume-Uni	489	7 886	10 330	17 Philippines	924	6 886	10 163	17 Saint Vincent	759	6 446	4 988	17 Inde	390	5 858	9 747
18 Turquie	904	6 131	9 907	18 Saint-Vincent	872	6 446	9 497	18 Corée	792	5 429	9 357	18 Saint Vincent	839	6 154	9 172
19 Saint Vincent	870	6 553	9 652	19 Bermudes	109	5 590	9 094	19 Turquie	897	5 729	9 238	19 Danemark	432	7 194	8 942
20 Italie	680	7 670	9 449	20 Turquie	902	5 729	9 060	20 Philippines	854	6 886	8 661	20 Turquie	889	5 642	8 765
21 Taiwan	213	5 191	8 162	21 Corée	781	5 429	8 696	21 Danemark	453	6 516	8 359	21 Allemagne	464	6 666	7 865
22 Corée	722	5 090	8 099	22 Danemark	495	6 516	8 263	22 Bermudes	102	5 590	8 132	22 Russie	1 712	6 414	7 700
23 Russie	1 711	6 600	7 862	23 Taiwan	212	5 075	8 039	23 Russie	1 710	6 423	7 668	23 Malaisie	487	5 195	7 379
24 Allemagne	587	6 498	7 785	24 Allemagne	554	6 584	7 948	24 Allemagne	499	6 584	7 517	24 Philippines	822	5 176	7 372
25 Malaisie	468	5 072	7 443	25 Russie	1 709	6 423	7 718	25 Malaisie	478	5 189	7 317	25 Bermudes	98	5 004	7 227
26 Danemark	496	5 715	7 137	26 Malaisie	477	5 189	7 638	26 Taiwan	198	5 075	6 985	26 Iran	172	4 043	6 965
27 France	226	4 665	7 105	27 Iran	183	4 067	7 043	27 Iran	178	4 067	6 548	27 Pays-Bas	148	1 097	1 371
28 Brésil	201	3 888	6 392	28 France	221	4 523	6 778	28 Pays-Bas	773	5 568	6 457	28 Taiwan	189	4 227	6 661
29 Iran	168	3 421	6 006	29 Pays-Bas	758	5 568	6 255	29 France	221	4 523	6 141	29 France	221	4 713	6 491
30 Pays Bas	708	5 180	5 804	30 Brésil	197	3 702	6 047	30 Brésil	184	3 702	5 957	30 Antigua (& Barbades)	857	5 022	6 485
31 Antigua (& Barbades)	642	3 584	4 629	31 Antigua (& Barbades)	726	4 043	5 229	31 Antigua (& Barbades)	810	4 592	5 943	31 Brésil	179	3 241	5 202
32 Indonésie	1 047	2 853	3 969	32 Indonésie	1 107	2 951	4 038	32 Indonésie	1 165	3 234	4 392	32 Indonésie	1 213	3 315	4 461
33 Koweït	57	2 426	3 870	33 Koweït	55	2 382	3 795	33 Koweït	49	2 257	3 615	33 Iles Caiman	122	2 276	3 633
34 Thaïlande	412	1 896	3 030	34 Thaïlande	409	1 883	2 996	34 Iles Caiman	121	1 922	3 006	34 Koweït	50	2 263	3 620
35 Belize	739	1 701	2 509	35 Iles Caiman	113	1 757	2 769	35 Thaïlande	410	1 706	2 649	35 Cambodge	651	2 424	3 473
36 Australie	105	1 731	2 226	36 Belize	687	1 433	2 085	36 Cambodge	471	1 758	2 508	36 Thaïlande	447	1 773	2 734
37 Egypte	197	1 316	1 986	37 Australie	99	1 611	2 044	37 Bélie	610	1 341	2 007	37 Arabie Saoudite	83	1 428	2 195
38 Luxembourg	49	1 286	1 891	38 Egypte	187	1 293	1 926	38 Luxembourg	60	1 378	2 004	38 Luxembourg	64	1 523	2 128
39 Pologne	95	1 182	1 826	39 Cambodge	356	1 330	1 880	39 Egypte	174	1 284	1 933	39 Espagne	209	1 900	2 082
40 Suède	245	2 823	1 804	40 Espagne	190	1 516	1 833	40 Espagne	198	1 652	1 885	40 Egypte	159	1 262	1 917
41 Espagne	187	1 418	1 747	41 Suède	237	2 763	1 766	41 Australie	101	1 515	1 870	41 Suède	241	3 030	1 855
42 Iles Caiman	84	1 065	1 613	42 Portugal	180	1 074	1 627	42 Suède	238	2 794	1 719	42 Australie	98	1 494	1 821
43 Portugal	179	1 058	1 539	43 Arabie-Saoudite	81	1 193	1 491	43 Portugal	164	1 097	1 692	43 Bélie	430	1 047	1 622
44 Roumanie	150	1 085	1 513	44 Pologne	82	958	1 491	44 Bulgarie	89	927	1 367	44 Portugal	154	980	1 528
45 Bulgarie	94	990	1 466	45 Bulgarie	87	953	1 422	45 Arabie Saoudite	81	1 053	1 339	45 Viet Nam	385	978	1 454
46 Vanuatu	73	1 154	1 445	46 Vanuatu	53	1 063	1 325	46 Vanuatu	56	1 086	1 330	46 Gibraltar	104	930	1 313
47 Arabie Saoudite	81	1 144	1 419	47 Luxembourg	51	985	1 300	47 Viet Nam	362	867	1 287	47 Bulgarie	82	862	1 283
48 Cambodge	264	931	1 328	48 Honduras	611	817	1 201	48 Venezuela	69	777	1 254	48 Croatie	130	846	1 244
49 Ukraine	316	1 178	1 301	49 Viet-Nam	354	795	1 197	49 Finlande	143	1 496	1 183	49 Venezuela	69	766	1 225
50 Honduras	666	870	1 287	50 Finlande	140	1 504	1 163	50 Gibraltar	74	793	1 149	50 Canada	176	1 174	1 203

vires > 300 Jb
ritères Tpl, pavillons « bis » inclus

Armateurs de France (d'après ISL) - février 2003

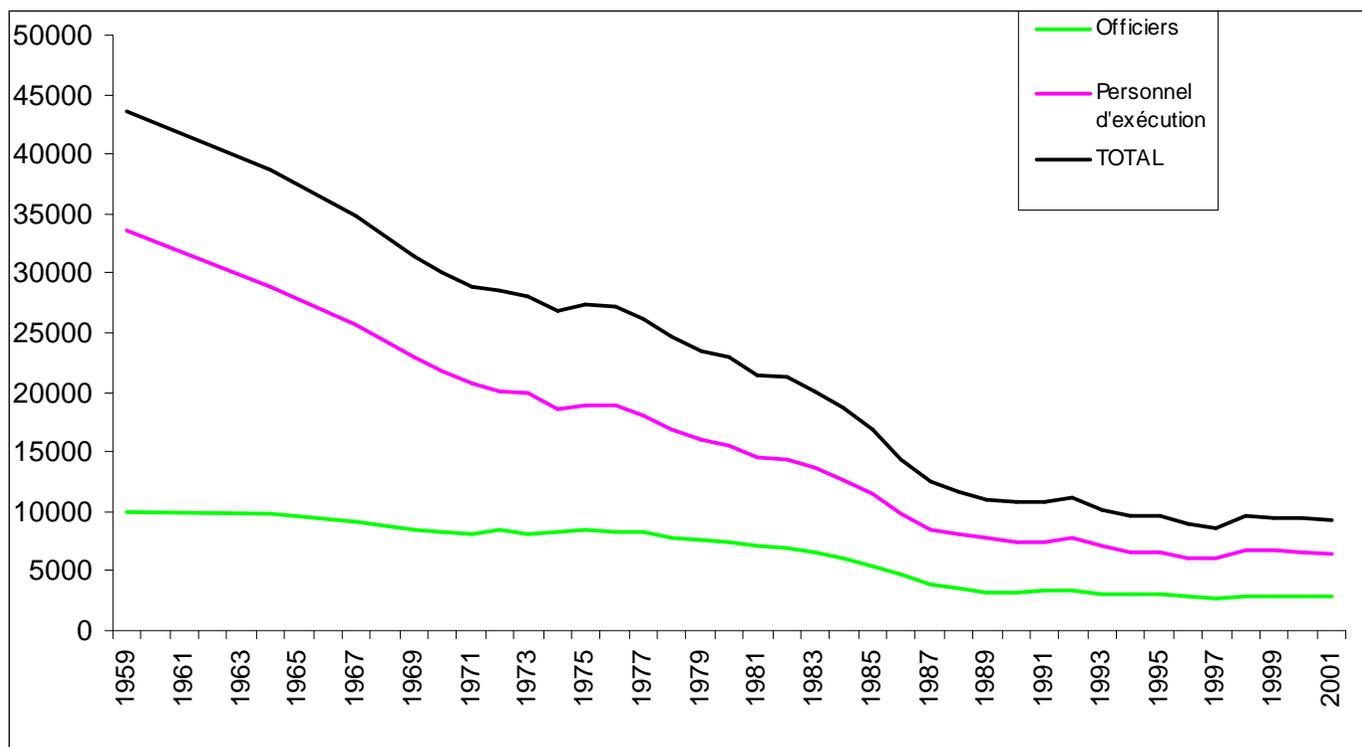
Nombre navires

1987	92
1988	85
1989	104
1990	107
1992	100
1994	104
1995	104
1996	112
1997	99
1999	85
2001	87



EVOLUTION DE LA SITUATION AU 31 DECEMBRE DES EFFECTIFS DE MARINS DU COMMERCE DEPUIS 1959 Source : CAAM jusqu'en 1988, Enquête Emploi

Année	Personnel		TOTAL
	Officiers	d'exécution	
1959	9930	33620	43550
1960			
1961			
1962			
1963			
1964	9740	28900	38640
1965			
1966			
1967	9150	25710	34860
1968			
1969	8450	22910	31360
1970	8200	21790	29990
1971	8170	20760	28930
1972	8430	20140	28570
1973	8090	19960	28050
1974	8240	18630	26870
1975	8440	18880	27320
1976	8360	18860	27220
1977	8200	18060	26260
1978	7710	16900	24610
1979	7530	16010	23540
1980	7370	15520	22890
1981	7030	14470	21500
1982	6915	14325	21240
1983	6570	13600	20170
1984	6080	12600	18680
1985	5350	11460	16810
1986	4650	9730	14380
1987	3950	8470	12420
1988	3580	8050	11630
1989	3261	7743	11004
1990	3242	7502	10744
1991	3355	7460	10815
1992	3346	7801	11147
1993	3054	7025	10079
1994	3050	6629	9679
1995	3030	6552	9582
1996	2799	6096	8895
1997	2645	6024	8669
1998	2857	6722	9579
1999	2839	6683	9522
2000	2833	6595	9428
2001	2851	6464	9315

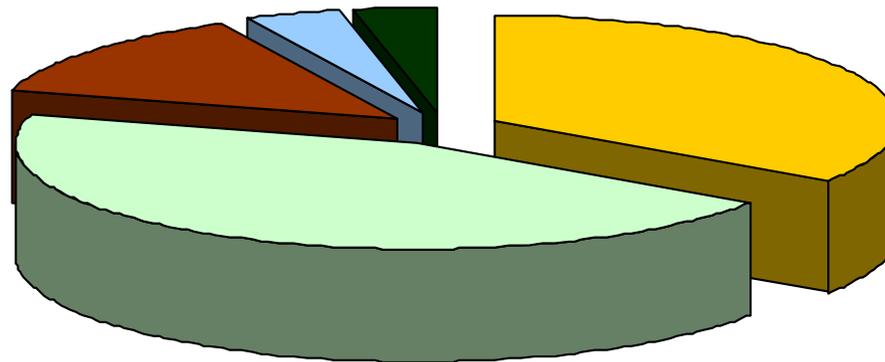


	dont CDD		
	Off	PE	Total
1991	141	376	517
1992	165	1095	1260
1993	145	858	1003
1994	153	498	651
1995	272	610	882
1996	180	574	754
1997	200	696	896
1998	339	959	1298
1999	332	784	1116
2000	307	847	1154
2001	287	617	904

REPARTITION PAR REGISTRE D'IMMATRICULATION DES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

	Au 1er janvier 2001				Au 1er janvier 2002				Au 1er janvier 2003			
	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%
Registre métropolitain	70	33,33%	292 758	4,34%	73	34,11%	297 346	4,73%	72	34,45%	298 272	4,21%
Registre TAAF	98	46,67%	6 306 183	93,39%	99	46,26%	5 826 715	92,71%	94	44,98%	6 660 180	94,03%
Registre Polynésie française	28	13,33%	18 990	0,28%	28	13,08%	21 782	0,35%	28	13,40%	25 544	0,36%
Registre Wallis et Futuna	8	3,81%	129 689	1,92%	9	4,21%	134 389	2,14%	8	3,83%	93 836	1,32%
Registre Nouvelle Calédonie	6	2,86%	4 982	0,07%	5	2,34%	4 552	0,07%	7	3,35%	5 568	0,08%
Total	210		6 752 602		214		6 284 784		209		7 083 400	

Répartition des navires par registre d'immatriculation
(au 1er janvier 2003)



Evolution de l'effectif salarié des entreprises de transports maritimes et côtiers

1 Source Enquête annuelle d'entreprise DAEI/SES (secteurs NAF 611A et NAF 611B)

	<u>Personnel salarié en ETP*</u>			
	Ensemble	Sédentaire	Navigant	% Eff..Séd./Eff. Nav.
1996	10 245	4 062	6 183	65,7%
1997	11 153	4 521	6 632	68,2%
1998	11 277	4 700	6 577	71,5%
1999	11 358	4 849	6 509	74,5%
2000	11 959	5 233	6 726	77,8%

*ETP = Equivalent Temps Plein

2 Source EAE 2000 INSEE-SES /

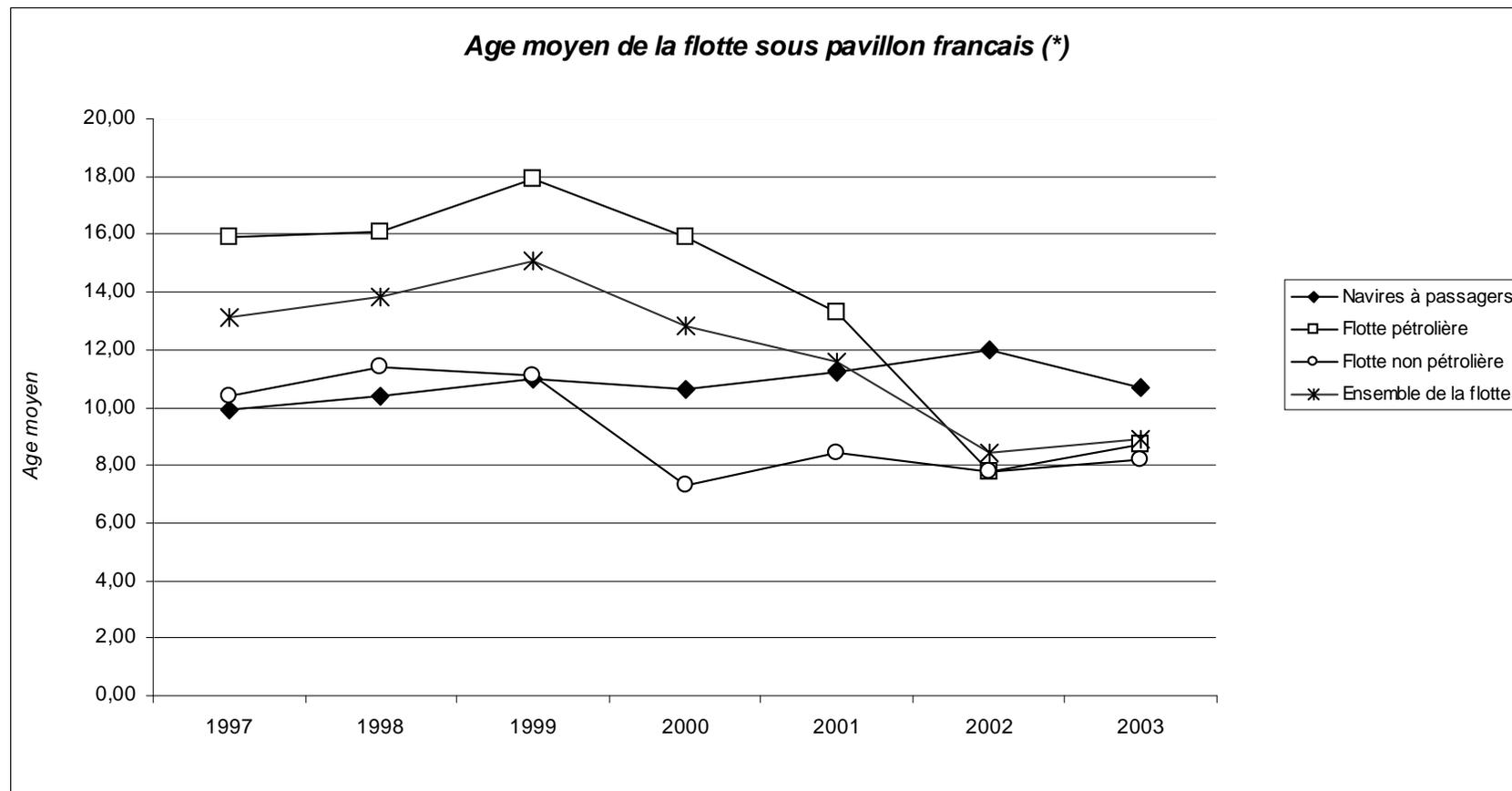
- Total personnel transports maritimes et côtiers :	12 272
- Total personnel services portuaires :	10 627
<i>Total :</i>	<i>22 899</i>

LA FLOTTE DE COMMERCE DES 25 PRINCIPALES NATIONS CLASSEES SELON LA VALEUR DE LEUR COMMERCE EXTERIEUR (fin 2000) SOURCE : CNUCED/UNCTAD

PART DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL			PART DE LA FLOTTE MONDIALE		REPARTITION DE LA FLOTTE en pourcentage	
Rang	Pays	% com. Inter. tiers	% tonnage	rang	% pavillon national	
1	USA	15,7	5,97	4 ^{ème}	21	79
2	RFA	8,1	4,39	7 ^{ème}	23	77
3	JAPON	6,6	13,77	2 ^{ème}	15	85
4	R. UNI	4,7	2,58	10 ^{ème}	44	56
5	FRANCE	4,6	0,74	25 ^{ème}	58	42
6	ITALIE	3,6	1,74	14 ^{ème}	66	34
7	CANADA	4,0	0,54	28 ^{ème}	25	75
8	HONG KONG	3,2	4,76	6 ^{ème}	25	75
9	PAYS BAS	3,1	0,84	24 ^{ème}	58	42
10	BELGIQUE	2,9	0,06	23 ^{ème}	2	98
11	CHINE	3,6	5,42	5 ^{ème}	55	45
12	COREE	2,6	3,43	8 ^{ème}	30	70
13	SINGAPOUR	2,1	2,75	9 ^{ème}	38	62
14	ESPAGNE	2,0	0,51	29 ^{ème}	6	94
15	TAIWAN	2,2	2,57	11 ^{ème}	38	62
16	MALAISIE	1,4	0,86	22 ^{ème}	17	83
17	SUEDE	1,2	1,38	17 ^{ème}	15	85
18	SUISSE	1,2	0,92	21 ^{ème}	11	89
19	THAILANDE	1,0	0,34	35 ^{ème}	81	19
20	AUSTRALIE	1,0	0,44	31 ^{ème}	53	47
21	BRESIL	0,9	1,04	19 ^{ème}	72	28
22	RUSSIE	1,1	2,14	13 ^{ème}	54	46
23	AR. SAOUDITE	0,9	1,40	16 ^{ème}	10	90
24	DANEMARK	0,7	2,42	12 ^{ème}	44	56
25	NORVEGE	0,7	8,01	3 ^{ème}	46	54

Evolution de l'âge moyen de la flotte de commerce sous pavillon français

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Navires à passagers	9,90	10,40	11,00	10,60	11,20	12,00	10,70
Flotte non pétrolière	10,40	11,40	11,10	7,30	8,40	7,80	8,20
Flotte pétrolière	15,90	16,10	17,90	15,90	13,30	7,80	8,70
Ensemble de la flotte	13,10	13,80	15,10	12,80	11,60	8,40	8,90



Comparaison des coûts d'exploitation des navires de 45 000T de port en lourd transporteurs de produits pétroliers

Tous les navires objets de cette comparaison sont identiques, construits au même chantier au cours des années 90 et affectés aux même type de trafics, voire aux mêmes clients. Les coûts annuels base 2002 sont en US\$.

	1 Navire immatriculé aux TAAF avec 6 français à bord	2 Navire d'une compagnie pétrolière internationale sous enregistrement international avec officiers principaux occidentaux	3 Compagnie européenne avec enregistrement international	
Equipages	1 363 599	1 074 773	822 000	
Entretien	588 827	204 517	725 000	*
Huiles	95 000	90 000	82 500	
Arrêt technique	330 000	150 004	170 000	**
Assurance	225 963	128 293	250 000	***
Frais généraux bord	111 640	236 155	100 000	****
Frais généraux siège	150 000	150 000	150 000	*****
TOTAL	2 865 029	2 006 741	2 299 500	
US\$/Jour	7 849	5 498	6 300	*****

Commentaires :

Le coût d'équipage de la flotte 1 intègre 43 028 US\$ de remboursement de charge ENIM.

* : L'entretien de la flotte 2 est assuré par une plus forte implication des personnels ou se retrouve dans les frais généraux bords au titre des approvisionnements.

* * : La flotte 2 ne passe en cale sèche que tous les 5 ans contre 2.5 ans pour la flotte 1

* * * : La flotte 2 est pour une part auto assurée pour un montant de prime de l'ordre de 100 000 US\$, soit 274 US\$ par jour.

* * * * : cf nota * concernant la flotte 2.

* * * * * : De façon à ne pas créer une distorsion, ce coût est plafonné au même niveau pour toutes les flottes, le coût réel de la flotte 1 à ce titre est environ du double, soit 410 US\$ par jour à rajouter.

* * * * * : Ajustement des coûts de la flotte 2 du fait * * * porterait le coût journalier à 5 772 US\$ et de la flotte 1 du fait * * * * * à 8 259 US\$.

En conclusion le surcoût du navire sous enregistrement TAAF est donc de l'ordre de 1 500 US\$ par jour.

Effectifs du pilotage maritime et hauturier

estimations 2002	2002			
<i>effectifs</i>	<i>pilotes</i>	<i>marins</i>	<i>sédentaires</i>	<i>total</i>
<i>stations métropole</i>	318	256	86	660
<i>stations DOM</i>	13	23	8	44
<i>stations TOM</i>	18	7	5	30
<i>pilotage hauturier</i>	4	0	1	5
<i>total</i>	367	293	104	764

Récap depuis 90												
stations métropole	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
effectifs pilotes	352	353	350	351	341	331	340	332	325	329	328	326
effectifs marins	263	258	259	256	256	255	250	246	240	246	246	256
effectifs sédentaires	89	90	91	87	88	88	94	87	86	84	85	86
effectif total	704	701	700	694	685	674	684	665	651	659	659	668
stations DOM	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
effectifs pilotes	18	18	19	18	18	17	18	18	19	18	18	18
effectifs marins	24	21	23	23	24	23	23	23	23	23	22	23
effectifs sédentaires	4	4	4	4	6	6	6	6	7	8	8	8
effectif total	46	43	46	45	48	46	47	47	49	49	48	49
stations TOM	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
effectifs pilotes TOM	13	13	13	13	13	13	12	14	13	12	13	14
effectifs marins Nouméa	7	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	7
effectifs sédentaires Nouméa	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
effectif total	25	25	24	24	24	24	24	26	24	24	25	26
pilotage hauturier	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
effectifs pilotes	3	3	3	4	3	3	3	4	5	5	5	4
effectifs marins	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
effectifs sédentaires	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
effectif total	4	4	4	5	4	4	4	5	6	6	6	5
Total toutes stations	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
effectifs pilotes	386	387	385	386	375	364						
effectifs marins	294	286	289	286	287	285	280	276	269	276	275	286
effectifs sédentaires	99	100	100	96	99	99	106	99	99	98	99	100
effectif total	779	773	774	768	761	748	759	743	730	738	738	748
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001

Vue d'ensemble des dispositions relatives au cabotage des pays de l'UE et de l'AELE

(Source : Union Européenne)

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Autriche	Pas de cabotage maritime		Sans objet	Aucune prescription. Négociation au cas par cas	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de/exploités par des citoyens ou des entreprises de l'UE établis en Autriche	Sans objet	Aucune fiscalité applicable au transport maritime
Belgique	Aucune restriction		Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité belge, mais une dérogation peut-être accordée si aucun capitaine belge n'est disponible	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de ressortissants belges/communautaires, de ressortissants de pays tiers domiciliés en Belgique ou de sociétés dont le siège social est établi dans l'UE. Les navires doivent être exploités depuis la Belgique	Sans objet	Dispenses de cotisations sociales (dispense totale pour les employeurs et partielle pour les gens de mer à bord de navires communautaires)
Danemark	Sans restriction, sauf pour les navires à passagers du DIS Pour le micro-cabotage, il existait une restriction qui a été abrogée par décret 658/94. Ce décret autorise la participation de tous les navires étrangers	La loi du 12 juin 1992 a autorisé les navires marchands du DIS à participer au cabotage danois à partir du 1 ^{er} décembre 1996	Sans objet	Le capitaine doit être danois. Les ressortissants des pays tiers peuvent être employés sous contrat de droit danois	Registre DIS : -le commandant doit être de nationalité danoise -les ressortissants des pays tiers peuvent être employés aux salaires locaux	Navires de propriété danoise ou communautaire, ou de sociétés gérées depuis le Danemark	Registre DIS : voir 1 ^{er} registre	Allègement fiscal pour réinvestissement Les gens de mer à bord des navires du DIS sont exonérés d'impôt et reçoivent des salaires nets

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
<u>Finlande</u>	<p>Accès restreint</p> <p>Cabotage régi par la section 4 de la loi sur les pratiques commerciales restrictives</p> <p>-Les échanges côtiers intérieurs sont en général interdits aux navires extracommunautaires</p> <p>Les navires figurant sur la liste des navires marchands de commerce international ont un accès limité au cabotage</p>	<p>La loi (1392/94) du 22 décembre 1994 modifiant la loi sur les pratiques commerciales restrictives a supprimé les restrictions sur le cabotage par des navires extracommunautaires à partir du 1/1/1995 (adhésion de la Finlande à l'UE)</p> <p>-Un accord bilatéral avec la Norvège s'applique au NIS depuis le 1/1/1997</p>	<p>Cabotage continental :</p> <p>-des autorisations spéciales sont délivrées par le ministère des Transports et des Communications à des navires extracommunautaires pour le cabotage continental lorsqu'aucun autre navire n'est disponible</p> <p>-des autorisations sont accordées pour une durée maximale d'un an à des navires étrangers pour des échanges entre les îles Aland et le continent</p>	<p>Le commandant doit être de nationalité finlandaise</p> <p>Pas d'autre restriction</p>	<p>-Le commandant doit être de nationalité finlandaise</p> <p>-La moitié de l'équipage au moins doit être composée de ressortissants de pays de l'UE ou de l'EEE</p> <p>-Le recrutement de membres d'équipage non ressortissants de l'EEE n'est autorisé que sous certaines conditions, par dérogation aux conventions collectives applicables</p>	<p>-L'immatriculation est régie par la loi sur l'immatriculation maritime (512/1993) et le code maritime finlandais (674/1994) (modifications entrées en vigueur en janvier 2000)</p> <p>-Au moins 60% des navires doivent appartenir à des ressortissants finlandais ou à des sociétés établies en Finlande</p> <p>-Le ministère des Transports et des Communications autorise également l'immatriculation de navires étrangers au registre finlandais à condition que la personne ou la société propriétaire d'au moins 60% du navire ait son domicile ou sa résidence dans l'EEE</p>	<p>-Liste des navires à marchandises du commerce international (loi n° 1707/1191)</p> <p>Les navires à marchandises ou essentiellement à marchandises peuvent être incorporés s'ils sont immatriculés au 1^{er} registre finlandais, s'ils sont principalement utilisés pour le trafic international et s'ils ont moins de vingt ans d'âge</p> <p>L'immatriculation n'est pas autorisée pour les navires à passagers, les transbordeurs ou les navires pratiquant uniquement le cabotage</p> <p>Seuls les navires à passagers exploités entre des pays tiers et qui ne sont pas exploités régulièrement des ports nordiques peuvent être immatriculés au second registre</p>	<p>Des abattements spéciaux de l'impôt sur le revenu sont accordés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon finlandais (abattement de 18% de la taxe municipale et de 30% de la taxe d'Etat) L'Etat contribue également au paiement des retraites des gens de mer</p> <p>Réduction de l'impôt sur le revenu des marins et remboursement partiel à l'employeur des cotisations sociales. Cette mesure s'applique aux navires immatriculés au registre international</p>

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
France	<p>Accès restreint</p> <p>-Article 257.1 du Code des Douanes du 11/5/1977 :</p> <p>-Les navires de l'UE et de l'EEE bénéficient du même traitement que les navires français</p> <p>-Le décret n° 99-195 définit les conditions de l'Etat d'accueil pour les services de cabotage continental et de croisière par les navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes et pour les services de cabotage avec les îles, sauf lorsque le voyage suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre Etat</p>		<p>Des dérogations peuvent être accordées aux navires extracommunautaires (article 257 du Code des Douanes)</p>	<p>1^{er} registre (registre métropolitain) :</p> <p>-Le commandant et le second doivent être de nationalité française</p> <p>-Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants de l'UE ou de l'EEE</p>	<p>Registre TAAF (Kerguelen): 35% de l'équipage doit être composé de citoyens français, y compris le capitaine et le premier ingénieur</p>	<p>-Le navire doit appartenir à 50% à une personne physique ressortissante de l'UE ou de l'EEE ou</p> <p>-Le navire doit appartenir à 100% à une société ayant son siège dans l'UE ou l'EEE et gérée depuis un établissement permanent en France</p> <p>-Pour que la société ou le navire puisse être considéré comme français, la législation française limite les parts des propriétaires non UE/EEE à moins de 50% du total des parts</p>	<p>Règles analogues au 1^{er} registre</p>	<p>-Déductions pour amortissements accordées aux armateurs</p> <p>-Restitution d'impôts pour les compagnies maritimes</p> <p>-Incitations fiscales pour les nouvelles entreprises (quel que soit le secteur économique)</p> <p>-Nouvelles mesures fiscales : le système de quirats a été remplacé en 1998 par le groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal</p>
Allemagne	<p>Accès restreint</p> <p>Aux termes de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la loi sur la navigation côtière (<i>Gesetz über die Küstenschifffahrt</i>)</p> <p>Les navires exploités aux fins du commerce international pendant la plus grande partie de l'année doivent être immatriculés au registre ISR (<i>Flaggenrechtsgesetz</i>)</p>	<p>L'article 5 de la loi modifiant la législation en matière de navigation maritime (<i>Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt</i>) (entrée en vigueur le 23 juillet 1994) a mis l'article 5 en conformité avec le règlement 3577/92</p>	<p>L'article 2, paragraphes 2 et 3, de la loi sur les transports maritimes côtiers prévoit que des dérogations ne peuvent être accordées à des navires extracommunautaires qu'en cas d'indisponibilité de navires communautaires ou de disponibilité à des conditions très défavorables</p> <p>Des dérogations peuvent également être accordées sur la base de la réciprocité</p>	<p>Aux termes de la <i>Schiffshesetzungsordnung</i>, les conditions applicables aux membres d'équipage sont les mêmes pour tous les navires allemands : commandant de nationalité allemande, 1 ou 2 officiers de nationalité allemande ou d'un autre Etat membre de l'UE, le reste de l'équipage ressortissants de tous pays</p>	<p>Idem, mais :</p> <p>-Les navires de la liste ISR (exploités plus de la moitié de l'année à l'international) peuvent employer les gens de mer de toute nationalité</p> <p>-Les navires exploités plus de la moitié de l'année dans le cabotage ne peuvent être inscrits sur la liste ISR et ne peuvent employer des étrangers que si les nationaux ne sont pas disponibles</p>	<p>Les navires doivent appartenir à être contrôlés à 50% par des ressortissants allemands ou communautaires avec mandataires domiciliés en Allemagne ou par des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur lieu principal d'activité dans l'UE (articles 1 et 2 de la <i>Flaggenrechtsgesetz</i>)</p>	<p>Mêmes règles pour l'ISR que pour le premier registre</p>	<p>-Pour les navires exploités <u>uniquement</u> dans le cabotage : aucun avantage fiscal concernant l'impôt sur le revenu et aucune subvention</p> <p>-Pour les navires exploités à l'international : choix entre la taxation normale et la taxation au tonnage</p> <p>-Ils bénéficient également de 40% d'abattement sur l'impôt sur le revenu</p>

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Grèce	<p>Accès restreint</p> <p>Régi par le code du droit public maritime. Le décret loi 187/73 réserve aux navires grecs, en vertu de ses articles 165 et 166, le cabotage de passagers et de marchandises. Cette législation a été partiellement adaptée au règlement 3577/92</p> <p>La loi 1932/2001 a libéralisé complètement le cabotage en Grèce à partir de novembre 2002 (14 mois plus tôt)</p>	<p>Le décret présidentiel 215/94 harmonise partiellement la législation grecque avec le règlement 3577/92 : il autorise l'accès de navires communautaires au cabotage continental de marchandises non stratégiques par des navires >650 GT. Les décrets présidentiels 117/97 et 84/98 ont également adapté certaines parties de la législation grecque au règlement 3577/92</p>	<p>Des dérogations peuvent être accordées sur la base de la réciprocité en vertu de l'article 166 du code du droit maritime</p>	<p>Les équipages doivent être composés à 100% de ressortissants communautaires</p>	<p>Sans objet</p>	<p>Article 5 du code du droit maritime (modifié par le décret présidentiel n° 27-1-2000) :</p> <p>Plus de 50% des parts du navire doivent être détenues par des ressortissants ou des sociétés grecs ou de l'EEE. Les navires doivent être gérés depuis la Grèce</p>	<p>Sans objet</p>	<p>-Les officiers sont imposés sur leur revenu au taux de 9%, les autres membres d'équipage sont imposés au taux de 6%</p> <p>-Taux réduit des cotisations sociales</p> <p>-Une taxe sur le tonnage est imposée aux navires grecs desservant des ports en dehors de la Grèce</p>
Irlande	<p>Aucune restriction</p>		<p>Sans objet</p>	<p>-Les officiers doivent être de nationalité irlandaise, britannique, ou bien ressortissants communautaires ou du Commonwealth</p> <p>-Les matelots doivent être citoyens irlandais, britanniques ou ressortissants de l'UE</p>	<p>Sans objet</p>	<p>Suite au jugement de la Cour de justice des Communautés européennes du 12 juin 1997 dans l'affaire C-151/97, l'Irlande a adopté une loi relative à la navigation marchande (disposition diverses) en 1998. Cette loi dispose que les navires doivent appartenir à des ressortissants de l'UE ou à une société du droit d'un Etat membre, soumise à ce droit et ayant son lieu principal d'activité dans un Etat membre</p>	<p>Sans objet</p>	<p>-10% de taxe sur les bénéfices des entreprises</p> <p>-15% d'amortissement linéaire pour les 6 premières années, 10% la 7^{ème} année</p> <p>-abattement spécial de l'impôt sur le revenu pour les marins affectés en mer pendant au moins 196 jours par an</p> <p>-remboursement des cotisations sociales versées par l'employeur pour les gens de mer affectés à bord de navires communautaires</p>

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Italie	<p>Accès restreint Régi par l'article 234 du <i>Codice della Navigazione</i> (code de la navigation) tel que modifié par la loi 30/98. Accès limités aux navires communautaires</p> <p>-La circulaire du 25 novembre 1999 établit les règles de l'Etat d'accueil pour les armateurs qui souhaitent exploiter des services de cabotage en Italie</p>	L'article 224 révisé autorise la participation des navires communautaires au cabotage italien, conformément au règlement 3577/92	Le ministre des transports et de la navigation peut accorder des dérogations au cas par cas dans le cadre d'autorisations spéciales	<p>-Le commandant et le second doivent être de nationalité italienne</p> <p>-Les autres membres d'équipage doivent être de nationalité italienne ou des ressortissants de l'UE, conformément à l'article 318 du <i>Codice della Navigazione</i></p>	Les navires du second registre, créés en application de la loi 30/98, n'ont pas accès au cabotage	Les navires doivent appartenir à plus de 50% à des citoyens italiens ou à des ressortissants de l'UE (article 143 du <i>Codice della Navigazione</i> , modifié par la loi n° 30 du 27 février 1998)	2 nd registre non applicable aux navires faisant du cabotage	<p>Allègements fiscaux pour une période de trois ans (1999-2001)</p> <p>Dispense partielle de cotisations sociales</p>
Luxembourg	Pas de cabotage maritime		Sans objet	<p>Registre national principalement utilisé par des armateurs belges</p> <p>Le capitaine doit être ressortissant de l'UE. Licence reconnue par le Luxembourg. Les membres de l'équipage doivent satisfaire aux normes STCW</p>	Sans objet	Les navires doivent appartenir à 50% à des ressortissants de l'UE ou à des sociétés commerciales dont le siège social est situé dans l'UE et dont une part importante est gérée depuis le Luxembourg	Sans objet	Les gens de mer bénéficient d'un taux réduit d'imposition sur le revenu
Pays-Bas	Aucune restriction		Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité néerlandaise, les autres membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW, certificats reconnus par les autorités néerlandaises	Sans objet	Les navires doivent appartenir aux 2/3 à des citoyens néerlandais ou à des entités juridiques de l'UE ou de l'EEE. Une part importante de la gestion opérationnelle doit être assurée depuis les Pays Bas. Régi par l'article 311 du code du commerce	Sans objet	<p>-Exonération des taxes et cotisations sociales normalement acquittées par l'armateur/employeur</p> <p>-Possibilité d'appliquer une taxe au tonnage ou une taxe professionnelle sur les résultats d'exploitation</p>

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Portugal	Accès restreint Régi par le décret-loi 194/98. Le décret-loi 331/99 du 20 août autorise les navires du registre de Madère à pratiquer le cabotage avec les îles et définit les règles de l'Etat d'accueil	Le décret-loi 331/99 -abroge le décret-loi 31/97 -modifie le libellé de l'article 15 du décret-loi 96/89 et des articles 4 et 6 du décret-loi 194/98 du 10 juillet 1998	L'article 5 du décret-loi 194/98 autorise (sous réserve de l'autorisation de la direction générale DGPNTM) l'utilisation de navires non communautaires au cas où des navires non communautaires ne sont pas disponibles	L'équipage doit être à 100% portugais ou communautaire. Le capitaine et le second doivent être de nationalité portugaise, sauf autorisation pour circonstances particulières	Registre de Madère (MAR) : le capitaine et 50% de l'équipage doivent être des ressortissants portugais ou de l'UE. Moyennant autorisation, des dérogations peuvent être accordées en cas d'indisponibilité	Régi par le décret-loi 196/98 qui établit le cadre réglementaire et légal des activités de transport maritime : l'armateur doit être domicilié ou avoir son siège et principal établissement sur le territoire national, et être enregistré au DGPTNM	Registre de Madère : l'armateur doit avoir un bureau ou un mandataire officiel à Madère	-Impôt sur le revenu sur 30% des bénéfices de l'armateur -Pas de taxe professionnelle dans les eaux internationales -Provisions exonérées -Exonération totale de l'impôt sur le revenu pour les gens de mer (MAR)
Espagne	Accès restreint Régi par la loi 27/1992 sur les ports de l'Etat et la marine marchande Les navires du registre des Iles Canaries (REC) ont accès sans restriction au cabotage Une ordonnance du ministre des Transports du 22 juillet 1999 définit les règles de l'Etat d'accueil pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles espagnoles	Le décret royal 2221/98 du 16 octobre 1998 autorise les navires REC à participer à tous les secteurs du cabotage espagnol (y compris avec les îles)	L'article 81 de la loi 27/1992 prévoit la possibilité de dérogations exceptionnelles en cas de non-disponibilité de navires espagnols ou communautaires	-Le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole -Les autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE	Registre des Iles Canaries (REC) : -le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole -la moitié au moins des autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE ; possibilité de dérogations en cas d'indisponibilité de ressortissants communautaires -jusqu'au 1/1/1999, les équipages des navires effectuant du cabotage dans des secteurs non libéralisés devaient être en totalité composés de ressortissants de l'UE	Les navires doivent appartenir à des citoyens espagnols ou des ressortissants de l'UE, ou à des sociétés ayant un mandataire en Espagne (article 76 de la loi 27/92)	Toute société de navigation établie en Espagne, dans l'UE ou dans un pays tiers, peut immatriculer un navire au REC si ce navire est géré depuis les Iles Canaries ou si cette société possède un établissement permanent sur les Iles Canaries	La loi 19/1994, modifiée en dernier lieu en décembre 1996, prévoit des allègements fiscaux pour les navires immatriculés au REC : -réduction de 90% des cotisations sociales de l'employeur -réduction de 90% de la taxe professionnelle -50% des revenus des gens de mer exonérés de l'impôt sur le revenu

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Suède	Accès restreint Le décret 235-75 du 1er juillet 1995, tel que modifié, prévoit l'accès des navires communautaires	Libéralisation pour les navires communautaires conformément au règlement 3577/92 depuis le 1/1/1995 (adhésion) Un accord bilatéral avec la Norvège (1989) s'applique pour le registre NIS	-Des dérogations sont accordées par l'administration maritime suédoise en cas de non-disponibilité d'un navire suédois ou communautaire ou communautaire approprié Une vingtaine de dérogations sont accordées chaque année	-Le capitaine doit être de nationalité suédoise (sans exception). Pas d'autre restriction -Tous les autres membres bénéficient des conventions salariales, quelle que soit leur nationalité	Sans objet	Régi par la loi maritime (1994 :1009) -Les navires doivent appartenir au moins à 50% à des citoyens suédois ou à des sociétés suédoises -Les autorités se réservent le droit d'autoriser des navires étrangers à battre pavillon suédois lorsque leur exploitation est sous contrôle suédois et leur propriétaire a sa résidence permanente en Suède Les navires appartenant à plus de 50% à des ressortissants de l'EEE ou à des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur principale lieu d'activité dans l'EEE et dont l'exploitation est contrôlée depuis la Suède, peuvent être immatriculés au registre suédois	Sans objet	-Provisions exonérées -Les armateurs sont intégralement remboursés des taxes sur le revenu des gens de mer, et reçoivent en outre un montant de 58 000 SEK par employé à plein temps pour les charges sociales -Le régime fiscal des gens de mer a été supprimé en 1998. Les gens de mer sont à présent imposés sur l'ensemble de leurs revenus bruts
Royaume Uni	Aucune restriction		Sans objet	-Pour les navires « stratégiques », le commandant doit être ressortissant britannique, du Commonwealth, de l'EEE ou d'un pays de l'OTAN -Pour les autres navires, aucune prescription concernant la nationalité des membres de l'équipage	Sans objet	Les navires doivent appartenir à au moins 50% à des personnes ou à des sociétés établies dans l'UE ou sur des territoires appartenant au Royaume Uni	Sans objet	-Allègement fiscal pour réinvestissement -Exonération fiscale des gens de mer ne résidant pas au RU pendant plus de 183 jours par an -Taxation au tonnage facultative qui remplace l'impôt sur les sociétés

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Islande	Accès libre : Côtes ouvertes	-Possibilités pratiquement illimitées d'activité pour les navires marchands étrangers entre les ports islandais -Depuis le 5/10/1997, le règlement 3577/92 s'applique (décision 70/97 du comité mixte)	Sans objet	-Depuis l'EEE, tous les ressortissants de l'EEE peuvent être membres d'équipage -Au terme de la loi 26/1987 relative au droit des travailleurs étrangers, tous les membres d'équipage extra-EEE doivent obtenir un permis de travail du Ministère des Affaires sociales pour être recrutés	Sans objet	-Régi par la loi 115/1985 relative à l'immatriculation des navires, qui limitait auparavant l'immatriculation aux seuls navires appartenant à des citoyens ou des résidents islandais -La loi modificative 62/1992 permet l'immatriculation de navires appartenant à des ressortissants ou à des sociétés de pays de l'EEE	Sans objet	-Les gens de mer bénéficient des avantages fiscaux suivants : déduction d'impôt sur le revenu de ISK 685 (US 10,4) x 1,49 par journée en mer -Les armateurs ne bénéficient d'aucun rabais ni remboursement des cotisations sociales
Norvège	Accès libre : -Côtes ouvertes -Les navires NIS sont en principe exclus, mais les navires à marchandises sont acceptés sous certaines conditions	Dans le cadre de la loi de 1976 sur les transports publics, tous les transporteurs exploitant des navires pour des services côtiers réguliers de transport de passagers doivent obtenir une licence du ministère des Transports et des Communications Depuis le 5/10/1997, le règlement 3577/92 s'applique à tous les pays membres de l'EEE (décision n° 70/97 du comité mixte)	-Les navires NIS peuvent participer à certains secteurs du transport de marchandises par cabotage. Ces navires sont inscrits sur une liste de la direction maritime. La liste comprend actuellement 16 navires, principalement des méthaniers hautement spécialisés	-Aucune prescription particulière, sauf pour le commandant, qui doit être de nationalité norvégienne. Cette disposition est en cours de modification. -Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions collectives salariales.	Registre NIS : Le commandant doit être de nationalité norvégienne Des dérogations sont cependant accordées pour d'autres nationalités	-Le registre ordinaire (NOR) est régi par la loi sur le transport maritime -Ce registre est ouvert uniquement aux navires appartenant à des citoyens/résidents de l'EEE ou à un partenariat illimité dans lequel au moins 60% des parts sont détenues par des citoyens de l'EEE, ou lorsque le propriétaire est une SARL dont au moins 60% du capital et des gestionnaires appartiennent à des citoyens de l'EEE	-Le registre NIS a été créé par la loi du 12/6/1987 relative au registre international norvégien des navires -Les prescriptions en matière de propriété sont les mêmes que pour le registre NOR. Si les conditions de nationalité ne sont pas satisfaites, l'immatriculation est possible lorsque le navire appartient à une SARL ou à un partenariat dont le siège est en Norvège, ou bien à une société d'armement dont le gérant est implanté en Norvège, ou encore à un armateur avec un mandataire en Norvège habilité pour des actes judiciaires au nom du propriétaire	-Tous les membres d'équipage à bord de navires NOR ou NIS ont droit à un abattement de 30% sur leurs revenus bruts, sans dépasser 70000 Nkr par an. Cet abattement est limité aux marins travaillant en mer pendant une période minimale. -Les avantages fiscaux ont été révisés au printemps 1998. -Remboursement aux armateurs de 12% des taxes acquittées sur les salaires bruts des marins. Les déductions fiscales ne sont accordées qu'aux membres d'équipage résidents/assujettis à l'impôt en Norvège. Ce régime est limité aux navires NOR, sauf si un équipage entier de navire NIS remplit les conditions de résidence/imposition. -Système de taxation au tonnage introduit en juillet 1996.

Axes maritimes - services réguliers L'existant et les perspectives



Points routiers critiques des axes côtiers (données 2000)

- B** Binatou (Hambaye-Irun) : 2 300 000 PL / an
- P** La Perle : 2 800 000 PL / an
- V** Nantes-Virmite : 1 100 000 PL / an

— saisons existantes
- - - saisons potentielles
(hors services feeders)

Source BP2S (Mars 2003)

Lexique des termes et sigles essentiels

ADEME – Agence française de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Energie
BP2S – Bureau de promotion du cabotage maritime (*short sea*)
CCAF – Comité central des armateurs de France, ancienne appellation d’Armateurs de France
CJCE – Cour de justice des communautés européennes
CNT – Conseil national des transports
CTM – Commissariat aux transports maritimes
DAMGM – Direction des affaires maritimes et des gens de mer
DIS – Danish International Register of Shipping
DTMPL – Direction du transport maritime, des ports et du littoral
DTT – Direction des transports terrestres
ENIM – Etablissement national des invalides de la marine
EVP – Equivalent vingt pieds
FNTR – Fédération nationale des transporteurs routiers
NIS – Norwegian International Ship register
OCDE – Organisation de coopération et de développement économique
OIT – Organisation internationale du travail
OMI – Organisation maritime internationale
PACT – Programme d’actions pilotes pour le transport combiné
SEM – Société d’économie mixte
RIF – Registre international français
RTE-T – réseaux Trans Européens de Transports
TMCD – Transport maritime à courte distance
UCE – Unité de charge européenne
UFIP – Union française des industries pétrolières
UTI – Unité de transport international