

LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



© OCDE, 2001.

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef du Service des Publications,
Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France.

LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE



**CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 40 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande, République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
SHORT SEA SHIPPING IN EUROPE

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :

<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 2001 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

AVANT-PROPOS

Les deux rapports suivants ont été présentés aux délégués nationaux du groupe des transports combinés de la CEMT pour introduire les problèmes économiques et politiques posés par le développement du transport maritime à courte distance. C'est sur ces bases que le travail entrepris en 1997 a conduit à la production du rapport et des recommandations qui ont été adoptées par le Conseil des Ministres de la CEMT en mai 2000.

Le premier rapport a été rédigé par M. Stratos Papadimitriou, actuellement responsable des transports urbains d'Athènes, mais qui a été le coordonnateur de l'Action concertée sur le transport maritime à courte distance de la Commission de l'Union Européenne, menée en 1996.

Le second rapport a été établi par le Professeur Dr Manfred Zachcial, de l'Institut des Transports ISL de Brême.

Ces deux rapports sont destinés à situer le cadre des travaux de la Conférence et sont reproduits pour information. Leur contenu n'engage que leurs auteurs respectifs.

TABLES DES MATIERES

LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE : EXPERIENCE ET PERSPECTIVES

Rapport par Dr. Stratos Papadimitriou

1. Introduction.....	9
2. Situation actuelle.....	9
3. Recherche et développement	14
4. Conclusions et perspectives	17

LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE ET LES TRANSPORTS INTERMODAUX

Rapport par le Professeur Dr Manfred Zachcial

1. Introduction.....	23
2. Améliorer les services de transport maritime à courte distance : les domaines cibles de l'action.....	24
3. Quelles possibilités de transfert ?	25
4. Evaluation de la fonction de répartition route/mer	30
5. Base de données et modèle d'affectation d'itinéraire	33
6. Aperçu des projets de transport maritime à courte distance en Europe	34

LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE : ALTERNATIVE OU COMPLEMENT DU TRANSPORT TERRESTRE EN EUROPE

**Rapport adopté par les Ministres des Transports de la CEMT lors du Conseil des Ministres
tenu à Prague les 30 et 31 mai 2000**

Résumé	41
Introduction.....	43
1. Les principales caractéristiques du transport maritime à courte distance en Europe.....	43
2. Avantages du transport maritime à courte distance	46

3. Obstacles au développement du transport maritime à courte distance.....	47
PARTIE I : Les actions politiques menées au cours des récentes années	50
1. Les initiatives politiques prises pour le développement des transports maritimes à courte distance.....	50
2. Transport maritime à courte distance et politique globale des transports	54
PARTIE II : Principales caractéristiques du système européen des transports en Europe et conséquences en terme d'action publiques pour le futur	62
1. Caractéristiques principales de l'organisation de la chaîne logistique en Europe d'un point de vue portuaire et maritime.....	62
2. De nouveaux défis pour les Pouvoirs Publics.....	64
CONCLUSION.....	66
ANNEXE I : STATISTIQUES.....	68
ANNEXE II : DEFINITIONS.....	70
RECOMMANDATIONS ADOPTEES PAR LES MINISTRES DES TRANSPORTS DE LA CEMT LORS DU CONSEIL DES MINISTRES TENU A PRAGUE LES 30 ET 31 MAI 2000.....	71
GLOSSAIRE.....	81

**LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE :
EXPERIENCE ET PERSPECTIVES**

Par Dr Stratos Papadimitriou

1. INTRODUCTION

Dès la naissance du marché commun européen, on a pris conscience de l'importance primordiale des transports et des infrastructures de transport pour une économie concurrentielle. Depuis bientôt 50 ans qu'elle existe, la CEMT effectue des travaux d'avant-garde. Ses liens privilégiés avec l'OCDE lui permettent en outre d'entretenir des relations de coopération étroites et efficaces avec d'autres organismes internationaux. Au cours des dix dernières années, l'Europe a connu de profondes transformations du point de vue politique autant que commercial. La volonté des pays européens de bâtir un avenir commun pour le continent, sous le signe de la paix et de la prospérité, dont la concrétisation est le marché unique de l'Union Européenne, ainsi que l'effondrement économique et politique des ex-républiques socialistes et l'urgente nécessité d'améliorer la compétitivité dans un marché mondial où la concurrence n'a jamais joué aussi librement ont exigé et continuent d'exiger l'adoption de politiques dans des champs d'activité essentiels.

En décembre 1992, le Livre Blanc sur les transports fut publié et la politique commune des transports adoptée. L'une des décisions importantes qui furent énoncées dans ce document concernait le mode de transport particulier que constitue le transport maritime à courte distance. Le transfert intermodal (terre-mer) du trafic de marchandises non seulement répond à une nécessité environnementale et économique mais correspond à un choix des Pouvoirs Publics. En temps opportun, le transport maritime à courte distance devrait contribuer à réduire l'encombrement des réseaux routiers et à renforcer la compétitivité de l'économie européenne.

Aux fins de la présente étude, nous entendons par transport maritime à courte distance les services de transport maritime qui ne comportent pas la traversée d'une étendue marine, ainsi que ceux qui sont assurés le long du littoral et entre le littoral continental et les îles du territoire de l'Union Européenne, qu'il s'agisse de transport exclusivement national (cabotage) ou de services transfrontaliers, ainsi que le transport fluvio-maritime assuré par navire côtier entre les ports et l'arrière-pays et vice versa.

2. SITUATION ACTUELLE

Il se dégage du Livre Blanc sur le développement et la promotion d'une politique commune des transports (PCT) trois conclusions importantes :

1. La demande de services de transport de marchandises et de voyageurs est en augmentation.
2. Il existe un déséquilibre entre les modes, qui s'accroît chaque année.
3. On constate une stagnation inquiétante des investissements dans les infrastructures de transport.

Des statistiques simples suffisent à révéler l'ampleur du problème des transports en Europe : le volume total de marchandises (importations) transportées entre les pays de l'Union Européenne s'élevait à 685×10^6 tonnes en 1992¹, selon la répartition modale suivante :

Tableau 1.

Route	43%	Terre	50%
Rail	7%		
Mer	29%	Eau	50%
Voie navigable	21%		

Le transport routier, en particulier, représente 295 439 000 tonnes. Etant donné que le marché européen est en expansion, le volume de trafic, non seulement entre les pays Membres mais également entre d'autres régions telles que l'Europe Orientale et l'Afrique du Nord, est appelé à connaître une croissance considérable que l'infrastructure actuelle ne pourra pas absorber, de sorte que les goulets d'étranglement et l'encombrement deviendront un problème quotidien, tout comme la consommation d'énergie et les dommages à l'environnement. Ces problèmes affaibliront considérablement la compétitivité de l'économie européenne, exigeront un accroissement des investissements dans les infrastructures et entraîneront une détérioration de la qualité de vie des citoyens européens. Tous ces éléments sont très bien décrits dans le document de la Commission sur l'internalisation des coûts externes.

Dans une optique plus quantitative, il a été estimé qu'entre 1995 et 2010, le trafic de marchandises dans l'Union devrait augmenter de 37 %. Cette évolution est à l'origine de l'encombrement des réseaux terrestres, avec les dangereuses conséquences que cela suppose pour l'environnement. C'est pourquoi il a été décidé, dans le cadre de la PCT, de favoriser le transport maritime à courte distance et le transfert modal terre-mer selon des modalités non contraignantes et non artificielles. En plus de tirer parti de tous les avantages que comporte ce mode de transport, la PCT vise également à favoriser la croissance et le développement des régions périphériques et isolées (en misant sur le transport maritime à courte distance comme facteur de cohésion) et, indirectement, à contribuer au développement de la construction navale et des industries connexes en Europe. Il a été dit que la cohésion ne devrait pas être considérée du seul point de vue social ou économique, mais également du point de vue de l'efficacité des liaisons permettant la mobilité (Psaraftis 1995).

C'est pourquoi le transport maritime à courte distance constitue en Europe et en particulier dans l'Union Européenne, un choix des Pouvoirs Publics. Ce mode de transport est considéré comme très utile pour assurer la cohésion de l'Europe pour les raisons suivantes :

- Il favorise la compétitivité commerciale de l'Europe.
- Il assure des liaisons de transport essentielles.
- Il permet de réduire le coût unitaire du transport.
- Il facilite l'intégration des pays d'Europe Orientale.
- Il atténue l'encombrement des réseaux terrestres.

En étudiant les possibilités de mettre en oeuvre ce choix, il est toutefois devenu clair qu'il fallait surmonter plusieurs obstacles. Faute d'une infrastructure appropriée, notamment du point de vue des ressources documentaires et administratives nécessaires, mais aussi en raison de liaisons insuffisantes avec l'arrière-pays, nombreux sont les ports qui ne parviennent pas à attirer les investisseurs et les

chargeurs vers les services de transport maritime à courte distance. Dans la plupart des ports méridionaux, les droits portuaires sont élevés, les temps de transit sont en général plus longs, sans compter que l'intégration avec les autres modes est insuffisante, de sorte qu'il n'est pas facile de répondre aux exigences d'une livraison JAT. Le marché perçoit les services de transport maritime à courte distance comme des services démodés et ne voit pas les possibilités qu'ils offrent.

Il ressort du cadre géographique et opérationnel général dans lequel s'inscrivent ces services de transport maritime à courte distance en Europe que l'Europe est une vaste péninsule sillonnée de voies navigables. Sa configuration géographique se prête particulièrement bien au transport par voie d'eau. Les réseaux routiers et ferroviaires européens sont beaucoup plus denses qu'ailleurs en raison de la répartition de la population.

Chargeurs et consignataires accordent plus d'attention à la flexibilité et à la fréquence du service qu'aux conditions économiques du transport à grande distance. En Europe, l'unité de transport la plus couramment utilisée est le conteneur de 20 pieds. Les chemins de fer doivent déployer davantage d'efforts pour s'assurer un avantage concurrentiel par rapport aux camions sur les distances relativement courtes qui caractérisent le trajet moyen sur le continent. A l'origine, la majorité des conteneurs étaient transportés par la route. Comme ce type de transport a été lancé par des transporteurs américains, chaque conteneur devait avoir un châssis, ce qui exigeait des investissements qui étaient à la portée de très peu d'entreprises. Cette tendance s'est entièrement inversée et c'est aujourd'hui près de 80 % des conteneurs qui sont transportés sur longue distance par chemin de fer, bien que les wagons porte-conteneurs à deux niveaux ne soient actuellement pas utilisés en Europe en raison de la faible hauteur des ponts. Cela peut s'expliquer par le réseau ferroviaire en général qui, par sa taille et sa capacité, résout les problèmes quantitatifs du transport de conteneurs à destination et en provenance de l'arrière-pays. Par exemple, le point d'équilibre entre le transport ferroviaire et le transport routier varie de 170 à 250 kilomètres du terminal côtier (Schiffer, 1996). Ces chiffres mettent également en évidence le fait qu'un port n'ayant pas accès à un grand axe ou réseau ferroviaire est gravement handicapé dans la concurrence du trafic intermodal. En optimisant les mouvements de conteneurs et en renforçant l'utilisation et le nombre de dépôts intérieurs, les entreprises de camionnage tendent à concentrer leurs activités sur les mouvements à courte distance et sur les services de porte à porte.

Etant donné les caractéristiques qui viennent d'être décrites, l'objectif stratégique du transport maritime à courte distance en Europe est de modifier les courants de marchandises qui traversent actuellement le continent européen pour les faire longer le continent, ce qui exige une alliance entre les exploitants de terminaux, les services de transport maritime à courte distance, les transporteurs terrestres et les entreprises de navette. Autrement dit, il faut effectuer le transfert modal terre-mer du trafic de marchandises. Les possibilités de ce transfert peuvent être déterminées par des estimations de coûts détaillées et une évaluation des facteurs qui influent sur la qualité. Du point de vue logistique, le temps et le coût sont les facteurs les plus importants. Appliqués à certains exemples de routes, deux critères de transfert permettent d'entrevoir le potentiel de transfert modal² :

Tableau 2.

Routes	Ratio de prix route / navire [1]	Ratio de temps route / navire [2]	[1] / [2]
Marchandises diverses de Hambourg :			
- à Venise	1.27	7.26	0.17
- au Pirée	2.55	4.51	0.57
Bois scié de la Suède à :			
- Rouen	3.00	3.31	0.91
- Bilbao	3.71	2.51	1.48
Conteneurs de Bremerhaven à :			
- Marseille	1.58	4.59	0.34
- Cadix	3.24	1.30	2.49

S'agissant du problème général du transfert modal terre-mer du trafic de marchandises, ces considérations et ces calculs doivent être pris en compte.

La plupart des ports européens ont adopté une démarche novatrice et se sont dégagés des activités traditionnelles qui se limitaient à traiter et à entreposer les marchandises, pour offrir des ensembles de nouveaux services. Ils s'associent à des entreprises pour s'aventurer sur des marchés spéciaux tels que le transport des fruits, la desserte intermodale et la surveillance de marchandises pour les chargeurs et pour les transitaires au moyen de l'EDI.

Le tableau ci-après³ donne un aperçu de la flotte actuelle de transport maritime à courte distance et des services qu'elle peut offrir dans la chaîne de transport.

Tableau 3.

		Nombre (%)	TB (%)	TPL (%)	Age moyen (en années)	Tonnage brut moyen
UE	Haute mer	42.7	92.1	93.3	14	25 958
	Courte distance	57.3	7.9	6.7	20	1 654
Reste de l'Europe	Haute mer	37.3	88.6	90.8	13	24 598
	Courte distance	62.7	11.4	9.2	21	1 882
Reste du Monde	Haute mer	31.5	90.4	91.1	13	27 155
	Courte distance	68.5	9.6	8.9	18	1 319

Sont considérés dans ces statistiques comme navires de transport maritime à courte distance ceux de moins de 6 000 TB. Il est toutefois reconnu que, dans la pratique, des navires de plus fort tonnage sont aussi utilisés pour ce type de transport et qu'inversement, des navires de plus faible tonnage desservent quelques routes de haute mer. Quoi qu'il en soit, l'utilisation de critères différents peut modifier la composition apparente de la flotte. Les données du tableau ci-dessus indiquent que la part des navires utilisés pour le transport maritime à courte distance dans l'ensemble de la flotte de transport de marchandises est *grosso modo* la même dans le monde entier, à quelques légères différences près en ce qui concerne le tonnage moyen et l'âge des navires. Les mêmes sources révèlent également que les navires polyvalents constituent entre 67 et 72 % de la flotte utilisée pour le transport maritime à courte distance, ce qui témoigne d'un besoin de flexibilité.

Il est fort peu probable que de nouveaux types de navires soient nécessaires sur les routes maritimes européennes à courte distance, du point de vue des principes et concepts généraux, mais des caractéristiques importantes des types de navires actuels nécessitent un examen plus approfondi. Il est probable que des cargos LO-LO polyvalents et d'autres cargos de faible tonnage se prêtant au transport de charges incomplètes permettront de contourner les obstacles saisonniers. Par ailleurs, l'Europe a besoin d'un plus grand nombre de navires rapides. De nombreux navires transbordeurs rapides sont construits et exploités par des compagnies européennes. Cet intérêt s'explique par la valeur croissante que l'on attribue au temps ainsi que par la forte concentration de fonds qu'exigent pareils investissements. La politique européenne des corridors maritimes constitue un solide facteur de stimulation des investissements, surtout dans les pays riches, où le temps a davantage de valeur et où les capitaux nécessaires peuvent être mobilisés. Ce n'est pas un hasard si, bien que la navigation maritime à courte distance puisse et doive se développer dans les régions méridionales, et en particulier sur les routes qui revêtent une importance essentielle pour assurer la cohésion sociale de la région méditerranéenne, la majorité des applications de ce type de navigation se retrouvent dans la Baltique, dans la Mer du Nord et dans la Manche.

Du point de vue du transport maritime à courte distance, l'Europe jouit d'avantages stratégiques par rapport à d'autres régions : géographie favorable, superficie continentale limitée et long littoral, tradition bien établie de services de transport entre différents pays (l'Europe comprend beaucoup plus de pays différents que l'Amérique du Nord, qui n'en compte que trois). En Europe, les mécanismes de marché sont hautement développés, il existe un marché secondaire pour les navires vieillissants, et la technologie est très avancée. Le transport maritime à courte distance en Europe est confronté à des défis, mais il s'est révélé novateur et viable, et la plupart de ses secteurs sont animés d'une vive concurrence. Il dispose donc des compétences techniques et de la capacité nécessaires pour participer à de nouveaux marchés.

L'Europe n'a pas suivi le modèle américain qui consistait à développer une marine marchande nationale. En ce qui concerne les lois sur le cabotage, la principale différence entre l'Europe et les Etats-Unis découle de la disposition relative à la construction navale. Les restrictions directes énoncées dans la Loi Jones interdisent l'entrée viable de navires de petit tonnage dans les chaînes de transport côtier. Les navires construits aux Etats-Unis sont relativement plus coûteux car le coût du pavillon américain est élevé. Indirectement, cette loi favorise un marché et des conditions de cabotage protégés. Ce modèle américain démontre également qu'une réglementation nationale distincte constitue l'un des principaux obstacles à la compétitivité et que les structures de la réglementation devraient favoriser une conformité avec les normes et les tendances mondiales. Les coûts élevés inévitables des navires de faible tonnage ont également entraîné la mise en oeuvre de systèmes de barge remorquée pour la navigation côtière. Il importe également de souligner qu'en raison de la Loi Jones, l'économie américaine n'a pas réussi l'intégration de la propriété, de l'exploitation et de la réparation des navires et du développement de la technologie maritime. Or, cette intégration est indispensable à une évolution fructueuse du marché à long terme. La capacité de l'Europe d'être sa propre source de demande de transport maritime à courte distance constitue un élément de base important, et les exportations de navires et les débouchés du marché intérieur européen continueront d'assurer des emplois à rémunération élevée. L'expérience américaine a démontré que la perte d'un élément ou d'un autre de cette capacité affaiblit en définitive la position concurrentielle de toute l'industrie maritime.

La décision de la Commission de favoriser le transport maritime à courte distance s'est concrétisée par le financement de travaux de R-D efficaces sur les nouvelles technologies du transport maritime, visant à accroître la compétitivité du transport maritime européen, par le développement du transport maritime à courte distance en parallèle avec une amélioration de l'efficacité portuaire, de la fiabilité et de la sécurité. Surtout, la PCT attend du secteur du transport maritime qu'il adopte des

unités de charge appropriées permettant une utilisation intermodale optimale, ainsi que des procédures automatisées d'amarrage et de chargement qui réduisent le temps de relâche et qu'il opte pour la conception et la construction de navires de haute mer compatibles avec les systèmes logistiques et les terminaux portuaires informatisés. La PCT préconise la mise en oeuvre des mesures suivantes dans la conception globale de la chaîne de transport :

- Utilisation du système d'information et d'organisation du trafic maritime.
- Utilisation optimale des ressources humaines.
- Rééquipement du transport maritime.
- Développement des systèmes de transport par voie navigable.

3. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

Bien que le marché européen ne soit pas aussi prometteur que d'autres marchés, comme celui de l'Asie du Sud-Est, le choix des Pouvoirs Publics ainsi que la solide industrie de soutien traditionnelle de presque tous les secteurs du transport maritime contribuent à faire de la recherche européenne dans le domaine du transport maritime à courte distance la plus avancée dans le monde, en dépit du fait que des établissements et des instituts d'autres régions, comme l'Australie, soient en avance dans de nombreux secteurs spécialisés.

Compte tenu de l'insuffisance de l'infrastructure et de la flotte actuelle ainsi que de l'interface insuffisamment développée entre le transport terrestre et le transport maritime, la Commission Européenne a parrainé des travaux de R-D⁴ dans toutes les activités de transport maritime, notamment en ce qui concerne le transport maritime à courte distance, qui s'inscrit dans les choix des Pouvoirs Publics, et qui est appelé à jouer un rôle de premier plan dans l'avenir du transport européen ("Intégration de la navigation à grande vitesse dans la chaîne logistique").

La recherche concernant le transport maritime à courte distance s'est considérablement intensifiée au cours des six dernières années. Ainsi, environ 80 communications ont été présentées lors des trois Tables rondes de la recherche européenne sur le transport maritime à courte distance (1992, 1994 et 1996). En outre, près de 300 communications (dont environ 70 portaient directement sur le transport maritime à courte distance) ont été présentées lors des trois conférences internationales FAST sur le transport rapide par eau (1991, 1993 et 1995).

Compte tenu d'un pareil dynamisme de la recherche, il est devenu impératif de suivre les travaux d'un oeil critique, et d'en faire le classement et le tri afin d'en dégager les travaux de base sur lesquels pourront s'appuyer les recherches ultérieures, afin d'éviter notamment le double emploi, les lacunes et une mauvaise compréhension des besoins.

Une étude spéciale sur la recherche consacrée au transport par voie d'eau a permis de recueillir une abondante information provenant d'études et de programmes de recherche, de livres, d'articles etc. (Psaraftis, 1996). Le but de cette étude était de procéder à une évaluation critique et à un classement de ces travaux. On a sollicité des données à l'échelle européenne, principalement dans le cadre de l'action concertée sur le transport maritime à courte distance, mais en faisant également appel

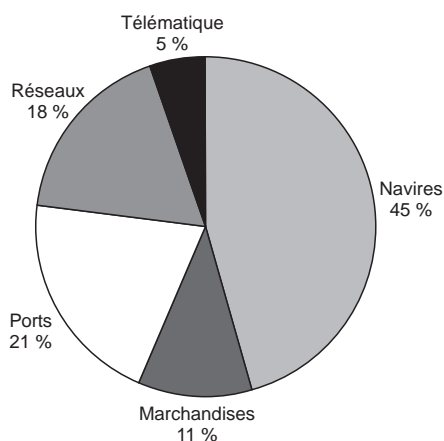
à d'autres sources. La documentation est accessible sur un site Internet où un moteur de recherche facilite la consultation⁵. Toutes les données sont rassemblées dans une matrice finale.

Tableau 4.

	Navires	Marchandises	Ports	Réseaux	Télématique	Total
Aspects techniques	221	23	32	23	5	304
Economie/Logistique	82	41	61	54	17	255
Entreprises/Gestion	88	29	66	48	18	249
Réglementation/ Action des Pouvoirs Publics	32	6	28	40	6	112
Environnement/Sécurité	23	7	16	10	5	61
Total	446	106	203	175	51	

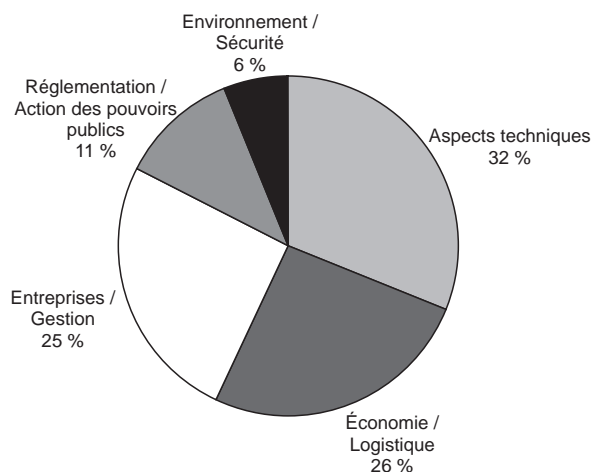
Après avoir été présenté à l'organisme de parrainage ainsi qu'à la communauté universitaire en juin 1996, cette documentation est également présentée ici, l'accent étant mis sur les résultats statistiques. Toutes les données recueillies ont fait l'objet d'un classement spécial ventilé par discipline et par sujet. La présentation de cette information en deux diagrammes circulaires (figures 1 et 2) permet de comprendre l'orientation dominante de la recherche en Europe.

Figure 1.



Source : « Concerted action on short sea shipping », DG VII, Commission des communautés européennes.

Figure 2.



Source : « Concerted action on short sea shipping », DG VII, Commission des communautés européennes.

De toute évidence ce sont les navires qui constituent le principal sujet de recherche en Europe. Ils sont étudiés à fond sur les plans technique, administratif et économique. Bien que l'intermodalisme et les chaînes de transport maritime à courte distance exigent une interface efficace entre les modes -- autrement dit, il faut que les terminaux portuaires fassent partie intégrante du système de transport -- les experts concentrent leurs travaux sur les navires et, en ce qui concerne les ports, uniquement sur les problèmes de gestion et de logistique. Quant aux terminaux, qui occupent pourtant une place centrale dans le système, ils ne s'y intéressent pas.

Dans le tableau 1, on constate que 72.4 % de toutes les données à caractère technique présentent un intérêt exclusivement technique. Par conséquent, 49.6 % de toutes les données concernant les navires proviennent de la recherche dans des domaines techniques, 38.1 % sont d'origine économique et administrative et seulement 12.3 % concernent les questions de réglementation et d'action gouvernementale, ainsi que les questions de sécurité et d'environnement. Il est remarquable que la plupart des données relatives aux questions qui concernent l'action des pouvoirs publics, comme la politique, la réglementation et la sécurité, fassent l'objet de recherche dans plusieurs pays et soient financées par le Trésor Public. Autre résultat intéressant, seulement 48 des 441 entrées sont identifiées comme étant liée à la télématique. On pourrait donc penser que ce sujet ne suscite pas encore de réel intérêt.

En observant les tendances qui se dégagent des données communiquées lors des conférences pour déterminer l'orientation de la recherche et les domaines d'intérêt des chercheurs, il convient de noter que des communications de tous types ont été présentées lors de la première conférence sur le transport maritime à courte distance. Les principaux domaines d'intérêt étaient alors l'action des Pouvoirs Publics ainsi que les questions de réglementation du réseau. Lors de la Conférence de 1992, cinq des six communications présentées portaient sur la télématique, mais le sujet n'a été abordé à aucune autre Conférence par la suite. Comme on pouvait s'y attendre, les questions relatives à la réglementation et à l'action des Pouvoirs Publics ont également dominé la Conférence de 1994, mais cette fois, l'intérêt se répartissait à peu près également entre les navires et les réseaux (35 % pour chacun des thèmes). C'est à l'occasion de cette Conférence qu'ont été présentés 56.3 % des communications relatives à l'environnement et à la sécurité. Lors de la Conférence de 1996, on a privilégié la logistique et la gestion, mais c'était également la première fois qu'étaient présentées des communications sur les marchandises.

4. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Le parcours maritime constitue souvent la partie la plus importante de la chaîne logistique du point de vue de la distance, mais pas du coût. En tentant d'améliorer chacune des parties de la chaîne, on n'optimise que marginalement la performance totale. C'est pour cette raison qu'il faut adopter à l'égard de la chaîne de transport une approche globale.

Il faut prendre en compte les nombreux aspects différents du terme "intégration" : intégration dans la chaîne de transport, dans l'évolution du marché, dans les marchés régionaux et dans des systèmes de coût et de distribution compatibles à l'échelle mondiale. L'intégration des transports suppose que tous les modes partagent l'objectif commun d'un service optimal dans une approche globale du processus de production. L'intermodalisme doit être mis en oeuvre afin de mieux exploiter chacun des modes de transport et de réduire au minimum les coûts et la perte de temps dans les terminaux ou les centres de transbordement. L'intégration du transport agit également sur le marché d'une autre façon, plus directe. Les alliances entre organisations et entreprises sont à l'origine de groupes de pression conjoints qui font valoir leur opinion auprès des autorités en vue de leur faire adopter des règles et investir dans une infrastructure spécifique. Ces alliances favorisent la normalisation et la gestion de l'information, tout en créant la richesse nécessaire aux investissements dans les nouvelles technologies. L'intégration des marchés suppose que la propriété, l'exploitation, la construction et la réparation des navires soient solidement établis dans le marché, tout comme les autorités portuaires, les chargeurs et l'industrie connexe. Cette intégration est un gage d'emplois à rémunération élevée et de développement industriel. L'intégration régionale est synonyme de coopération à l'échelle des Etats. De nos jours, les transports, et en particulier le transport maritime à courte distance, doivent traiter des volumes importants pour atteindre un point d'équilibre acceptable, et il faut en général compter sur plus d'un Etat pour obtenir la fréquence et les volumes nécessaires. Outre le fait qu'elle supprime les frontières, l'intégration régionale favorise la formation de marchés plus vastes, plus homogènes et plus intégrés, améliore les conditions du marché et favorise l'évolution et l'expansion du marché. L'expansion d'une économie régionale dans un cadre de libre-échange a aussi pour effet en général de réduire la complexité de la structure des échanges et contribue ainsi à la transition vers un marché régional plus important et un marché des transports intégré à l'échelle mondiale. Une logistique commune, du point de vue des coûts et du facteur temps, ainsi que des techniques de transbordement compatibles sont indispensables pour y parvenir. Ces conditions non seulement constituent les éléments de base nécessaires pour toutes les transactions, mais elles engendreront également des échanges entre des régions qui sont aujourd'hui isolées par des réglementations et des systèmes logistiques différents.

Les responsables des ports et des terminaux devraient changer d'attitude et abandonner le rôle passif qu'ils ont joué jusqu'à maintenant pour se préoccuper plus activement de l'ensemble de la chaîne de production. Il leur faut réussir l'intégration et accepter la coopération avec les autres modes et entreprises de transport participant à la chaîne.

En conclusion, le transport maritime à courte distance peut occuper de nouveaux domaines de recherche et d'activité mais aussi de vastes domaines traditionnels. On a toujours considéré que l'activité maritime fait intervenir trois environnements distincts et interactifs : d'abord, l'environnement technique, qui comprend la conception, la construction et l'interaction avec les organismes d'homologation et les organisations internationales ou nationales spécialisées. Deuxièmement, l'environnement administratif, dans lequel les armateurs, les exploitants et le personnel de soutien tentent de fournir aux navires les moyens financiers, la documentation, le personnel et les marchandises, et enfin, troisièmement, l'environnement d'exploitation, dans lequel

des personnes exploitent le navire, autrement dit utilisent le capital de quelqu'un d'autre -- c'est-à-dire l'équipage, les pilotes, le personnel à terre, etc. Par conséquent, il serait vain que toute l'attention soit concentrée sur les questions techniques quand tant d'autres facteurs entrent en ligne de compte. L'utilisation des nouvelles technologies et la réduction des effectifs de bord exigent un personnel plus qualifié, mieux formé, ce qui pose de graves problèmes qui méritent une attention spécifique.

Presque tous ces domaines de recherche et d'intérêt sont abordés par de nombreux scientifiques et chercheurs à mesure que le marché et les pouvoirs publics cernent les problèmes et les insuffisances. C'est alors que se révèle une "vérité cachée" : il n'y a pas une façon unique de traiter ces questions, et les solutions doivent être adaptées à toutes les parties intéressées. Par conséquent, parmi le très grand nombre d'activités et d'intérêts possibles, on peut dresser la liste suivante :

- Nouvelles conceptions techniques et améliorations des caractéristiques techniques actuelles.
- Engins de manutention.
- Unitarisation.
- EDI et technologies de l'information.
- Systèmes d'économie et de conservation de l'énergie.
- Systèmes et matériels automatisés.
- Formation des équipages et effectif approprié (nombre et catégorie).
- Planification et conception de terminaux intermodaux.
- Conception de matériel automatisé spécial.
- Logistique de transport avancée.
- Projets de réglementation et études de marché.

En conclusion, la CEMT peut favoriser, comme elle l'a déjà fait, le transport maritime à courte distance :

- En persuadant tous les pays d'Europe des avantages qu'offre ce type de transport. Les routes existantes indiquent que toutes les régions d'Europe peuvent et devraient être desservies.
- En favorisant une étroite coopération entre toutes les parties intéressées. La CEMT, en tant qu'organisme international, devrait contribuer à l'instauration d'une concurrence équitable entre tous les modes.
- En stimulant la recherche sur les technologies des ports et des terminaux et la gestion logistique, étant donné que les améliorations dans ces domaines permettront de supprimer des retards, des coûts et des obstacles qui entravent la circulation normale des marchandises.
- En insistant davantage sur les aspects commerciaux du transport maritime à courte distance.
- En diffusant largement les connaissances sur les possibilités de ce type de transport.

Le transport maritime à courte distance peut être créateur de nouveaux emplois dans le secteur des transports et renforcer la compétitivité du secteur en optimisant les éléments de la chaîne des coûts. A une époque où le spectre du chômage plane sur tous les pays membres, en particulier sur la population jeune et productive, le transport maritime à courte distance, quoique nécessitant des investissements considérables, constitue un secteur prometteur dont l'expansion offrirait aux responsables d'une Europe unifiée les moyens de créer davantage d'emplois.

La CEMT devrait inviter les autres pays et l'Union Européenne, de concert avec la Commission Européenne, à intégrer le transport maritime à courte distance dans leur politique globale des transports. C'est seulement à cette condition qu'il sera possible de mieux utiliser le littoral, de promouvoir une chaîne de transport maritime et de favoriser l'intégration de ce type de transport à un réseau de transport véritablement européen.

NOTES

1. Source : EUROSTAT.
2. Source : "European Short Sea Shipping", par M. Manfred Zachcial, 1994.
3. Source : Policy Research Corporation N.V. Données tirées du Registre du Lloyd's.
4. Action concertée sur le transport maritime à courte distance. contrat n° WA-96-CA.95/186 de la Commission des Communautés Européennes, Direction Générale des Transports/DG VII. L'Université technique nationale d'Athènes agit en qualité de coordonnateur de l'ensemble du projet.
5. <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/casss/search.htm>.

REFERENCES

1. SCHINAS, O., “*New Frontiers Through Short Sea Shipping*” Communication présentée à la réunion annuelle de la Society of Naval Architects and Marine Engineers à Ottawa, Canada, octobre 1997.
2. PSARAFTIS, H.N., et SCHINAS, O.D., “*Research in Short Sea Shipping : The State of the Art*” Troisième table ronde européenne sur le transport maritime à courte distance, Bergen, juin 1996.
3. SCHIFFER, E., “*Competition Between European Ports and the Effect on Intermodal Development*”, Transportation Research Circular, n°459, juillet 1996.
4. PSARAFTIS, H.N., “*Short Sea Shipping : Key to European Cohesion*”, décembre 1995.
5. BLONK, W., “*Prospects and Challenges of Short Sea Shipping*”, Discours de clôture de la Deuxième table ronde européenne sur le transport maritime à courte distance, Athènes, 1994.
6. CRILLEY, J., DEAN, C.J., “*Short Sea Shipping and the world cargo-carrying fleet - a statistical summary*”, Première table ronde européenne sur le transport maritime à courte distance, Delft, décembre 1992.
7. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions, “*Le transport maritime à courte distance en Europe : perspectives et défis*”, COM(95)317/final, Bruxelles, juillet 1995.
8. Commission des Communautés européennes, “*Vers une tarification juste et équitable dans les transports*”, COM(95)691/final, Bruxelles, décembre 1995.
9. ZACHCIAL, M., “*European Short Sea Shipping*”, 1994.

**LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE
ET LES TRANSPORTS INTERMODAUX**

Par le Professeur Dr Manfred Zachcial

1. INTRODUCTION

Le présent document a pour objet d'évaluer les possibilités de transfert de l'unimodalité vers la multimodalité, et plus particulièrement de la route vers la mer. A cet égard, il est utile de rappeler qu'en Europe, le transport maritime à courte distance comporte toujours -- ou presque toujours -- un postacheminement plus ou moins important qui, dans de nombreux cas, s'effectue par la route et, dans les autres, par le rail ou la voie navigable.

Un transfert automatique de la route vers la mer est tout simplement impossible. En revanche, il appartient aux prestataires de services de transport maritime à courte distance de faire en sorte que le produit qu'ils proposent à leurs clients actuels et potentiels, à savoir les chargeurs et les expéditeurs, soit intéressant. La Commission Européenne et un certain nombre de pays européens -- par l'entremise de leurs instances compétentes en matière de recherche et de transport -- s'apprêtent à promouvoir des actions et des programmes destinés à renforcer la compétitivité du transport maritime à courte distance.

Le transport maritime à courte distance assure environ 32 % des échanges de marchandises intra-communautaires. Pour qu'il puisse contribuer à résoudre les problèmes de transport actuels et futurs, il convient de renforcer sa compétitivité par rapport à la route et de réduire ses handicaps comparatifs¹.

Des recherches empiriques font ressortir à 15 millions de tonnes² le volume total de marchandises transférable du réseau autoroutier allemand vers le transport maritime à courte distance. Des résultats comparables (ex. : 3 % du volume des marchandises transportées par route aux Pays-Bas) ont été obtenus pour d'autres pays européens. Il importe toutefois de souligner que ce potentiel ne saurait se réaliser par un transfert vers les seuls ports maritimes allemands ; une partie du transfert s'opérerait également vers les ports néerlandais et belges. D'autre part, ces chiffres englobent en partie des itinéraires avec une phase terrestre -- c'est notamment le cas des trafics entre la Scandinavie et l'Europe méridionale -- qui pourraient certes se prêter à un transport maritime pur mais qui ne transiteraient pas par les ports d'Allemagne ou du Bénélux.

Une analyse statistique des flux de marchandises européens montre que sur la période 1990-1995, le trafic maritime intra-européen a crû d'environ 4 % par an (à l'exclusion du trafic de rabattement). Contrairement aux anticipations parfois un peu enthousiastes des promoteurs du transport maritime à courte distance, la croissance n'a donc pas été vive et soudaine mais lente et régulière.

2. AMELIORER LES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE : LES DOMAINES CIBLES DE L'ACTION

2.1 Aspects techniques et infrastructurels

Comme les chercheurs et les organisations/institutions spécialisées s'attachent à le souligner, l'efficacité de l'activité portuaire doit être améliorée sur le plan de la technique et des procédures de manutention. Le transport maritime à courte distance peut être compétitif à condition que les délais d'attente dans les ports soient sérieusement raccourcis. Il faudrait également instaurer un service 24heures sur 24 pour les activités de chargement et déchargement chaque fois que cela s'avère possible. Il est vrai, d'autre part, que bon nombre de ports ne disposent pas des équipements de manutention les plus récents et ne sont dès lors pas en mesure d'assurer une accélération des rotations, réductrice des coûts et des temps de transport.

Pour que le transport maritime à courte distance puisse se positionner, il est impératif d'améliorer les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays. C'est là une condition essentielle à remplir pour que le transport maritime européen à courte distance puisse véritablement devenir un mode de transport moderne.

Le programme d'action de la Commission Européenne pour le renforcement des ports et des transports maritimes vise à transformer les ports maritimes en centres de communication. La structure actuelle de la plupart des ports n'autorise pas une manutention rapide en raison d'une infrastructure déficiente, voire de l'absence de toute liaison routière, ferroviaire ou fluviale avec l'arrière-pays. Cette image négative a encore été renforcée par le niveau relativement élevé des redevances portuaires et la surcapacité des infrastructures et des superstructures portuaires. Enfin, les formalités douanières et les procédures administratives sont souvent trop longues et trop compliquées.

2.2 Aspects commerciaux

Il convient d'œuvrer à la mise en place de réseaux de transport combiné terre/mer (essentiellement) par la voie de la coopération et la conclusion d'accords mutuels. Cette démarche est indispensable afin de :

- Conserver le contrôle d'un bout à l'autre de la chaîne, c'est-à-dire de l'expéditeur au destinataire.
- Garantir les délais de livraison.
- Réduire les temps d'attente.
- Assurer une fréquence maximale des services.

L'une des conditions préalables -- et non la moindre -- qui doit être remplie pour assurer le bon fonctionnement des chaînes de transport intermodales et des entités de tutelle est l'utilisation des outils de télécommunication. Différents systèmes, axés sur des domaines d'applications différents, sont aujourd'hui en exploitation.

Des mesures doivent être adoptées pour améliorer le système logistique et de saisie des données au moyen d'instruments de commercialisation et d'outils favorisant la transparence. Le renforcement de la position des ports et des transports maritimes par rapport aux transports terrestres en Europe

passer par l'intégration massive des données et des informations relatives aux liaisons avec l'arrière-pays, aux performances des ports et des services maritimes, et en particulier aux caractéristiques des navires et des marchandises (taux de fret/tarifs, fréquence, vitesse, ponctualité, capacité de chargement et autres particularités).

2.3 Aspects politiques

Le développement du transport maritime en Europe dépendra également de l'orientation générale de la politique des transports. Un certain nombre d'aspects importants doivent être débattus :

- Les externalités et les coûts liés à l'usage des infrastructures routières doivent être pris en compte dans la tarification pour assurer une concurrence équitable entre modes de transport et favoriser les modes les plus respectueux de l'environnement.
- Il faut mettre fin à la discrimination (par l'application de procédures douanières compliquées) dont souffre la navigation maritime intra-communautaire par rapport aux transports terrestres.
- Les règles applicables au transport de marchandises dangereuses par voies terrestre et maritime doivent être harmonisées, comme doivent l'être les règles appliquées dans les différents ports ; des régimes d'assurance et de responsabilité analogues doivent être introduits.
- Le transport maritime à courte distance doit être intégré à la planification des infrastructures de transport et les ports maritimes doivent être intégrés aux réseaux transeuropéens en temps qu'interfaces multimodales.

Si les différentes composantes du système conviennent, en principe, pour l'ensemble du réseau européen, il convient évidemment de les connecter au réseau maritime des régions côtières (entreprises, ports, liaisons avec l'arrière-pays, flux de marchandises et mouvements des navires). Pour que les ports maritimes puissent véritablement soulager les réseaux routiers et ferroviaires en attirant une partie plus importante du trafic, il faudrait utiliser de manière plus intensive et plus globale les systèmes d'information, ce qui signifie qu'il faudra aller au-delà du cadre conceptuel existant des télécommunications.

3. QUELLES POSSIBILITES DE TRANSFERT ?

3.1 Base statistique

Pour identifier les possibilités de transfert, seuls les itinéraires pertinents, c'est-à-dire faisant intervenir un transport routier pur (sans partie maritime), ont été analysés en détail. Les informations relatives à la répartition modale et aux itinéraires choisis pour l'acheminement de 52 groupes de

marchandises (nomenclature NSTR-2) ont été ventilées en zones de trafic. Les affinités communes à certains groupes de marchandises ont été analysées afin d'établir une "genèse" de la répartition modale et du transport combiné terre/mer transitant par les ports allemands, néerlandais et belges. Ces affinités ont été subdivisées en fonction de leur degré d'intensité (faible, neutre et fort) et analysées une nouvelle fois afin d'évaluer les possibilités de transfert modal, directes et/ou indirectes. Après quoi et sur la base de la classification de l'Office statistique allemand, les possibilités de transfert dans chaque groupe de marchandises NSTR-2 ont été ventilées en fonction du secteur économique concerné et de la zone de trafic source ou cible.

3.2 Transparence du marché

Parallèlement à l'étude statistique des données origine/destination, l'ISL a établi un questionnaire afin d'analyser le comportement des chargeurs et des expéditeurs. Ce questionnaire concernait, en particulier, les points suivants :

- Critères objectifs de choix modal.
- Evaluation de l'image du transport maritime à courte distance en Europe et des connaissances des chargeurs/expéditeurs concernant les services fournis par le transport maritime.
- Informations concernant le comportement réel des chargeurs/expéditeurs.

Pour obtenir un échantillon statistiquement représentatif, les enquêteurs ont procédé de façon aléatoire : les zones de trafic définies par le schéma directeur allemand ont été désagrégées et subdivisées en un ensemble de petites unités administratives, démarche indispensable pour identifier les entreprises individuelles au sein de chaque zone ou cellule.

L'approche de type "descendante" a permis de mettre en évidence un ensemble de couples origine-destination spécifiques pour certaines marchandises et de recueillir des informations concernant les secteurs d'activités et les entreprises individuelles. La démarche est passée par les étapes suivantes :

- Détermination des pays partenaires concernés sur la base des chiffres du commerce extérieur et de la répartition modale existante (possibilités de transport par route).
- Analyse des flux d'échanges intéressants dans la perspective d'un transfert route/mer (base : Länder en Allemagne et régions en Espagne et au Portugal), désagrégés en zones de trafic.
- Analyse détaillée des flux d'échanges avec la Péninsule ibérique sous l'angle des tarifs et des temps de parcours dans le transport routier et maritime.
- Sur la base des résultats obtenus pour les échanges avec l'Espagne et le Portugal, les possibilités analogues offertes par les échanges entre les Länder allemands et les pays partenaires en Scandinavie/Finlande, les Pays-Bas, la Belgique, la France, l'Italie, la Grèce, la Turquie et la Méditerranée ont été explorées.
- Evaluation du potentiel de réalisation compte tenu des affinités entre marchandises et modes et des études/interviews des entreprises concernées.

3.3 Evaluation des besoins sur le plan de la transparence et de la commercialisation

Toute évaluation du potentiel de transfert modal doit tenir compte du fait que la responsabilité en matière de répartition modale et d'organisation de la chaîne de transport appartient respectivement à 90 et 75 % aux entreprises expéditrices ou destinatrices. Les points de contact décisifs en matière de transport maritime à courte distance se situent donc dans les départements logistiques des chargeurs.

Outre l'identification des possibilités de transfert liées aux entreprises proprement dites, il est primordial d'améliorer la transparence du marché du côté de l'offre. Une enquête effectuée sur un échantillon de 700 chargeurs a montré que leurs connaissances en matière de transport maritime à courte distance se subdivisent en deux volets, l'un affectif et l'autre cognitif. La base cognitive signifie que les chargeurs agissent en fonction de connaissances réelles et impartiales, la base affective signifiant en revanche que les chargeurs prennent leurs décisions en fonction de critères subjectifs et affectifs alimentés par des préjugés (lenteur et manque de fiabilité du transport maritime à courte distance, par exemple).

A cet égard, il convient également de noter que la prise de décision des chargeurs concernant la répartition modale est influencée par des facteurs mesurables et non-mesurables. Les facteurs mesurables concernent les facteurs de concurrence comparables (éléments de coût, durée, etc.). Les facteurs non-mesurables ne sont pas comparables d'un mode à l'autre. Ils sont influencés par l'appréciation subjective de la fiabilité, de la ponctualité, etc. et orientent fortement la prise de décision des chargeurs concernant la répartition modale.

3.4 Résultats

3.4.1 Généralités

Le manque de transparence du marché, qui paraît incontestable, doit être combattu au sein des services logistiques des compagnies maritimes. L'hypothèse de ces lacunes au niveau du marché repose sur les interviews réalisées par l'ISL avec plusieurs compagnies maritimes au sujet de leurs connaissances et de leur expérience concernant les modes de substitution, et plus particulièrement le transport maritime à courte distance.

Les résultats de l'enquête montrent que les chargeurs ont à l'égard du transport maritime à courte distance des idées ou des comportements à la fois affectifs et cognitifs.

Le comportement cognitif se fonde sur les connaissances qu'ont les chargeurs de l'offre des services de transport maritime à courte distance, alors que le comportement affectif dépend souvent de jugements "émotionnels". La connaissance cognitive se définit comme une "information imparfaite" ou un "déficit d'information". Cela signifie que le niveau d'information d'une entreprise ne comporte pas, en principe, toutes les informations jugées nécessaires au processus décisionnel. Dans ce cas, les facteurs mesurables sont biaisés, empêchant du même coup une évaluation objective de la compétitivité des différents modes de transport.

A l'inverse, la connaissance affective est exclusivement déterminée par une confiance et une émotion subjectives. Ces deux facteurs -- la confiance et l'émotion -- dictent en grande partie le choix modal des chargeurs/expéditeurs. Leur prise de décision concernant la répartition modale et l'organisation de la chaîne de transport se fonde singulièrement sur les facteurs ou critères non-

mesurables que sont la fiabilité, les relations de confiance, la ponctualité ou la sécurité des marchandises, etc.

L'écart entre la perception cognitive et affective qu'en ont les chargeurs et la disponibilité réelle des services de transport maritime à courte distance en Europe est l'une des raisons pour lesquelles le potentiel de transfert modal n'a pas été plus pleinement réalisé. L'étude précitée a par ailleurs permis de formuler bien d'autres conclusions complémentaires parfaitement transposables de la situation allemande à celle d'autres pays européens.

3.4.2 Données spécifiques

En ce qui concerne la fréquence des mouvements, 63 % des entreprises interrogées déclarent plusieurs expéditions quotidiennes au départ de l'entreprise, 20 % une expédition quotidienne, 8 % entre 2 et 6 expéditions par semaine, 8 % une expédition par semaine et 1 % seulement une à deux expéditions par mois. Une distribution analogue -- quoique plus équilibrée -- a été observée pour les importations. Quarante six pour cent des entreprises interrogées ont déclaré recevoir des marchandises plusieurs fois par jour, 23 % une fois par jour, 9 % entre deux et six fois par semaine, 19 % une fois par semaine et 3 % une à deux fois par mois.

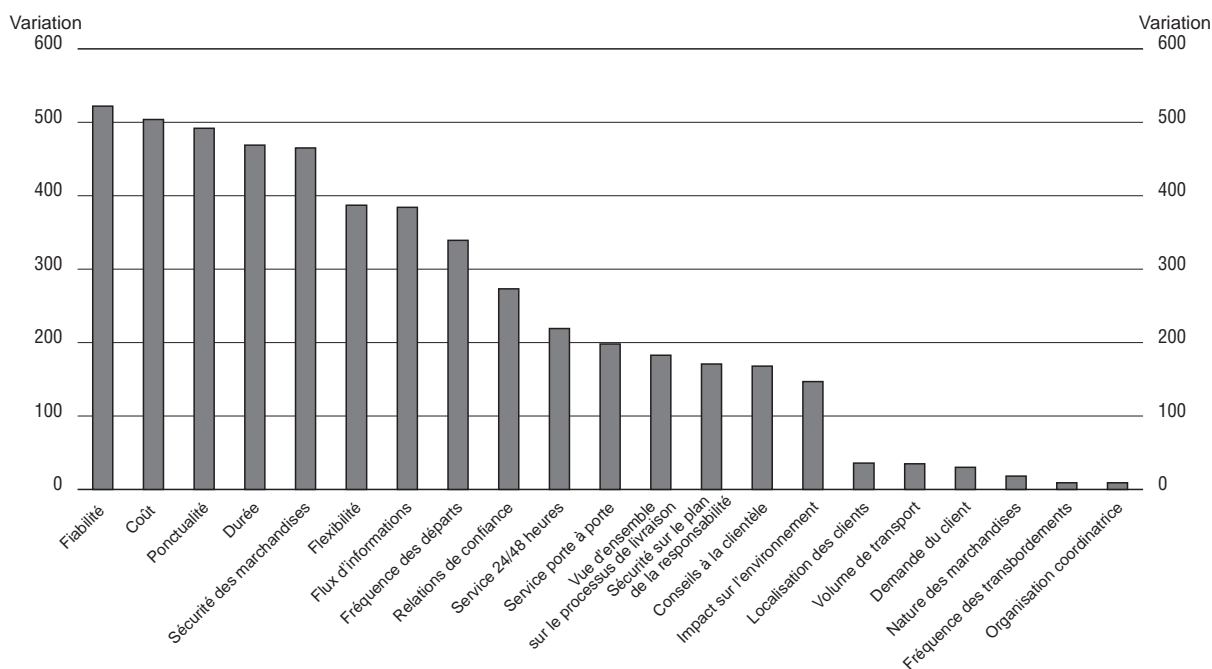
En ce qui concerne les horaires de départ et d'arrivée, non moins de 81 % des entreprises interrogées se sont dites liées par des horaires fixes. En ce qui concerne les heures de départ, 39 % des envois ont lieu dans la matinée, 16 % au début de l'après-midi, 14 % le soir et 5 % en fin d'après-midi et la nuit. Pour les heures d'arrivée, 26 % des envois sont réceptionnés le matin, 24 % en début d'après-midi, 12 % le soir, 6 % en fin d'après-midi et 32 % la nuit. Un tiers des entreprises se déclarant non liées par des horaires fixes (19 % du total) ont fait état de fréquences de 24 ou de 48 heures (selon les besoins).

Une question très importante dans le cadre du débat concerne le juste-à-temps et les exigences imposées par les entreprises dans ce domaine. Dans le contexte de l'interview, la question du juste-à-temps a été élargie aux préférences particulières exprimées par les entreprises sur la base d'un classement simple sans échelle (structure active) ou d'un classement avec échelle graduée de 5 points en fonction de 15 critères.

Les résultats pondérés de ces préférences (critères) sont repris sous forme synthétique dans la Figure 1 ci-après.

L'enquête montre que des progrès considérables doivent être réalisés en ce qui concerne la transparence de l'information, puisque seuls les horaires du transport maritime régulier sont crédités d'une "bonne image" (53 % de "bons"). Toutefois, même dans ce secteur, les entreprises réclament une amélioration, voire une amélioration sensible des services.

Figure 1. Échelle pondérée des critères de choix modal



Source : Étude ISL, 1996.

Tableau 1. Evaluation de la transparence du marché du transport maritime à courte distance (en %)

	Appréciation				Total
	Bonne	Moyenne	Mauvaise	Inconnue/ pas de réponse	
Horaires et services des compagnies régulières	53	25	22	--	100
Conditions	33	38	27	2	100
Durée de l'acheminement	41	26	32	1	100
Tarifs	33	42	24	1	100
Modalités techniques (unités de transport par exemple)	32	45	20	3	100
Services non réguliers	12	41	39	8	100
Lignes directrices, réglementations (douane notamment)	16	30	30	14	100
Capacités disponibles	29	39	27	5	100
Informations concernant l'acheminement des marchandises	11	36	49	4	100
Moyenne	29	36	31	4	100

Source : Étude ISL, 1996.

L'étude a également tenté de mieux cerner le volet "affectif" de la prise de décision. Les problèmes indiqués par les personnes interrogées peuvent s'expliquer par la méconnaissance et/ou un manque de confiance à l'égard du transport maritime par rapport au transport terrestre. Le problème le plus important semble être la durée de l'acheminement par voie maritime (identifié comme tel par 37 % des interviewés). Pour près de 92 % des entreprises interrogées, la durée du transport est un problème de premier, de deuxième ou de troisième ordre. Tous les autres problèmes sont manifestement perçus comme moins "graves". Près de 30 % des entreprises interrogées font état de problèmes à propos de la faible transparence des services de livraison ; viennent ensuite la fréquence des départs, l'opacité de la structure des coûts, le risque de retard, etc.

D'autre part, une série de scénarios a été élaborée afin de se faire une idée des circonstances nécessaires et suffisantes pour impulser un transfert modal. Ces scénarios s'appuient sur un ensemble de préférences déclarées concernant les avantages (de coût) liés à un transfert modal. Les avantages de coût ont été répartis en différentes fourchettes, à savoir 5-10 %, 10-20%, 20-30% et plus de 30%.

Vingt trois pour cent des entreprises ne sont disposées à accepter un allongement des temps de transport, consécutif à un transfert de la route à la mer, que si ce transfert leur permet de réduire les coûts de 30%. Cinquante deux pour cent d'entre elles ne sont pas disposées à changer de mode même si ce changement leur permettait d'économiser plus de 30 % sur les coûts. Les 25 % restants envisageraient un transfert de la route vers la mer, même si la réduction des coûts associée à cette opération était inférieure à 30 %. La structure des réponses est analogue pour d'autres aspects qualitatifs, tels que la diminution de la fréquence des départs, etc.

Dans un autre ordre d'idées, un tiers des entreprises interrogées souhaiteraient obtenir des informations complémentaires au sujet du transport maritime en Europe. En revanche, 40% d'entre elles ne voient aucune possibilité de transfert de la route vers la mer et ne souhaitent pas non plus que des études complémentaires soient entreprises sur ce thème. Enfin, 16% des entreprises interrogées ne voient pas de possibilités de transfert dans l'état actuel des choses, mais estiment que des études complémentaires sont nécessaires. Cela signifie, en d'autres termes, que 56% des entreprises interrogées ne disposent d'aucune information concernant les possibilités de transfert du transport routier vers le transport maritime. Or, on se souviendra que seul un tiers des entreprises souhaitent obtenir des informations complémentaires concernant le transport maritime à courte distance. Même en appliquant un facteur de réduction égal à 16 points de pourcentage, la part des entreprises véritablement intéressées par un examen des possibilités de transfert s'établit encore à 17 %.

4. EVALUATION DE LA FONCTION DE REPARTITION ROUTE/MER

Jusqu'à présent les inconvénients du transport intermodal avec phase maritime par rapport au transport routier n'ont jamais été quantifiés en termes monétaires. Tout au plus s'est-on risqué à quelques vagues estimations des réductions de coût nécessaires.

4.1 Approche de modélisation

Etant donné qu'il n'est pas possible de quantifier et d'exprimer en termes monétaires un certain nombre de déterminants du choix modal, l'ISL a appliqué un modèle de répartition qui permet d'estimer les inconvénients du transport intermodal par rapport au transport routier pur. Pour être tout à fait précis, le modèle repose sur les flux de fret entre Lisbonne et les centres urbains des régions allemandes.

Les auteurs sont partis de l'hypothèse que C_1 et C_2 sont les parties connues des coûts de transport (ou mieux du coût généralisé) pour chaque mode et chaque paire origine/destination, dès lors que des informations correctes existent concernant la proportion des opérateurs optant pour le transport maritime ou routier pour chaque paire représentée au sein des zones couvertes par l'enquête. La répartition modale (exprimée par le rapport entre les parts de transport des deux modes) a ainsi pu être modélisée comme suit :

$$\frac{P_1}{1 - P_1} = \frac{1}{\exp \{-\lambda (C_2 + \delta - C_1)\}} = \exp \{\lambda (C_2 + \delta - C_1)\}$$

où :

P_{ij} : parts de marché des paires O/D

λ : paramètre de dispersion

δ : inconvénient lié au mode (pénalisation)

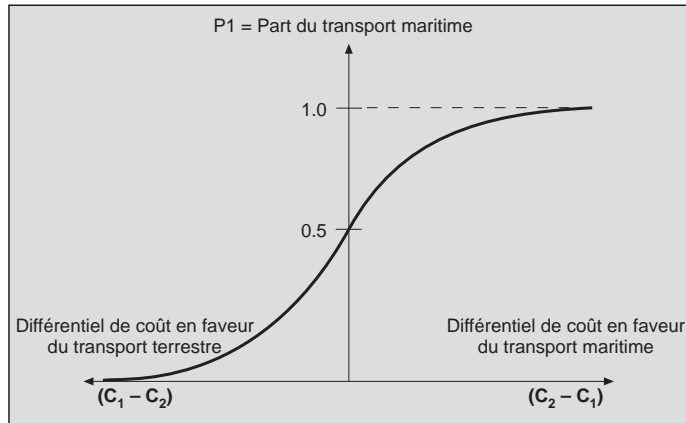
La linéarisation des fonctions logarithmiques donne la formule suivante, que nous utiliserons plus tard pour la régression linéaire :

$$\ln \left\{ \frac{P_1}{(1 - P_1)} \right\} = \lambda (C_2 - C_1) + \lambda \delta$$

Les valeurs de λ et de δ en temps que paramètres inconnus de la régression ont été élaborées par analyse de régression, où la $\{ \}$ constitue la variable dépendante et $(C_2 - C_1)$ la variable indépendante. Le produit $\lambda\delta$ est égal à la constante de la régression et λ égal à la courbe de la fonction. δ est égal à $\lambda\delta/\lambda$.

La fonction de la répartition modale théorique implique que les deux modes détiendront 50% du marché constitué par le différentiel de coût, étant entendu que tous les facteurs qualitatifs sont valorisés à zéro.

Figure 2. Fonction de la répartition modale théorique



C₁ : coût du transport maritime.
C₂ : coût du transport routier.

Source : Étude ISL, 1996.

4.2 Résultats

L'application de l'approche de modélisation aux données empiriques relatives au trafic Allemagne/Portugal³ donne la fonction de régression suivante :

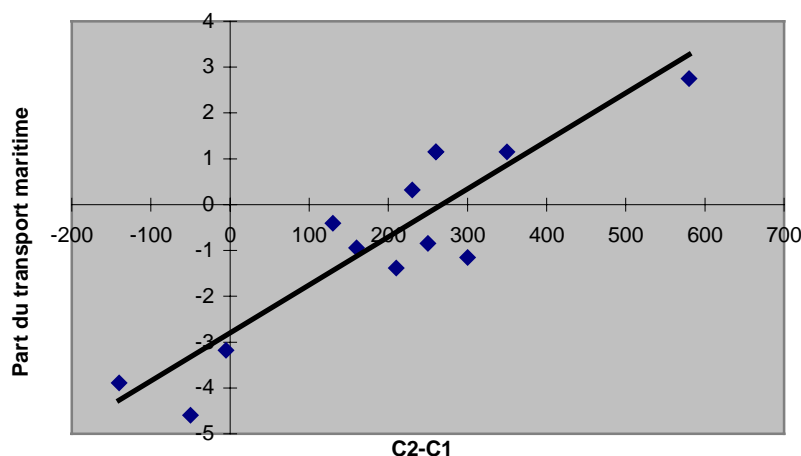
$$y = \ln \left[\frac{P_1}{(1 - P_1)} \right] = 0.0095 (C_2 - C_1) - 7.4826$$

(5.402) (-5.689)

La fonction donne des résultats très satisfaisants sur le plan statistique puisqu'elle assure un taux de détermination de $R^2 = 81\%$ et permet de déterminer les valeurs pour les statistiques t (chiffre entre parenthèses sous les coefficients de régression).

Le bon résultat s'explique par le fait que la régression a été calculée sur la base de données transversales (et non de séries chronologiques).

Figure 3. **Droite de régression linéarisée compte tenu d'un coût du transport routier de 1 85 DM/km**



Source : ISL, 1996.

Le résultat numérique peut être interprété comme suit : la droite de régression croise l'axe X à environ 267 DM. Cela signifie que sur la relation Lisbonne-villes allemandes, le transport maritime doit en principe détenir 50 % du marché dès que le prix du transport (y compris la manutention portuaire) est de 267 DM inférieur à celui du transport routier (en moyenne). Si le différentiel de prix est nul, voire négatif, la part du transport intermodal terre/mer sera nulle ou quasi nulle.

Cela signifie aussi, par corollaire, que l'on pourrait accroître la part de marché du transport intermodal sur un itinéraire donné, en augmentant le différentiel de prix (par ex. en abaissant le coût de la manutention ou les taux de fret par la réalisation d'économies d'échelle) ou en réduisant le handicap qualitatif du transport maritime en termes de coûts (durée du transport, immobilisation des capitaux, etc.).

ISL poursuit son analyse d'itinéraires intéressants afin d'affiner ses connaissances en ce qui concerne les parts du marché et la situation concurrentielle du transport routier et du transport intermodal terre/mer.

5. BASE DE DONNEES ET MODELE D'AFFECTATION D'ITINERAIRE

Aux fins d'une simulation des possibilités de transfert route/mer, le continent européen a été subdivisé en 77 régions sur la base de la classification régionale NUTS-2 (voir carte 1). Une série de paramètres socio-démographiques et économiques ont été recueillis pour les régions en question auprès de diverses sources et un classement de ces zones, au regard de leur pertinence pour le transport maritime européen, a été établi. De plus, les auteurs ont créé une demi-matrice contenant 2 926 relations origine-destination⁴. Cet exercice a permis de dégager quelque 700 à 800 paires O/D

intéressantes sur le plan du transport maritime à courte distance, c'est à dire après élimination des relations purement terrestres (terre/terre).

Pour un échantillon de paires O/D données, des flux de fret spécifiques ont été recensés en puisant à diverses sources (statistiques relatives aux échanges, au transit, au transport, aux activités portuaires et aux transports par ferries).

L'intégration des prix de transport, des redevances portuaires, des frais de manutention, des temps de parcours et d'autres déterminants du choix modal et du choix de l'itinéraire/du port a permis d'élaborer un modèle d'affectation d'itinéraire capable de simuler l'impact de la variation de plusieurs paramètres tels que les hausses/baisses de prix, la modification de la politique des transports et les mesures prises au niveau de la politique des transports. La carte 2 donne un exemple d'affectation d'itinéraire selon ce modèle.

6. APERÇU DES PROJETS DE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE EN EUROPE

Il existe un grand nombre de projets, tant au niveau européen que national, ou même régional. En juillet 1995, la Commission européenne a publié un document d'orientation concernant "Le développement du transport maritime à courte distance en Europe : Perspectives et défis". Ce document abordait un certain nombre de questions, telles que l'amélioration de la qualité et de l'efficacité du transport maritime à courte distance et l'amélioration de l'infrastructure et de l'efficacité des ports. L'utilisation des techniques télématiques de pointe dans le transport maritime à courte distance et dans les transports intermédiaires est de plus en plus encouragée par la Commission de l'UE (DG VII, souvent en association avec la DG XIII). D'autre part, la planification des réseaux transeuropéens définit également le rôle des ports et du transport maritime.

La commission a également créé une task force "futurs systèmes maritimes" chargée de coordonner l'ensemble des programmes de recherche "transports à courte distance" lancés dans le cadre du 4^{ème} programme-cadre et à l'échelon national. A l'issue de la mission d'évaluation effectuée à Bruxelles en juin 1997 par des experts indépendants, une dizaine de projets de recherche et d'activités de "conseil" ont été retenus en vue d'un financement par la Commission de l'UE. Chaque projet porte sur un montant moyen d'un million d'écus.

L'alliance des intérêts maritimes régionaux en Europe (AMRIE) s'occupe de tous les aspects régionaux du transport maritime à courte distance. Les participants à ce groupe de travail - représentants des organismes publics, des entités régionales, des entreprises ou d'associations directement ou indirectement concernées par l'économie maritimes - élaborent des déclarations "politiques" à l'échelle régionale.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport maritime, l'AMRIE a contribué de manière significative à l'élaboration des lignes directrices de l'UE (réseaux transeuropéens et tables rondes). L'AMRIE a par ailleurs participé à la mise sur pied du projet-pilote MARIS (société de l'information

maritime) du G7, étroitement lié au transport maritime à courte distance par l'entremise de son module MARTRANS.

La DG VII a, pour sa part, décidé de lancer une série d'actions concertées dans le domaine du transport par eau. L'une des plus importantes, connue sous le nom de projet " SSS-CA ", concerne le transport maritime à courte distance. Ses objectifs sont les suivants :

- Dresser l'état des lieux des connaissances (au sens large) dans ce domaine.
- Surveiller les progrès réalisés dans d'autres domaines d'action et de recherche apparentés.
- Définir les cahiers de charges des projets-pilotes et des actions de démonstration.
- Identifier les domaines cibles de l'évolution dans le domaine du transport maritime à courte distance.
- Assurer aux résultats de l'action la plus grande diffusion et le plus large écho possibles.

La représentation est ouverte à tous les pays de l'UE et aux pays associés au programme de recherche (conformément au protocole d'association). A l'exception de l'Autriche et du Luxembourg, tous les pays de l'UE, plus la Norvège, participent à l'action (soit un total de 14 pays).

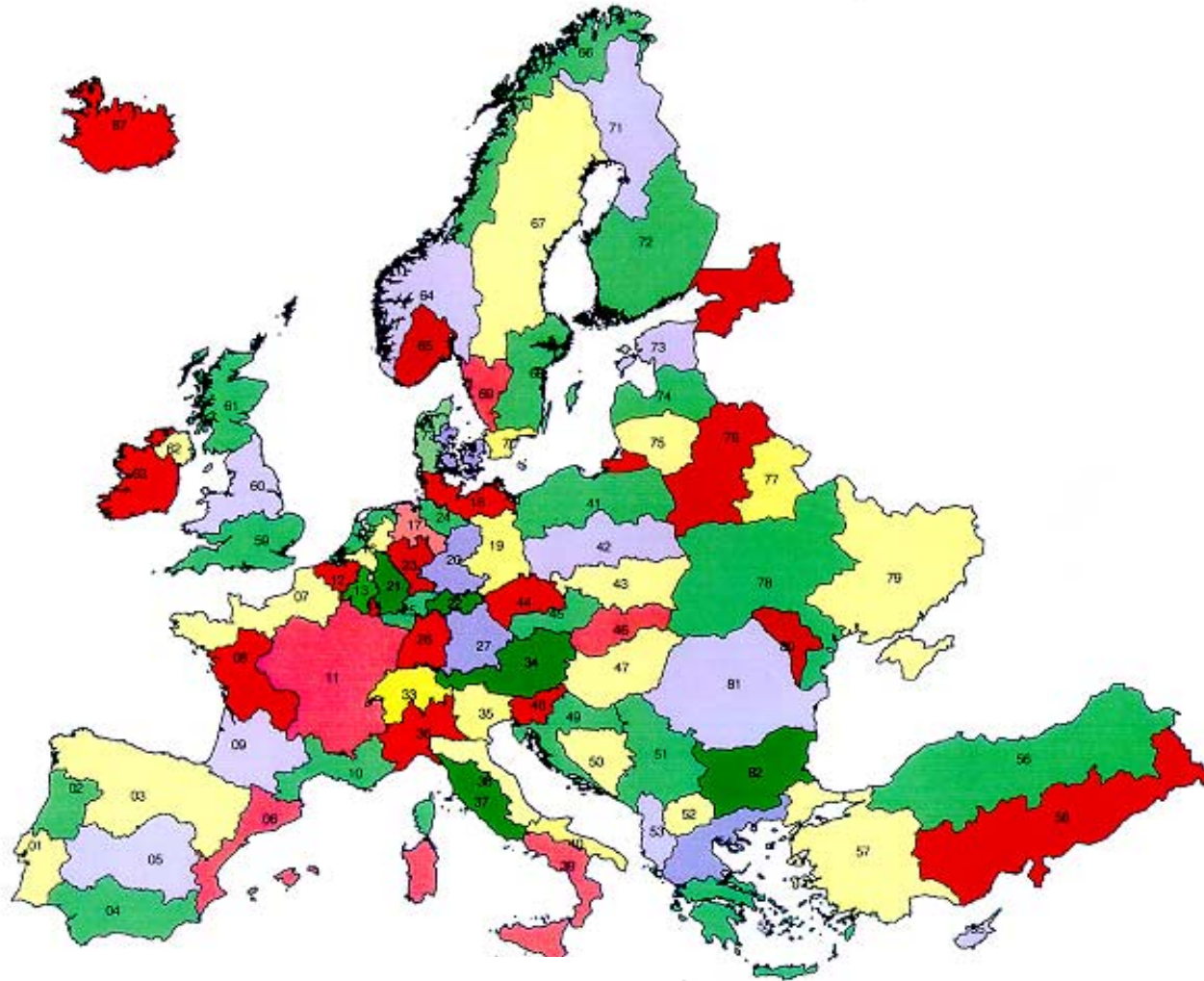
Chaque pays contribue à l'action par un apport spécifique (information, conseil ou expertise). La contribution consiste le plus souvent en informations fournies par un pays concernant des travaux de recherches menés au niveau national, en suggestions concernant le lancement de projets-pilotes, etc. Le cas échéant, des groupes de travail *ad hoc* réunissant divers participants sont créés afin de traiter collectivement de thèmes spécifiques liés à l'action. Les représentants de diverses organisations actives dans le domaine du transport maritime à courte distance, telles que l'ECSC, l'ESPO, la FEPORT et d'autres, peuvent également être invités aux réunions en qualité d'observateurs.

Enfin, tous les deux ans, une Conférence du transport maritime à courte distance (1992 : Delft ; 1994 : Athènes ; 1996 : Bergen) réunit des scientifiques et d'autres participants des organismes publics et du secteur privé afin d'examiner les problèmes auxquels sont confrontés le transport maritime à courte distance et le transport intermodal et de proposer des solutions pour les promouvoir.

NOTES

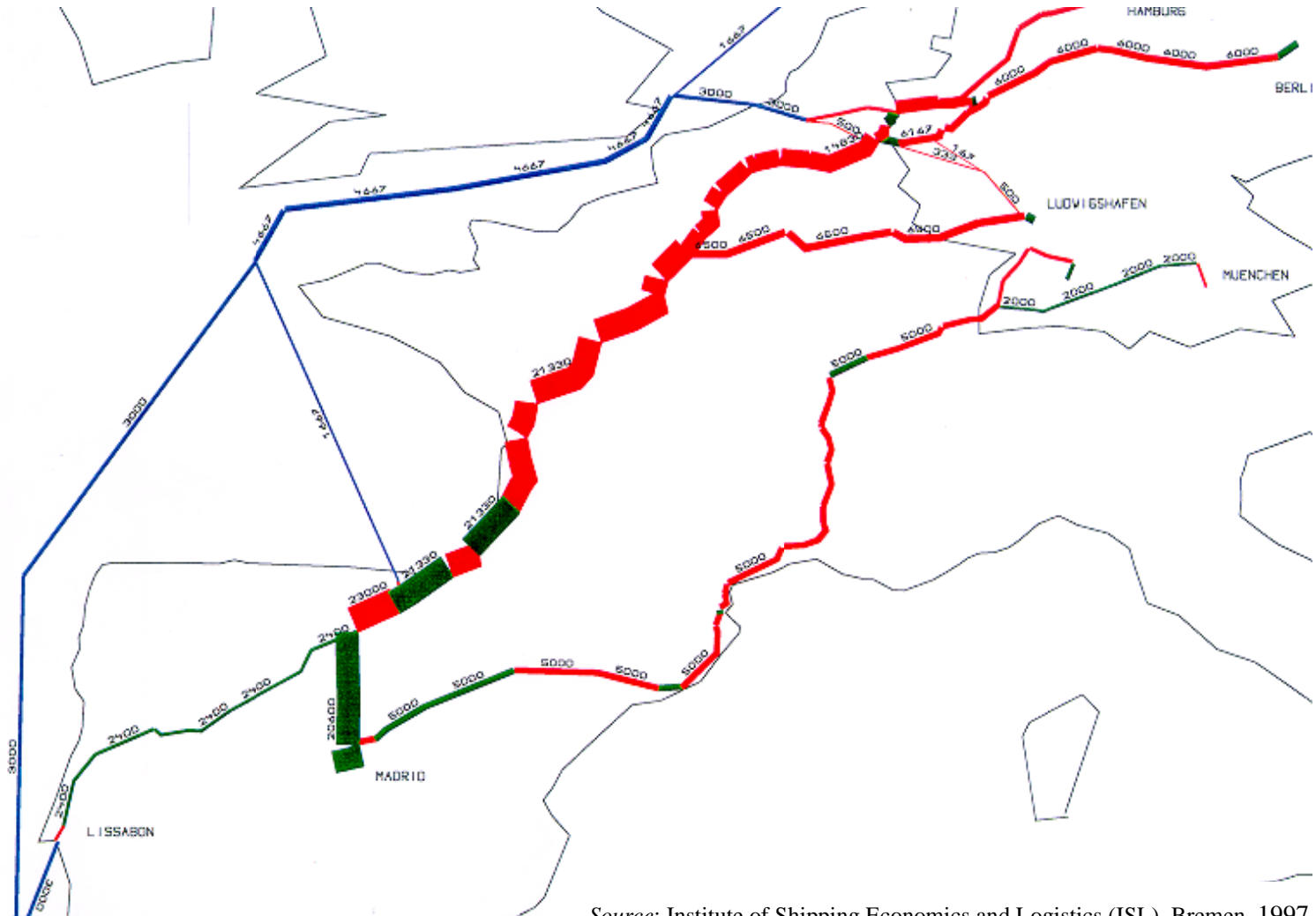
1. Commission de l'Union Européenne : le développement de la navigation maritime à courte distance. Perspectives et défis. Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des Régions, Luxembourg, 1995..
2. Soit l'équivalent d'environ 2.5 % du transport routier de marchandises en zone longue exprimé en tonnes (en raison de la longueur des trajets sur ce segment spécifique du marché du fret, ce chiffre monte à 7 % lorsqu'il est exprimé en tonnes-kilomètres)..
3. Parts de marché du transport maritime comprises entre 2% (Stuttgart-Lisbonne) et 94% (Brême). Coût moyen du transport routier : 1.85 DM au kilomètre.
4. [(77x77) - 77] : 2 = 2 926
Diagonale de la matrice (77 régions) (flux intra-régionaux non opportuns).

Carte 1. Régions d'Europe retenues pour la modélisation des flux de transport



Source: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Bremen, 1997.

Carte 2. Itinéraires maritimes de substitution du transport routier (nombre de conteneurs)



Source: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Bremen, 1997.

**LE TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE :
ALTERNATIVE OU COMPLEMENT DU TRANSPORT TERRESTRE
EN EUROPE**

Rapport adopté par les Ministres des Transports de la CEMT
lors du Conseil des Ministres tenu à Prague les 30 et 31 mai 2000

Ce rapport a été rédigé à la demande, formulée lors de sa réunion du 15 octobre 1998, du Groupe sur les Transports Combinés de la CEMT. Il a pour objet d'analyser l'évolution des transports maritimes à courte distance en Europe à la lumière des actions menées au cours des années les plus récentes, notamment au niveau de l'Union Européenne, afin de permettre à la CEMT d'avoir une approche originale du problème et de faire des propositions concrètes en la matière.

Il fait suite aux documents antérieurs et donne au Groupe une approche synthétique de la problématique des transports maritimes à courte distance en Europe. Il vise avant tout à déterminer les opportunités concrètes que pourrait offrir la CEMT pour contribuer, du point de vue des Pouvoirs Publics, et de façon utile et non redondante, à la meilleure utilisation des transports maritimes à courte distance à l'échelle paneuropéenne.

RESUME

Les transports maritimes à courte distance occupent une place déjà importante dans les échanges intra-communautaires (environ 30 % en volume), dont une part essentielle (plus de 80 % en volume) concerne le transport de marchandises pondéreuses. Depuis quelques années, les transports maritimes à courte distance (TMCD) ont bénéficié de nombreuses initiatives publiques visant à promouvoir leur développement. Tout en recherchant une utilisation plus intensive, non seulement à l'échelle communautaire mais aussi européenne, il s'agit de favoriser une meilleure répartition modale des transports en Europe tout en contribuant à d'autres objectifs tels que diminuer l'impact des transports sur l'environnement, assurer une meilleure cohésion européenne, et en fin de compte promouvoir un système durable des transports en Europe.

C'est ainsi que les transports maritimes à courte distance ont suscité l'intérêt des Pouvoirs Publics en tant qu'alternative aux transports routiers, mode prédominant en Europe.

Un examen des politiques globales de transport en Europe montre cependant que la vision actuelle des transports maritimes en tant qu'alternative aux transports routiers est sans doute trop restreinte pour tirer pleinement profit du potentiel de ce mode de transport dans la poursuite des objectifs cités ci-dessus et qu'elle tient insuffisamment compte de l'évolution des structures du marché des transports en Europe.

D'une part, en raison d'une évolution des économies marquée par la globalisation et la recherche permanente d'une meilleure productivité des processus de production, les activités de transports ont

été intégrées dans les fonctions de gestion des entreprises. En conséquence, les réseaux de transports deviennent le support d'une fonction à haute valeur ajoutée : la logistique.

D'autre part, la libéralisation des accès aux marchés du transport favorise la concurrence au sein des modes et entre modes de transports, en même temps qu'elle accroît les possibilités d'arbitrage des usagers dans leurs choix modaux. Les attentes des chargeurs portent désormais sur les conditions d'accès à des réseaux de transports intégrant les différents modes en vue de l'optimisation de leurs chaînes logistiques. Alors que les rapports traditionnels de concurrence entre modes se superposent, il existe aussi désormais des rapports de complémentarité.

Ces différentes évolutions posent aux Pouvoirs Publics de nouveaux défis. L'encadrement des marchés, l'application des règles de concurrence, la nécessité d'adopter une approche coordonnée pour les différents modes de transport ainsi que la nécessité de prendre en compte les actions menées dans d'autres secteurs (politiques environnementales ou régionales, par exemple) font de la coordination des politiques un élément clé de l'efficacité des actions publiques. Enfin, l'évolution rapide des marchés exige des Pouvoirs Publics une faculté d'anticipation sur les évolutions réglementaires les plus aptes à assurer une mobilité durable. Dans ce contexte, les transports maritimes à courte distance en Europe méritent de faire partie d'une stratégie intégrée promue au niveau continental.

INTRODUCTION

Le transport maritime à courte distance : rappel de ses caractéristiques principales, de son importance, de ses atouts et des obstacles à son développement

1. Les principales caractéristiques du transport maritime à courte distance en Europe

1.1 Un secteur où les statistiques font défaut

En raison de l'abolition des frontières douanières entre les Etats membres de l'Union Européenne en 1993, et en l'attente de nouvelles sources statistiques qui seront exploitées à partir de l'an 2000, les informations chiffrées concernant les transports maritimes intra-communautaires sont actuellement peu fiables. On estime que les transports maritimes assurent environ 30 % des transports intra-européens de marchandises.

Les indications très générales dont nous disposons¹ montrent cependant que les transports maritimes à courte distance assurent d'ores et déjà une part substantielle des échanges intra-européens de marchandises, mais que leur évolution présumée ne permet pas de déceler une croissance telle que l'on puisse mettre en évidence des gains substantiels de part de marché du transport maritime par rapport à d'autres modes, en particulier la route. Elles ne permettent pas non plus de procéder à une approche analytique, par type de marchandise ou par origine et destination finale des transports, qui serait indispensable à une bonne connaissance du secteur et à la mise en évidence de ses potentialités en terme de répartition modale plus équilibrée dans l'organisation des transports à l'échelle européenne.

1.2 Qu'est-ce que le transport maritime à courte distance ?

Les transports maritimes dont il sera question dans le présent document sont les transports maritimes effectués entre ports du continent européen. Ils recouvrent :

- Les trafics de cabotage national, entre deux ports d'un même pays.
- Les trafics internationaux intra-européens — dont l'origine et la destination sont des ports européens.
- Les trafics européens faisant partie des voyages interocéaniques.

Le choix de cette définition large correspond au besoin de s'intéresser au rôle possible des transports maritimes à courte distance en tant qu'alternative aux transports terrestres². Dans ce cadre, la problématique du transfert de la route vers la mer concerne tous les types de transports, quelles que soient l'origine ou la destination finale de la marchandise dès lors que le transport en question comporte un segment situé en Europe.

Les transports maritimes à courte distance se composent de différents types de transport :

- des transports de marchandises sèches ou liquides pondéreuses acheminées “en vrac” par navires complets, pour le compte d’un chargeur (ou d’un nombre restreint de chargeurs), exploités “à la demande” (*tramping*). Ces transports représentent l’essentiel (80 % environ des trafics maritimes intra-communautaires en volume) ;
- des transports de marchandises diverses, généralement unitisées (conteneurs), par des navires qui, en théorie tout au moins, effectuent des liaisons régulières pour le compte d’un grand nombre de chargeurs (*lignes régulières*). Les moyens nautiques utilisés sont variés : navires polyvalents, navires porte-conteneurs ou navires rouliers.

Dans les développements qui vont suivre, nous considérerons que les problèmes à résoudre au niveau paneuropéen concernent aussi bien les transports de pondéreux que les transports de marchandises diverses. Ces deux catégories sont loin d’être “étanches” et il existe une tendance à long terme à la conteneurisation des marchandises tant diverses que pondéreuses. Certaines marchandises traditionnellement transportées en vrac peuvent en effet être unitisées (on parle alors de “néo-kracs”), notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses. On constate aussi qu’au niveau européen, certains modes de transport terrestre sont adaptés aux trafics de pondéreux (voies ferrées, voies navigables) et exercent une concurrence effective à l’égard des transports maritimes. Même la route, a priori peu adaptée à des transports de cargaisons importantes, exerce une concurrence vis-à-vis des transports maritimes. Historiquement, on constate par exemple que les trafics maritimes de cabotages nationaux ont décliné au profit de la route et du chemin de fer dès lors que les camions et les trains ont été en mesure de rivaliser avec les navires de mer, aussi bien en termes d’unités de charge transportables que de vitesse d’acheminement.

Les trafics de marchandises pondéreuses sont essentiellement des transports de type unimodal. Dans une optique de meilleure répartition modale, il ne paraît guère réaliste de fonder beaucoup d’espoirs sur des transferts d’un mode à un autre. En revanche, la poursuite de la conteneurisation de certaines marchandises actuellement transportées en vrac, ainsi que le plus grand recours à la combinaison de modes de transports non routiers adaptés aux trafics de pondéreux (à titre principal, les transports fluvio-maritimes) pourraient apporter des solutions viables, et conformes aux préoccupations politiques actuelles.

1.3 Principales caractéristiques de la structure du marché des transports maritimes à courte distance

Le marché des transports maritimes à courte distance est considéré comme étant très concurrentiel. Deux techniques de transport maritime s’y côtoient, avec d’une part, la technique traditionnelle du transport unimodal de port à port, qui concerne principalement les trafics de pondéreux, et, d’autre part, la technique du transport multimodal comportant un segment maritime, qui concerne des marchandises diverses. Ces derniers trafics s’appuient généralement sur un trafic “feeder” ou sur des contrats de tonnage avec un ou plusieurs chargeurs, ceci afin d’assurer le flux de marchandises suffisant pour permettre une fréquence et des taux de rotation élevés. Les transports hors contrats ou spots interviennent comme des compléments de chargements aux cargaisons “feeder” ou contractuelles. La faible rentabilité des transports maritimes à courte distance, due tant à la concurrence endogène qu’à celle exercée par les transports terrestres, est en partie compensée par le fait que ces transports multimodaux permettent une meilleure gestion des parcs de conteneurs, facilitent les repositionnements, et finalement diminuent les transports de conteneurs vides.

Pour la plupart, les armateurs spécialisés dans les transports maritimes à courte distance sont des transporteurs dits de “niches” pour qui l’horizon du cabotage national s’est récemment élargi aux trafics à l’échelle communautaire, voire paneuropéenne (transports internationaux intra-européens) et qui ont gardé une conception traditionnelle de leur métier, même s’ils sont à même d’offrir des prestations de porte-à-porte. Il s’agit cependant d’un secteur en forte mutation. De nombreux services ont été créés pendant ces dernières années, mais beaucoup d’entre eux n’ont eu qu’une vie brève. En revanche, on remarquera que les innovations les plus récentes concernent des cas où les transporteurs maritimes ont pu offrir aux transporteurs terrestres une alternative à la route (transports de remorques routières dans la Méditerranée) ; ou s’intégrer dans la chaîne logistique des chargeurs, allant jusqu’à faire assurer à leurs navires des fonctions de stockage flottant (au profit de l’industrie automobile ou des exportateurs de whisky). Dans l’Adriatique, on constate depuis quelques années le développement de liaisons effectuées par des navires rouliers mixtes à grande vitesse. Enfin, les transports maritimes intra-européens sont de plus en plus assurés par des navires porte-conteneurs performants et modernes.

On remarquera cependant que la présence des navires rouliers sur les marchés européens reste faible. La cause *économique* en est que l’exploitation de navires rouliers représente un coût additionnel (coût de construction et coût d’exploitation en raison de taux de remplissage toujours moins élevés des rouliers par rapport aux porte-conteneurs). Une autre cause pourrait être qualifiée de “*culturelle*” : la mise en place de solutions logistiques de ce type nécessite :

- D’importants investissements pour les armateurs.
- La remise en cause profonde des solutions logistiques actuellement mises en œuvre par les chargeurs.
- Des changements tout aussi importants dans les habitudes des transporteurs routiers.
- La mise en place de nouvelles méthodes de travail, basées sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence, entre transporteurs terrestres et transporteurs maritimes.

Pourtant, d’un point de vue *technique*, le navire roulier ne connaît pas les problèmes d’incompatibilité des charges unitaires que rencontrent les navires porte-conteneurs. Les caisses mobiles constituent le moyen de liaison le plus simple entre la terre et la mer au prix, il est vrai, de la mise en œuvre de trois outils de transport : la caisse, le châssis et, enfin, le navire.

1.4 Quelques éléments de prospective

Pour l’avenir, on peut raisonnablement considérer que le volume du commerce maritime à l’échelle européenne est appelé à s’accroître sous l’effet de quatre facteurs combinés :

- *Une croissance naturelle*, liée à l’augmentation des PNB nationaux et au renforcement des échanges, qui générera une nouvelle accélération des flux intra-communautaires avec la mise en place de l’Euro, comme ce fut le cas lors des précédentes phases de la construction européenne, et des flux extra-communautaires, avec les pays voisins de la zone PECO et avec les pays proches de la Méditerranée, déjà liés à l’Union Européenne par des accords de partenariat (Accords Euro-Méditerranée).
- *Une croissance “forcée”* : les normes environnementales, techniques et sociales vont conduire certains chargeurs à intégrer dans leur logistique, plus que par le passé, le mode maritime ou des modes combinés maritimes/terrestres. Cette tendance concernera en premier lieu le transport des marchandises dangereuses, et celui des produits les plus pénalisés par les contraintes actuelles ou futures du “tout route”.

- *Une croissance par efficience* : l'évolution des politiques communautaires en matière de financement des infrastructures et de tarification des prestations de transport rendront plus équitables les termes financiers de la concurrence entre les différents modes de transport. On sait que les transports maritimes à courte distance ont souffert et souffrent encore de la concurrence des autres modes, exemptés de divers coûts directs ou indirects ou davantage bénéficiaires de subventions. La promotion de règles de comportement plus équitables (*level playing field*) entre acteurs des différents modes de transport devrait donc profiter à l'industrie maritime.
- *Une croissance liée à l'importance de la logistique* : le développement de la distribution par points nodaux et la nécessité d'économies d'échelle sont des facteurs favorables au transport maritime à courte distance. Le transport « feeder » a augmenté de plus de 20 % par an au cours de la dernière décennie pour ces raisons et représente aujourd'hui plus de la moitié du trafic maritime de conteneurs en Europe.

2. Avantages du transport maritime à courte distance

Le transport maritime présente de nombreux avantages compétitifs par rapport aux autres modes de transport.

2.1 Transports maritimes et environnement

Tous modes confondus, les transports sont responsables de 25 % des émissions de CO₂ au niveau mondial. Ces 25 % se répartissent de la façon suivante entre les différents modes : transports maritimes : 7 % ; transports aériens : 12 % ; véhicules routiers : 75 % ; autres modes : 6 %. Les transports sont donc particulièrement visés par les négociations en cours relatives à la protection de l'environnement. Le transport maritime, y compris le transport maritime à courte distance, est généralement considéré comme étant respectueux de l'environnement. Les indicateurs les mieux connus concernent la pollution atmosphérique (voir annexe 1).

2.2 Un transport économique

L'avantage du transport maritime est d'utiliser une infrastructure gratuite, la mer. Les infrastructures portuaires représentent des budgets d'investissements limités au regard des investissements en infrastructures ferroviaires ou routières. Ainsi, sur la période 1990-1995, les dépenses d'investissement brut des 18 pays ouest européens de la CEMT en infrastructures terrestres se sont élevées à une moyenne annuelle de 71 500 millions d'ECU (au taux de change de 1995), contre 2 400 millions d'ECU pour les infrastructures de port. Les investissements relatifs à ce mode étant moins importants, le transport maritime peut s'adapter plus facilement aux variations de trafic. Transports et ports maritimes sont peu consommateurs d'espaces naturels. Il s'agit en outre d'un mode de transport économe en énergie (voir annexe 1).

2.3 Transports maritimes et économies régionales

L'Europe présente une géographie physique et économique favorable aux transports maritimes et fluvio-maritimes. A elle seule, l'Union Européenne dispose de 67 000 kilomètres de côtes et 25 000 km de voies navigables. Le transport maritime présente l'avantage de pouvoir relier des

régions dites “périphériques”, impossibles ou difficiles d’accès par d’autres modes. C’est notamment le cas de l’Irlande, de la Norvège, des régions de la mer Baltique, des régions de la mer Noire, ainsi que de l’Est-Méditerranée. De ce point de vue, les transports maritimes à courte distance constituent un mode de transport prépondérant pour les échanges de marchandises entre Europe occidentale et Europe orientale ou entre les pays du bassin méditerranéen.

2.4 Economie maritime

Le transport maritime à courte distance favorise l’activité des chantiers de construction navale européens. En 1995, la Commission Européenne estimait que 50 % des navires construits au sein de l’Union sont affectés aux transports maritimes à courte distance. Les perspectives de renouvellement de cette flotte âgée par une flotte mieux adaptée aux besoins du marché (navires porte-conteneurs, navires rouliers, navires vraquiers auto-déchargeants, navires rapides) ne peuvent qu’accroître la contribution de ce secteur à la construction navale européenne. Les chantiers ne sont pas les seules activités connexes au transport maritime qui profitent de l’expansion des transports maritimes à courte distance. Ces derniers constituent un gisement d’emploi important (près de 60 % de l’emploi des navigants français, par exemple). Il faut aussi tenir compte de leur contribution au chiffre d’affaires des secteurs de l’assurance, du courtage, du transit, par exemple. Enfin, la mutation des transports maritimes à courte distance en tant que métier de la logistique fera appel à n’en pas douter à des personnels hautement spécialisés.

3. Obstacles au développement du transport maritime à courte distance

Les obstacles au développement du transport maritime à courte distance ont fait l’objet de nombreux travaux depuis 1992. Les principaux obstacles qui ont été identifiés sont cités ci-après.

3.1 Un déficit en terme d’image de marque

L’image du transport maritime à courte distance reste celle d’un mode de transport :

- *Complexe à organiser* : il est souvent fait référence à la bureaucratie et à la complexité d’un transport de bout en bout intégrant un maillon maritime en raison de la superposition de contrats de transports, ainsi que de régimes de responsabilité, différents. Les contrôles vétérinaires, les formalités douanières ainsi que les règles régissant le transport des marchandises dangereuses sont cités comme des éléments dissuasifs pour le développement des transports maritimes à courte distance. La plupart du temps, le transport maritime de marchandises prend place dans le cadre d’une opération multimodale, et non unimodale. Les ruptures de charges qui s’ensuivent se traduisent par des risques et des coûts supplémentaires pour les expéditeurs, destinataires ou intermédiaires du transport. Le problème des ruptures de charge et de leur coût est un problème général, commun aux modes alternatifs à la route, dès lors qu’ils s’insèrent dans une chaîne multimodale.
- *Peu flexible techniquement, et lent*. En Europe, les navires affectés aux transports maritimes à courte distance sont âgés (autour de 20 ans) et peu spécialisés (entre 57 et 72 % de la flotte utilisée pour les transports maritimes à courte distance seraient des navires polyvalents)³. Il est probable que les années à venir verront s’accroître la tendance présente à un remplacement progressif de la flotte actuelle par des navires plus performants en terme de vitesse et de conception technique et commerciale : navire rouliers mixtes rapides, vraquiers

auto-déchargeants, navires porte-conteneurs de petite taille susceptibles d'embarquer des conteneurs de 40 pieds, mieux adaptés aux unités de charges terrestres que les conteneurs 20 pieds. Un autre facteur de rigidité réside dans la faible pénétration des transports maritimes à l'intérieur des terres — obstacle que le transport fluvio-maritime pourrait contribuer à surmonter.

- *Difficile à appréhender* : l'absence de statistiques est un handicap supplémentaire dont le résultat est une connaissance lacunaire de ce mode de transport auprès de ses usagers potentiels. Le manque de transparence sur les services, réguliers ou non, existants ou potentiels, est souvent cité par les chargeurs comme un facteur dissuasif au recours aux transports maritimes à courte distance. En outre, l'absence d'informations statistiques rend difficile, pour les Pouvoirs Publics, l'appréciation de l'efficacité des politiques mise en œuvre et obère leur capacité à anticiper les évolutions des marchés.

3.2 *Un coût et une qualité du service portuaire dissuasifs*

Les praticiens du transport maritime en Europe communautaire estiment que les coûts de chargement et de déchargement, ainsi que les taxes portuaires représentent en moyenne plus de 50 % du coût du transport maritime à courte distance en Europe. A nouveau, les statistiques sont, en la matière, à considérer avec précaution. Les comparaisons d'un port à l'autre sont contestées, car les tarifs sont peu transparents et la structure des coûts de passage est variable en fonction des coutumes locales de cotation, ce qui rend les comparaisons toujours contestables. On remarquera toutefois que, en moyenne, le caractère dissuasif des coûts de passage portuaire est invoqué tant à propos des ports du Sud, qu'à l'égard des ports du Nord de l'Europe.

La lenteur qui caractérise encore aujourd'hui le transport maritime est en grande partie due au maillon portuaire, puisque les armateurs estiment qu'en moyenne, 50 % du temps de rotation d'un navire en navigation à courte distance correspond à l'approche portuaire et au séjour dans les ports. Ce n'est pas seulement la durée du séjour des navires dans les ports qui conditionne la compétitivité du transport maritime à courte distance ; il faut aussi tenir compte du temps nécessaire au transit de la marchandise en zone portuaire. Outre l'efficacité des services portuaires de manutention et d'entreposage, ce qui est en cause ici est l'amélioration parfois nécessaire des techniques de transbordement. Au-delà de la modernisation des navires (gréement des navires de marchandises générales ; navires vraquiers auto-déchargeants), ce sont les conditions actuelles dans lesquelles certains ports assument la fonction d'interface entre le navire et les autres modes de transport (route, fer, voies navigables) qui sont jugées constituer un des obstacles principaux au développement des transports maritimes à courte distance : accessibilité 24 heures sur 24 ; organisation des zones d'entreposages et de distribution, aménagement des dessertes terrestres.

3.3 *La concurrence intermodale*

L'une des revendications récurrentes exprimées par les transporteurs maritimes est celle de l'équité des conditions de concurrence entre mode, revendication généralement exprimée par l'idée que tous les usagers du transports devraient payer les infrastructures qu'ils utilisent. Cette question est d'actualité avec la publication par la Commission européenne d'un "Livre vert" en 1996, puis d'un "Livre blanc" en 1998 sur le paiement équitable des infrastructures en Europe.

3.4 Le pré et post acheminement terrestre

Enfin, la question de la desserte terrestre des ports est régulièrement citée comme un obstacle important au développement des transports maritimes. Dans une optique intermodale, il est indispensable que les ports bénéficient de liaisons adéquates et efficaces avec les réseaux terrestres. Les aménagements d'infrastructures terrestres sont vitaux pour le développement d'un port.

Les politiques en matière d'investissement et de paiement de l'usage des infrastructures jouent en outre un rôle important dans la cohérence du réseau portuaire européen ainsi que dans les rapports de concurrence entre ports. Au-delà des problèmes d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales et de leur raccordement aux ports, le défi actuel auquel sont confrontés les ports est celui de leur positionnement par rapport aux autres plates-formes terrestres de transbordement.

Au-delà de l'interconnexion des réseaux, le développement des transports maritimes est freinée par des unités de charges aux normes différentes, dans les transports terrestres et dans les transports maritimes. Les conteneurs maritimes étant mal adaptés aux palettes européennes, leur utilisation souffre de mauvais taux de remplissage. Il en résulte des problèmes de rentabilisation de l'utilisation de ces conteneurs sur des parcours terrestres.

PARTIE I

Les actions politiques menées au cours des récentes années

L'organisation et le fonctionnement actuels des transports maritimes à courte distance en Europe est le résultat de politiques mises en œuvre au niveau de l'Union européenne dans une optique non seulement communautaire, mais aussi paneuropéenne. Au sein de l'Union, les évolutions ne sont pas homogènes, car :

- Les politiques communautaires présentent des lacunes, dont l'importance varie d'ailleurs selon les modes.
- Ces politiques sont pour leur majorité mises en œuvre sur la base de Directives qui laissent aux Etats membres un pouvoir d'appréciation substantiel dans leur introduction en droit interne.

En ce qui concerne les pays européens non communautaires, les évolutions sont plus variables encore. L'Islande, le Liechtenstein et la Norvège appliquent les règles communautaires de par leur adhésion à l'Accord sur l'Espace Economique Européen (EEE). Ces règles servent aussi de références à la Suisse et de fondement aux évolutions politiques et réglementaires dans les Nouveaux Etats Indépendants/Pays d'Europe Centrale et Orientale (NEI/PECO). Ces derniers présentent tous des particularités très marquées, leur point commun étant une transition récente vers l'économie de marché, d'où de nécessaires "adaptations" aux principes libéraux appliqués plus ou moins strictement au sein de l'Union Européenne.

Autre source de complexité : l'organisation et le fonctionnement actuels des transports maritimes à courte distance en Europe est le résultat aussi bien de projets concernant spécifiquement les transports maritimes que d'autres touchant à une politique globale des transports. De ce point de vue, la promotion du transport maritime à courte distance est d'abord le résultat de projets politiques concernant le développement durable de l'économie communautaire ainsi que d'éléments d'une politique globale des transports, avant d'être la manifestation d'une volonté de développer une politique structurelle pour les transports maritimes.

1. Les initiatives politiques prises pour le développement des transports maritimes à courte distance

Les transports maritimes, y compris les transports maritimes à courte distance, ont donné lieu à de nombreux projets de politiques explicités au niveau communautaire par la Commission européenne, notamment dans une série de "Communications" ou "Livres verts". Au risque de souligner une certaine disproportion entre les intentions et les résultats tangibles, il convient néanmoins de préciser que les nombreuses recommandations contenues dans ces documents, à défaut d'avoir toutes débouché sur des réformes réglementaires, tant s'en faut, ont permis de sensibiliser les autorités publiques et les

professionnels du transport aux problèmes liés à une plus grande efficacité des transports maritimes à courte distance. Un des résultats les plus visibles de l'action communautaire réside dans les mesures de soutien à la recherche et à l'innovation, afin de faciliter la modernisation de ce secteur et sa meilleure intégration au système des transports européens, tandis que des programmes d'actions de coopération avec les pays voisins de l'Union Européenne ont été initiés pour contribuer à une meilleure cohérence des transports maritimes et du réseau portuaire à l'échelon du continent.

1.1 Les fondements de la politique communautaire des transports maritimes

Une première Communication en date de 1985 *Vers une politique commune des transports - transports maritimes* traduit la volonté de libéraliser les différents modes de transport (promotion d'une politique de libre accès aux marchés), qui annonce le "paquet" des quatre règlements qui allaient être adoptés le 22 décembre 1986 par le Conseil des Ministres (transport). Quelques années plus tard (1989), un projet politique plus spécifique est présenté par la Commission dans une Communication sur *Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté* [COM(89)266].

Avec l'achèvement du Marché unique est apparue la préoccupation de développer une politique globale destinée à contribuer à une "mobilité durable" des biens et des personnes, c'est-à-dire mettre en place un système de transport viable pour les générations futures. Le "Livre blanc" de la Commission sur *Le développement futur de la politique commune des transports - Construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable* [COM(92)494 du 2 décembre 1992] a des ambitions multiples : environnementales, sociales, économiques ; et se traduit par la volonté de rétablir une meilleure répartition modale ainsi qu'une meilleure inter-opérabilité/interconnexion des réseaux de transport. L'idée se fait alors jour de favoriser un transfert du mode routier vers le mode maritime en vue d'optimiser un système de transport plus respectueux de l'environnement et résoudre les problèmes d'engorgement actuels et futurs de la route.

A plusieurs occasions entre 1991 et 1996, la Commission européenne a défini les éléments d'une politique sectorielle des transports maritimes. Une Communication de 1991 sur *Les nouveaux défis pour les industries maritimes* [COM(91)335] s'est traduite par la création du Forum des Industries Maritimes (FIM). Cette initiative a pour objet de réunir les principaux acteurs des industries maritimes (transporteurs, chargeurs, constructeurs maritimes, entre autres), afin de discuter des problèmes de ce secteur et mettre en évidence les actions souhaitables pour en promouvoir l'efficacité.

Le groupe "transports maritimes à courte distance" du FIM a élaboré des recommandations sur des actions à mener pour favoriser le développement des transports maritimes à courte distance en Europe. On peut considérer que les travaux de ce groupe ont permis d'améliorer considérablement les connaissances sur la situation de ce secteur et sur les obstacles qui perturbent son développement. La principale difficulté du Forum réside dans la mise en œuvre d'actions concrètes. Le Groupe sur les transports maritimes à courte distance a apporté des réponses à ce problème en incitant à la création, au niveau national, de tables rondes portuaires qui réunissent les professionnels et sont chargées de mettre en œuvre des réformes de nature commerciale, ainsi que des "bureaux de promotion" pour favoriser une meilleure concertation entre professionnels et pouvoirs publics en vue de mettre en place des opérations de transport intégrant plus intensément le segment maritime. Enfin, plus récemment, le Forum a recommandé la mise en place dans les administrations nationales de "personnes contact" chargée de promouvoir les intérêts du transport maritime à courte distance au niveau des administrations par un rôle d'information et de coordination.

Sur la base des travaux du FIM, la Commission a publié une Communication en 1995 sur *Le transport maritime à courte distance : perspectives et défis* (COM(95)317). Cette communication

présente une liste des obstacles au développement des transports maritimes à courte distance et propose un programme d'action. Elle analyse huit "corridors" dans lesquels les possibilités de transfert de trafics de la route vers la mer sont les plus importantes.

Deux Communications de la Commission de 1996, « Vers une nouvelle stratégie maritime » [COM(96)81] et « Forger l'avenir de l'Europe Maritime — une contribution à la compétitivité des industries maritimes » [COM (96)84] visent à définir ou redéfinir les orientations communautaires pour une politique maritime. Des aspects spécifiques, comme la sécurité maritime ou les relations extérieures font l'objet de communications ou rapports séparés. Ces différentes communications, bien que ne traitant pas spécifiquement des transports maritimes à courte distance, ont néanmoins une influence sur le secteur qui nous occupe ici, puisqu'elles définissent le cadre politique dans lequel il s'insère.

Enfin, plusieurs Résolutions du Conseil de l'U.E. expriment, au niveau des Etats membres, un soutien politique aux mesures en faveur d'une promotion des transports maritimes à courte distance. C'est le cas, notamment, d'une Résolution du Conseil du 11 mars 1996. Par cette Résolution, les Etats membres déclarent que les principaux objectifs de la politique en matière de transports maritimes à courte distance sont :

- De parvenir à une croissance équilibrée de ce mode de transport.
- D'intégrer activement et positivement le transport maritime à courte distance, y compris les dessertes d'apport, dans la chaîne du transport intermodal.

Il y est fait référence à la « volonté de promouvoir, dans l'intérêt des usagers, une concurrence libre et loyale entre les modes de transport dans le cadre de laquelle tous les modes supportent l'intégralité de leurs coûts, y compris les coûts externes (...) et (...) d'encourager une concurrence libre et loyale entre les ports communautaires et entre les compagnies de transport maritime⁴ ».

Pendant de longues années, *le secteur portuaire* est resté en marge de la construction européenne. Certes, avant même la réalisation du marché unique, et les obligations de libéralisation des prestations de services qui s'ensuivaient, la Commission et les instances juridictionnelles communautaires ont appliqué aux ports les principes généraux du traité instituant la Communauté européenne, notamment en ce qui concerne les droits de ports, les tarifs de pilotage et les conditions d'exercice des fonctions de manutention. Au-delà de la mise en conformité du régime juridique des ports avec les règles du traité, c'est le fonctionnement des ports et la concurrence qu'ils exercent entre eux qui sont aujourd'hui sous le contrôle de la Commission, par application des articles 81 (ex article 85) et 82 (ex article 86) du traité.

Les premiers éléments d'une politique portuaire communautaire sont apparus en 1997 avec la publication du Livre vert de la Commission *relatif aux ports et aux infrastructures maritimes* (document COM(97)678 final du 10 décembre 1997). Ce Livre vert contient des recommandations sur le raccordement des ports maritimes aux réseaux transeuropéens de transports ; l'amélioration du rôle des ports en tant que point de transfert dans la chaîne du transport multimodal ; la promotion du transport maritime à courte distance ; l'amélioration du rôle des ports dans la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Enfin, dans ce document, la Commission préconise une plus grande transparence des tarifs portuaires ; propose l'application en la matière d'une tarification basée sur le principe de l'utilisateur-payeur ; et envisage la mise en place d'un cadre général pour une libéralisation plus systématique, bien que par étapes, du marché des services portuaires dans les principaux ports de trafic international.

1.2 L'aide à la recherche et au développement

Afin de promouvoir le transport maritime en général et le transport maritime à courte distance en particulier, l'Union Européenne et les Etats membres, ainsi que les pays de l'EEE comme la Norvège ou encore la Suisse, ont mobilisé et mobilisent encore des moyens financiers importants en matière de Recherche et Développement. Cinquante cinq projets ont été mis en œuvre au cours du 4^{ème} Programme Cadre de Recherche et de Développement (PCRD–1994-1998). Il s'agit de mesures de cofinancement qui s'élèvent à environ 45 millions d'ECU. Les transports maritimes à courte distance font l'objet d'une mesure particulière ("Action concertée"). En raison de leur nombre, les initiatives de recherche et développement soulèvent des problèmes de coordination et de priorités, que la Commission a analysés dans une Communication du 19 octobre 1994 [COM(94)438 final]. Sur cette base, une *task force sur les systèmes maritimes du futur* a été créée au sein de la Commission Européenne en vue de coordonner l'action de l'ensemble des Directions générales susceptibles d'entreprendre ou de cofinancer des projets directement ou indirectement liés aux transports maritimes. Enfin, les transports maritimes à courte distance peuvent aussi bénéficier de mesures de soutien dans le cadre des PACT⁵ ainsi que dans le cadre d'autres programmes (PHARE, TACIS) ou fonds (FEDER) (voir le rapport de M. Papadimitriou).

1.3 La dimension paneuropéenne de la politique de promotion des transports maritimes à courte distance

Les instruments communautaires de politique des transports seraient de peu d'efficacité s'ils se limitaient à une logique purement communautaire. L'efficacité des transports européens dépend aussi de la qualité de leurs prolongements naturels extra-communautaires, c'est-à-dire au niveau de l'ensemble du continent européen, voire de certaines parties du bassin méditerranéen.

Les rapprochements progressifs entre les Etats membres et PECO/NEI résultent d'abord de l'option partagée entre ces derniers d'évoluer vers des économies de marché. Cette évolution a été facilitée par différents accords d'association ou de partenariat communautaires ; par la mise en place d'un dialogue politique avec les pays de l'OCDE en général ; pour certains d'entre eux, par l'adhésion ou le statut d'observateur auprès de l'OCDE et par la préparation à l'adhésion à l'Union Européenne de certains PECO. Aujourd'hui, tous les PECO/NEI sont membres de la CEMT et sont donc engagés à promouvoir l'application des Résolutions ou autres types d'engagements négociés sous l'égide de cette organisation, notamment celles concernant la coordination des politiques entre ses membres.

Certains programmes de soutien (4^{ème} PCRD, programme PACT, programme PHARE, programme TACIS) contiennent des projets maritimes intéressant des PECO. Plus récemment, un *Comité de coordination* entre la Commission européenne et les gouvernements des 10 pays riverains de la mer baltique (y compris la Norvège) a été créé en vue d'examiner la situation des transports maritimes et des ports dans cette région ainsi que de définir les voies futures de coopération dans ces secteurs. Plus au Sud, dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen, de nombreuses actions de coopération sont en cours, en vue de parvenir à une meilleure intégration des réseaux, de permettre la création d'un espace dans lequel les personnes et les biens circuleront plus facilement et, en fin de compte, de faciliter l'accroissement des échanges de marchandises et des déplacements de personnes dans la région.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les 11 pays candidats à l'accession (dont la Bulgarie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la République tchèque), le programme TINA (*Transport Infrastructure Need Assessment*) a été mis en place en 1996 en vue de coordonner le développement d'un réseau de transport intégré et d'assurer la

cohérence des réseaux de ces pays avec les réseaux de l'Union. Dans le cadre de cette initiative, 10 corridors paneuropéens ont été définis pour l'Europe orientale. Par ailleurs, 4 zones paneuropéennes de transport ont été créées qui concernent indifféremment les pays en procédure d'accession et les autres (Conférences d'Helsinki, juin 1997). La modernisation des réseaux des pays concernés fait l'objet de cofinancements communautaires d'études, plus que de programmes d'infrastructures, dans le cadre des programmes PHARE ou TACIS ainsi que par le truchement de l'Instrument d'Aide à la Pré-Accession (ISPA). Mais l'essentiel du poids financier généré par la mise à niveau des infrastructures dans les NEI/PECO reste à la charge de ces derniers.

Dans le domaine réglementaire, les NEI/PECO alignent progressivement leurs réglementations sur les normes communautaires. De ce point de vue juridique et politique, la CEMT joue un rôle de liaison important entre les pays de l'UE et les autres pays européens. D'un point de vue plus technique, on notera le rôle de recherche et d'expertise de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU).

2. Transport maritime à courte distance et politique globale des transports

Ne serait-ce qu'en raison des rapports de concurrence existant entre modes, il n'est guère possible d'analyser l'évolution d'un mode — celui des transports maritimes à courte distance -- sans tenir compte des évolutions constatées dans les autres modes de transport. Il importe donc de considérer les éléments de politique globale des transports et les effets qu'ils ont eus sur l'organisation et le fonctionnement des marchés du transport en Europe. Ces évolutions déterminent le cadre dans lequel les transports maritimes à courte distance prennent aujourd'hui place. La politique des transports de l'UE couvre la *planification des infrastructures*, la *libéralisation* des accès aux marchés très variables selon les modes et selon les pays, avec des différences marquées entre les pays Membres de l'UE et les pays tiers et l'établissement de *règles de comportement équitables*, y compris sur les sujets *d'environnement et de sécurité*, entreprises mais encore loin d'être achevées.

2.1 La planification des infrastructures

Au niveau communautaire, un premier programme triennal (1990-1992) avait été adopté en novembre 1990, qui permettait des actions de soutien financier à des projets d'intérêt communautaire. Cependant, le véritable lancement d'une politique de planification des infrastructures de transport en Europe est intervenu sur la base du nouveau titre XII (articles 129B-129D) ajouté par le traité de Maastricht au traité instituant la Communauté Européenne. L'impulsion politique a été concrétisée par le Conseil des Ministres (Transports) de la Communauté Européenne, de juin 1993, à Copenhague, à la suite duquel ont été adoptés trois plans d'orientation relatifs, respectivement, aux réseaux transeuropéens de transport combiné, routier et de voies navigables. Le Livre blanc sur *la croissance, la compétitivité et l'emploi* de décembre 1993 officialise la mise en place de réseaux transeuropéens, notamment dans le secteur des transports, en vue de la pleine réalisation du marché intérieur unique ainsi que dans la perspective d'élargissement de l'Union Européenne vers l'Est. C'est ainsi qu'aux Conseils de Corfou et d'Essen, en 1994, 14 projets prioritaires ont été retenus. Leur coût en investissement était à l'époque estimé à environ 100 milliards d'ECU pour la période 1995-2010 (projets ferroviaires : 36 % ; projets routiers : 11 % ; projets transports combinés : 40 % ; liaisons rail/route : 11.6 % ; projets aéroportuaires : 1 %). Cette politique de réseaux a été formalisée en 1996, par l'adoption d'*orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (Décision n°1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil, JOCE n°L228 du 9 septembre 1996).

Les RTE-T sont considérés comme un moyen privilégié de cohésion économique et sociale au niveau paneuropéen. Ils occupent une place importante dans les programmes de coopération entre l'Union Européenne et les PECO.

Les transports maritimes à courte distance sont absents de la version de 1996 de ces orientations. Dans la pratique, ils en subissent les conséquences, dans la mesure où les réseaux terrestres déterminent les grands axes du transport non seulement communautaire mais aussi pan-européen. En même temps qu'ils contribuent à façonner les dessertes terrestres des ports maritimes et intérieurs européens, les RTE-T exercent une influence déterminante sur les rapports de force concurrentiels qui peu à peu s'établissent entre les différents modes de transport dans le cadre d'une libéralisation progressive des marchés. Un des enjeux de la révision de ces orientations en 1999 sera de "clarifier et de renforcer la position des ports maritimes, ports intérieurs et terminaux intermodaux dans le RTE-T" (exposé des motifs de la proposition de décision du Parlement Européen et du Conseil modifiant la décision n°1692/96/CE).

2.2 Une libéralisation avancée mais variable selon les modes

Au niveau communautaire, la libéralisation a été appréhendée comme une fin en soi, parce que la liberté des prestations des services, autrement dit le libre accès aux marchés, a été considérée comme le moyen d'atteindre un optimum économique. Cependant, cette politique de libéralisation de type "modale" a eu des effets concurrentiels qui ont largement influé sur la structure des transports européens. Dans les PECO, les conditions actuelles d'accès au marché sont très peu homogènes et l'écart avec les conditions observées en Europe occidentale reste important, notamment dans les secteurs de la route et du chemin de fer.

Cas des transports maritimes

Dans le secteur des transports maritimes, la libéralisation est devenue effective à partir de 1987 (Règlement n° 4055/86 concernant la libéralisation des trafics entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers ; Règlement n° 3577/92 pour l'ouverture des trafics de cabotage national au profit des navires battant pavillon communautaire). Aujourd'hui, à l'exception des dessertes des îles en cabotage national, la libéralisation est un acquis.

Mis à part une pression des taux de fret à la baisse due à l'intensification de la concurrence et le recours accru à des navires de libre-immatriculation, la libéralisation entreprise au niveau communautaire n'a pas eu d'influence très marquée sur les structures du transport maritime à courte distance, et il serait aventureux de vouloir distinguer ce qui, dans l'organisation actuelle des marchés maritimes européens, résulte de cette libéralisation et ce qui ressort de la libéralisation du secteur maritime au niveau mondial ou de la globalisation des économies.

Il est en revanche plus important pour notre propos de noter que ce sont les grands transporteurs maritimes interocéaniques qui exercent l'influence la plus marquée sur la configuration des réseaux terrestres et des plates-formes de transbordement intérieures en Europe. Les mouvements de concentration des flux, par concentration (illustrée par exemple par la fusion entre les activités de transports par conteneurs de l'anglais P&O et du néerlandais Nedlloyd) ou par formation d'alliances stratégiques, ainsi que la tendance des grands armateurs à contrôler le pré ou post acheminement intérieur, se sont traduits par des différends juridiques importants sur le terrain de l'application du droit communautaire de la concurrence (sanction, par la Commission de la publication de tarifs terrestres communs par les conférences maritime⁶) et par le développement de réseaux terrestres

d'acheminement et de plates-formes (hubs and spokes). Ces outils logistiques restent cependant pour la plupart "fermés", c'est-à-dire que les réseaux de dépôts restent privés (c'est le cas des dépôts créés à titre expérimental par les armateurs du TACA à Francfort, Lyon et Munich).

Les principaux obstacles au développement des transports maritimes ne se situent plus en mer, mais à terre.

Cas des services portuaires et auxiliaires du transport

Les conditions d'accès aux services portuaires, les règles encadrant l'établissement des entreprises à l'étranger ou permettant d'entreprendre des activités dans des conditions libérales (droit des prestations de service) conditionnent désormais l'efficacité du transport maritime et les conditions d'investissement dans le secteur maritime et portuaire. On rappellera que l'une des priorités de la Commission dans le Livre vert *relatif aux ports et aux infrastructures maritimes* est l'approfondissement de la libéralisation des services portuaires (manutention, pilotage, remorquage, par exemple).

Cas du secteur routier

Au niveau communautaire, la libéralisation de l'accès au marché des transports routiers de marchandises s'est effectuée en deux temps : le 1^{er} janvier 1993 en ce qui concerne les transports internationaux intra-communautaires et le 1^{er} juillet 1998 en ce qui concerne les trafics de cabotage. A l'exception du système «écopoint» requis pour le transit à travers l'Autriche, l'accès aux marchés est actuellement soumis à des critères uniquement qualitatifs (critères d'honorabilité, de capacité financière et d'aptitude professionnelle des transporteurs) et non quantitatifs (contingents, autorisations). On constate dans le secteur des transports routiers une forte tendance à la concentration des entreprises, par croissance interne ou par rachats, couplée à un développement rapide de la sous-traitance qui, elle, est constituée d'un tissu dense d'entreprises de petite taille, le plus souvent individuelles. Au mouvement de concentration des grandes entreprises s'ajoute aujourd'hui la formation d'une "alliance stratégique" formée de transporteurs de différents pays de l'Union Européenne⁷. Cette alliance stratégique a pour but d'offrir aux chargeurs des solutions de transports intégrées à l'échelle paneuropéenne. Se qualifiant "d'architectes du transport", les entreprises de transport routier sont devenues des prestataires de services logistiques globaux et intégrés, maîtrisant l'exploitation non seulement du transport routier, mais aussi du transport aérien et du transport maritime. Enfin, elles ont axé leurs efforts vers l'utilisation de véhicules "propres".

Entre les pays de la CEMT, les trafics autres que de cabotage national sont régis par des modalités différenciées en fonction de la nature et de la taille des acheminements. Les transports publics et les véhicules d'un PTAC supérieur à 6 tonnes (ou d'une charge utile supérieure à 3.5 tonnes) sont soumis à des autorisations. En dessous de ces limites, sauf réserves spécifiques, les transports entre pays Membres de la CEMT sont entièrement libres. Les trafics de cabotage, autorisés au sein de l'Union Européenne, restent interdits ou soumis à licence dans les autres pays de la CEMT. Le processus de déréglementation s'est traduit dans les PECO par une intensification de la concurrence, une baisse des tarifs pratiqués, une baisse de la rentabilité et un vieillissement des parcs, faute d'investissements. Le processus de privatisation des anciennes entreprises publiques, joint au mouvement de création d'entreprises privées, s'est traduit par une atomisation du marché. Les risques d'oligopolisation du marché ne semblent pas devoir être redoutés, contrairement à la situation en Europe occidentale. Du point de vue de la structure des entreprises, le problème, à l'Est, réside plutôt

dans la coexistence d'entreprises compétitives et de faible taille avec d'anciennes entreprises d'Etat aujourd'hui obsolètes.

Cas du secteur ferroviaire

Les chemins de fer présentaient au début de la décennie 90 des caractéristiques particulières, à savoir la présence de monopoles publics lourdement endettés par le financement des infrastructures dont ils sont les utilisateurs quasi-exclusifs, et fonctionnant à l'abri des forces du marché. La décennie 90 a été une période de préparation du secteur à un environnement libéralisé. Cette préparation a principalement consisté à :

- Susciter, selon des modalités laissées à l'appréciation concrète de chaque Etat membre, l'émergence d'entreprises ferroviaires, prestataires de services maîtres de leur gestion commerciale et séparées des organismes de gestion des infrastructures ferroviaires (ce qui est le cas, actuellement, dans dix pays de l'UE).
- Favoriser la modernisation du secteur par la voie de la coopération plutôt que de la concurrence, cette dernière ne faisant l'objet que d'expériences limitées dans le cadre de "corridors ferroviaires de fret" (*freeways*).

Au niveau communautaire, des droits d'accès au trafic international par chemin de fer ont ainsi été reconnus à des entreprises ou regroupements internationaux de chemin de fer par la Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991. L'accès effectif est limité à certains types d'entreprises, selon des conditions précisées tardivement (Directives 95/18/EC et 95/19/EC transposables dans les droits internes avant juin 1997). En attendant une libéralisation plus ambitieuse de ce secteur (amorcée récemment par la publication d'une série de propositions de la Commission Européenne visant à modifier la Directive 91/440/CEE), c'est par le biais des 17 corridors de fret ferroviaires (*Rail freight freeways*), recommandés par la Commission dans son Livre blanc de juillet 1996 [COM(96)421], que l'intensification de la concurrence sur les marchés ferroviaires s'amorce. Les corridors de fret ferroviaires sont gérés par un guichet unique (OSS) qui règle les modalités de transport, attribue les sillons de transports, coordonne les passages aux frontières, tout en permettant une liberté tarifaire.

Le succès des *freeways*, mesuré à l'aulne de leur fréquentation décevante, est modeste. Quelques expériences ont vu le jour, dont les plus marquantes sont :

- Le consortium Malmtrafickk (entre les compagnies ferroviaires suédoises et norvégiennes), qui opère des transports de minerais en Suède et en Norvège.
- L'European Rail Shuttle (ERS), formé entre des armateurs maritimes (l'anglo-néerlandais P&O - Nedlloyd, l'américain Sealand et le danois Maersk) et les compagnies ferroviaires nationales, qui assure des dessertes journalières entre Rotterdam, Hambourg et Milan.
- Jusqu'en septembre 1998, NDX, formé entre l'américain CSX (société mère du transporteur maritime américain Sealand) et les entreprises ferroviaires allemandes (DB) et néerlandaises (NB), qui exploitait plusieurs routes internationales intra-communautaires (entre Rotterdam d'une part, Munich, Anvers et Barcelone d'autre part, et entre Hambourg et Milan). A cette date, la quasi-totalité des activités de NDX a été cédée à l'un des principaux transitaires européens.

On peut aussi citer les axes :

- Muizen (près d'Anvers) Gioia Tauro (Italie du Sud) via Lyon et Gênes.
- Le prolongement de Lyon vers Marseille.
- Le prolongement de Lyon vers Barcelone via Avignon.
- Glasgow, Liverpool, Londres, Dunkerque, Metz (avec une antenne vers Le Havre), Strasbourg, Francfort, Wurzburg, Wels, Linz, Vienne et Sopron (frontière austro-hongroise).

Sous réserve d'une analyse plus approfondie, il semble que le faible taux d'utilisation des sillons ferroviaires illustre la difficulté de rentabiliser des chaînes multimodales dans le cadre d'un corridor de fret (par opposition à un système en réseau) dès lors que la libéralisation des chemins de fer est partielle et que leurs gestionnaires échappent encore partiellement à une logique de marché. La libéralisation incomplète du chemin de fer joue comme un frein à l'intégration intermodale des réseaux européens, en même temps qu'elle crée un décalage important dans l'évolution compétitive des différents modes de transport. Certes, depuis 1996, la mise en place progressive de *freeways* ainsi que d'autres initiatives d'entreprises ferroviaires (comme la création de services de train blocs dédiés à OOCL (Orient Ocean Container Lines - armement de Hong Kong) et Chrysler entre Anvers et Graz) en ont amélioré la flexibilité commerciale. Mais ce sont encore des initiatives limitées à des transports ou corridors de fret spécialisés, qui apparaissent comme des exceptions alors que la demande des usagers exprime des besoins en termes généraux, et qui imposent une logique de massification des flux au sein de corridors dont l'adéquation aux besoins du marché mériterait vraisemblablement d'être mieux évaluée.

L'ouverture des chemins de fer en Europe fait l'objet d'un processus long. Lors du Conseil des 9 et 10 décembre 1999, une position commune a été trouvée pour ouvrir le réseau transeuropéen de fret ferroviaire dès 2003.

Dans les autres pays européens, les Résolutions de la CEMT n°93/6 et 95/3 visent à étendre à ses pays Membres les principes qui sous-tendent les Directives communautaires 91/440/CEE, 95/18/CE et 95/19/CE. Ces Directives visent :

- A ce que soit désigné un gestionnaire de l'infrastructure.
- A ce qu'il y ait une séparation au moins comptable de l'infrastructure et de l'exploitation.
- A ce que les comptes de ces gestionnaires soient équilibrés.

La séparation des comptes (qui est observée dans 14 des 15 pays de l'UE) est désormais appliquée dans la plupart des pays non communautaires de la CEMT. Les conditions pratiques pour l'accès non discriminatoire aux infrastructures restent encore à être mises en œuvre. A l'heure actuelle, les monopoles nationaux demeurent les seules entreprises à pouvoir bénéficier des ouvertures de droits d'accès. Enfin, la liberté tarifaire reste un objectif à réaliser dans l'ensemble des PECO.

Cas des voies navigables

Le secteur des voies navigables est quant à lui très hétérogène. Certaines voies navigables sont libres depuis de nombreuses années. Le principe de liberté de la navigation sur le Rhin, par exemple, au profit des pays riverains, est stipulé dans l'Acte de Mannheim. D'autres voies navigables sont encore très réglementées, et certaines d'entre elles ont été longtemps fermées à la concurrence. Dans l'Union Européenne, le cabotage est autorisé depuis le 1^{er} janvier 1995 et la Directive 96/75/CE fournit les bases juridiques pour une libéralisation du secteur. La libre négociation des prix et la libre conclusion des contrats (suppression des tours de rôle) doivent être organisées au plan national de

façon graduelle à l'horizon du 1^{er} janvier 2000, des dispositions transitoires devant être mises en œuvre pendant la période préalable à cette échéance. Dans nombre de pays européens non communautaires, l'accès aux voies navigables reste réservé aux navires battant pavillon national. C'est notamment le cas en Russie, ce qui en raison de l'importance du réseau et de son potentiel pour la navigation fluviale et fluvio-maritime, représente un obstacle de taille à l'intégration du transport fluvial dans les réseaux de transport paneuropéens.

La part des voies navigables dans le pré et post acheminement maritime varie considérablement d'un port à l'autre. Alors qu'elle s'élève à plus de 50 % de la desserte du port de Rotterdam, ce pourcentage est beaucoup plus faible dans les ports français : Le Havre 5 %, Marseille-Fos 2 %, Rouen 14 %.

Cas des transports combinés

L'Union Européenne a fréquemment reconnu la nécessité de promouvoir et de soutenir le transport combiné, notamment parce qu'il constitue une alternative crédible au transport routier à longue distance, dans l'optique du développement durable, compte tenu de la situation actuelle de la sécurité et de la congestion routières. Cette volonté politique a conduit, entre autres, à l'adoption de la Directive 92/106/CEE. Selon cette Directive, les régimes de contingentement ou d'autorisation ne sont pas applicables. Des avantages fiscaux peuvent être accordés aux transporteurs routiers, ce qui est le cas dans cinq pays de l'Union. Certains pays non communautaires — République tchèque, Slovaquie, Bulgarie, Roumanie et Suisse -- appliquent des avantages fiscaux de même nature. Les contraintes légales de poids des ensembles routiers peuvent être allégées (Allemagne, Autriche, France, Grèce, Portugal, Espagne, Royaume-Uni).

Les transports combinés ne représentent encore qu'environ 5 % du trafic routier international intra-communautaire exprimé en tonnes-kilomètres. Ils constituent en revanche 23 % du trafic ferroviaire communautaire trans-frontalier (le transport combiné constitue d'ailleurs l'unique source de progression des transports ferroviaires de marchandises en Europe communautaire), mais seule la moitié de ce volume concerne des trafics purement intra-communautaires, l'autre moitié étant constituée de conteneurs maritimes transportés dans le cadre d'un transport interocéanique. L'application de la Directive de 1992 souffre des limites commerciales et techniques propres aux transports ferroviaires, tandis que la libéralisation des cabotages routiers depuis le 1^{er} juillet 1998 réduit l'efficacité de la politique d'exception contenue dans cette Directive. C'est pourquoi la modification en cours de la Directive de 1992 a pour objectif d'utiliser le transport combiné comme moyen susceptible de contribuer plus que par le passé à un transfert des marchandises du mode routier vers les autres modes de transport. Dans une optique de transports de marchandises intra-communautaires, le transport intermodal sera en tout état de cause limité par le fait que 85 % des biens produits et consommés dans l'Union Européenne font l'objet de transports sur une distance inférieure à 150 km⁸, selon les estimations des économistes, distance pour laquelle le "tout-route" reste plus compétitif que les autres modes de transport, y compris combinés.

Les transports combinés bénéficient d'un soutien actif de la part des Pouvoirs Publics, et notamment de la Commission Européenne. Créé en 1992, le programme PACT vise à promouvoir l'offre en matière de transports combinés pour le rendre plus compétitif par rapport au transport "tout route". Il se traduit par le cofinancement d'études de faisabilité (à hauteur de 50 %) ou de coûts d'actions innovantes (30 %). Il a été récemment reconduit pour 5 ans (1997-2001). Pour la période 1997-1998, le programme PACT a permis le soutien financier à 46 projets de transports combinés. Dix ont trait, d'une manière ou d'une autre, aux transports maritimes. Selon les spécialistes

de ce type de transport, la rentabilité des transports combinés est obérée par la faible performance du maillon ferroviaire (coûts élevés, manque de flexibilité commerciale).

Tandis que les entreprises ferroviaires progressent dans leurs restructurations et la réalisation de gains de productivité ainsi qu'une meilleure prise en compte des besoins de leurs clients (développement des navettes, mise en place de plate-forme de fret), l'achèvement de la libéralisation des services ferroviaires apparaît, à la lumière des expériences encore limitées que l'on constate aujourd'hui, la condition clé pour un développement des transports combinés en Europe.

2.3 Une harmonisation lacunaire : les retards en matière de réglementation des marchés du transport

Le double mouvement de libéralisation et de mise en place d'infrastructures interconnectées, a pour un temps mis en veilleuse une action coordonnée, pourtant amorcée depuis longtemps⁹, visant à établir des règles de comportement équitable entre acteurs des marchés (*level playing field*) en ce qui concerne l'exploitation des réseaux. L'existence de règles différentes dans les pays membres de l'Union Européenne -- et, au-delà, dans l'ensemble des pays européens -- a pu introduire des effets pervers en terme de *concurrence*, ce qui pose la question d'une nécessaire *harmonisation, au sein de chaque mode, des règles sociales, techniques et fiscales*. L'harmonisation de ces règles détermine à la fois :

- La fiabilité du mode de transport concerné ainsi que l'établissement de règles de concurrence équitables entre les opérateurs de ce mode.
- L'établissement de règles de comportement équitables entre les différents modes de transport.

L'harmonisation et *l'application effective* des règles constituent, avec le droit de la concurrence, le moyen essentiel dont disposent les Etats pour définir les "règles du jeu" entre opérateurs tant au sein d'un mode que dans les rapports concurrentiels entre différents modes.

Dans *le secteur maritime*, nombre d'opérateurs affirment être victimes de règles d'exploitation qui les désavantagent par rapport à leur concurrents sous pavillon de libre immatriculation. L'examen des composantes des coûts (salaires et cotisations sociale des gens de mer ; fiscalité des navires et des entreprises de transport maritime) font apparaître des différences analysées par la profession comme des éléments de distorsion de concurrence. Les possibilités de délocalisation des entreprises et des moyens de production, particulièrement aisées dans le transport maritime, créent un climat de concurrence entre Etats, qui pour la plupart répondent en mettant en place des systèmes visant à attirer les investissements maritimes étrangers : la vague de généralisation de systèmes de taxation des entreprises sur une base forfaitaire ("taxe au tonnage")¹⁰ au cours de ces dernières années en est l'exemple. Dans les domaines touchant à la sécurité maritime, tant sous l'angle technique que sous l'angle social, la réglementation communautaire permet une harmonisation des conditions du transport. En revanche, une harmonisation plus globale a longtemps été un sujet de différend entre Etats et a finalement été écartée, comme en témoigne l'abandon du projet EUROS¹¹.

La situation est similaire dans *les transports routiers*. Au sein de *l'Union Européenne*, l'harmonisation des normes -- dans ce secteur comme dans d'autres -- est réalisée par le biais de directives, qui laissent aux Etats membres une marge d'interprétation dans les moyens et formes de mise en application des principes agréés au niveau communautaire. Un exemple classique de difficile harmonisation technique est celui des poids et dimensions qui peuvent avantager les ports situés dans les pays où les normes sont les plus généreuses, dans la mesure où ils bénéficient d'un avantage

économique certain résultant des dimensions supérieures autorisées pour leur desserte routière. Dans la plupart des *pays d'Europe Centrale et Orientale*, la libéralisation brutale des transports routiers a incité les Pouvoirs Publics à introduire des règles restrictives largement inspirées des règles mises en œuvre au niveau communautaire. Certains d'entre eux envisagent la restauration de mesures de contrôle quantitatif. Diverses conventions multilatérales (ADR pour le transport des marchandises dangereuses ; AETR sur le temps de conduite ; CMR en ce qui concerne les contrats de transport international de marchandises ; TIR pour le transit douanier) contribuent à l'harmonisation des conditions de transport international en Europe, même si certains pays de la CEMT n'ont pas encore ratifié l'ensemble de ces conventions. Les échanges intra-européens restent toutefois pénalisés par de nombreux obstacles et dysfonctionnements, dont les plus importants sont, outre la non-harmonisation, le mauvais contrôle des normes sociales ainsi que les fraudes au transit douanier.

En Europe, la réglementation *des transports fluviaux* est caractérisée par une très grande diversité selon les pays. L'absence d'harmonisation au niveau régional est fréquemment soulignée. Les spécialistes s'accordent en général sur le fait qu'un compromis entre l'Acte de Mannheim et le régime en vigueur sur d'autres réseaux comme celui du Danube reste un objectif prioritaire à réaliser. Les incompatibilités de taille de navires, les complexités administratives (douanières, en particulier) rendent indispensable une approche multilatérale de l'organisation des voies fluviales en Europe si l'on veut permettre une intégration efficace des voies navigables dans les réseaux européens. Le développement du transport fluvial et fluvio-maritime dépend de nombreux autres facteurs, en particulier la mise à niveau des réseaux nationaux ; la modernisation des flottes et de la profession ; l'amélioration des conditions de transbordement, en particulier dans la mesure où les navires effectuant des trafics fluvio-maritimes se voient appliquer des conditions dissuasives lors de leurs passages en zone portuaire (application des règles maritimes de manutention, taxes de transit, taxes de poussage...).

Si l'harmonisation sociale et technique progresse, c'est dans le domaine de la *fiscalité*, domaine où les règles communautaires sont adoptées à l'unanimité, que l'harmonisation est la moins avancée. En 1996, la Commission a présenté des projets d'internalisation des coûts en matière de tarification des infrastructures. Un Livre blanc publié en juillet 1998 recommande qu'un cadre général soit établi afin d'assurer la transparence de la tarification des infrastructures et d'y intégrer les coûts environnementaux et sociaux. On sait qu'une politique de tarification intégrant les coûts sociaux est une question particulièrement complexe. Les techniques d'internalisation posent en réalité des problèmes d'arbitrages politiques d'autant plus délicats à résoudre que, selon la Commission, le principe de subsidiarité aura pour conséquence que la mise en œuvre d'une telle technique de tarification sera du ressort des États membres, dans le cadre général défini au niveau communautaire. C'est enfin un domaine où l'écart entre l'état d'avancement des projets politiques en Europe occidentale et dans les PECO est le plus important.

Enfin, le droit de la concurrence comme outil de politique de nature à réguler le fonctionnement des marchés est sans doute appelé à prendre une importance grandissante. Déjà réalité dans les transports maritimes, celle-ci est encore embryonnaire dans les autres modes. Dans le secteur de la route, la récente tendance à l'oligopolisation est susceptible de provoquer des cas d'application de ces règles. Il en sera certainement de même dans le secteur ferroviaire pour cette même raison, au fur et à mesure de son entrée progressive dans une économie de marché.

PARTIE II

Principales caractéristiques du système européen des transports en Europe et conséquences en terme d'action publiques pour le futur

1. Caractéristiques principales de l'organisation de la chaîne logistique en Europe d'un point de vue portuaire et maritime

Tandis que les politiques publiques en Europe étaient axées autour de trois principes (amélioration des infrastructures ; libéralisation des accès aux marchés ; harmonisation des règles de comportement sur les marchés, y compris sur les sujets d'environnement et de sécurité), le système des transports en Europe a profondément évolué. Au-delà des faits examinés en Partie I, nous avons eu à plusieurs reprises l'illustration que le rôle des acteurs du marché du transport en Europe avait évolué d'une logique de simple transporteur vers une logique de prestataire de services logistiques.

Cela a des conséquences importantes en matière d'analyse du potentiel du transport maritime à courte distance et de sa contribution à un système européen de transports efficaces, sûrs, et répondant à l'objectif de mobilité durable.

1.1 Du transport à la logistique

Le souci des entreprises de maîtriser leurs flux de marchandises, le phénomène de globalisation des échanges et enfin le mouvement de libéralisation des transports en Europe ont modifié en profondeur le rôle fonctionnel des différents intervenants de la chaîne du transport : industriels, transporteurs, intermédiaires du transport ainsi que les ports. Alors que la fonction "transport" vise traditionnellement à assurer la livraison d'une marchandise en temps et lieu voulus, la logistique a une ambition plus large. La logistique participe à la fonction de gestion des entreprises (augmentation de la productivité ; diminution des coûts ; personnalisation des services ; normalisation des produits ; gestion des stocks en flux tendus) par la maîtrise des flux internes et externes dans une configuration d'éclatement des activités industrielles (délocalisation ; spécialisation des sites). Fonction transversale, la logistique intervient aux différents stades de la production et de la vente des biens (approvisionnement, fabrication, transferts intra-firmes, distribution des produits, soutien aux services après-vente, gestion des stocks). Elle s'appuie sur une maîtrise des flux d'information et de communication. C'est un élément de compétitivité et d'avantage (ou handicap) compétitif entre firmes en concurrence sur un marché. C'est une source de valeur ajoutée pour l'entreprise industrielle.

1.2 Les interactions entre transports et logistiques

La fonction "transport" est désormais englobée dans un ensemble de prestations logistiques dans lequel les rapports concurrentiels entre opérateurs du transport consistent à acquérir des parts de marchés non pas en se contentant de transporter un plus grand volume de marchandises, mais en

participant à la stratégie logistique des entreprises industrielles. Les opérateurs du transport deviennent ainsi des prestataires d'un service complexe et multiforme, pour lesquels la rémunération du transport importe moins que l'opportunité de capter la valeur ajoutée engendrée aux différents stades de la chaîne logistique.

Dans un autre sens, le développement des fonctions logistiques ont transformé en profondeur les concepts clés du transport, pris dans son acception traditionnelle. La notion d'*hinterland portuaire* perd de sa pertinence, si elle en a jamais eu, puisque la distance devient un concept relatif, qui entre dans la chaîne logistique au même titre que d'autres critères que sont la densité des zones desservies (massification des flux) ou la facilitation des opérations de transit ou transbordement (géographie et efficacité des points de transbordement). Dans ce cadre, un logisticien placé dans une situation idéale disposera du libre choix du mode de transport, et dans la plupart des cas de leur libre combinaison, sans contrainte supplémentaire, technique ou juridique - tant au niveau des infrastructures que de leur utilisation - qui viennent perturber ses arbitrages en termes de transports. Dès lors on peut espérer que la part de la route se limitera aux déplacements indispensables pour ce mode, et que les modes les plus soucieux de la protection de l'environnement connaîtront un meilleur développement.

1.3 L'apparition d'un nouveau métier

Dans le secteur *des transports maritimes*, les phénomènes de globalisation des dessertes, l'apparition d'armateurs globaux qui coopèrent au sein d'alliances stratégiques, l'accroissement de la taille des navires porte-conteneurs et la concentration des trafics sur un nombre limité de *hubs* portuaires, répondent, comme dans le secteur de la route, à une logique interne de recherche d'économies d'échelle ainsi qu'à une logique externe de prise en charge tout au moins partielle de la fonction logistique des entreprises industrielles. Ce phénomène de concentration des flux et des entreprises de transport maritime n'est d'ailleurs pas étranger aux problèmes de congestion, notables aux abords des zones portuaires, contre lesquels il s'agit aujourd'hui de lutter -- non sans un certain paradoxe, d'ailleurs --, en tablant sur le développement des transports maritimes.

Dans *le secteur des transports routiers*, la double évolution de concentration et de formation d'ententes stratégiques n'est pas sans rappeler les évolutions structurelles observées dans le secteur du transport maritime de ligne transocéanique et répond à des objectifs similaires : proposer aux chargeurs des prestations de service globales dans le cadre d'un réseau global.

Dans *le secteur ferroviaire*, la logique de coopération qui sous-tend la politique communautaire depuis le début des années 90 a pour effet de provoquer l'émergence, à un rythme certes plus lent et selon des modalités moins radicales que dans les autres secteurs, d'entreprises ou groupes d'entreprises répondant à une logique similaire. Le retard dans l'entreprise de libéralisation du secteur laisse à penser que la "percée" des entreprises ferroviaires dans le domaine de la logistique est encore à venir.

Même les *transports fluviaux*, réputés, souvent à tort, pour leur archaïsme, participent à cette évolution. Ils sont à même de résoudre les problèmes logistiques liés au traitement de pondéreux, comme l'illustre l'exemple de la desserte du plus gros chantier européen (la reconstruction de la Postdamer Platz à Berlin). Ils deviennent en mesure de participer à la logistique dans le secteur des flux conteneurisés. Par exemple, les navires porte-conteneurs les plus modernes, adaptés au gabarit rhénan dépassent une capacité d'emport de 270 EVP, soit l'équivalent de plus de 5 trains ou d'un convoi routier long d'environ 3.5 km. Ce potentiel ne peut être optimisé que par la facilitation de l'interconnexion avec les autres modes de transport, en particulier le transport maritime, ainsi que par la réalisation concrète d'un libre accès aux voies navigables. Cette modernisation exige de lourds

investissements pour la mise à niveau et l'interopérabilité des réseaux navigables en Europe, ce qui, dans une optique de chaîne logistique à forte valeur ajoutée, semble désormais possible.

De ce point de vue, la technique du *transport fluvio-maritime*, parce qu'elle limite les effets négatifs des transbordements et permet une meilleure pénétration de la marchandise dans le territoire européen, présente un intérêt particulier en vue d'atteindre les objectifs globaux d'une meilleure répartition modale et de protection de l'environnement.

De même, *les ports* n'ont plus seulement une fonction de transbordement, d'entreposage ou de négoce. Ils deviennent des plates-formes de distribution des marchandises, et s'intègrent ainsi dans l'organisation même des fonctions logistiques des entreprises. Ils acquièrent un rôle actif dans le développement des chaînes logistiques terrestres, soit qu'ils participent à la définition des corridors de fret, soit qu'ils contribuent à déterminer la géographie des plates-formes logistiques. Plus qu'en terme de raccordement à des axes de transports, c'est à nouveau la question de l'intégration d'un port dans des réseaux -- réseaux de transports, réseaux logistiques -- qui détermine sa performance. Le développement des "ports secs" en est l'illustration.

En fin de compte, ces diverses évolutions se traduisent par une tendance à ce que nous pourrions appeler *l'indétermination culturelle* du prestataire de service logistique : l'architecte du transport peut être une fonction développée par une entreprise provenant du secteur des transport terrestre (comme le montre l'exemple du Groupement Routier E1), maritime (ERS), ferroviaire, fluvial ou par l'association d'entreprises provenant de plusieurs de ces horizons professionnels. Cette évolution a permis à des entreprises intermédiaires du transport (*commissionnaires de transports ; transitaires*) d'acquérir un rôle prédominant dans l'organisation des chaînes logistiques. Depuis longtemps acteurs et utilisateurs du transport, affranchis des contraintes liés à l'exploitation de services dédiés, rompus aux techniques d'arbitrage entre modes, ils sont en outre au centre du processus de massification des flux (cf., de nouveau, l'exemple fourni par la reprise de NDX par Transfracht) et apparaissent comme la profession clé dans les arbitrages de choix modaux ou intermodaux. Ainsi, aujourd'hui, l'adhésion de ces professionnels aux objectifs des politiques européennes de transport apparaît indispensable à leur succès.

2. De nouveaux défis pour les Pouvoirs Publics

2.1 En matière de financement des infrastructures et de leur utilisation

Si le développement d'infrastructures efficaces, interconnectées et interopérables est indispensable, l'évolution des métiers fait qu'il ne s'agit là désormais que d'une pré-condition à l'efficacité des prestations logistiques. Pour prendre l'exemple des questions qui sous-tendent en grande partie les projets politiques en faveur du TDMC -- c'est-à-dire le rééquilibrage entre modes, la lutte contre la congestion des voies terrestres, un meilleur respect de l'environnement -- toutes ces questions exigent des Pouvoirs Publics qu'ils s'intéressent aux conditions dans lesquelles le fonctionnement et l'utilisation des réseaux de transport permettent de réaliser les objectifs d'intérêt général en matière de transport. L'efficacité des politiques publiques dépend désormais tout autant de la qualité intrinsèque des réseaux d'infrastructure qu'elles planifient que de l'efficacité des opérations logistiques auxquelles ces infrastructures servent de support.

Face au développement d'une économie de la logistique, quelle devrait être la place des financements publics par rapport aux financements privés en matière d'infrastructure de plates-formes logistiques, qu'elles soient terrestres ou portuaires ? Cette question est actuellement soulevée par la

Commission européenne à l'occasion de la révision des *orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport* (Décision n°1692/96/CE).

2.2 En matière d'optimisation des opérations logistiques

Faciliter l'optimisation des choix logistiques des entreprises, c'est, du point de vue des Pouvoirs Publics, se donner comme objectif une intégration des différents modes de transports ainsi que de leurs points de contacts ou de transbordements (ports maritimes, ports secs, plates-formes terrestres, notamment). La mise en pratique systématique d'un accès libre et non discriminatoire aux infrastructures accompagnées d'une harmonisation dans les domaines technique, environnemental, social et fiscal, devraient être considérées comme des objectifs prioritaires. Au-delà des aspects de facilitation administrative, l'organisation des différents modes devrait être appréhendée en termes de *complémentarité et d'intégration* — au service de l'efficacité des chaînes logistiques -- et non simplement en terme de concurrents les uns "contre" les autres. Dans cette perspective, la place des modes les plus respectueux de l'environnement se trouve encore renforcée.

Enfin, l'évolution récente des transports en Europe montre que la politique de transferts modaux a des effets limités. Même si les objectifs de libéralisation et d'encadrement efficaces des marchés étaient atteints, le choix d'une logique de corridors (qui répond, il est vrai, à des contingences propres aux chemins de fer) mérite d'être confrontée à une organisation des réseaux "en étoile". Par ailleurs, la question se pose de déterminer dans quelle mesure des éléments contraignants de politique des transports devraient être accrus : limitation des transports routiers dans certaines zones ou certains types de trafics, par exemple.

2.3 En matière de coordination des politiques

Les politiques actuelles se heurtent à un certain nombre de paradoxes qui, à l'avenir, vont nécessiter de la part des Pouvoirs Publics un important effort de coordination. Par exemple, les corridors ferroviaires (*freeway*), en répondant à la tendance à la massification des flux, semblent souffrir de l'incapacité de leurs opérateurs, précisément, à massifier les flux, de même que, par leur configuration, ils favorisent directement certains ports, ce qui augmente les risques de congestion de ces ports. Comment éviter qu'une politique en faveur du transport maritime ne fasse que déplacer les points de congestion ? De même, comment anticiper que la facilitation des passages aux frontières -- problème qui, dans une certaine mesure favorise le transport maritime -- ne se traduise par une augmentation future du recours au transport routier ? Comment, enfin, concilier la nécessaire concurrence entre modes de transports et leur toute autant nécessaire complémentarité ? Ce sont là des questions, et l'on pourrait en citer d'autres, qui rendent particulièrement délicats les choix de politiques publiques.

CONCLUSION

Les transports maritimes à courte distance ne peuvent plus être conçus seulement comme une alternative aux transports routiers, mais aussi, dans une optique de complémentarité de modes, comme un élément à part entière de réseaux de transports intégrés dans l'objectif d'optimiser l'efficacité des chaînes logistiques.

La CEMT a déjà été à l'origine de nombreuses initiatives en vue de la promotion d'une politique des transports intégrée au niveau du continent européen. Sans évoquer ici en détail les nombreuses Résolutions adoptées sur des questions sectorielles, l'essentiel des principes de politique des transports en Europe préconisés par la CEMT s'inscrit toujours dans le Communiqué conjoint des Ministres des Transports de la CEMT, publié lors du Conseil des Ministres tenu à Berlin en 1997.

NOTES

1. Voir Annexe I.
2. Cette définition ne correspond pas à celle actuellement utilisée par la CEMT et l'UE, comme cela est expliqué dans l'Annexe II, mais elle conforte le raisonnement suivi dans ce document.
3. Voir document CEMT/CS/COMB(97)3.
4. Un "Rapport d'avancement suite à la Résolution du Conseil du 11 mars 1996 sur le transport maritime à courte distance" a été publié dans un document COM(99)317/Final daté du 29 juin 1999.
5. Pilot Actions on Combined Transport.
6. Voir la décision de la Commission "TACA" du 16 septembre 1998.
7. Cette alliance stratégique, connue sous le nom de E1 regroupe Dan Transport Holding (Danemark), Dubois (France), Saima Avandero (Italie) et Royal Nedlloyd (Pays-Bas).
8. Chiffre cité par Containerisation International, Août 1997, page 68.
9. Ainsi, dans le domaine social, un premier règlement communautaire concernant le temps de travail dans les transports routiers est paru dès 1969.
10. Par un tel système, le droit fiscal de droit commun n'est pas applicable aux activités d'armement maritime, et les entreprises sont redevables d'une taxe forfaitaire assise sur le tonnage qu'elles exploitent.
11. Ce projet consistait à créer un registre communautaire parallèle aux registres nationaux, et avait vocation à servir de vecteur pour une harmonisation des conditions d'exploitation de navires communautaires.

ANNEXE I : STATISTIQUES

Tableau 1. Commerce intra-européen par mode de transports et type de marchandise en 1995
(en millions de tonnes)

Type de marchandises	Mer	Rail	Route	Voies navigables	Autres	Total 1995	Total 1994
IMPORT							
Produits agricoles et animaux vivants	25.2	7.0	47.9	6.0	0.0	86.2	66.0
Denrées alimentaires et aliments pour animaux	16.9	2.1	52.2	5.2	8.3	84.7	75.7
Combustibles minéraux solides	2.4	1.6	4.5	3.1	0.1	11.6	15.0
Produits pétroliers	94.9	2.2	10.3	29.3	42.6	179.4	162.4
Minerais et déchets de métaux	13.4	5.4	12.3	30.6	0.1	61.9	51.7
Produits métalliques	17.5	15.0	37.9	2.7	0.0	73.2	55.7
Minéraux bruts et transformés et matériaux de construction	32.3	4.9	52.8	42.1	1.4	133.6	177.1
Engrais	7.3	1.5	7.3	4.6	0.0	20.7	18.2
Produits chimiques	30.1	5.3	62.3	7.1	1.7	106.4	87.0
Machines, équipement de transport, articles manufacturés et produits divers	31.3	5.6	87.3	0.2	25.9	150.4	103.4
TOTAL	271.4	50.6	375.0	130.9	80.2	908.1	752.2
Pourcentage du total (tous modes)	29.9	5.6	41.3	14.4	8.8	100.0	
EXPORT							
Produits agricoles et animaux vivants	23.5	5.5	46.2	7.4	0.1	82.7	63.8
Denrées alimentaires et aliments pour animaux	15.5	2.8	55.9	5.8	8.4	88.4	77.8
Combustibles minéraux solides	2.5	1.9	4.0	4.3	0.0	12.7	12.4
Produits pétroliers	102.2	2.1	8.8	32.2	53.6	199.0	183.2
Minerais et déchets de métaux	9.4	16.3	13.1	8.9	0.0	47.7	36.7
Produits métalliques	18.5	16.2	34.7	4.7	0.0	74.1	61.7
Minéraux bruts et transformés et matériaux de construction	36.5	4.8	56.6	36.4	1.4	135.7	121.6
Engrais	6.6	1.4	6.3	4.8	0.0	19.1	17.0
Produits chimiques	27.8	4.5	54.9	7.5	2.0	96.7	78.7
Machines, équipement de transport, articles manufacturés et produits divers	34.6	7.8	91.7	3.5	13.7	151.3	118.0
TOTAL	277.1	63.3	372.1	155.5	79.3	907.3	770.9
Pourcentage du total (tous modes)	30.5	7.0	41.0	12.7	8.7	100.0	

Source : ISL Brême, d'après Eurostat, octobre 1997.

Sur la base des statistiques fournies par la Commission Européenne et pour les pays communautaires exclusivement, les transports maritimes à courte distance ont augmenté de 17 % en volume et de 23 % en tonnes-kilomètres entre 1990 et 1997. Les parts respectives du transport maritime à courte distance et du transport routier sont équivalentes dans les trafics nationaux (respectivement 43 et 42 % en tonnes-kilomètres). En trafic international, la part du TMCD est prédominante (69 %). Après une croissance modeste de 4 % entre 1990 et 1993, le TMCD s'est développé plus rapidement de 1993 à 1997 (+ 18 %). Seulement 6 % du tonnage total transporté en échanges intra-communautaires (national et international) passent par la voie maritime à courte distance alors que 84 % de ces échanges passent par la route. En ce qui concerne le tonnage transporté en trafic extra-communautaire, les parts respectives de ces deux modes s'élèvent à 33 et 45 %.

Quelques chiffres complémentaires montrent, par exemple, l'importance du transport maritime à courte distance dans les ports français :

- En 1997 : 20Mt, soit 6 % du tonnage global
Ordre de grandeur estimé à plusieurs milliards de tonnes-km en équivalent transport terrestre (en trajet maritime, 10 milliards de tonnes-km, dont la moitié de vrac liquides, essentiellement constitués de produits pétroliers).
- En 1995 : plus de 115 Mt échangées avec les autres pays de l'Union Européenne dont 42 Mt de trafics pétroliers et plus de 35 Mt de trafic routier transmanche.

Ces chiffres, à rapprocher des données des autres modes de transport (20 Mt d'échanges entre la France et les autres pays de l'Union Européenne par voies ferrées et 130 Mt par voie routière) soulignent combien le transport maritime à courte distance est loin d'être négligeable.

Tableau 2. Fourchettes des coefficients d'émission atmosphérique des camions, des trains et des navires, en grammes/tonne au kilomètre

Polluant	Camions	Trains	Navires
CO	0.5	0.2	0.04
CO ₂	98	28	15
HC	0.2	0.1	0.01
NOx	1	0.5	0.3
SO ₂	0.03	0.04	0.3
Particules	0.08	0.03	0.006

Source : Eurostat Trends Project.

Tableau 3. Consommation d'énergie des différents modes de transport de marchandise (en kilojoules/tonnes-km)

Voies navigables	Route	Rail	Transport aérien	Conduites
423	2890	677	15.839	168

Source : Whitelegg, « Transport for sustainable Future – the case for Europe », 1993, cité par la Commission dans COM(95)317 final, « Le transport maritime à courte distance : perspectives et défis », 5 juillet 1995.

ANNEXE II

DEFINITIONS

Transport intermodal :

Acheminement d'une marchandise empruntant plusieurs modes de transports mais dans le même contenant, sans rupture de charge. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale. (Source : CEMT).

Transport combiné :

Transport intermodal dont les parcours européens s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possibles, par route. (Source : CEMT)

Transport de marchandises entre Etats membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal par la route :

- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,
- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

Source : Directive 92/106/CEE.

Transports maritimes à courte distance :

Transports maritimes effectués entre ports du continent européen. Ils recouvrent :

- Les trafics de *cabotage national*, entre deux ports d'un même pays.
- Les trafics *internationaux intra-européens* -- dont l'origine et la destination sont des ports européens.
- Les trafics européens faisant partie des voyages interocéaniques.

Source : Rapport Confavreux : CEMT/CS/COMB(99)1.

**RECOMMANDATIONS ADOPTEES PAR LES MINISTRES DES TRANSPORTS DE LA
CEMT LORS DU CONSEIL DES MINISTRES TENU A PRAGUE
LES 30 ET 31 MAI 2000**

A la lecture du rapport sur «Le transport maritime à courte distance : alternative ou complément du transport terrestre en Europe» [CEMT/CM(2000)9] qui porte exclusivement sur le transport de marchandises, on peut conclure que les transports maritimes à courte distance (TMCD) ne peuvent plus être conçus seulement comme une alternative aux transports routiers, mais aussi, dans une optique de complémentarité de modes, comme un élément à part entière de réseaux de transports intégrés dans l'objectif d'optimiser l'efficacité des chaînes logistiques. Il est important de souligner à cet effet le caractère global de l'industrie maritime en général. En effet, force est de constater que, même si les statistiques font défaut, on s'accorde à estimer que les transports maritimes assurent aujourd'hui environ 30 % des transports intra-européens de marchandises, dont une grande part de transports maritimes à courte distance. Ceux-ci concernent plus particulièrement les pays riverains des mers fermées servant de frontière à l'Europe (en particulier, mer Baltique, mer Noire, voire Méditerranée) et sont vraisemblablement appelés à se développer en raison de la globalisation croissante des échanges.

En outre, le rapport permet de constater certains éléments caractéristiques des transports maritimes à courte distance qui conduisent et imposent un certain nombre de conclusions pour ce mode de transport en tant que tel, mais aussi en tant qu'un élément d'une chaîne de transports, notamment de transports combinés. Cette synthèse ne concerne d'ailleurs que la place que pourrait prendre le transport maritime à courte distance dans le transport combiné.

1. Promotion des transports maritimes à courte distance

En intégrant le transport maritime à courte distance dans les transports combinés, on cherche à inclure, dans l'écoulement multimodal des transports, la navigation maritime en tant que type de transport. Il sera ainsi possible de réaliser, sur une plus grande échelle, le transfert de transports envisagés dans le cadre de transports combinés, de la route vers d'autres modes de transport écophiles, en l'occurrence vers la chaîne de transport par eau.

Lors de l'intégration du transport maritime à courte distance dans les transports combinés, les ports, en tant qu'interfaces, revêtent une importance particulière. Ils constituent des lieux de transbordement importants pour les transports combinés et regroupent les flux des transports routiers et ferroviaires ainsi que des navigations fluviales et maritimes. Les ports, et notamment leurs centres de transbordement nécessaires, devraient être retenus dans les programmes appropriés de promotion des transports combinés, conformément aux critères relevés au paragraphe 6 ci-dessous, au même titre que les centres de transbordement terrestres. Ceci pourrait être le rôle des bureaux d'information du transport maritime à courte distance qui sont déjà développés dans certains ports européens.

En tant que paramètre essentiel de concurrence pour les ports maritimes, leurs dessertes terrestres et fluviales deviennent de plus en plus importantes. En vue de l'intégration du transport maritime à courte distance dans les transports combinés, il est indispensable d'améliorer le raccordement aux ports des infrastructures ferroviaires et navigables, voire routières si cela est nécessaire pour l'accessibilité du port.

2. Harmonisation des conditions de concurrence et libéralisation progressive du marché

S'il est vrai que l'accès libre et non discriminatoire aux différents marchés du transport en Europe constitue un élément important de l'efficacité des réseaux de transport et des prestations logistiques, une libéralisation des marchés ne saura pas assurer une mobilité durable sans mesures d'encouragement. Il faudrait, dans un terme le plus rapproché possible, introduire au préalable des conditions de concurrence équitables, surtout en ce qui concerne les aspects sociaux,

environnementaux, techniques et fiscaux. A plus long terme, ceci impliquerait, compte tenu des coûts d'infrastructures élevés des modes de transport, en particulier ferroviaires et navigables, un effort plus soutenu d'internalisation des coûts externes. Puisque à ce stade, ni des conditions de concurrence équitable, ni le libre accès aux marchés ne sont réalisés, le développement des transports combinés en Europe, y compris le transport maritime à courte distance, mérite un renforcement des politiques publiques.

En outre, en tant que responsables de la régulation des marchés, les Pouvoirs Publics sont garants du fonctionnement équitable de ceux-ci. Le problème de l'équité dans les conditions de concurrence peut être analysé de différentes façons, selon qu'il s'agit de la concurrence entre modes de transport ou de la concurrence qui s'exerce au sein de chaque mode. Dans l'un et l'autre cas, la question se pose aussi de l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur des transports et de son contrôle.

3. Investissements en infrastructures

En matière de planification des investissements d'infrastructure, l'enjeu actuel est de mieux intégrer les ports dans les RTE-T, en prenant en compte leur fonction de transbordement (points nodaux). La communication de la Commission des Communautés Européennes du 29 juin 1999 [COM(99)317] sur *le rapport d'avancement du développement du transport maritime à courte distance en Europe*, considère les infrastructures et les superstructures portuaires d'un point de vue fonctionnel et opérationnel. Elle permet de mieux comprendre le rôle des Pouvoirs Publics en matière de planification des infrastructures ainsi que le rôle respectif de ceux-ci et des opérateurs privés dans le financement des infrastructures, tant en ce qui concerne les ports maritimes que les plates-formes terrestres qui leur sont liées. Ce faisant, il pourrait aussi être utile d'examiner les conditions de l'investissement privé dans les zones portuaires, en ce qui concerne les activités de manutention par exemple, sans exclure la possibilité d'étendre le champ de l'activité privée.

4. En matière d'optimisation des chaînes logistiques : développement de l'interopérabilité des modes et des réseaux de transport

Dans l'optique de réseaux de transports interconnectés et interopérables au service de l'optimisation des chaînes logistiques et, plus généralement, dans l'optique de la facilitation des échanges intra-européens de marchandises, les Etats devraient veiller à ce que l'utilisation efficace des réseaux ne soit pas gênée par des normes juridiques, administratives ou techniques inadaptées. Ainsi les problèmes de transit douanier et autres formalités administratives (sanitaires, par exemple), de même que l'absence de compatibilité des charges unitaires sont souvent cités comme constituant des obstacles majeurs au développement des transports maritimes et leur intégration dans les réseaux de transport.

De ce point de vue, le développement des transports par voies navigables en général, des transports fluvio-maritimes en particulier, lui-même partie intégrante de la politique de développement des ports intérieurs, nécessite :

- La mise en exploitation de navires de mer disposant de caractéristiques de tirant d'eau et de tirant d'air les rendant aptes à ce type de navigation.
- L'aménagement technique des voies fluviales ainsi que leur libre accès.

De plus, afin de permettre l'action conjuguée des modes de transport, on doit attacher une importance particulière à la compatibilité des unités de chargement en tenant compte, avant tout, des dimensions intérieures correspondant à celles des palettes, des dimensions hors-tout compatibles qui peuvent être appliquées à tous les modes ainsi que de la fiabilité et de la sécurité, notamment dans les transports maritimes. Il convient de noter que les dimensions des conteneurs ISO1 sont incompatibles avec celles des europalettes, ce qui rend l'automatisation des chargements impossible.

Les ports constituant un point d'interconnexion essentiel, les éléments clés pour une utilisation plus intensive des transports maritimes à courte distance en Europe peuvent être définis ainsi :

- L'amélioration des services portuaires en vue de diminuer le coût et la durée du passage des navires dans les ports.
- La meilleure intégration des ports dans les réseaux d'infrastructures modales, leur connexion aux plates-formes intermodales.
- L'allégement des formalités administratives liées au passage des navires et des marchandises en zone portuaire.

Enfin, l'intégration des services de transport maritime à courte distance dans une chaîne d'information (EDI) efficiente et compatible avec les méthodes utilisées dans les administrations publiques (douanes, par exemple), ainsi que dans les autres entreprises de transport, paraît une condition essentielle du fonctionnement efficace d'une chaîne logistique intégrée.

Malgré les améliorations pressenties, les chaînes logistiques comprenant le transport maritime à courte distance souffrent de difficultés importantes pour leur développement : tout d'abord, l'évolution logistique expérimentée au cours de la dernière décennie semble, mis à part certaines régions d'Europe précises, à savoir la mer Baltique, contraire à ce type de chaîne ; ensuite, pour que le transport maritime à courte distance soit avantageux par rapport aux modes terrestres, il faut que la source et la destination de la marchandise ne soient pas trop éloignées des ports.

5. L'amélioration des normes juridiques encadrant les transports fluvio-maritimes et l'adaptation des structures administratives

Un handicap souvent cité à l'encontre du transport maritime par rapport à la route est son manque de flexibilité, dû en particulier à sa faible pénétration à l'intérieur du continent. A cet égard, il y aurait tout d'abord lieu d'assurer en permanence le libre accès des voies navigables et d'abolir les discriminations dont souffrent encore les navires affectés à un transport fluvio-maritime au niveau des ports maritimes.

Etant donné l'importance du réseau des voies navigables dans la partie centrale et orientale de l'Europe, les transports maritimes à courte distance et les transports fluviaux, dans une optique paneuropéenne, pourraient considérablement gagner en attractivité s'ils étaient aptes à se combiner et à parcourir sans obstacle les voies navigables.

Si l'on s'accorde sur le fait que le rôle des administrations consiste en premier lieu à faciliter l'intégration des modes de transports, un des handicaps auxquels paraissent souvent confrontées les administrations publiques est l'organisation de leurs compétences sur une base modale. L'adaptation des structures administratives devrait porter à la fois sur l'amélioration des documents exigés dans les ports et sur les procédures, y compris les procédures douanières et phytosanitaires, qui y sont effectuées. Une des réalisations effectives du Forum des Industries Maritimes est d'avoir incité à la nomination, au sein des administrations nationales, d'une "personne-contact" pour le transport

maritime à courte distance. Etant donnée la dimension paneuropéenne des transports maritimes à courte distance, de telles “personnes-contact” pourraient être désignées dans les autres pays européens.

6. Soutien à la modernisation du secteur

Même si certains types de trafic en transport maritime à courte distance sont à la pointe du progrès, la modernisation de ce secteur, en vue de son intégration dans un système de transport et de logistique européen, nécessite des investissements -- et engendre des risques financiers -- importants liés, en particulier, à la modernisation des flottes et à l'amélioration de la productivité des ports. Etant donné l'importance et le nombre d'actions en matière de recherche et développement intéressant directement ou indirectement le secteur des transports maritimes à courte distance, la transparence et la coordination des actions de soutien à l'innovation devraient être considérés comme les moyens indispensables pour la poursuite des objectifs cités au sous-titre 1.

Dans certaines circonstances, il peut paraître opportun aux autorités publiques de contribuer aux coûts d'investissements participant à des projets qui développeront le transport combiné par le transport maritime à courte distance. Les autorités voudront alors s'assurer que de tels projets permettent vraiment le transfert de la route vers la mer. Les autorités veilleront aussi qu'un certain nombre d'autres aspects soient respectés, tels que :

- *Additionalité* : la contribution de l'Etat apportera un développement supplémentaire et ne fera pas que remplacer l'investissement du secteur privé qui aurait eu lieu en tout cas.
- *Concurrence* : le projet fera plus qu'absorber du trafic d'autres mouvements maritimes à courte distance ou d'autres modes de transport écophiles.
- *Viabilité* : le projet sera viable à long terme par lui-même, sans autre soutien public supplémentaire.
- *Intervention minimale* : la contribution publique doit se limiter au minimum nécessaire pour que le projet continue. Ceci assure que l'argent public est utilisé de manière efficace et libère les ressources pour d'autres projets.

En outre, il apparaît que les transports constituent un domaine illustrant l'évolution de nos sociétés vers des économies fondées sur la circulation de l'information et de nouveaux savoir-faire. Le développement des prestations de services logistiques fait appel à de nouvelles compétences. En vue d'établir un environnement favorable aux transports maritimes à courte distance, et de mieux les intégrer dans les chaînes logistiques, il conviendrait de soutenir les actions de formation des personnels dont les compétences logistiques seront à développer, ainsi que de leur faire connaître les meilleures pratiques relevées. Ces actions de formation sont actuellement essentiellement du ressort des organismes de coordination du secteur maritime. Elles pourraient être en outre d'un intérêt particulier dans ce qui concerne les pays d'Europe Centrale et Orientale et les Nouveaux Etats Indépendants, dans la mesure où l'amélioration des compétences constitue une condition clé pour une évolution équilibrée des systèmes et des pratiques du transport et de logistique à l'échelon paneuropéen.

7. Coordination des politiques de transport

Par la couverture géographique de ses pays Membres, la CEMT peut jouer un rôle important dans l'évolution cohérente des politiques de transport à l'échelon du continent européen qui laisse place à une certaine compétitivité. Une double action de concertation et de coordination paraît d'autant plus nécessaire que le rôle des autorités publiques connaît une mutation en raison de l'évolution structurelle

des marchés, où les prestations traditionnelles de transports sont de plus en plus intégrées dans des prestations complexes de gestion logistique. L'évolution des marchés vers un système de transport et de logistique implique que les Pouvoirs Publics adoptent ou accentuent une approche multimodale dans la définition de leurs politiques de transport.

Il semblerait souhaitable que la concertation et la coordination portent, au moins d'un point de vue maritime et portuaire, sur tous les éléments constitutifs des politiques de transport tels que le financement des infrastructures, la définition de règles organisant les conditions de concurrence équitables sur les marchés du transport ("*level playing field*") et la poursuite de l'harmonisation conjointement à la libéralisation des marchés.

Au niveau national, les pays Membres devraient aussi veiller à ce que les politiques mises en œuvre dans d'autres instances ou secteurs (politiques régionales et environnementales, entre autres) contribuent à la réalisation des objectifs poursuivis dans le secteur des transports et vice-versa.

Dans la mise en œuvre de ces politiques, il importe que les mesures d'aides (financières, fiscales ou autres) accordées par les Pouvoirs Publics soient coordonnées afin de favoriser la poursuite des objectifs de politique générale cités ci-dessus et de ne pas créer de distorsions ou de discriminations contraires à l'un de ces objectifs, dont, en particulier, le développement des transports maritimes à courte distance.

Enfin, le besoin d'une meilleure connaissance des marchés et la nécessité, pour les Pouvoirs Publics, d'anticiper leurs développements futurs, confirment la nécessité de disposer de statistiques fiables et cohérentes, et d'une identification, la plus précise possible, des goulets d'étranglement.

Le Conseil des Ministres, réuni à Prague les 30 et 31 mai 2000,

PREND NOTE du rapport sur le développement du transport maritime à courte distance [CEMT/CM(2000)9] et de la note de synthèse qui précède cette Résolution ;

RAPPELLE les Résolutions antérieures concernant le développement du transport combiné, en particulier celle adoptée à Annecy en 1994 [CEMT/CM(94)13/final] et la Déclaration adoptée à Budapest en 1996 [CEMT/CM(96)16] ;

SOUTIENT les efforts de la CEMT, en étroite coordination avec l'Union Européenne et les autres instances politiques concernées, pour :

continuer les travaux visant à préparer les éléments permettant la mise au point, au niveau paneuropéen, d'une politique cohérente qui garantisse des conditions de concurrence équitables entre modes, notamment par la détermination d'une politique d'internalisation des coûts ayant pour objectif la couverture par chaque mode de transport de l'ensemble des coûts qu'il occasionne ;

poursuivre, dans le cadre de la législation et des engagements internationaux, l'harmonisation des règles sociales, techniques et fiscales applicables à chaque mode de transport à l'échelon paneuropéen ;

contribuer à l'extension de la législation de l'UE à l'ensemble de l'Europe, affirmant en cela son rôle de «pont» entre pays Membres de l'UE et pays non membres ;

REMARQUE que le transport maritime à courte distance peut contribuer, de manière significative, à la réalisation d'une politique de développement durable des transports, en permettant la mise en œuvre d'un système de transport et de logistique paneuropéen cohérent, efficace et sûr, grâce, en particulier, à l'utilisation des modes de transport les plus appropriés ;

RECONNAÎT l'importance des transports maritimes à courte distance non seulement en tant qu'alternative aux transports routiers, mais aussi en tant que partie intégrante d'un système de transport, dans une optique de complémentarité des modes, même si l'espace de développement du transport maritime à courte distance est, de par ses contraintes géographiques, limité ;

ESTIME que le transport maritime à courte distance peut participer, dans une politique générale des transports, à l'amélioration des liaisons entre les pays Membres de la CEMT et en particulier à revitaliser les régions périphériques ;

qu'à ce titre, des efforts spécifiques doivent être entrepris pour assurer son développement ;

RECOMMANDE, à cette fin, et en s'appuyant sur les travaux entrepris par l'ensemble des organisations concernées, de

se doter des moyens nécessaires pour disposer d'informations statistiques cohérentes et fiables, en s'appuyant sur les actions développées conjointement par l'ensemble des organisations concernées ;

procéder à un inventaire le plus précis possible des goulets d'étranglement au développement du transport maritime à courte distance ;

renforcer la coordination des politiques d'investissement en infrastructures, des conditions d'harmonisation et de libéralisation des marchés, ainsi que de définition de conditions de concurrence équitables sur les marchés du transport et de la logistique ;

veiller à ce que les mesures d'aides et de soutien financiers, fiscaux ou autres soient cordonnées en vue de contribuer à l'efficacité d'un réseau de transport et de logistique de dimension paneuropéenne ;

renforcer, tant au niveau national qu'international, les efforts de coordination entre politiques environnementale, d'aménagement du territoire et de transport, y compris les ports ;

examiner, de manière continue, les conditions de développement du transport combiné intégrant un segment maritime ;

RECOMMANDE, en particulier,

en ce qui concerne le rôle des ports en tant qu'interfaces entre modes de transports :

- i) d'apporter, en liaison avec les organisations concernées, un soutien effectif aux initiatives techniques ou juridiques susceptibles d'optimiser leurs fonctions de transbordement, dans le cadre d'une logique de réseau ;
- ii) d'encourager le développement de bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance, tels qu'ils existent déjà dans certains pays, régions et ports européens ;

en ce qui concerne le développement des transports fluvio-maritimes en Europe, de le favoriser et, dans cette optique, rappelle la nécessité :

- i) de poursuivre la mise à niveau technique des réseaux, en particulier sur le plan environnemental, et leur compatibilité,
- ii) de poursuivre la politique de libéralisation de l'accès à ces réseaux dans des conditions non discriminatoires, et
- iii) d'harmoniser et simplifier les règles juridiques et procédures administratives les concernant ;

SOUTIENT, dans un souci de continuité de l'offre de transport, la mise en place, dans les pays non membres de l'Union Européenne concernés par le transport maritime à courte distance de points de contacts responsables de la promotion du transport maritime à courte distance, chargés :

- de veiller à la cohérence, d'un point de vue maritime, des politiques publiques, surtout en ce qui concerne les aspects sociaux, environnementaux, techniques et fiscaux, pouvant avoir une influence sur le développement de ces transports dans leur pays, et
- de promouvoir la simplification des procédures administratives liées aux transports maritimes à courte distance en Europe, le cas échéant, par leur harmonisation ;

CHARGE le Comité des Suppléants :

- de mettre à la disposition de l'ensemble des organisations concernées par le transport maritime à courte distance, qu'elles soient nationales ou internationales, gouvernementales ou professionnelles, le rapport et la présente Résolution ;
- de développer les moyens par lesquels la CEMT pourrait contribuer à la coordination des actions de soutien à la modernisation du secteur, en concertation avec les autres organisations concernées, notamment l'Union Européenne, en vue de favoriser la réalisation des objectifs décrits ci-dessus ;
- en particulier, de coopérer avec l'Union Européenne, sur les travaux concernant l'inventaire des goulets d'étranglement, en y ajoutant un inventaire similaire pour les pays non membres de l'Union Européenne ;
- de lui faire rapport, en temps opportun, sur les actions entreprises et les résultats obtenus suite aux recommandations développées dans la présente Résolution.

GLOSSAIRE

EDI	Echanges de données informatiques
ISPA	Instrument d'Aide à la Pré-Accession
JAT	Juste à Temps
LO-LO	Lift On - Lift Off
O/D	Origine / Destination
PCT	Politique Commune des Transports
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
R-D	Recherche - Développement
RTE-T	Réseaux TransEuropéens - Transport
TB	Tonnage Brut
TMCD	Transports Maritimes à Courte Distance
TPL	Tonnes de Port en Lourd

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2001 05 2 P) ISBN 92-821-2269-7 – n° 51566 2001