LES DOSSIERS
DE
L'OBSERVATOIRE
TRANSPORTS / EUROPE

Dossier n°6

Le transport maritime, un avenir pour l'Europe

Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Conseil National des Transports
34, avenue Marceau
75008 Paris

Octobre 2004

PRESENTATION

L'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe inscrit chaque année quelques thèmes prioritaires à son programme de travail, sur proposition de la section permanente du CNT. Les principaux résultats des réflexions qui en découlent sont diffusés dans le bulletin *Transports/Europe*, distribué sous une forme imprimée à tous ses abonnés et également disponible et téléchargeable, en français et en anglais, sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr.

Toutefois le bulletin, pour rester bref et aisément lisible, ne saurait reprendre toute la richesse d'information des contributions dont il se nourrit. C'est pour mettre ce matériau à la disposition de tous les utilisateurs qui en auront l'usage (que ce soit dans un cadre professionnel, politique ou académique) que sont constitués les *Dossiers de l'Observatoire*. Ils rassemblent les travaux des experts de l'OPSTE, en se contentant d'en unifier autant que possible la présentation mais sans en altérer le contenu ni en modifier le statut : il s'agit bien d'informations recueillies par des spécialistes indépendants, s'exprimant à titre personnel.

Le dossier n° 6 aborde le « transport maritime en Europe » et répond aux principales questions qui se posent à l'ensemble du dispositif (y compris les acheminements terrestres et les passages portuaires) : quel est le rôle et l'importance du transport maritime (données sur le trafic, les opérateurs, les infrastructures portuaires...) ? quels sont les projets en cours ? quels enjeux ? quelles perspectives européennes ? La liste des experts qui y ont contribué figure en fin de dossier. Florence Ramond, étudiante à l'Université de Paris 12 – Val de Marne, en a assuré la mise en forme.

L'ensemble des contributions des membres du réseau de l'Observatoire constitue, comme chaque fois, une riche moisson : l'expérience européenne est abondante et variée, chacun gagne à en tirer parti. Les modalités d'utilisation et les enjeux de toutes sortes attachés à ce mode de transport varient en effet considérablement d'une zone à l'autre, à l'intérieur même de la petite Europe occidentale.

Partout, toutefois, le même constat s'impose d'emblée : le transport maritime joue un rôle considérable et pourtant systématiquement sous-estimé dans la desserte des pays étudiés, même les plus enclavés comme c'est le cas de la Suisse. Il est presque toujours oublié dans les données de base décrivant les systèmes de transport, celles que l'on trouve dans les articles de journaux et les discours des ministres, et en particulier dans les données sur le partage modal. Pour s'en tenir au fret, le transport maritime représentait 33 % des tonnes-kilomètres transportées en Europe (au sens de l'Union à 15 membres) en 1970. Depuis cette date, son volume a plus que doublé et il représente aujourd'hui 41 % de la totalité du fret, faisant ainsi jeu égal avec le transport routier qui en assure 43 %. Peut-être cette sous-estimation est-elle particulièrement vive en France, pays continental malgré l'ampleur et la diversité de sa façade maritime, comme l'a jadis souligné l'historien Fernand Braudel.

Partout important, le transport maritime est très divers dans son contenu et son rôle. La dimension géographique est, évidemment, le premier facteur de différenciation. Les archipels (la Grèce, l'Italie, le Royaume Uni), les mers intérieures telles que la Baltique ou la mer du

Nord, les détroits (le Pas de Calais) sont autant de configurations favorisant ou imposant le mode maritime comme un instrument central du système de transport tandis que, sans l'ignorer, des pays terriens comme l'Allemagne, l'Espagne ou la France peuvent y voir plutôt un instrument de relations extérieures.

Le partage est du reste difficile entre transport maritime intérieur aux pays européens, continental et intercontinental. Les données disponibles sont en effet principalement des données portuaires, sans préciser les origines et les destinations définitives des marchandises : par exemple, la répartition des échanges de conteneurs entre les flux véritablement intra-européens et les flux de pré et post-acheminement d'échanges intercontinentaux (selon le dispositif des *feeders* alimentant les *main ports*) n'est pas faite dans les statistiques.

Quant aux marchandises acheminées, elles sont massivement composées de produits agricoles, énergétiques et industriels en vrac, sur de longues distances par comparaison avec les transports terrestres. Mais les produits manufacturés, sous divers conditionnements (y compris à bord de remorques ou d'ensembles routiers complets empruntant le mode maritime sur un fragment de leur parcours) se développent vivement, et notamment le transport par conteneurs auquel tous les grands ports accordent une place prééminente dans leur stratégie de croissance.

Évoluant en volume et en composition, le transport maritime est engagé dans une profonde restructuration mondiale et européenne. Les mécanismes de concurrence y sont vifs. La recherche d'économies d'échelle et d'envergure alimente un mouvement soutenu de concentration des trafics dans un nombre plus petit de ports plus puissants. Ceux-ci deviennent alors les *hubs* de redistribution vers les ports de deuxième rang. La lutte des ports passe par des jeux d'acteurs multiples. Aux réseaux mondiaux des armateurs et des commissionnaires de transport s'ajoutent maintenant les réseaux des grands manutentionnaires portuaires, qui implantent leurs propres terminaux à conteneurs et orientent ainsi les flux.

Massif et concentré sur quelques pôles, le trafic maritime pose alors un problème crucial d'acheminement terrestre. La desserte de leur hinterland est désormais un élément crucial de la compétitivité des ports, ainsi que des acteurs du système maritime : traditionnellement, le *merchant haulage* concurrence le *carrier haulage*. Les infrastructures et les services de transport terrestre sont plus que jamais associés au transport maritime. Il faut alors que se mettent en place des chaînes de transport multimodales ou intermodales, qui sont aussi des chaînes d'acteurs dont la qualité d'organisation est la clef de leur efficacité. La distinction usuelle entre transport maritime et transport terrestre tend ainsi à se brouiller.

Il n'est donc pas surprenant que l'Union européenne accorde une importance croissante au transport maritime dans sa conception globale du système de transport, en particulier dans un sens politique. Propre et sûr, le transport maritime allège les transports terrestres, et notamment le transport routier, et apparaît comme un instrument efficace au service d'un projet de "mobilité durable". Le cabotage maritime intra-européen, les "autoroutes de la mer" sont ainsi devenus des mots clefs du vocabulaire politique communautaire.

Ces quelques éléments de synthèse n'épuisent évidemment pas la richesse des analyses nationales ici rassemblées et offertes au lecteur.

Michel Savy
Christine Aubriot

SOMMAIRE

ALLEMAGNE 7
1. Rôle et importance du transport maritime 7
1.1 Trafic total 7
1.2 Flotte 7
1.3 Les ports allemands 7
1.4 Evolution et composition du trafic 8
2. Enjeux du transport maritime dans les ports allemands 10
2.1 La concurrence 10
2.2 Situation des ports et positionnement 12
2.3 Les ports allemands dans le trafic européen 21

BELGIQUE 22
1. Rôle et importance du transport maritime 22
1.1 Trafic 22
1.2 Le Short Sea Shipping 23
1.3 Pré- et post-acheminement : répartition modale 24
1.4 Flotte : de nouvelles dispositions pour le rapatriement sous registre belge 24
2. Enjeux liés aux ports belges 25
2.1 La situation des ports belges 25
2.2 Décret portuaire 27
2.3 Impacts de la politique européenne 27

ESPAGNE 29
1. Rôle et importance du transport maritime 29
1.1 Trafic de marchandises par autorité portuaire 29
1.2 Flotte 30
1.3 Les compagnies maritimes 32
1.4 Infrastructures portuaires 33
2. Nouveautés et perspectives du transport maritime espagnol 34
2.1 Fiscalité : introduction de la « Tonnage Tax » 34
2.2 Promotion du short sea shipping 34

FRANCE 35
1. Rôle et importance du transport maritime 35
1.1 Ports : 35
1.2 Opérateurs : les stratégies des armateurs français 42
2. Enjeux et perspectives du transport maritime français 44
2.1 Contexte politique français et situation de la flotte 44
2.2 La relance de l'aide au pavillon français par la fiscalité 45
2.3 La promotion du Short Sea Shipping 45

GRECE 47
1. Rôle et importance du transport maritime 47
1.1 Transport international de fret (deep sea) 47
1.2 Le transport côtier national et international 49
1.3 Les ports grecs et le trafic 50
1.4 Caractéristiques sociales 50
2 Enjeux du transport maritime 51
2.1 Organisation du transport maritime de fret en Méditerranée 51
2.2 Les perspectives à l'échelle européenne 51

ITALIE 53
1. Rôle et importance du trafic maritime 53
1.1 Le trafic 53
1.2 L'activité méditerranéenne 55
1.3 L'évolution dans l'organisation portuaire 56
1.4 Les opérateurs : groupes de contrôle des principaux terminaux de conteneurs italiens 58
1.5 Le cabotage 60
2. Forces et faiblesses du transport maritime italien 62
2.1 Forces 62
2.2 Faiblesses 62

ROYAUME-UNI 63
1. Rôle et importance du trafic maritime 64
1.1 La flotte marchande 64
1.2 Le trafic de marchandises 67
1.3 Les ports 72
2. Les politiques publiques relatives au transport maritime 75
2.1 Politiques sur la flotte et les marins 75
2.2 Politiques publiques sur la planification et le développement des ports 77
2.3 La position des ports britanniques selon les autorités portuaires 79

SUEDE 81
1. Rôle et importance du trafic maritime 81
1.1 Le trafic maritime en Suède 81
1.2 La flotte marchande 83
1.3 Les compagnies maritimes et fluviales (opérateurs) 84
2. Enjeux du transport maritime 85
2.1 Enjeux au niveau des acteurs publiques 85
2.2 Les opérations portuaires 86
2.3 Enjeux de la recherche 87

SUISSE 88
1. Rôle et importance du transport maritime 88
1.1 Situation géographique 88
1.2 La neutralité : un des fondements juridiques importants 89
1.3 Prestations de la navigation rhénane 89
1.4 Navigation intérieure : un « littoral juridique » 91
1.5 Trafic 91
1.6 Opérateurs 92
1.7 Infrastructures portuaires : les ports Rhénans 94
2. Enjeux du transport maritime pour la Suisse 95
2.1 Les questions à résoudre 95
2.2 Evolutions de la navigation et de la flotte suisses 96
2.3 Les perspectives à l'échelle européenne 97

POUR EN SAVOIR PLUS 99
SUISSE 99

PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE 104

COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER 105

***

ALLEMAGNE

Hambourg, le plus grand port d'Allemagne, réalise le tiers (83 millions de tonnes en 2001) du trafic maritime du pays. Comme celui de Brême, c'est un port polyvalent. Wilhelmshaven, en deuxième position (41 millions de tonnes), plus orienté dans le transbordement de pétrole brut est amené à se développer pour mieux concurrencer Rotterdam. Les ports de la mer Baltique, l'autre façade maritime, représentent 20 % du trafic et ont plutôt choisi une stratégie de spécialisation.
Le trafic, tous ports confondus, se répartit de façon relativement équilibrée entre le vrac liquide (27 %), le vrac sec (26 %) et les conteneurs (27 %).
La flotte marchande allemande (600 navires) est une des plus modernes du monde (7 ans en moyenne).

1. Rôle et importance du transport maritime

1.1 Trafic total

En Allemagne, le transport maritime favorise le commerce extérieur et permet l'approvisionnement en matières premières. En 2001, le volume des importations par voie maritime était de 156,5 millions de tonnes et celui des exportations était de 89,6 millions de tonnes.[1] Le pétrole brut, les marchandises transportées en vrac (des minéraux, du bois, de l'acier, des céréales...), les conteneurs, les automobiles, le papier, les gaz liquéfiés sont les principaux produits importés. Ces marchandises sont livrées dans des matériels spécialisés aux caractéristiques différentes. L'exportation est caractérisée principalement par des produits finis et des matières premières transformées.

1.2 Flotte

Sous le pavillon de la République fédérale d'Allemagne, 605 navires marchands (> 100 TJB) ont été enregistrés au 31 décembre 2001, avec une capacité totale en volume de 6,2 millions de TJB[2]. Ces navires sont de plusieurs types : navires polyvalents, porte-conteneurs, navires de transport conventionnel, vraquiers, navires rouliers, pétroliers, navires frigorifiques, transbordeurs, paquebots et navires spéciaux. Les navires avaient une moyenne d'âge de 7,1 ans en 1998, constituant ainsi une des flottes marchandes les plus modernes du monde.[3] En outre, un grand nombre de navires marchands ne peuvent pas être comptabilisés statistiquement au sein de la flotte marchande allemande. Pourtant, ces derniers sont soumis à la réglementation allemande sur la base du régime de propriété.

1.3 Les ports allemands

Le plus grand port en Allemagne est celui de Hambourg. Son trafic total s'élevait à 82,9 millions de tonnes de marchandises en 2001. Le port de Wilhelmshaven arrive en second

[1] Statistisches Bundesamt, 2002, Tab. 13.15.3, p. 310
[2] Statistisches Bundesamt, 2002, Tab. 13.18, p. 312
[3] http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Seeschifffahrt.html (11.02.2003)

rang avec 40,9 millions de tonnes. Les ports de Brême (les ports municipaux de Brême et le port de Bremerhaven) suivent juste derrière avec 40,1 millions de tonnes. La quatrième et la cinquième place sont occupées par deux ports de la mer Baltique : ceux de Lübeck et de Rostock avec 17,1 millions et 17,0 millions de tonnes de marchandises. Au vu du trafic annuel, les autres ports allemands de la mer du Nord (Brake, Nordenham, Cuxhaven, Emden, Brunsbüttel) et de la mer Baltique (Puttgarden, Kiel, Wismar, Saßnitz, Stralsund) sont beaucoup plus petits. [4]
Les ports de la mer Baltique avaient, en 2001, une part de marché de 20 % du trafic total de l'ensemble de ports maritimes.

- **Les ports polyvalents**

Le port de Hambourg et les ports de Brême sont des ports dits *polyvalents*. Grâce à leur exposition favorable et grâce à des infrastructures bien aménagées à proximité de grandes agglomérations, ils peuvent proposer de nombreux services portuaires et de manutention pour des cargaisons et des moyens de transports très variés. Le volume et la gamme des marchandises transbordées leur permettent de profiter d'économies d'échelle. Parmi les ports de la mer Baltique, le port de Rostock est le plus polyvalent.

- **Les petits ports**

Les petits ports emploient plutôt une stratégie de spécialisation. Ils se concentrent sur des marchandises ou des liaisons où ils ont des avantages comparatifs par rapport aux concurrents. Certains ports sont complémentaires au port de Hambourg (Cuxhaven, Brunsbüttel) et aux ports de Brême. Dans ce cas, les petits ports profitent de la dynamique de croissance des grands ports.
En effet, la dépendance mutuelle entre économie régionale et activité portuaire n'est pas seulement influencée par la tradition et la proximité des centres de production, mais aussi par le marketing ciblé et le positionnement dans des niches du marché.

1.4 Evolution et composition du trafic

- **Evolution**

Entre 1990[5] et 2001[6], le trafic total des ports maritimes a augmenté de 83,4 millions de tonnes pour atteindre environ 246,0 millions de tonnes de marchandises.
Déjà en 1990, les trois ports les plus importants étaient les ports de Hambourg, de Brême et de Wilhelmshaven. Entre 1990 et 2001, plus des trois quarts du volume du trafic supplémentaire total ont été enregistrés par ces trois ports.
Wilhelmshaven a réussi, grâce à l'augmentation du trafic de vrac liquide, à atteindre une part de marché de 16,6 % en 2001, contre 9,8 % en 1990. Les grands ports polyvalents de Hambourg et de Brême ont connu une légère diminution de leurs parts de marché (respectivement − 1,2 % à 33,7 % et − 0,7 % à 16,3 % en 2001). Celles des autres ports varient entre 1,1 % et 6,9 % du trafic total en 2001. Cela signifie qu'elles sont restées presque constantes depuis 1990.
Ces chiffres nous montrent que deux tiers de toutes les marchandises sont transbordées dans les ports de Hambourg, de Wilhelmshaven et de Brême. Les parts de marché de ces ports

[4] Statistisches Bundesamt, 2002, Tab. 13.15.3, p. 310
[5] Statistisches Bundesamt, 1993, Tab. 13.20, p. 359
[6] Statistisches Bundesamt, 2002, Tab. 13.15.3, p. 310

s'élèvent respectivement à 45,2%, 22,3 % et 21,8 % du trafic total des ports de la mer du Nord, ce qui représente 90 % des marchandises transbordées dans la Mer du Nord.

- **Composition du trafic**

En 2001, le volume du vrac liquide transbordé dans l'*ensemble des ports maritimes* était de 66,5 millions de tonnes (27,0 % du total) et celui du vrac sec de 63,7 millions de tonnes (25,9 %). Le volume des marchandises conventionnelles et conteneurisées s'élevait respectivement à 50,2 millions de tonnes (20,4 %) et à 65,6 millions de tonnes de marchandises (26,7 %).[7]

Dans les *ports de la mer du Nord*[8], la structure des marchandises est différente de celle de l'ensemble des ports maritimes. Des différences se constatent entre les ports de la mer Baltique et ceux de la mer du Nord. Dans ces derniers, le vrac liquide et les conteneurs jouent un rôle apparent. En revanche, le transport de marchandises conventionnelles est moins important. En 1998, la part de marché du vrac liquide s'élevait à 36,7 % et celle du vrac sec à 22,5 %. La part des marchandises conventionnelles et conteneurisées était respectivement de 8,4 % et de 32,4 % du volume total du trafic des ports de la mer du Nord. Cela signifie que le vrac est en baisse étant donné que sa part de marché s'élevait à 64 % en 1992. Concernant l'évolution de différentes catégories de cargaison, les chiffres pour les ports de la mer du Nord montrent pour la période de 1989 à 1998 que le vrac liquide (+ 27,7 millions de tonnes) et les marchandises conteneurisées (+ 25,9 millions de tonnes) ont connu la croissance en volume la plus importante. Le volume de trafic du vrac sec n'a augmenté que de 3 millions de tonnes et celui des marchandises conventionnelles a même baissé de 5,2 millions de tonnes. L'accroissement des marchandises conteneurisées parallèle au déclin des marchandises conventionnelles a engendré une augmentation spectaculaire du taux de conteneurisation de 20 % à 79,1 %.

Concernant les ports de la mer du Nord, en terme de *vrac sec* et avec une part de marché de 80 % du volume total, les grands ports polyvalents de Hambourg et de Brême sont prédominants. Wilhelmshaven est le plus grand port pour le *vrac liquide* avec environ 40 millions de tonnes de pétrole brut importées par an. Presque 99 % de l'ensemble des *conteneurs* au large de la mer du Nord sont transbordés à Hambourg ou dans les divers ports de Brême. Dans les autres ports, le transport de conteneurs ne joue qu'un rôle mineur. En terme de *marchandises conventionnelles*, les ports de Brême ont, avec 40 %, la part de marché la plus élevée, suivis par le port de Hambourg avec presque 30 % du volume total des marchandises conventionnelles. Chacun des ports de Brake, de Cuxhaven et d'Emden transborde 10 % de l'ensemble des marchandises conventionnelles.[9]

Contrairement aux ports de la mer du Nord, le transport par ferry-boat et par navires rouliers domine avec une part de presque trois quarts du trafic total les *ports de la mer Baltique*. Dans cette zone, les conteneurs ne sont transbordés qu'à Lübeck et à Kiel (respectivement 72.000 et 22.400 EVP en 2001[10]). Des quantités significatives de vrac ne sont transbordées qu'à Rostock.

[7] Statistisches Bundesamt 2002, Tab. 13.15.5, p.310
[8] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, Ch. 3, p. 73
[9] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, Ch. 3, p. 37 - 39
[10] Par rapport à 4,7 millions d'EVP à Hambourg et 2,9 millions d'EVP à Brême/Bremerhaven. (cf. www.hafen-hamburg.de : sous la rubrique « facts and figures »)

- **Spécialités**[11]

Concernant les ports de la mer du Nord, les ports de Hambourg et de Brême dominent le trafic avec un grand nombre de cargaisons, de différentes sortes. Environ 70 % du volume total *des minéraux et des matériaux de construction*, plus de 80 % *des produits de la sylviculture (papier, carton, cellulose, vieux papier, bois), des automobiles et des produits sidérurgiques* ainsi que 95 % des *produits alimentaires/des denrées de luxe et du minerai de fer* sont transbordés dans ces ports.
Dans le trafic *des produits agricoles (céréales, aliments pour animaux, semences oléagineuses),* le port de Brake (20 %) joue un rôle important à côté de celui de Hambourg (environ 65 %). La position forte de Brake s'explique par le fait que seules de faibles quantités de céréales sont transbordées dans les ports de Brême (12,5 %). Le transfert de cette activité vers Brake est due à des problèmes de rentabilité (quantités trop faibles, problèmes de tirant d'eau des navires).
Par contre, le trafic de *pétrole brut* est dominé par le port de Wilhelmshaven qui détient une part d'environ 75 % du trafic total en volume. Les 25 % restants se répartissent équitablement entre Hambourg et Brunsbuettel.
Wilhelmshaven (43 %) est aussi leader dans le trafic de *produits pétroliers*. 12 % du volume total est transbordé à Brême. Malgré la rivalité des autres ports, Hambourg (39,5 %) reste toujours un port ayant une importance considérable.

2. Enjeux du transport maritime dans les ports allemands

2.1 La concurrence

L'importance économique des ports maritimes peut être caractérisée par le nombre d'emplois liés aux activités portuaires. Même si le nombre d'emplois directs a baissé généralement depuis 1989, tous les ports ont une grande importance au niveau régional, notamment pour l'emploi. Dans ce contexte, le taux « Loco »[12] est un taux significatif.
Dans le port de Hambourg, le nombre d'emplois directement liés au traitement du navire et de la cargaison a diminué de 45 % entre 1993 et 1999 pour s'établir à presque 5 000. Cependant, le nombre d'emplois directement ou indirectement liés à des activités portuaires s'élève toujours, selon l'administration portuaire, à 140 000. Ce chiffre correspond à 16 % du nombre total d'emplois à Hambourg. On devrait encore ajouter les emplois liés au port dans les environs de Hambourg. L'importance considérable du port de Hambourg pour le marché de l'emploi régional se reflète aussi dans un taux « Loco » relativement élevé, soit 30 % du volume total du trafic.
Dans le Land de Brême, environ 82 000 emplois sont liés de façon directe ou indirecte à des activités portuaires, soit près de 25 % du nombre total d'emplois. Ainsi, l'administration portuaire donne avec 10-15 % un taux « Loco » beaucoup moins élevé qu' Hambourg.
Dans les autres ports, le taux « Loco » varie suivant les régions : 10 % pour Nordenham, 25 % pour Emden, 32 % pour Cuxhaven, 40 % pour Brake et 50 % pour Wilhelmshaven.

[11] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, Ch. 3, p. 39 - 44 (Ces chiffres datent de 1998 mais ils indiquent quand même le rôle que les différents ports jouent.)
[12] Le taux « Loco » décrit le pourcentage des marchandises transbordées dans un port qui sont en provenance ou à destination des environs du port. Ce taux mesure donc la liaison entre le port et l'économie régionale. Dans le cadre de l'étude sur laquelle les chiffres donnés se basent, on a fixé un rayon de 75 km. On peut estimer ces chiffres seulement de façon approximative car on ne connaît pas exactement les données source-destination des flux de marchandises.

Parmi les facteurs de concurrence les plus importants, on peut citer les aspects suivants :

- **Accessibilité maritime**

La profondeur d'eau, et par conséquent le tirant d'eau possible des navires, sont décisifs. Leur augmentation résulte essentiellement de l'aménagement du chenal. Durant ces dix dernières années, par exemple, on a approfondi l'accès maritime des ports de Hambourg, de Cuxhaven et de Bremerhaven.

- **Infrastructure et superstructure des ports maritimes**

Tandis que la superstructure est sous la responsabilité des entreprises portuaires, les infrastructures du port sont principalement propriété publique. Seuls les ports de Nordenham et de Brunsbüttel sont classés comme ports privés. Depuis janvier 2002, les ports de Brême sont eux aussi gérés par une entreprise privée. La société BremenPORTS Management + Services est responsable de la construction, de l'entretien et de la gestion au niveau opérationnel.

- **Systèmes d'information et de communication**

Ces systèmes sont aujourd'hui utilisés dans l'ensemble des ports. Les ports de Hambourg et de Brême/Bremerhaven ont commencé au début des années 1980 à mettre en place leurs propres systèmes informatiques.

- **Desserte terrestre**

La desserte terrestre est une priorité pour le développement des ports. Il s'agit d'un facteur clé dans la chaîne logistique, surtout avec un taux « Loco » bas qui ne contribue que dans une faible mesure aux flux locaux. La qualité de la desserte terrestre varie dans les différents ports. Le type de produits transbordés joue avec le taux « Loco » un rôle considérable dans l'évaluation de la desserte terrestre.
-Dans l'hinterland du port de Hambourg, le transport routier est important (plus de 50 % de tous les trafics en aval et en amont du port). Ceci montre l'interpénétration forte du port avec l'économie régionale. En outre, environ un tiers du volume total de marchandises est acheminé par le rail. A cause de la profondeur d'eau insuffisante de l'Elbe, la voie d'eau est peu importante (14,5 %).
-Dans l'arrière-pays des ports de Brême, plus de 50 % des marchandises transbordées sont acheminées par le rail. Dans le transport de conteneurs, leur part est même supérieure à 70 %. Cependant, le camion reste indispensable, surtout sur les courtes et moyennes distances. Par contre, actuellement, le transport par voie d'eau ne joue aucun rôle, car l'accès au réseau fluvial est insuffisant.
En revanche, le chemin de fer et le bateau de navigation intérieure sont très importants dans le partage modal des transports en provenance ou à destination des autres ports. Dans la plupart des petits ports, les marchandises transportées en vrac sont prédominantes. Le fer et la voie d'eau sont les modes de transport les mieux adaptés à ces marchandises, même si le raccordement est, en partie, moins satisfaisant. Par exemple, à Brake et à Nordenham où respectivement 65 % et 80 % du volume total de transbordement sont liés au transport des marchandises en vrac, plus de la moitié des transports en provenance et à destination de ces ports est effectuée par le rail (53 % à 57 %) et plus d'un quart par la voie d'eau (25 % à 36 %).

-A Wilhelmshaven, en raison de la prédominance des marchandises en vrac liquides (en particulier de pétrole brut), 60 % du volume total du trafic sont transportés par oléoduc et seulement 20 % sont acheminés par la route et le rail.
-Cuxhaven est le seul port de la mer du Nord avec une grande part de transport roulier. La cargaison transbordée est composée majoritairement de marchandises conventionnelles. Pour cette raison, presque 75 % des marchandises sont acheminés par camion, environ 20 % par le rail. Malgré un bon raccordement, la part de la voie d'eau est négligeable.
Les exigences en termes de desserte terrestre ont évolué au cours des années. Concernant la *desserte ferroviaire*, le port de Hambourg a connu, au début des années 90, des problèmes pour les liaisons Est-Ouest. Aujourd'hui les goulots d'étranglement sont apparents au niveau des transports Nord-Sud. Pour les ports de Brême, de Cuxhaven et d'Emden, la desserte ferroviaire fait toujours l'objet du même constat. Les autorités portuaires demandent la réhabilitation et l'aménagement ainsi que l'électrification de certaines voies ferrées existantes. Wilhelmshaven et les ports de Brake et de Nordenham souffrent d'une desserte ferroviaire qui devrait être améliorée rapidement.
L'*accès au réseau routier* devrait être aménagé pour l'ensemble des ports maritimes, mais dans des proportions différentes. En plus, ces exigences ont partiellement évolué au cours des dernières années.
Par contre, les exigences en termes de *voie d'eau* se sont peu modifiées. L'aménagement de fleuves (par exemple l'Elbe, la Mittelweser) et de canaux existants (par exemple la partie nord du canal Dortmund-Ems, le canal Jade-Ems, le canal côtier) et également leur nouvelle construction (par exemple la construction d'un canal entre la Jade et la Weser) sont considérés comme nécessaires. En plus, le relèvement de certains ponts entre Magdeburg et Berlin est demandé.

- **Entre concurrence et coopération**

Les entreprises portuaires et les pôles portuaires se trouvent sur certains segments de marché dans des situations de concurrence forte. Pour renforcer leur position compétitive, les entreprises ont commencé à coopérer avec des entreprises de transport de l'hinterland et avec des expéditeurs et des destinataires de grands volumes de cargaison. Par contre, les coopérations entre différentes entreprises portuaires ainsi qu'entre des armateurs et des entreprises portuaires sont toujours exceptionnelles. En exemple on peut citer le groupe EUROGATE[13] (Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) et Eurokai de Hambourg) et le North Sea Terminal (Maersk-BLG)

2.2 Situation des ports et positionnement

- **Hambourg**

En 2001, environ 12 400 navires marchands ont fait escale à Hambourg. D'après les données de 2001 publiées par ce port[14], 92,4 millions de tonnes de marchandises ont été transbordées dont 53,2 millions de tonnes de marchandises conventionnelles et conteneurisées ainsi que 39,2 millions de tonnes de vrac (dont 13,6 millions de tonnes de vrac liquide). Les marchandises conteneurisées sont prédominantes avec 49,8 millions de tonnes. Ceci

[13] EUROGATE a été fondée en 1999 lors de la fusion entre un terminal de conteneurs hambourgeois et un autre de Brême. Ceci était la première coopération horizontale entre deux ports allemands de la mer du Nord. Ils ont promis d'exploiter le nouveau port Jade-Weser-Port à Wilhelmshaven.
[14] www.hafen-hamburg.de/daten/gutum..._id=datenundfakten&u_nav_id=gutumschlag (26.1.2003) Pour les conteneurs, on a indiqué le poids brut (poids de la cargaison + le propre poids du conteneur).

correspond à 4,69 millions d'EVP et à un taux de conteneurisation de 93,7 %. Depuis 1990, la part des marchandises conteneurisées a augmenté de 33,1 % à 53,9 % du volume total du trafic (+ 29,5 millions de t, soit + 2,0 millions d'EVP) tandis que les autres types de cargaison ont diminué relativement et, en partie, en valeur absolue. La part du vrac sec a reculé de 0,8 % à 27,7 % bien que de façon absolue 8,1 millions de tonnes aient été transbordées en plus. La part du vrac liquide et des marchandises conventionnelles a diminué respectivement de 10,2 % à 14,2 % et de 9,8 % à 3,7 %. Concernant ces deux sortes de cargaisons, les volumes transbordés ont baissé aussi en absolu (-1,7 millions de tonnes vrac liquide et -4,9 millions de tonnes marchandises conventionnelles).

-À une distance d'environ 100 kilomètres de la mer, le port de l'Elbe est également accessible aux très grands navires. Le tirant d'eau maximal s'élève pour les trafics arrivant et sortant à 12,6 m et sous certaines conditions de marées à 15,1 m pour le trafic arrivant et à 13,8 m pour le trafic sortant.

-À Hambourg, on distingue nettement infrastructure et superstructure dans l'organisation du port. Tandis que les autorités publiques s'occupent de la mise à disposition de l'infrastructure portuaire, les entreprises portuaires privées sont responsables d'établir et d'exploiter les superstructures.
Le port de Hambourg dispose de 46 km de quais, de plus de 300 mouillages et d'environ 200 portiques, en partie commandés par ordinateur, ainsi que de grappins pour les marchandises correspondantes.
Du côté de l'administration portuaire, le traitement de faveur de certaines entreprises ou clients est strictement interdit. C'est pour cette raison qu'il n'existe pas de « terminaux dédiés ».

-Concernant la desserte terrestre du port, le transport routier est prédominant (52 % de tous les trafics en aval et en amont). Le goulot d'étranglement reste toujours le tunnel sous l'Elbe dans le tracé de l'autoroute A7. Il se trouve en ce moment en travaux d'aménagement. La quatrième galerie qui est en construction devrait s'ouvrir à la circulation au cours de l'année.
Environ 34 % du volume total de marchandises sont transportés par le rail. En effet, Hambourg dispose avec la gare « Alte Suederelbe » d'un des nœuds ferroviaires les plus modernes en Europe. La plupart des transports ferroviaires, tant dans le transport de conteneurs que dans le transport de vrac, est effectuée en trains complets. Malgré un accès suffisant au réseau ferré, les trafics Nord-Sud posent de plus en plus de problèmes à cause d'un encombrement de la ligne Hambourg-Hanovre. La liaison ferroviaire avec Lübeck conjointement à la construction d'un terminal de conteneurs à Luebeck-Siems revêtent une grande importance.
Selon le port de Hambourg, l'accès au réseau fluvial n'est pas satisfaisant à cause d'une insuffisante profondeur de l'Elbe.[15] La part du transport fluvial dans l'acheminement des marchandises s'élève actuellement à 14,5 % et pourrait être augmentée par l'aménagement de l'Elbe. Concernant le transport de conteneurs, certains ponts sont des obstacles car leurs tirants d'air ne sont pas suffisants. (Dans le cas de la liaison Magdebourg– Berlin, par exemple, les bateaux de navigation intérieure ne peuvent être chargés que d'une seule couche de conteneurs). Par conséquent, la réalisation prévue en 2006 du relèvement de pont, dans le cadre du projet de transports « Réunification allemande » n° 17, aura des conséquences pour le port de Hambourg. Plus de 30 % des marchandises conventionnelles sont transportées dans le trafic de feeder.

[15] La profondeur d'eau de l'Elbe moyenne : 1,40 m lors de la marée basse et 2,40 m lors de la marée haute.

Entre concurrence et coopération :
Les entreprises portuaires coopèrent avec les entreprises du transport de l'hinterland. Les terminaux de conteneurs, par exemple, ont des participations dans le fret ferroviaire (trains complets) et dans des sociétés de transports. La HHLA S.A. (Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG) a apporté d'importants capitaux dans POLZUG, Metrans et HHCE. Eurogate a des participations dans Eurosprinter.

Projets d'aménagement et de développement des ports :
L'Etat et le secteur privé investissent environ 250 millions d'Euros chaque année dans la modernisation, l'aménagement et l'élargissement du port. L'aménagement d'Altenwerder en terminal de conteneurs entièrement automatisé (avec une capacité de trafic de 1,9 million de tonnes par an) que l'on a commencé en 1996 représente un projet important. Le terminal est déjà partiellement en service. La phase finale sera achevée cette année. En outre, des bassins portuaires anciens sont comblés afin de créer des surfaces pour l'usage portuaire (places de stationnement de conteneurs, entrepôts, élargissement des terminaux existants).

- **Wilhemshaven**

Avec un trafic de 40,9 millions de tonnes de marchandises, Wilhelmshaven est le deuxième port allemand. Les principales marchandises transbordées dans ce port sont : le pétrole brut et les produits pétroliers, mais aussi le charbon, les matériaux de construction et les produits chimiques. La part du vrac sec et des conteneurs est négligeable. La croissance du volume total du trafic des dernières années est presque entièrement attribuable au vrac liquide dont la part a augmenté (93 % en 1998). Par contre et pendant la même année, la part des marchandises conventionnelles – pommes de terre, viande et bois – se maintenait (à 6 %) grâce à la mise à la disposition des infrastructures adéquates (par exemple des entrepôts frigorifiques).

Le cas de Wilhelmshaven montre clairement la forte dépendance causée par une spécialisation extrême parallèlement à la réalisation d'économies d'échelle et d'effets d'apprentissage. De leur côté, Hambourg[16] et les ports de Brême peuvent équilibrer plus facilement les fluctuations conjoncturelles ou les évolutions de structure de la clientèle. En effet, les ports spécialisés dépendent fortement des facteurs conjoncturels et de certains clients (par exemple l'usine de Volkswagen à Emden).

Le port de Wilhelmshaven est utilisé par l'industrie de Wilhelmshaven et des environs (raffinerie, centrale au charbon, industrie chimique). C'est pour cette raison que le taux « Loco » s'élevait, en 1998, à 50 % du volume total du trafic et que l'importance du port restait faible pour les longues distances.

-Grâce à la très bonne accessibilité du port, des navires – de 350 m de longueur, 52 m de largeur et 20 m de tirant d'eau – peuvent faire escale à Wilhelmshaven.

-Les installations portuaires sont conçues pour les importations de pétrole brut. Des terminaux pour le chargement et/ou le déchargement des navires tels les rouliers, ceux de marchandises conventionnelles ou de vrac sont utilisables.

[16] La taille du port de Hambourg et sa gamme de produits sont imputables à la petite dépendance de certains clients. En 2000, presque 200 services ont été proposés par le port dont les 4 services les plus importants avaient seulement une part de marché de 20 % du transbordement total.

-Conséquence de la spécialisation de ce port dans le vrac liquide, plus de 60 % du trafic total en volume sont transportés par oléoduc. En revanche, la part du rail ainsi que celle du camion s'élève à 20 %. Le transport fluvial ne joue pas de rôle car l'accès au réseau de navigation intérieure est insuffisant, étant donné que le canal Jade-Ems est seulement navigable pour des navires de 200 t maximum de capacité de charge. La construction d'une liaison avec la Weser pourrait améliorer la position compétitive de Wilhelmshaven de façon significative. Etant donné ses effets négatifs sur l'environnement, cette proposition reste toujours un sujet de discussion.

Tous les terrains portuaires sont raccordés au réseau ferroviaire.
Le raccordement au réseau routier, qui est déjà très bon, pourra s'améliorer encore après l'ouverture du tunnel sous la Weser.

-Concernant le trafic de vrac liquide, Wilhelmshaven se trouve en situation de compétition exacerbée avec le port de Rotterdam.

-Le 30 janvier 2001, il a été décidé que le nouveau port allemand profond Jade-Weser sera implanté à Wilhelmshaven. L'Allemagne a besoin de ce port pour pouvoir participer au développement rapide du trafic de conteneurs. L'objectif visé à partir de ce port polyvalent de conteneurs est de profiter du trafic croissant de conteneurs d'une part et d'agir contre la concentration continue et menaçante de la cargaison de conteneurs sur les ports de l'Ouest d'autre part.

Plusieurs facteurs ont été déterminants pour ce choix d'emplacement. L'accessibilité favorable du côté maritime permet la réalisation d'un avantage économique en termes de coûts d'escale par rapport aux ports concurrents. Le vaste terrain permet une grande flexibilité concernant les possibilités d'élargissement. En plus, les réserves dans l'espace en matière de mouillage et d'arrière-pays présentent des possibilités idéales d'implantation pour des entreprises. A la fin du mois d'août 2001, la société de développement du port profond a été fondée afin d'obtenir les permis de construction nécessaires. Pour la phase de fondation, le Land de Basse-Saxe, la ville de Brême et la ville de Wilhelmshaven détiennent respectivement 71 %, 20 % et 9 % des parts sociales. Le volume total d'investissement du projet s'élève à 800 millions d'Euros dont 305 sont dédiés à la superstructure et 178 à l'infrastructure relative aux terminaux.

Le développement et l'exploitation du port devraient s'effectuer avec la participation d'investisseurs privés. Ceci ne concerne pas seulement le financement de la superstructure mais encore l'infrastructure relative aux terminaux.
Les appels d'offres pourront être lancés à la fin 2004 / début 2005. Le port devrait être mis en service à partir de 2010.
En effet, un tel port profond nécessite un réseau d'infrastructures bien interconnectées. Pour cette raison, les infrastructures routière et ferroviaire seront modernisées et aménagées dans une large mesure.

- **Brême et Bremerhaven**

Selon l'autorité portuaire[17], environ 8 900 navires ont fait escale à Brême et Bremerhaven en 2001. Dans la même année, 2,97 millions d'EVP ont été transbordés. Le trafic total s'élève à

[17] Les données ont été publiées par l'autorité portuaire. (http://www.bremen-ports.de)

peu près à 46,0 millions de tonnes de marchandises dont 1,5 million de tonnes de vrac liquide, 8,5 millions de tonnes de vrac sec et 36,0 millions de tonnes de marchandises conventionnelles et conteneurisées (82 % sont des conteneurs).
On constate que la part des marchandises transportées en vrac dans le volume total a diminué au cours des dernières années. Elle s'élève à 21,7 % en 2001 contre 35,4 % en 1990.
Le recul des marchandises en vrac et la progression des conteneurs et de la cargaison roulante ont engendré un transfert des trafics maritimes de Brême vers Bremerhaven.
En 2001, 70,4 % des marchandises ont été transbordées à Bremerhaven. Tandis qu'en 1990, la part de Bremerhaven dans le trafic total ne s'élevait qu'à 54,6 %.
Environ 99 % des conteneurs sont transbordés à Bremerhaven.
Aujourd'hui, dans les ports de Brême, on ne transborde pratiquement que des marchandises en vrac et des marchandises conventionnelles pour l'industrie locale. En revanche, on transborde à Bremerhaven majoritairement des conteneurs et des véhicules automobiles destinés à l'arrière-pays (près de 99 % du volume total du trafic sont des marchandises conventionnelles et conteneurisées). Le transbordement du vrac faisant beaucoup de poussière n'est que partiellement possible à Bremerhaven car il est incompatible avec le transbordement des véhicules automobiles. Pour cette raison, le trafic du minerai a été transféré à Brême à partir de 1992 et les installations ont été élargies pour le trafic de véhicules.

-Bremerhaven est situé à une distance d'environ 32 milles marins de la mer. Les navires ayant un tirant d'eau de plus de 12,5 m sont soumis à des restrictions à cause des marées.
A 60 kilomètres en amont, sur la Weser, se trouve Brême. En profitant des marées, le port est accessible pour les navires ayant un tirant d'eau jusqu'à 10,5 m. Ces restrictions représentent un obstacle pour les navires du transport conventionnel et notamment pour les vraquiers.
L'accès au port de Brême est limité pour les porte-conteneurs.

-Depuis janvier 2002, l'administration des ports de Brême est passée du port municipal « Hansestadt Bremisches Hafenamt (HBH) » à la Bremenports GmbH & Co. KG[18], une société de droit privé.
Comme à Hambourg, on a aménagé les quais au cours de ces dernières années. Le trafic de conteneurs est le premier bénéficiaire des investissements, car d'autres terminaux de conteneurs sont à l'étude ou en cours de construction. En plus, le terminal de conteneurs de Bremerhaven, exploité par EUROGATE et NTB, est un site de presque 3 kilomètres de longueur de quai avec 12 mouillages, 2 millions de mètres carrés et 3 millions d'EVP de trafic annuel.

-Le taux « Loco » bas montre clairement que Brême et Bremerhaven jouent un rôle important pour le commerce extérieur des autres centres économiques. Ils dépendent d'une desserte terrestre performante. A cet égard, les ports de Brême considèrent la situation de leur desserte terrestre plus défavorable que celle de Hambourg par exemple.

Le rail est prédominant dans l'acheminement des marchandises : plus de la moitié des marchandises transbordées est transportée par rail dans le trafic de conteneurs (même plus de 70 %). En effet, Brême dispose de liaisons ferroviaires excellentes et d'un chemin de fer portuaire avec un réseau de 200 kilomètres de voies ferrées. Concernant les trafics en amont et en aval des terminaux de conteneurs et d'automobiles, le trajet s'effectue par trains complets.

[18] GmbH & Co. KG est une forme allemande de société combinant la S.A.R.L. avec une société en commandite, la S.A.R.L. constituant le commandité ou gérant dans la commandite

En deuxième lieu, on trouve les transports routiers notamment sur les courtes et moyennes distances dans l'arrière-pays des ports de Brême. Les deux ports sont bien raccordés au réseau autoroutier. Cependant, d'autres améliorations sont prévues.
La part des transports fluviaux est plutôt faible. Ceci résulte, d'une part, d'un accès insuffisant au réseau de navigation intérieure en particulier à la Mittelweser, et d'autre part, des goulots d'étranglement du canal côtier. Depuis quelques années, l'adaptation de la Mittelweser aux exigences de grands bateaux automoteurs d'une longueur de 110 m est à l'étude. On réfléchit à une plus forte intégration de ce mode de transport. En tout cas, ceci ne demanderait pas d'investissements supplémentaires dans la superstructure, car les réserves de capacité des terminaux existants seraient suffisantes pour transborder les augmentations attendues du volume total de marchandises. Il y a déjà quelques projets visant une intégration plus forte du transport fluvial (Par exemple : le transport régulier de conteneurs de Bremerhaven par bateau de navigation intérieure jusqu'à Brême ainsi qu'un service de navettes entre les ports de Brême et celui de Hambourg).

-La plus importante entreprise de transbordement est la BLG qui a été radicalement restructurée au cours des dix dernières années. Sa filiale de transport de conteneurs est la BLG Container GmbH & Co. qui a fusionné avec Eurokai pour former EUROGATE : la plus grande entreprise portuaire allemande avec des installations de transbordement dans tous les autres ports européens, en plus de Bremerhaven et Hambourg[19]. La participation de la BLG AUTOMOBILE dans la construction d'une installation de transbordement d'automobiles à Gioia Tauro en Italie du Sud est à souligner.
Dans les ports de Brême, on observe également l'évolution des structures d'organisation. Par exemple, on a fondé la société NORTH SEA TERMINAL BREMERHAVEN GmbH, une coopération entre EUROGATE et la compagnie maritime Maersk, qui exploite le terminal de conteneurs III à Bremerhaven.

-De plus en plus, on remplace d'anciens terrains du port par de nouveaux terminaux et des installations spéciales. Cette année, par exemple, seront achevés les travaux au terminal de conteneurs IIIa. De la même manière, un autre mouillage d'une longueur de 340 m sera à disposition. Avec le terminal de conteneurs IV qui est momentanément à l'étude, on y rajoutera quatre autres mouillages.

- **Rostock**

En 2001, les parts des vrac secs et liquides transbordés dans le port de Rostock[20] s'élevaient respectivement à 15,1 % et 31,7 %. Le trafic par bacs (44,4 %) est le plus important. Les marchandises conventionnelles représentent 8,8 % du volume total du trafic. Environ 34 000 unités ont été transportés, en 2001, dans le transport de fret combiné.

-Le port est situé à l'embouchure du fleuve Warnow dans la Mer Baltique. L'accès de la mer au port, d'une longueur de 3,6 milles marins et d'une profondeur de 14,5 m, est aisé. Il permet aux navires de maximum 250 m de longueur, 40 m de largeur et 13 m de tirant d'eau de faire escale à Rostock.

[19] D'autres lieux d'emplacement sont La Spezia, Gioia Tauro, Lisbonne, Klaipedia et Sepetiba. De ce fait, EUROGATE est un exemple pour une coopération entre différents sites dans le secteur portuaire.
[20] Selon les chiffres publiés par l'autorité portuaire de Rostock (www.rostock-port.de).

-Le port de Rostock est le plus grand port de la mer Baltique avec une surface de 7,5 millions de mètres carrés et 43 mouillages, dont 25 spéciaux pour des bacs (« ferries »), des navires rouliers, des porte-conteneurs et des vraquiers.

-Depuis la gare ferroviaire du port, des liaisons électrifiées mènent à l'arrière-pays. Les marchandises peuvent également être acheminées par l'autoroute, qui permet l'accès direct au port. En plus, il existe des oléoducs de Rostock jusqu'à Schwedt et Leuna, deux raffineries.

- **Brunsbüttel**

En 2001, environ 7,7 millions de tonnes de marchandises ont été transbordées à Brunsbüttel. La croissance du trafic total résulte de l'augmentation du vrac liquide. En revanche, la part du vrac sec (surtout du charbon importé) rapporté au trafic total a diminué considérablement.
Depuis 1998, les conteneurs provenant des entreprises industrielles locales sont de plus en plus souvent transportés par des bateaux de navigation intérieure jusqu'à Hambourg. Il en va de même pour le retour. Le trafic total était d'environ 10 000 conteneurs en 1999 (environ 15 000 EVP). Pour l'année 2005, on s'attend à 25 000 conteneurs.
L'autorité portuaire ne donne pas de statistiques exactes à propos de la part de la cargaison locale. Cependant cette dernière, grâce à l'usine de la compagnie pétrolière DEA, est estimée à un niveau assez haut.

-L'accessibilité maritime est comparable à celle du port de Hambourg.

-Le 1er décembre 1999, le Land de Schleswig-Holstein s'est séparé de ses ports. Ces ports ont été repris par la Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH. Depuis 1977, cette compagnie avait géré les ports de la région au nom du Land du Schleswig-Holstein. En partie, elle les avait aussi exploités de façon indépendante. Même si l'administration et l'exploitation sont maintenant à une société de droit privé, les ports sont toujours considérés comme étant publics.

-L'accès au réseau autoroutier est suffisant bien qu'il ne soit possible que par une route nationale. Cependant, la traversée de l'Elbe près de Hambourg représente un goulet d'étranglement.
Des services de navettes desservent Hambourg et d'autres nœuds de trafic depuis Brunsbüttel. Le réseau ferroviaire a encore besoin d'un aménagement au niveau de ses différents points de liaison avec Brunsbüttel.
Par de différents canaux (canal de l'Elbe, canal Elbe-Seiten, canal entre la mer du Nord et la mer Baltique), le port de Brunsbüttel est bien relié au réseau de navigation intérieure. Tous les jours, des bateaux (surtout avec des conteneurs et du vrac liquide) circulent entre ce port et celui de Hambourg. Mais la profondeur limitée de la partie moyenne de l'Elbe est un obstacle.

-A l'échelle régionale, le concurrent principal est le port de Hambourg. Cependant, des alliances et des coopérations passées avec Hambourg complètent celles réalisées avec des entreprises de transport de l'hinterland afin de combiner des prestations de service. L'objectif est de former une région portuaire avec deux centres portuaires, ce qui devrait renforcer le trafic sur l'Elbe.

- **Brake**

En 2001, le trafic total était de 5,1 millions de tonnes de marchandises dont 2/3 de vrac et 1/3 de marchandises conventionnelles. Les produits agricoles, mais aussi les marchandises

conventionnelles (en particulier : acier, plaques de tôle, fer et cellulose) sont transbordées de manière croissante.

-Les acteurs du port et les chargeurs demandent un approfondissement du chenal pour que des navires « panamax » puissent faire escale.

-Le Land de Basse-Saxe est propriétaire du port et représente l'autorité responsable de l'administration portuaire. Il se contente essentiellement de la prise en charge des tâches régaliennes, mais exploite aussi quelques installations de grue. Par contre, la superstructure (à l'exception de deux entrepôts) est financée et exploitée, comme dans la plupart des autres ports, par des entreprises portuaires privées.

-En raison de la prédominance des marchandises transportées en vrac, le raccordement à des modes de transport pouvant transporter de grands volumes est important. Le rail et le transport fluvial ont cette capacité (ils représentent respectivement 53 % et 25 % des transports en aval et en amont du port), mais les liaisons ferroviaires nécessitent une rénovation et le réseau de navigation intérieure dans l'arrière-pays n'est pas utilisable par de grands bateaux à moteur. Ceci pourra être un désavantage concurrentiel considérable par rapport à Hambourg et Brême après l'aménagement d'autres canaux reliant ces ports avec le réseau de navigation intérieure. Par conséquent, des améliorations concernant la desserte terrestre sont demandées.

- **Nordenham**

Le port s'est spécialisé dans le transbordement du vrac sec (près de 80 % du volume total du trafic de 3,6 millions de tonnes en 2001). Il a trouvé des niches de marché dans le transport du bois. En plus, on transborde dans une large mesure du charbon et du minerai, ainsi que des produits pétroliers, de l'acide sulfurique et des sulfates.

-Même en profitant des marées, les vraquiers faisant escale à Nordenham ne peuvent pas toujours exploiter leur charge maximale de capacité. C'est pour cette raison que l'aménagement de la Weser est d'une grande importance pour Nordenham.

-Le port de Nordenham est un port maritime public géré par une société de droit privé. Rhenus Midgard AG & Co est à la fois propriétaire, autorité responsable de l'administration portuaire et société d'exploitation. La coopération avec les pouvoirs publics se limite à la commercialisation du port, aux investissements ainsi qu'à la sécurité et à la protection de l'environnement.

-Comme à Brake, ce sont le rail et le transport fluvial qui dominent l'acheminement des marchandises majoritairement transportées en vrac (respectivement 57 % et 36 % des trafics en amont et en aval du port). Le camion est d'une importance limitée.
Cependant, la desserte terrestre du port n'est pas suffisante. Ceci s'applique, par exemple, au raccordement au réseau ferroviaire. L'accès à l'autoroute A 27 est possible depuis 2003 grâce au tunnel sous la Weser. Le port est lié au réseau de navigation intérieure par la Mittelweser. Par contre, comme les autres ports situés sur la Mittelweser, il est défavorisé par la profondeur de l'eau insuffisante.

- **Emden**

Le trafic total s'élevait à 3,4 millions de tonnes de marchandises en 2001. Le port de Emden s'est spécialisé dans le trafic d'automobiles (26 % du trafic total), des produits forestiers (23 %) et de la craie liquide (20 %). Au cours des dernières années, le volume total de trafic est resté relativement constant. En revanche, le port a connu d'importants transferts concernant les segments de marché. D'un port dominé par des marchandises transportées en vrac, il devient un port dominé par les marchandises conventionnelles. En particulier, le vrac liquide a enregistré une croissance.

-L'accès de la mer au port ne pose pas de grands problèmes car la part des marchandises en vrac est en baisse tandis que celle des marchandises conventionnelles augmente. Ces navires sont moins exigeants que les vraquiers en termes de tirant d'eau.

-Les installations portuaires ont dû être adaptées aux changements de la structure des marchandises (par ex. construction d'un terminal de conteneurs et d'un terminal pour le transport combiné). De plus, on a amélioré l'infrastructure ferroviaire. Grâce à la mise en place d'installations spéciales pour le trafic de craie liquide, un marché de niche s'est créé.

-Les produits forestiers et la craie liquide sont majoritairement transportés par voie d'eau dans l'arrière-pays. L'accès au réseau de navigation intérieure par le canal Dortmund-Ems est suffisant. Cependant, l'aménagement de sa partie nord serait souhaitable pour rester compétitif. Les liaisons du réseau ferroviaire et routier sont suffisantes.

- **Cuxhaven**

En 2001, le trafic total s'élevait à 1,4 million de tonnes de marchandises à Cuxhaven. Cela représente une augmentation de moitié depuis 1989. Elle résulte d'une croissance du volume de trafic des marchandises conventionnelles (en particulier des automobiles) grâce à la mise en service, en 1994, d'un nouveau terminal polyvalent appelé CuxPort-Terminal[21]. La part des marchandises conventionnelles s'élève, aujourd'hui, à 53 %. Les conteneurs ne représentent que 12 % du volume total du trafic. En outre, on transborde du gravier, du sable, du gravillon, des pierres, du poisson et des engrais.
En effet, Cuxhaven est le seul port avec un trafic roulier important. La position de Cuxhaven est avantageuse pour le trafic maritime à courte distance en direction de l'Est (par le canal reliant la mer du Nord et la mer Baltique).

-Cuxhaven est très bien relié au réseau routier, ce qui contribue à sa position forte dans le trafic roulier, surtout avec l'Angleterre. La prédominance du transport de marchandises conventionnelles explique la part considérable du camion (près de 75 %) dans les trafics en amont et en aval du port, tandis que la part du rail (surtout des matériaux de construction et de l'acier) ne s'élève qu'à 20%. La part du transport fluvial dans l'acheminement des marchandises est négligeable, malgré un bon raccordement (accès à l'Elbe, à proximité du canal entre la mer du Nord et la mer Baltique).

[21] Le terminal CuxPort est géré par la société CuxPort GmbH qui s'appelait jusqu'au 18 décembre 2002 Cuxport Seehafen-Dienstleistungen GmbH.

2.3 Les ports allemands dans le trafic européen

Les ports maritimes allemands pratiquent des activités d'échanges intérieurs et extérieurs par voie maritime et réalisent dans une mesure croissante du transport de transit. Ils participent au commerce extérieur pour d'autres pays européens.
Dans les ports de la mer du Nord, le volume total de trafic des ports qui, en 1998, était de 174,0 millions de tonnes se répartissait de la façon suivante : 11,8 % pour le transit, 3,3 % pour le transport côtier et 84,9 % pour le commerce extérieur allemand. En terme de *transport de transit*, les ports de Hambourg et de Brême sont les plus importants. En revanche, dans les autres ports, le transit ne joue pas de rôle significatif. Plus de 90 % de toutes les marchandises transportées en transit sont en provenance ou à destination des pays baltes (surtout la Scandinavie et la Russie) et des pays dans l'hinterland de l'Allemagne (tels que la République tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, l'Autriche et la Suisse). Le transit se concentre sur le transport de conteneurs. Par contre, les autres catégories de cargaison sont en baisse. Le *transport côtier* est d'une faible importance. En contrepartie, le transport en vrac liquide (pétrole brut et des produits pétroliers) est prédominant, mais en baisse. Cette baisse du vrac liquide résulte d'une réduction des transports pétroliers entre Rostock et Wilhelmshaven, ainsi que d'un approvisionnement croissant de l'industrie et des réserves de pétrole avec des produits pétroliers provenant de l'étranger. En revanche, le conteneur est très important dans les transports de feeders entre Hambourg et Bremerhaven. Concernant le *commerce extérieur allemand*, le transport de conteneurs (1992–1998 + 6,2 %) et, dans une moindre mesure, le transport de vrac liquide et sec (1992–1998 respectivement + 3,7 % et + 2,5 %) jouent un rôle certain.[22]

[22] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, Ch. 4, p. 13 - 14

BELGIQUE

Le trafic des ports flamands atteint 203 millions de tonnes en 2003. Anvers, 2ème port d'Europe (142 millions de tonnes en 2003) réalise 70 % du trafic total et connaît une forte progression ces dernières années. Les conteneurs constituent la part la plus forte (33 %) du trafic belge par rapport au vrac solide (24 %) et au vrac liquide (20 %). La part du Ro-ro atteint 13 % de l'ensemble de l'activité des ports.
Le Short Sea Shipping est une activité importante (105 millions de tonnes) en forte hausse en 2003.
Les deux tiers de la flotte naviguaient sous pavillon de complaisance et un tiers sous pavillon luxembourgeois mais, depuis 2002 des mesures efficaces ont été prises pour renforcer le pavillon belge.
Les dispositions nationales de protection de la main d'œuvre portuaire belge devront être assouplies pour être compatibles avec la réglementation européenne sur les opérations de chargement et déchargement.

1. Rôle et importance du transport maritime

1.1 Trafic

Trafic dans les ports flamands

	Ostende	Zeebrugge	Gand	Anvers	Total
Mio de t en 2003	7,3	30,4	23,5	142,1	203,3
Evolution 1998-2002					
en tonnes	+3,4	-2,9	-0,1	+22,3	+22,7
en %	+85,3%	-8,7%	-0,5%	+18,6%	+12,5%
Part/ports flamands	3,6%	14,0%	11,6%	69,9%	100%
Part/rangée (Hambourg-Le Havre)					
en 1998	0,5%	4,5%	3,2%	16,0%	24,2%
en 2002	0,8%	4,0%	2,9%	15,9%	23,6%

Source : *Vlaanderen Havencommissaris*

Il faut noter que la comparaison des tonnes de trafic donne de l'importance aux quantités plutôt qu'aux valeurs, et à la valeur ajoutée créée par les activités portuaires (Haezendonck and Winkelmans, 2002, in Huybrechts et al., Port Competitiveness, Deboeck). Si l'on tient compte des différentes marchandises composant le trafic et de leur traitement dans le port, on arrive à des contrastes moins grands. Par exemple, la valeur ajoutée relativement réduite du traitement des flux pétroliers réduit fortement l'avantage de Rotterdam par rapport aux autres ports. C'est pourquoi il est aussi intéressant d'examiner les catégories de trafic traitées par les divers ports flamands, qui sont présentées dans le tableau suivant. Il apparaît ainsi qu'en termes de valeur ajoutée, la performance du port de Zeebrugge gagne en importance pour la part importante de son trafic de containers et ro/ro.

Catégorie de trafic en 2002

(mio de tonnes)	**Ostende**	**Zeebrugge**	**Gand**	**Anvers**	**Total**
Vracs solides	1,57	1,7	17,9	26,3	47,47
Vracs liquides	0,02	4,9	3,1	32,0	40,02
Containers	0,04	11,9	0,2	53,0	65,14
Ro/Ro	4,58	13,7	1,3	5,8	25,38
Diverses	0,03	0,8	1,6	14,5	16,93

Source : Vlaanderen Havencommissaris

1.2 Le Short Sea Shipping

L'activité de « short-sea shipping » des ports flamands a augmenté de 7,1 % en 2003, dépassant le cap des 100 millions de tonnes durant l'année 2003. L'évolution récente de ce secteur de transport maritime est la suivante :

Année 1999 : 88,55 millions de tonnes
2000 : 98,59 (+11,34 %) (record précédent)
2001 : 96,82 (-1,8 %)
2002 : 97,78 (+1 ,1 %)
2003 : 104,75 (+7,1 %) (nouveau record)

Sur la période 1999-2003, la progression du « short-sea shipping » est donc de 18,3 %.
Dans le total 2003, les parts des différents ports étaient les suivantes :

Anvers 61,87 millions de tonnes (+10,7 %),
Ostende 7,19 (+15,6 %),
Gand 11,73 (+25,3 %),
Zeebrugge 23,97 (-9,0 %),
Moyenne (+8,5 %).

La raison de la décroissance du trafic de Zeebrugge provient de la suppression de la liaison vers Douvres et Felixstowe par P&0, et du déménagement au port néerlandais de Flessingue d'un trafic de voitures (Ford) vers le Royaume-Uni. Par contre le trafic de Zeebrugge vers la Scandinavie, la Russie et la Turquie a progressé.
D'un point de vue relatif, ce dernier type de trafic représente selon les ports :

Anvers : 43,3 %
Ostende : 100%
Gand : 49,8%
Zeebrugge: 78,4 %

Il faut encore ajouter le trafic des ports intérieurs sur le canal Albert jusqu'à Liège, ainsi que sur le canal maritime jusqu'à Bruxelles. En 2003, cela se montait à 1,44 million de tonnes, en régression par rapport à l'année 2000 où l'on avait enregistré 1,74 million de tonnes.
Il est intéressant de noter aussi que le port intérieur de Liège a réalisé 450.000 tonnes en fluvio-maritime par des liaisons avec le Portugal, l'Espagne, la Scandinavie et la Grande-Bretagne.

1.3 Pré- et post-acheminement : répartition modale

(2001 en pourcentages)

Port	Route	Rail	Navigation int.	Feeder
Rotterdam	39	11	26	24
Anvers	54	9	26	11
Zeebrugge	10	34	16	10
Hambourg	35	19	1	45
Brême	15	70	15	-
Le Havre	63	8	3	26
Moyenne	41	25.2	14.5	23.2

(Source : Administrations portuaires et C.Coeck, Le Lloyd 4/02/03)

Selon C. Coeck, la « cargo generating capacity » d'Anvers explique la part importante prise par la route qui achemine du fret à partir de l'hinterland. Notons que, en excluant les transbordements, la part de la route dans les liaisons d'Anvers avec son hinterland a reculé de 72,1 % à 59,5 % entre 1995 et 2002, celle du rail a progressé de 5,2 à 9,3%, et celle de la navigation fluviale de 22,7 à 31,2 %. En 2002, le trafic de conteneurs à Anvers a été de 4,7 millions de TEU, et même de 6,6 millions si l'on compte les échanges entre ports (Zeebrugge, Rotterdam, etc. et les transferts entre quais). Les transbordements de navire à navire, en augmentation de 83%, furent de plus de 1 million de tonnes.

1.4 Flotte : de nouvelles dispositions pour le rapatriement sous registre belge

Les deux tiers de la flotte marchande hauturière belge naviguent sous pavillon de complaisance et 1/3 sous pavillon luxembourgeois pour des raisons de charges sociales et fiscales. En 2002, une loi (02/08/2002) a introduit plusieurs modifications en ce qui concerne les charges et impôts, ainsi que les modalités d'enregistrement et d'amortissement des navires, afin de lutter contre cette délocalisation. Elle respectait les directives européennes, et elle a été approuvée par les autorités européennes en mars 2003, avec quelques réserves cependant qui donnent lieu actuellement à une « procédure de consultation » suspensive.

A l'heure actuelle la situation s'établit comme suit.

- L'armateur peut choisir une taxation des bénéfices forfaitaires dégressifs calculés au tonnage, qui est semblable à celle appliquée dans d'autres Etats européens. Le taux est de 33%, plus 3% de cotisation de crise.
- S'il n'adopte pas cette taxation, l'armateur peut opter pour un amortissement accéléré des navires nouvellement inscrits au registre belge (20% la première année, ensuite deux fois 15%, et 10% à partir de la quatrième année). Les plus-values à la vente sont exemptées en cas de réinvestissement.
- Les droits d'inscription hypothécaire sont ramenés à 25 Euros (alors qu'ils pouvaient se monter à 225.000 Euros pour un tanker de 80.000 tonnes en lourd.
- Le système de taxation des revenus et des charges sociales avantageux (datant de 1997 et 1999) est maintenu. Exemption des cotisations sociales patronales et réduction de celles des travailleurs. Exemption du précompte professionnel sur les revenus.

Les réserves principales de la Commission ont pour objet un abattement des bénéfices forfaitaires calculés pour les navires de moins de 10 ans, ainsi que pour les plus gros navires ; ainsi que l'extension de la taxation forfaitaire au tonnage aux gestionnaires de navires pour

compte de tiers.

Comparaison internationale des flottes en 2202

	Belgique	Pays-Bas	France	EU 15
Flotte contrôlée				
Quantité	117	631	201	8885
Mio tpl	5,85	5,15	5,4	257,3
Pavillon national				
Quantité	0	473	120	3316
Mio tpl	**0**	**3,04**	**3,32**	**84,8**
Pavillon étranger				
Quantité	117	158	81	5569
Mio tpl	5,85	2,11	2,01	172,5
Part pavillon étranger				
Quantité	100%	25%	40%	63%
Mio tpl	100%	41%	39%	67%

Source : Union Royale des Armateurs Belges, Rapport annuel 2002

Notons que, suite à la mise en œuvre de la loi à partir de 2003, 43 navires marchands ont déjà réintégré le registre belge. Les dispositions mentionnées ci-dessus s'appliquent aussi aux remorqueurs et autres navires de travaux, service et maintenance de haute mer. Certains de ces bateaux ont également réintégré le registre belge.

2. Enjeux liés aux ports belges

2.1 La situation des ports belges

- **Ostende**

Les transbordements à Ostende ont augmenté de 17 % en 2003 pour atteindre les 7,3 millions de tonnes. Cette croissance est surtout due au développement des activités ro-ro qui ont atteint 285.000 unités (+25%). Le transbordement de containers, soit 13.200 TEU, a augmenté de 44 %. Le port prévoit une forte croissance des trafics ro/ro dans les années futures.
Depuis la disparition de la Régie des Transports Maritimes, qui réalisait surtout du transport ro-ro et de passagers vers Douvres et Ramsgate, l'activité du port s'est redéployée vers le transport de marchandises, avec des fréquences plus élevées vers Ramsgate, ainsi que de nouvelles liaisons vers Ipswich et Killingholme. Un service feeder containérisé vers Rotterdam est en expansion ainsi qu'une liaison avec les Etats Baltes. L'avant-port a été modernisé et de nouveaux postes d'accostage ont été créés.
Ostende est capable d'accueillir des porte-conteneurs de 8.000 TEU et veut donc se positionner pour l'avenir comme un port de distribution rapide pour le trafic conteneurisé. Le problème du port est, d'une part, son ouverture difficile au canal vers Bruges et Gand à cause d'une écluse vétuste, et, d'autre part, sa mauvaise liaison au réseau ferroviaire. Des plans existent pour résoudre prochainement ce second problème, tandis que des liaisons ferroviaires Grande-Bretagne - Ostende – Italie, ainsi que vers le Sud de la France et l'Espagne, sont étudiées par TRW.

- **Anvers**

En 2003, le port a enregistré un nouveau record de trafic à 142,1 millions de tonnes (+8,3 %), avec une forte croissance du transbordement de conteneurs au niveau de 5,45 millions de TEU (+ 14 %), et 61 millions de tonnes de vrac (+ 5 %). La croissance du vrac résulte de celle du vrac liquide, alors que le vrac sec est en léger recul. Les marchandises diverses non conteneurisées sont aussi en léger recul.
On peut comparer cette performance à celle de Rotterdam de la façon suivante. Ce port a réalisé un trafic total de 327,5 millions de tonnes (+ 1,8 %) en 2003. Les transbordements de conteneurs se sont montés à 7 millions de TEU (+ 7,4 %). Le trafic de vrac a légèrement régressé au niveau de 238 millions de tonnes.
Les autorités flamandes demandent un approfondissement de l'Escaut tel que la navigation soit possible indépendamment des marées jusqu'à une profondeur de 13,1 mètres. Cet approfondissement est négocié depuis de nombreuses années avec les Pays-Bas, qui contrôlent l'embouchure de l'Escaut. Malgré un traité international (1839) qui établit la liberté de navigation sur l'Escaut, les Pays-Bas sont réticents à accepter cet approfondissement pour des raisons environnementales, ainsi que pour des raisons de concurrence avec Rotterdam… L'affaire traîne tout comme la négociation autour du « Rhin d'acier », qui fait l'objet actuellement d'une procédure d'arbitrage judiciaire auprès du tribunal international de justice.
Le port d'Anvers est en train de développer la rive gauche du fleuve avec de nouvelles darses et quais permettant l'installation de quatre nouveaux terminaux pour une capacité de 6 millions de TEU. Mais ce développement est mal relié à la rive droite, où se situe le grand (nouveau) hub du chemin de fer. Le tunnel existant entre les deux rives ne permet que le transport routier. Il devrait être dédoublé pour le rail de façon à mettre la rive gauche en relation ferroviaire directe avec le hub ferroviaire. Une priorité d'investissement sera accordée à ce projet. L'autre grand problème du port est son accès ferroviaire unique. Il devrait être dédoublé. Cependant, des exigences environnementales en ont quadruplé le coût. Il ne sera donc réalisé que lorsque ces exigences auront été revues à la baisse et/ou que les ressources financières auront été trouvées.

- **Zeebrugge**

Son trafic de containers s'est élevé au niveau de 12,2 millions de tonnes (+ 2,8%), par le développement du trafic de CMA CGM. Le trafic de voitures neuves est passé à 1,5 million d'unités (+ 12,5 %), pour les marques Peugeot, Citroën, Opel/Vauxhall, Mitsubishi et Toyota. Au total de tous ses trafics, l'activité du port s'est réduite à 30,4 millions de tonnes (- 7,6 %), essentiellement du fait du départ de certaines liaisons comme expliqué ci-dessous. Le port prévoit une forte croissance des trafics ro/ro et conteneurs pour les années futures.
Notons aussi les services passagers et ro-ro vers Rosyth en Ecosse par Superfast, en pleine expansion, et ceux de P&O vers Hull et Teesport.
Afin de développer ses transports de distribution et de « feedering » dans son hinterland, le port a développé une « joint venture » avec un transporteur de navigation fluviale qui opère des allèges porte-conteneurs et des bateaux fluvio-maritimes qui desservent les ports européens voisins ainsi que des ports intérieurs sur le Rhin. Ce service est en pleine expansion.
Ce port veut agrandir son arrière-port dans une zone naturelle protégée, mais se heurte à la directive européenne sur l'habitat. De nouvelles zones naturelles compensatoires devraient être sélectionnées.

Des investissements ferroviaires sont en cours pour augmenter la capacité des lignes vers Bruges et Gand, en vue de faire face à l'augmentation du transport ferroviaire de conteneurs. Notons que la part du ferroviaire dans l'acheminement de conteneurs est de 40% à Zeebrugge, alors qu'elle n'est que de 10 % à Anvers, où l'accès au réseau fluvial est plus favorable.
L'accès maritime du port donnera lieu à un approfondissement de façon à permettre l'arrivée des nouveaux porte-conteneurs de 8.000 TEU. Actuellement, l'accès du port est possible à concurrence de plus de 14 mètres, ce qui permet l'accès de porte-conteneurs de 6.500 TEU.

- **Gand**

Les transbordements totaux se sont montés à 23,5 millions de tonnes, en recul de 1,5 %. Ce recul s'explique par la nature industrielle du port qui subit ainsi l'effet de la mauvaise conjoncture économique actuelle. Les exportations sont cependant en croissance.
Le port développe une nouvelle zone portuaire de 106 hectares (Kluizendok) pour laquelle les premières concessions d'établissements industriels ont été accordées à la fin de l'année 2003.

2.2 Décret portuaire

Le gouvernement flamand a voté un décret portuaire en mars 1999 concernant le contrôle et la régulation des quatre grandes entreprises portuaires publiques de Flandre dans le cadre d'une politique flamande de développement durable des ports dans le contexte européen. Une des idées sous-jacentes de ce décret est de tendre vers des conditions de fonctionnement égales et de promouvoir une certaine coordination entre les actions des ports, encadrant ainsi leur concurrence. Le décret confère en principe un rôle clair aux différents acteurs sur la scène portuaire, mais certains points restent imprécis, en particulier la distinction entre la responsabilité de gestion et la responsabilité financière de la Région Flamande et des entreprises portuaires publiques. Le décret a aussi institué une fonction de Commissaire portuaire régional pour la Flandre.
Le Commissaire est chargé de surveiller la conformité des actions des entreprises portuaires par rapport à leur statut et, notamment, de contrôler les prises de participations des entreprises portuaires dans des personnes juridiques privées et publiques. De même, il est chargé de contrôler les tarifs portuaires qui ne peuvent aller à l'encontre de l'intérêt général ou donner lieu à une concurrence déloyale. Le Commissaire peut suspendre une décision d'un conseil d'administration d'une entreprise portuaire et la soumettre au Parlement flamand ; il doit viser les prises de participations des entreprises portuaires publiques ; il peut aussi suspendre une modification tarifaire et la référer à une Commission de concertation, …qui n'a pas encore été formée. Jusqu'ici cette fonction a été essentiellement une fonction de concertation entre parties et de prévention de problèmes.

2.3 Impacts de la politique européenne

- **La directive portuaire européenne**

Le rejet de cette directive a été accueilli avec soulagement par les syndicats des ouvriers portuaires belges, qui étaient principalement opposés aux dispositions relatives au « self-handling ». Les chargeurs ont regretté cet échec car il ne permet pas la libéralisation des activités portuaires, alors que les autres secteurs des transports en bénéficient déjà. Les

entreprises portuaires belges ont fait cause commune avec leurs ouvriers car elles craignent des troubles sociaux.
Il faut reconnaître d'ailleurs que la main d'œuvre portuaire bien qualifiée et son organisation contribuent à une haute productivité des opérations portuaires dans les ports belges. Ainsi donc au port d'Anvers, le nombre de TEU réalisés par mètre de quai est de 925 (en 2002) ; par hectare, le nombre de TEU est de 19.000. Ces chiffres peuvent être comparés, d'une part, à ceux des moyennes pour l'Europe du Nord (de 505 et 11.400 respectivement), et, d'autre part, à ceux de l'Asie du Sud-Est où ils sont de 954 et 35.585 (source : Drewry Shipping Consultants). Ces résultats sont confirmés par une étude économétrique récente (Haezendonck et Notteboom 2002, in Huybrechts et al., ibidem), qui identifie comme des avantages compétitifs importants d'Anvers l'organisation des intermédiaires du port et la productivité des travailleurs.
Les conditions de financement des investissements portuaires resteront également floues, qui devaient être fixées par cette directive.
En Belgique, la loi « Major » instaure un monopole légal du travail portuaire au bénéfice des travailleurs portuaires belges reconnus (faisant partie d'un pool). Toutes les opérations de chargement et déchargement doivent ainsi être réalisées par ces travailleurs, y compris celles qui se réalisent sur les navires. Le compromis proposé par le Parlement européen de permettre à l'équipage des navires de participer à ce travail sur le navire, même sous condition d'une qualification professionnelle reconnue, est rejeté par les syndicats. A ce stade, il faudra à tout le moins que des décrets d'application de cette loi la rendent compatible avec les règles européennes. Par exemple, il faudra que son application soit étendue à tous les travailleurs portuaires quelle que soit la nationalité européenne de ces ouvriers.

- **Ports de refuge**

En application des recommandations européennes, la Flandre a désigné les ports de Zeebrugge et Ostende comme ports de refuge. Trois postes d'amarrage sont également prévus le long de la côte belge.

ESPAGNE

Le trafic des ports espagnols est de 364 millions de tonnes en 2002. Le port d'Algésiras largement en tête en réalise 15 %. Barcelone et Valence font chacun 33 millions de tonnes en 2002.
Le tonnage de la flotte naviguant sous pavillon espagnol est en progression depuis 1994. Ce sont principalement les navires porte-conteneurs qui augmentent. Le pavillon de complaisance représente environ un tiers de la flotte totale, qui a une moyenne d'âge assez élevée (18,5 ans).
Les compagnies maritimes sont nombreuses et le processus de restructuration s'est mis en place tardivement.
La gestion des ports dans laquelle les autorités locales étaient autrefois impliquées connaît un mouvement de recentralisation.
Depuis 2002, des initiatives ont été prises en faveur du développement du Short Sea Shipping, mais les expériences restent limitées pour l'instant.

1. Rôle et importance du transport maritime

1.1 Trafic de marchandises par autorité portuaire

Evolution sur 20 ans entre 1980 et 2000 en milliers de tonnes

AUTORITES PORTUAIRES	**1980**	**1985**	**1990**	**1995**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000(p)**
Algeciras (Bahia de)	22.954	20.981	26.347	36.986	40.047	45.220	45.379	47.560
Alicante	2.552	2.652	2.556	2.243	2.192	2.646	2.998	3.078
Almería - Motril	4.590	7.741	6.803	8.811	6.003	8.071	8.869	8.971
Avilés	5.143	4.436	3.824	4.099	3.748	3.909	3.514	4.138
Baleares	3.094	3.106	6.380	10.650	13.921	8.083	9.441	10.348
Barcelona	16.839	18.229	18.421	23.293	25.489	25.339	28.509	30.004
Bilbao	24.234	28.636	30.066	27.766	23.079	27.242	27.056	28.634
Cádiz (Bahía de)	1.899	3.963	3.144	4.923	3.491	4.007	4.066	4.652
Cartagena	13.767	11.647	13.795	10.919	9.843	11.701	12.471	17.302
Castellón	5.509	7.524	7.896	7.739	8.382	8.504	9.080	9.888
Ceuta	2.504	5.209	3.597	5.983	4.508	4.643	3.055	2.836
Ferrol - San Ciprian	864	1.165	1.279	6.896	7.325	8.053	8.494	8.559
Gijón	12.558	13.006	11.801	14.013	13.464	15.254	18.424	19.765
Huelva	10.078	9.388	10.138	16.364	14.686	14.537	15.693	17.943
La Coruña	9.298	9.681	12.590	12.207	11.429	11.829	12.122	12.682
Las Palmas	5.993	8.119	9.649	10.814	12.467	14.579	16.726	16.095
Málaga	8.171	7.220	9.246	9.247	8.864	9.342	9.209	3.703
Marín - Pontevedra	511	480	659	1.325	1.402	1.436	1.754	1.690
Melilla	359	391	471	694	744	823	777	790
Pasajes	5.233	5.060	3.824	4.147	3.838	4.008	4.553	4.603
Sta. Cruz de Tenerife	14.580	12.267	13.158	13.957	14.956	15.516	15.923	16.969
Santander	4.410	3.816	4.140	4.702	4.585	4.949	5.276	5.356
Sevilla	3.414	3.273	3.071	3.574	4.025	3.868	3.961	4.647
Tarragona	19.832	21.230	24.826	28.705	31.126	25.831	25.419	27.554
Valencia	8.004	8.980	12.172	16.378	18.246	20.500	24.085	24.217
Vigo	2.545	2.868	3.225	3.707	3.026	3.327	3.510	3.610
Villagarcía	1.253	414	511	561	643	667	784	1.002
C.A.P.G.	16.800	10.072	4.340	--	--	--	--	--
PORTS GERES PAR LES CA	--	5.762	8.326	8.311	7.908	9.711	9.381	9.381
T O T A L	226.988	237.316	256.255	299.014	299.437	313.595	330.529	345.977

Source : Ministerio de Fomento

Evolution entre 2001 et 2002 exprimée en milliers de tonnes

Autoridad Portuaria	2001	2002	Var (%)
B Algeciras	52 747	55 029	4,33%
Barcelona	31 866	32 922	3,32%
Valencia	28 603	32 768	14,56%
Tarragona	26 871	29 727	10,63%
Bilbao	27 100	26 257	-3,11%
Cartagena	20 341	22 094	8,62%
Gijón	19 159	20 502	7,01%
Huelva	18 599	18 321	-1,49%
Las Palmas	17 587	17 004	-3,32%
S C Tenerife	17 118	16 864	-1,48%
A Coruña	11 707	13 007	11,10%
Baleares	10 763	11 225	4,29%
Castellón	10 317	10 377	0,58%
Ferrol- San Ciprián	8 728	9 246	5,93%
Almería-Motril	8 539	7 857	-7,99%
Santander	5 176	5 481	5,89%
Pasajes	4 718	5 395	14,35%
Sevilla	4 913	4 696	-4,42%
B Cádiz	4 682	4 690	0,18%
Vigo	4 032	4 226	4,82%
Avilés	3 794	4 162	9,71%
Alicante	3 288	3 087	-6,10%
Málaga	1 925	2 419	25,66%
Ceuta	2 443	2 211	-9,49%
Marín-Pontevedra	1 906	2 007	5,29%
Vilagarcía	1 025	1 161	13,28%
Melilla	760	832	9,52%
Total	348 705	363 566	4,26%

Source : Portel, Puertos del Estado http://www.portel.es/portel.cfm

1.2 Flotte

- **Evolution de la flotte espagnole**

Au 1er janvier 2002, la flotte marchande de transport sous pavillon espagnol comptait un total de 204 navires selon les données d'Anave (Asociación de Navieros Españoles – Association des Armateurs Espagnols). Cela représente 1.802.654 GT (tonnage brut). Cette année fut la septième année consécutive de croissance du tonnage de la flotte naviguant sous pavillon espagnol, en prenant en compte l'augmentation de 52,4 % depuis 1994, l'année où fut atteint le minimum.

Par type de navire, il convient de souligner une augmentation de la flotte espagnole de porte-conteneurs, laquelle en 2001 a augmenté son tonnage par rapport à l'année antérieure de 28,5 %. Il faut aussi noter la croissance de la flotte des navires polyvalents et de charge générale, laquelle après avoir diminué deux années consécutives, a connu en 2001 une récupération de 23,4 % en termes de GT.

Des augmentations ont été également enregistrées en 2001 dans les tonnages de la flotte des navires frigorifiques (+ 44,6 %), des navires de passagers (+ 18 %), des pétroliers (+ 13,8 %), et des ro/ro (+ 6,8 %). La seule réduction en 2001 s'est produite pour la flotte des vraquiers, l'unique bateau de ce type naviguant sous pavillon espagnol ayant été mis hors service.

La flotte totale des navires marchands de transports contrôlés par des compagnies maritimes espagnoles, sous pavillon de complaisance inclus, atteint, au 1er janvier 2002, 323 unités, soit 10 de plus que l'année précédente avec 3.406.415 GT (+ 20,7 %). 2002 est la quatrième année consécutive d'augmentation notable de la flotte totale contrôlée par les armateurs espagnols après 19 années de diminution.

- **Age et rénovation de la flotte**

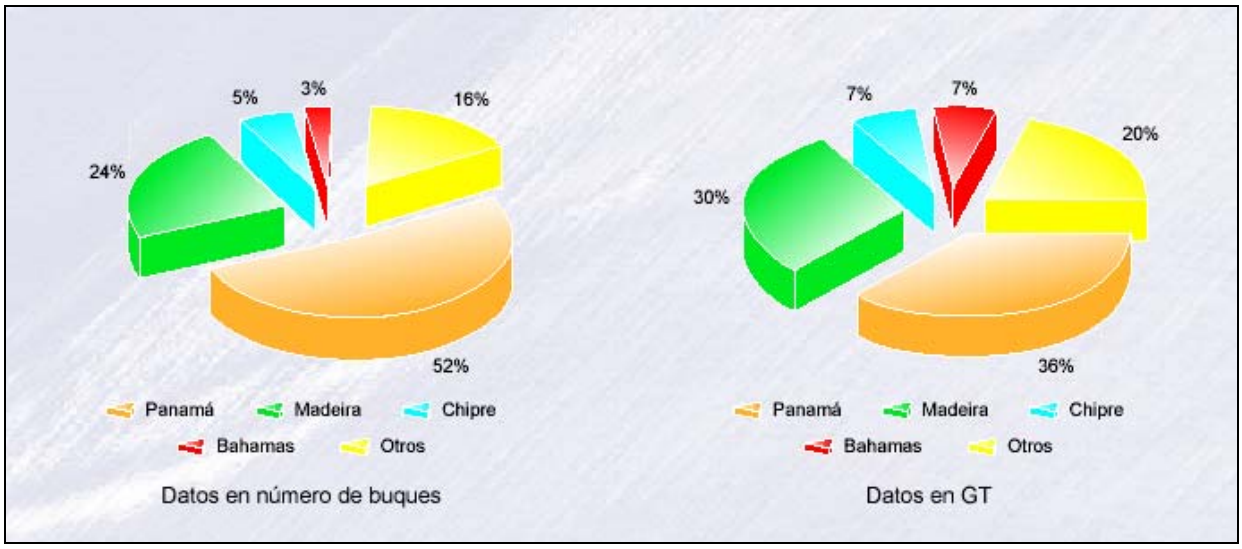
Un des éléments fondamentaux pour juger de la santé de la branche du transport maritime est l'âge de la flotte.

Sur les 323 navires contrôlés par les compagnies espagnoles, la flotte la plus « âgée » est celle des cargos frigorifiques, dont l'âge moyen atteint 20,3 ans, suivie de celle des charges générales, 20 ans et enfin les vraquiers (19,9 ans). D'un autre côté, la flotte la plus « jeune » est celle des pétroliers (15,2 ans).

Toutefois, l'Anave relève un fait marquant pour l'année 2001 : le nombre élevé de nouveaux navires (14 au total : 4 de voyageurs, 3 ro/ro, 3 tankers pétrochimiques, 1 de pétrole brut, 1 de charge frigorifique). Cette arrivée de nouveaux navires a eu l'avantage de faire baisser l'âge moyen de la flotte espagnole qui, au 1er juin 2002, était de 18,5 ans, c'est à dire légèrement inférieur à la moyenne de la flotte mondiale, qui est de 19 ans.

- **Flotte espagnole sous pavillon étranger**

Début 2002, 52% des navires espagnols sont sous le pavillon de Panama, ce qui représente 36% du tonnage brut de la flotte.



Source : Anave

1.3 Les compagnies maritimes

- **Une branche très fragmentée**

La branche du transport maritime espagnole est composée d'une centaine de compagnies. La branche est très fragmentée (à l'image de celle du transport routier de marchandises) : 40% des compagnies ne possèdent qu'un seul navire. Traditionnellement, ces entreprises se sont développées sur un marché assez protégé, ce qui n'a pas permis d'atteindre un haut niveau de compétitivité à l'échelle internationale avant la libéralisation communautaire.

Le processus de restructuration, bien que nécessaire, s'est appliqué avec retard et sans cadre d'appui, ce qui aurait évité aux compagnies de supporter le coût total de la transition. Cela a entraîné une forte perte de compétitivité à l'échelle internationale. (Crise dans les années 80 et la première moitié des années 90).

- **Classement des compagnies maritimes espagnoles**

Ranking	Compagnie	CA 2001 (Million €)	CA 2000 (Million €)	Différence CA % 2001/2000	Bénéfice 2001 (Million €)
1	Compañía Trasmediterránea, S.A.	323	279,53	15,55	20
2	Maersk España, S.A.	178	154,03	15,56	n.d.
3	Navieras Pinillos, S.A.	89,08	76,07	17,1	5,32
4	Fred Olsen, S.A.	75,79	49,79	52,22	n.d.
5	Ybarra CGM SUD AEIE	43	n.d.	n.d.	0,8
6	Eurolíneas Marítimas, S.A.L.	40,87	28,25	44,67	7,81
7	Nenufar Shipping, S.A.	33,68	31,81	5,88	n.d.
8	Distribuidora Marítima Petrogas, S.L.U.	17,46	n.d.	n.d.	n.d.
9	OPDR Canarias, S. A.	16,5	15,03	9,78	n.d.
10	Europa Ferrys, S.A.-Euroferrys	11	11,21	-1,87	n.d.
11	Gumersindo Junquera, S.A.	7,6	7,34	3,54	0,41
12	Naviera Química, S.A.	7,32	0	n.d.	n.d.
13	Unión Marítima de Formentera e Ibiza, S.A.	6,82	6,51	4,76	2,34
14	Naviera Murueta, S.A.	6,67	5,16	29,26	n.d.
15	Gasnaval, S.A.	6,6	5,52	19,57	n.d.

Source : Departamiento de Estudios y Documentación de TRANSPORTE XXI

- **La privatisation de la Compagnie Trasmediterránea :**

La compagnie maritime publique Trasmediterránea a été privatisée. Elle a été achetée en 2002 pour un montant de 240 millions d'euros par un groupe d'entreprises, avec la composition suivante : Acciona (55%), Doliga (10%), Suministros Ibiza (2%), Caja de Ahorros del Mediterráneo (15%), Naviera Aznar (10%), Naviera Armas (8%).

1.4 Infrastructures portuaires

- **La gestion des ports en Espagne**

La loi de 1997 sur les ports adoptée en Espagne a favorisé une recomposition des relations entre l'administration portuaire centrale « Puertos del Estado » et les Communautés autonomes. Les ports de commerce, les plus importants en terme de volume, restent des ports d'Etat (ports d'intérêt général). Toutefois, leur gestion est conduite par les autorités des Communautés autonomes. Ces dernières désignent les organes de direction des autorités portuaires où siègent également les représentants de l'Etat. En matière de financement, chaque port pourvoit à ses propres besoins, par autofinancement, crédit ou subventions (provenant de l'autonomie ou du fond de développement européen). En outre, une ligne de crédit est disponible auprès d'un fond géré par l'administration portuaire centrale.

Dernièrement, le gouvernement central a approuvé une loi modifiant le système décrit ci-dessus. La majorité des décisions se prendront au sein de « Puertos del Estado » -dépendant du Ministère (de l'Equipement) de Fomento- comme la programmation financière, la signature de conventions, l'embauche du personnel de direction, la politique commerciale, et surtout les appels d'offre et les adjudications. Pour les autorités locales, il s'agit là d'une forte perte d'autonomie et d'un retour vers la centralisation.

Le nombre de dockers s'élève aujourd'hui, sur l'ensemble de l'Espagne à environ 4 500 personnes.

- **Les ports espagnols augmentent globalement leur trafic**

Le trafic des ports espagnols est en augmentation, atteignant les meilleurs résultats jamais obtenus. En 2001, avec 348,4 millions de tonnes, la progression a été de 3,04% par rapport à 2000.
en 2002, Algésiras arrive en tête parmi les ports espagnols, avec un trafic total de 55 millions de tonnes, suivi de Barcelone (32,9 Mt), Valence (32,7 Mt), Tarragone (29,7 Mt), Bilbao (26,2 Mt), etc. Treize ports dépassent les 10 Mt et 12 autres ont un trafic compris entre 2 et 10 Mt.

- **Plates-formes de redistribution : l'exemple du « port sec » de Barcelone à Toulouse**

Le transport maritime doit, comme le préconise l'Union Européenne, être complémentaire des plates-formes logistiques. C'est ainsi que Toulouse est devenue une « prolongation » privilégiée de Barcelone, en dépit des 350 kilomètres qui séparent les deux villes. Grâce à ce nouveau terminal, le port de Barcelone propose de nouveaux débouchés à 316 lignes maritimes venues de l'Amérique latine et de l'Europe de l'Est.[23]

[23] "Le Monde" du 24 octobre 2002

De même, le port de Barcelone compte sur la plate-forme intermodale de Saragosse pour développer son trafic, tandis que le port de Valence regarde vers Madrid.

2. Nouveautés et perspectives du transport maritime espagnol

2.1 Fiscalité : introduction de la « Tonnage Tax »

La Loi 24/2001 du 28 décembre 2001 crée un nouveau système fiscal pour les compagnies maritimes espagnoles. Ce nouveau régime, qui existe déjà dans de nombreux pays de l'Union Européenne, permet aux compagnies de payer l'impôt sur société en fonction du tonnage des navires qu'elles exploitent, qu'ils soient propres ou affrétés. Un montant fixe est appliqué en fonction du tonnage de chacun des navires selon l'échelle suivante :

TRN (TONNES DÉCLARÉES NETTES)	BI (MONTANT JOURNALIER POUR CHAQUE 100 TRN)
De 0 à 1000	0,9
De 1.001 à 10.000	0,7
De 10.001 à 25.000	0,4
A partir de 25.001	0,2

2.2 Promotion du short sea shipping

Lors du Conseil des Ministres des Transports de l'Union Européenne les 31 mai, 1er et 2 juin 2002, sous présidence espagnole à Gijón, l'accent a été mis sur le développement du Short Sea Shipping.

Le 19 février 2002, s'est constituée l'Association espagnole pour la Promotion du Transport Maritime à Courte Distance, regroupant différents représentants de la branche du transport maritime tel l'Ente Público Puertos del Estado (l'administration portuaire de l'Etat, l'ANAVE (association des armateurs), ANARE (association des remorqueurs), IZAR (chantier naval public). Elle vise à soutenir le transport maritime de marchandises intégré à un système intermodal efficace basé sur la complémentarité entre le transport terrestre et maritime, selon la politique de l'Union Européenne. Le 6 mars 2002, elle intègre le réseau *European Shortsea Network* (ESN), réseau qui rassemble les associations similaires d'autres pays européens et prend le nom de Shortsea Promotion Centre - Spain.

Quels sont les objectifs de cette association ?
Faciliter une meilleure connaissance mutuelle entre offre et demande de transport, développer des études d'intérêt dans le domaine maritime, promouvoir des projets d'entreprises concrets, maintenir des contacts étroits avec les autres associations appartenant à l'ESN.

En Espagne, des lignes à courte distance au départ de la Catalogne ou la Comunidad Valenciana vers les régions Languedoc Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur sont à l'étude. Mais la seule qui jusqu'à présent a connu un succès incontestable est Barcelone - Gênes, réalisée par la compagnie Grimaldi.

FRANCE

Depuis une décennie, le transport maritime français se caractérise par de **trop lentes évolutions**. Et cette lenteur est très pénalisante, puisque d'autres vont plus vite, plus loin. La **réforme du statut des dockers a été entreprise en 1992** et continue à marquer les esprits et les finances. Elle semble avoir débloqué une situation passablement sclérosée. Mais aujourd'hui il faut continuer à simplifier la gestion de la manutention portuaire, favoriser l'investissement privé sur les quais. Sur le registre maritime, il s'agit de relever le pavillon national ou encore de promouvoir le cabotage communautaire. Des thèmes qui ne sont pas véritablement neufs.

Pour comprendre les difficultés du système portuaire à se réformer, il faut sans doute en rappeler la longue tradition d'encadrement étatique. La France peine à adopter les règles de son insertion dans une **logique concurrentielle**. Par ailleurs, les **moyens**, même s'ils ont été revus à la hausse, semblent toujours **insuffisants**. Très symptomatique à cet égard a été le traitement de la **sécurité maritime** : malgré les marées noires à répétition, les navires faisant escale en France ne seraient contrôlés qu'à 10% contre les 20% exigés par la Commission. Suite au naufrage du Prestige, il a fallu faire appel à des retraités de la marine marchande pour s'acquitter de cette tâche.

À l'échelle européenne, l'ensemble du système national révèle sa fragilité relative et le risque de marginalisation dans le partage des marchés continentaux. Toutefois les dernières statistiques seraient plutôt encourageantes. Les réaménagements en cours dans plusieurs ports peuvent-ils laisser présager une nouvelle combativité ?

1. Rôle et importance du transport maritime

1.1 Ports :

Les ports français

France (2001)	Tonnage (1 000 t)	Cabotage national (1 000 t)	Dont conteneurs (t)
Marseille	92 372	4015	5 682 975
Le Havre	68 970	2446	11 524 287
Dunkerque	44 450	1285	1 372 775
Nantes	30 315	5477	1 171 539
Calais	32 741	86	-
Rouen	20 743	952	859 035
Bordeaux	8 964	1755	405 156
La Rochelle	6 919	1285	-

Source : JMM 27/12/02

1.1.1. Le statut très hiérarchisé des ports français

Les modes de gestion font coexister trois régimes :

-Les ports autonomes maritimes, au nombre de 7 :
Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux et Marseille+ La Guadeloupe (statut d'établissements publics dotés de personnalité morale avec une autonomie de gestion des infrastructures portuaires, dans les faits **l'Etat y est très présent** en y nommant la direction et

en soutenant largement les investissements portuaires pour les accès maritimes ainsi qu'une partie des frais concernant les quais (80 % quand il y a création et 60 % pour le renouvellement ou l'extension). Ils sont placés sous la tutelle du Ministère de l'Equipement et des Transports pour la gestion du patrimoine propre, et du domaine privé et public de l'Etat. Ces ports occupent une **place centrale dans le trafic de marchandises**. **87 % des tonnages** se concentrent sur les 6 ports autonomes et un port d'intérêt national (Calais). **Le Havre** représente **60% des flux nationaux de conteneurs,** Marseille Fos reste le premier quant aux **volumes (hydrocarbures** en particulier).

-Les ports concédés aux CCI

Les ports concédés dont les **23 ports d'intérêt national dépendent aussi de l'Etat** par les DDE qui les concèdent (Direction Départementales de l'Equipement). Ces ports assurent environ 20% du tonnage de marchandises, mais représentent **50% pour les marchandises diverses** non conteneurisées et plus de **80% du trafic de passagers**. La gestion du domaine public non concédé est assurée par les DDE, toutefois les actes de gestion courante (tarifs d'occupation et redevances) relèvent des services fiscaux. Devant le peu d'intérêt des investissements privés du fait des contraintes de domanialité publique portuaire, les Chambres de Commerce sont devenues les concessionnaires d'outillage portuaire depuis 1898[24]. L'Etat leur a transféré les produits des droits de port, sachant que les ouvrages et équipements lui reviennent de plein droit à la fin de la concession. Le droit communautaire remet aujourd'hui en cause une situation qui porterait atteinte à la liberté de prestation de services et à la liberté d'établissement[25]. Dans un cadre communautaire, la **référence à la concurrence** oblige ainsi à réévaluer les facilités accordées aux CCI en fonction de leur utilité de service public et des montants demandés. La situation actuelle est acceptée de fait, mais à condition qu'elle n'entrave pas de nouveaux entrants privés.

-Les ports décentralisés

Les ports décentralisés (532), administrés par les collectivités locales, départements (pêche et commerce), communes (plaisance) : soit **304 ports de commerce et de pêche**, comportant souvent une partie réservée à la plaisance, gérés par les Conseils Généraux de départements, et **228 ports de plaisance gérés par les Communes**. Ils sont d'un intérêt secondaire dans notre étude.

Quelle décentralisation dans la gestion des ports ?

Pour le domaine réservé de l'Etat pour les organismes portuaires majeurs, la loi du 27/02/02 sur la démocratie participative ouvre champ à l'**expérimentation** aux collectivités (aux Régions en particulier pour les ports d'intérêt national, mais aussi pour les ports autonomes). La plus forte implication des collectivités locales dans les investissements portuaires permettrait de remédier aux insuffisants engagements financiers de l'Etat.

La Région Languedoc-Roussillon serait par exemple intéressée par la concession de trois ports (Port-la-Nouvelle, Port-Vendres et Sète). Pour les ports autonomes : les bases de la régionalisation existent déjà, au travers des conseils d'administration qui associent des partenaires régionaux et instances de concertation (commission permanente d'enquête, chartes de place portuaire, comité stratégique de pilotage etc.). D'ailleurs le soutien financier des Régions est effectif à travers les contrats de plan Etat/Région. Enfin les collectivités locales

[24] cf. NPI 30 mars 2002 p.169 sq

[25] La Loi Sapin de 1993 appel à la concurrence pour délégation des services publics, mais exception accordée aux CCI pour les ports ne semble pas compatible avec les principes du droit communautaire (en particulier pour la manutention).

participent au capital d'entreprises portuaires ou maritimes sur un modèle parfois ancien (cf. Brittany Ferries). Pour relancer le trafic transmanche entre Dieppe et Newhaven, la Seine Maritime a pris le contrôle du port anglais et a été épinglée à ce sujet par la Cour des Comptes pour un engagement trop important[26]. La responsabilisation des collectivités éveille alors chez certains la peur de perte de cohérence nationale.

1.1.2. Trafic total français, compétition européenne et internationale

Les trafics portuaires connaissent une certaine stabilité, avec une hausse du total national de 300 à **350 Mt**, soit l'équivalent du seul port de Rotterdam (cf. graphique), où le recul des vracs est compensé par les divers (conteneurisés ou non). Sans surprise, les échanges accusent un déséquilibre de 1 à 2,5 entre sorties et entrées. Les trafics sont tirés par une forte croissance des trafics conteneurisés (7%) et du trafic transmanche. Les marchandises diverses ont dépassé les vracs solides en 1994.

Pourtant l'analyse[27] des trafics des 56 premiers ports européens sur la longue durée montre les difficultés des ports français et le recul important qu'ils subissent dans le classement au cours des années 1980, même si les six ports autonomes métropolitains peuvent afficher une croissance de 192 Mt en 1970 à 271 Mt en 2000.

Evolution des marchandises diverses (taux de croissance annuel des trafics en %)

	96/95	**97/96**	**98/97**	**99/98**	**00/99**
France	-5,6	0,8	4,5	2,9	10,3
Total Europe	8,3	10,2	5,3	5,5	8,4

Source : Isemar 2002

Les trafics des ports français continuent à s'appuyer sur les trafics traditionnels de vracs liquides et solides, marchandises captives (blé à Rouen, maïs à Bordeaux, Dunkerque port de l'acier, industries lourdes et hydrocarbures à Marseille). Donges Est (Port Autonome Nantes St Nazaire) connaît une croissance atypique fondée sur la diversification des produits en particuliers pour l'agroalimentaire. En revanche, on note un mauvais positionnement sur les divers, en particulier les conteneurs, marché nettement plus concurrentiel, ce qui indique une faible compétitivité, car cette perte concerne aussi les marchés intérieurs. Aux moindres efforts d'adaptation, s'ajoute le handicap d'une position périphérique par rapport aux hinterlands européens, proches des ports de la rangée nord allemands, belges ou néerlandais. Le développement portuaire méditerranéen (la rangée méridionale passe de 24,5 à 26,5% des trafics maritimes européens), est porté par sa nouvelle fonction de plaque tournante et s'appuie sur le développement économique des pays du Sud de l'Union. Mais cette évolution ne profite pas à Marseille qui rétrograde au sein de sa façade. C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre l'offensive des deux grands ports français le Havre et Marseille, lancés pour rattraper le retard en matière de conteneurs. Dans une conjoncture économique morose,

[26] Le Conseil Général de Seine-Maritime s'assure le contrôle du port de Newhaven via une société d'économie mixte (SEM) dans laquelle il serait majoritaire à 75%. 110 MF furent débloqués pour l'achat du port, et 100 MF pour la 1re phase des travaux. C'est la compagnie Corsica Ferries qui fut retenue pour exploiter la ligne sous le nouveau nom de Transmanche Ferries.

[27] Isemar, *Synthèse* n°44 – avril 2002. « Trafics portuaires européen, classement de 56 ports évolution 1970/2000 ». Etude consultable sur le site *www.isemar.asso.fr*

les premières statistiques de 2002 montrent une bonne résistance, avec un dynamisme remarqué dans l'activité de conteneurs[28].

Figure : Les ports français dans leur rangée :
le trafic total (% du trafic par rangée) – en italique même part pour les conteneurs seuls.

	1970	**1980**	**1990**	**2000**
Dunkerque	4,1 / nc	5,8 / *1,0*	4,8 / *0,6*	5 / *0,6*
Rouen	2,1 / nc	3,1 / *2,5*	2,9 / *0,8*	2 / *0,6*
Le Havre	9,5 / nc	11 / *8,1*	7 / *7,1*	7 / *5,9*
Marseille	26,8 / nc	28 / *13,1*	24,2 / *12,0*	19 / *5,4*
Nantes/St Nazaire	7 / nc	9 / *0,1*	11 / *1,4*	11 / *2,9*
Bordeaux	7 / nc	8 / *4,4*	4 / *2,2*	3 / *1,3*

Source : Isemar, 2002

1.1.3. Les handicaps des ports français

Des coûts élevés et leurs causes

L'évolution des ports français trahit un manque de compétitivité qui semble lié à leur plus faible productivité du matériel et du personnel.

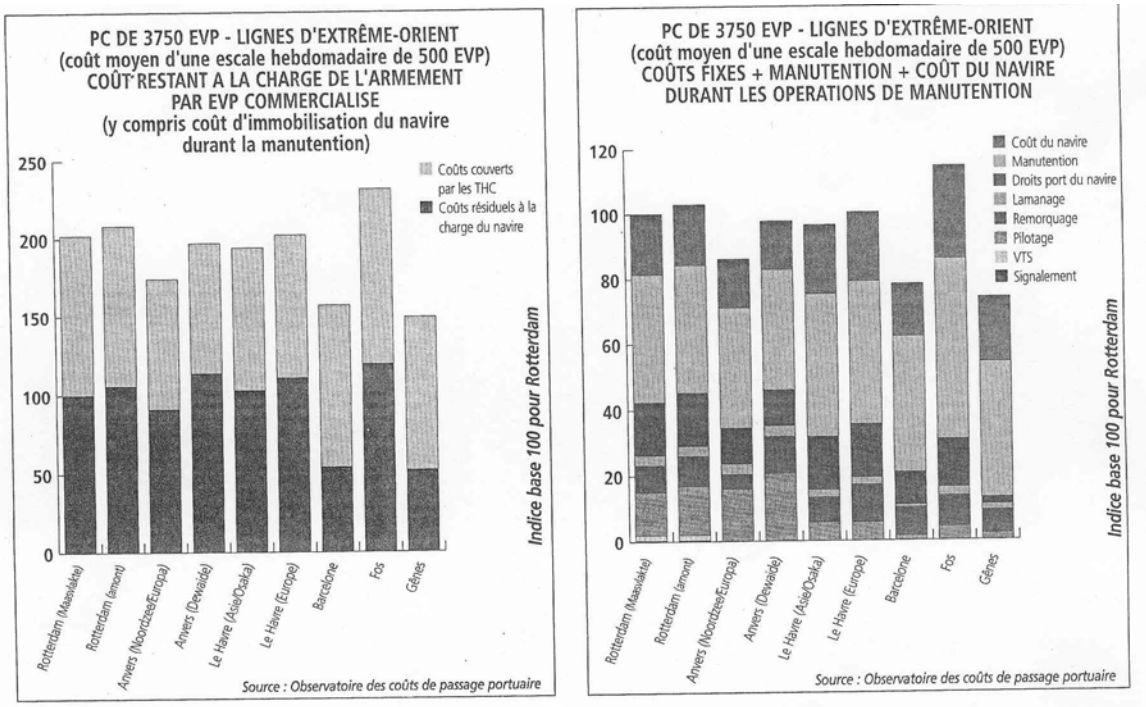
Si les coûts d'escale sont relativement bon marché, les ports français semblent pénalisés par des volumes moins importants et des charges fixes plus fortes par unité en regard de leurs concurrents du nord. Les coûts de manutention y sont aussi plus élevés qu'ailleurs. Le cas de Fos, avec des coûts supérieurs d'un tiers par rapport à ses voisins est explique pour une bonne part le recul subi, alors que le Havre présente des coûts comparables à ceux d'Anvers ou Rotterdam. Le rapport Smagghe[29] de 2001 évalue à plus de 10Mt, soit 30% des trafics conteneurs observés, les trafics détournés, du fait du manque de performance technique des portiques (donc du sous-investissement), qu'il attribue d'ailleurs aussi aux problèmes d'unicité du pilotage et du sureffectif dans les établissements publics portuaires[30].

[28] pour 2002 Marseille (+0,1%, 7,3% tonnage TEU), Le Havre (-2%, +15,1% tonnage TEU), Dunkerque (+7%, +7% nbre TEU), Nantes (+4,5%, +4,9%), Rouen (-5%, nc). (Rail &Transports 15 janvier 2003). Rotterdam (321,9 Mt, +7% nbre TEU).

[29] S'agissant d'un ancien directeur du port du Havre, ses jugements très critiques sur le manque de compétitivité ont pu créer un certain remous en particuliers chez les dockers.

[30] Heures de travail par portique et par an (en nombre d'heures) : Fos (1730), Le Havre (2490), Valence (Esp : 3600), Anvers (4000) source Les Echos 11-12/10/2002.

Comparaison des coûts de manutention des conteneurs dans les principaux ports européens.



Source : Observatoire des coûts de passage portuaire (oct. 2000)[31].

Le retard est-il lié au **sous-investissement** en matériel des ports (vieillissement et moindre performance) c'est-à-dire au défaut de l'Etat ? La Cour des Comptes dénonce le trop peu de crédits alloués par la puissance publique et une gestion trop administrative.

La **structure entrepreneuriale très éclatée** est un handicap pour offrir une qualité de service et une performance équivalente aux autres grands ports européens qui peuvent offrir un maillage portuaire et des offres de desserte élargies sur l'arrière-pays. Les grands opérateurs de manutention de conteneurs font défaut en France, le groupe SAGA étant une exception.

Reste la question du **personnel portuaire** avec sans doute des habitudes acquises, des effectifs encore importants et une moyenne d'âge assez élevée, même si elle tend à s'abaisser. Une autre spécificité française est la diversité des statuts, et l'absence d'unicité de commandement sur les quais entre grutiers (aux commandes des portiques et grues) employés par les établissements portuaires et dockers (relevant des entreprises de manutention). Le modèle **d'intégration** de Dunkerque pourrait faire école. Ainsi le rapport de la Cour des Comptes qualifie les grutiers (900 au plan national) de « rigides et chers ».

Une **massification insuffisante** qui limite des économies d'échelle dont bénéficient en revanche à plein les concurrents du Nord (Anvers opère 2 à 3 fois plus de conteneurs que le Havre ou Marseille).

[31] in *Journal de la Marine Marchande*, 18 octobre 2002, p.13. (Mission d'analyse et de prospective). Document SES Charles Bergand (responsable de cet observatoire)

Quelle politique suivre ?

-Investissements

Il conviendrait de favoriser les investissements publics sur les quais et de laisser les acteurs privés prendre en charge l'outillage et le personnel grutier[32]. (rapport Smagghe).

La concentration des opérateurs privés nationaux est en cours. L'ouverture à des opérateurs internationaux, si elle est souhaitée par certains, présente aussi des risques de perte d'indépendance (cf. politique de Hutchinson Whampoa). Aussi Egis, filiale de la Caisse des Dépôts, a été pressentie pour mettre sur pied au Havre un réseau d'entreprises de manutention portuaire d'envergure suffisante face au néerlandais ECT.

L'évolution des terminaux à conteneurs va dans le même sens d'un nouveau partage entre le privé et le public avec une dissociation des comptes entre service commercial et service public.

L'attrait de nouveaux investisseurs s'appuie sur une domanialité redéfinie en 1994 dans le sens d'un assouplissement puisqu'elle *« octroie au titulaire d'une autorisation du domaine public un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier comparable au droit de propriété.* ». Parallèlement, les décrets de 1999 et 2000 viennent renforcer la présence des autorités portuaires dans la gestion des terminaux. La réalisation d'outillage mis à la disposition du public peut faire l'objet d'une concession ou d'un affermage. Les ports autonomes peuvent aussi conclure une convention d'exploitation de terminal pour des trafics spécifiques (maintenance, investissement) mais avec le maintien des obligations de service public. Ils peuvent de leur côté entrer dans le capital de gestionnaires de terminaux (cf. Dunkerque).

-Pré et post-acheminements

La perspective de **massification** ne peut trouver son sens que dans la qualité de la desserte terrestre[33]. Car si le réaménagement des quais est en bonne voie, les ports français vont vite se heurter aux questions d'acheminement ferré ou fluvial qui présentent des faiblesses inquiétantes. On se heurte alors à un double bouchon, celui des infrastructures (Paris et Lyon pour le fluvial ou le ferroviaire, mais aussi l'absence d'opérateurs fluviaux et le monopole peu fiable de la SNCF). Aussi, la desserte terrestre risque de demeurer longtemps encore principalement routière. La part du ferroviaire est toujours inférieure à 25% (à Dunkerque pour moins de 10% au Havre)[34] pour les conteneurs, alors que les ports allemands en écoulent plus de 70% par rail. Les Hollandais et Belges peuvent s'appuyer sur les voies d'eau. Les ports français découvrent tardivement les modes alternatifs qui permettent une massification vers des ports secs intérieurs. A titre de comparaison, en 1998, Le Havre assurait seulement 18 rotations quotidiennes face à Rotterdam (318), Anvers (280), Hambourg (274). Localement des partenariats ont été tardivement mis en place entre ports et chemin de fer, comme les navettes vers Lyon (1996), puis vers Strasbourg et Milan à partir du Havre[35]. Encore s'agissait-il de répondre à la concurrence sur le territoire national envisagé comme horizon à reconquérir à l'Est et au Nord. Pour le Havre, le hub parisien, encore nécessaire aux concentrations, pourra être évité dès lors que des navettes directes seront mises en place. Elles supposent en retour des trafics portuaires plus importants. On retrouve là aussi l'enjeu de la

---

[32] Aussi longtemps que l'outillage relevait du Port autonome, il n'était pas soumis à la taxe professionnelle). Sa redéfinition pourrait conduire en revanche à un surcoût, puisque les entreprises privées y sont assujetties.

[33] Pour une analyse détaillée, voir le rapport du CNT, sous la direction de J. Chabrerie (Dir). *Proposition pour une amélioration des dessertes portuaires*, 1999 qui reprend le travail de référence du rapport du sénateur Belmain de 1996.Rien n'a fondamentalement changé depuis.

[34] Ainsi en 2001 : Le Havre : 1525 TEU (9%), Marseille : 740 TEU (16%), Dunkerque : 150 TEU (19%), Rouen : 149 TEU (6%), Nantes St Nazaire : 105 TEU (3%).

[35] La SA Le Havre Shuttles (1998) appuie son offre sur la CNC depuis 2001 actionnaire avec le Port Autonome

massification avec Port 2000. La SNCF fait aussi une apparition dans les ports à travers sa filiale Sealogis, détenue par SCNF Participation (agence maritime, manutention portuaire, commission de transport et logistique). L'enjeu est la formation de lots de trains ou de trains entiers, à proximité immédiate de terminaux raccordés à de futurs réseaux à priorité fret, à destination de l'Est de la France et de l'Europe. Des améliorations de la desserte fluviale sur la Seine et le Rhône sont attendues.

-Implantations industrielles dans les ports

Dans les logiques de massification, il ne faut pas oublier le rôle **des entreprises industrielles et logistiques** implantées dans les zones portuaires ou à proximité immédiate. Longtemps dissuadées par le monopole des dockers qui semble aujourd'hui se desserrer, les entreprises sont invitées aujourd'hui à s'installer. Il manque toutefois aux ports français, trop dissociés de leurs centres urbains, l'offre de services supérieurs ou plus communs que peuvent offrir Anvers, Hambourg ou Rotterdam. Les ports français affichent de nouvelles ambitions logistiques au-delà du simple transit.

-Statut juridique des dockers et droit du travail (mensualisation)

La réforme de 1992 du statut des dockers engage l'ouverture vers le droit commun de la profession[36] après une période transitoire et la résorption des dockers professionnels, prioritaires ou occasionnels. L'intermittence, autrefois justifiée par les pointes de trafic, est remplacée par la mensualisation d'un taux de 84% en 2002, elle a connu une plus grande réussite à Nantes St Nazaire et Dunkerque qu'au Havre et surtout Marseille où les négociations ont été les plus dures. L'évolution s'est faite par choix individuel au sein d'une convention collective (1994), et par des plans sociaux relativement coûteux (mises en préretraite et plan amiante en cours), mais aujourd'hui presque réglés. Chaque port a connu une négociation particulière qui mettait fin à l'unicité et à la solidarité de fait du statut des dockers.

Si l'Union Nationale des Industries de la Manutention juge les réformes encore trop éloignées du droit commun du travail, avec la division par trois en quelques années du nombre de dockers à la tonne manutentionnée (de source syndicale) une amélioration notable a été atteinte. Et l'on assiste même aujourd'hui à la reprise des embauches et la venue de manutentionnaires étrangers[37]. Par ailleurs, la mensualisation, qui entérine la **disparition des dockers intermittents** peut aussi causer une certaine rigidité. Ailleurs en Europe, on s'appuie sur des pools de réserve portuaire, puis on fait appel à des prestataires extérieurs (via des entreprises portuaires en Allemagne, soit via les entreprises de manutention elles-mêmes, aux Pays-Bas).

-Evolution de la réglementation de l'Union européenne

On connaît le projet de **directive européenne** quant à l'accès au marché des services portuaires et à l'auto-assistance. Une plus grande liberté de manutention (des équipages pouvant par exemple charger et décharger eux-mêmes les marchandises) avec le *selfhandling* pourrait nuire à la sécurité, mais aussi créer une concurrence nouvelle pour les dockers et les entreprises de manutention. Cette tendance à la déspécialisation est assimilée par les syndicats au démantèlement du service public et à la baisse des qualifications, conduisant à la « destruction des métiers et des savoir-faire » et à une remise en question de la sécurité portuaire.

---

[36] le seul pays ayant complètement abouti dans cette voie est la GB en 1989.

[37] Les 8400 dockers de 1992 sont en 2002 : 2850 mensualisés et 583 intermittents + 350 nouveaux mensualisés, pour un âge moyen de 47 ans, qui devrait encore s'abaisser avec les 3100 départs d'ici 15 ans du plan amiante. Bilan (NPI 15 juin 2002).

1.1.4. Evolution des trois principaux ports

Contrairement à leurs homologues européens, les ports français restent avant tout reliés à leurs arrière-pays immédiats avec des concurrences limitées. Toutefois, la réforme des dockers peut marquer une coupure dans cette histoire, en particulier dans les principaux centres portuaires :

- **Dunkerque** : ce port est traditionnellement spécialisé dans le trafic de pondéreux en relation avec les sidérurgiques. Il évolue rapidement grâce à l'ouverture aux acteurs ferroviaires belges. Le port se place dans une évolution très favorable, profitant de la saturation des ports du Nord (et jouant de sa complémentarité avec Anvers) et se développant sur le transmanche (service Ro-ro) : Dunkerque Express. Avec la mise en place d'un opérateur de manutention unifié pour les conteneurs Nord : France Terminal International Opérateur Unifié (NFTI OU), filiale des chemins de fer belges et du port autonome, le trafic de conteneurs a été multiplié par trois depuis 1998. Dunkerque profite de son **intégration dans le North European Network** assurant une bonne desserte ferroviaire. Comme le trafic, l'emploi suit une évolution positive : passage de 1060 à 570 dockers (1992), puis 250 embauches (700 dockers 2002). Toutefois, Maersk chercherait à entrer dans le capital de NFTI[38], ce qui prouve le nouvel attrait du site.

- **Marseille** continue à porter la marque d'une instabilité sociale (mouvements de grève récents) qu'illustre la résistance des dockers contre le statut salarial. L'important projet de « Fos XXL » cherche à étendre les infrastructures actuelles, proches de la saturation (prévue pour 2006), avec un taux de croissance de 5 ou 6 % par an jusqu'en 2010, la réalisation d'un nouveau terminal embranché pour un investissement de l'ordre de 300 Meuro et l'établissement d'industriels à Fos. Le port cherche à faire valoir sa position géoéconomique et à tirer parti de ses importantes disponibilités foncières.

- **Le Havre** a subi une forte érosion des parts de marché de conteneurs entre 1990 et 1996 qu'il peine à retrouver. En réaction aux ambitions de Rotterdam, a été mis en place en 1998 le Havre Shuttle, détenu à 34 % par la CNC (pour la conquête de l'hinterland par transport combiné). Port 2000 permettra de concentrer le trafic de conteneurs aujourd'hui dispersé sur le site portuaire et d'assurer l'accès à flot des nouveaux bassins en évitant l'écluse François1er. Le chantier ferroviaire de Soquence date de 1925, alors que les activités portuaires ont évolué vers le Sud et l'Est (rebroussement et limitation de la longueur des convois). Ces améliorations devraient multiplier par trois les trafics conteneurs. La mise en fonction des nouveaux quais induit la commande de nouveaux portiques à conteneurs publics et privés.

1.2 Opérateurs : les stratégies des armateurs français

La France a conservé des horizons traditionnels dans ses trafics. Deux méritent plus particulièrement notre attention : CMA-CGM et Delmas. La trajectoire suivie par les deux groupes de transport souligne les liens plus ou moins étroits avec le système économico-politique français.

[38] Rail et Transport 22 janvier 2002.

Sociétés	CA 2001 (ME)	Tonnage	TonnageActivités
CMA CGM	*2238,0*	*1 900 000 TEU*	*Lignes régulières*
Delmas + Otal	*810,0*	*480 000 (TEU)*	*Lignes régulières*
Louis Dreyfus Armement	*561,0*	*Nc*	*Vracs secs*
Bourbon	*328,7*	*10,3 Mt*	*Offshore, remorquage et vrac*
Brittany Ferries	*322,3*	*167 467 camions*	*Ferry Manche*
Euronav	*233,0*	*Nc*	*Pétrole*
SNCM	*204,2*	*773 324 ml*	*Ferry Méditerranée*
Maersk Sealand	*10 473*	*719 893 TEU*	*Lignes régulières*
P&O Nedlloyd	*4636*	*387005 TEU*	*Lignes régulières*

Source Transports Actualités juin 2002

CMA-CGM (8ème armateur mondial, 4ème européen). Le métier revendiqué est celui de « transporteur global » de conteneurs, essentiellement entre l'Europe et l'Asie, mais aussi avec l'ouverture de lignes sur le Pacifique (reprise de l'australien ANL) et de fortes visées sur la Méditerranée où il situe visiblement son potentiel (son nouveau siège social a été inauguré récemment à Marseille). L'armement bénéficie d'une position forte dans le bassin méditerranéen avec la reprise d'un armement algérien, des vues sur des armements en Tunisie et au Maroc, ainsi qu'un intérêt pour la privatisation du terminal conteneurs à Malte. Une politique de diversification se porte vers la manutention portuaire (Port 2000 et Fos XL avec CMA-CGM, Egis Port, CNC et IFB). CMA n'a pas les moyens d'intervenir dans la traction ferroviaire et se limite au partenariat (sa filiale Rail Link se limite à organiser le pré-et post acheminement), alors qu'elle s'implique plus activement dans le transport fluvial avec une filiale de transport par barge sur le Rhône.

Delmas (24ème armement mondial). PME familiale parvenue au rang de groupe international[39], en particulier dans le transport, l'entreprise a regroupé autour de Delmas des armements liés à l'Afrique occidentale (SCAC et Saga), puis à l'Afrique anglophone (le belge CMB-AMI). La maîtrise des trafics qui lui est depuis peu contestée par Maersk s'appuie sur une très forte implantation locale dans la production agricole (eucalyptus, hévéa) et industrielle, et le négoce (cacao). Suite à une politique active dans la privatisation des chemins de fer nationaux, le groupe possède 25 000 km de chemin de fer qu'il gère en partenariat avec SNCF International, contrôlant ainsi un vaste arrière-pays qui fournit à sa flotte un fret régulier. Le groupe Bolloré avait entrepris un rapprochement avec Géodis mais le projet n'a pas abouti.

[39] Le réseau africain de Bolloré s'est constitué par l'intégration de diverses entreprises de transport: 1986 SCAC (France-Afrique, manutention terrestre, 1991, Delmas Vieljeux (relation maritime N/S), 1997 SAGA transport et logistique Afrique, 1999 OTAL (lignes maritimes vers l'Afrique).

Figure 1 : Logistique : stratégies africaines

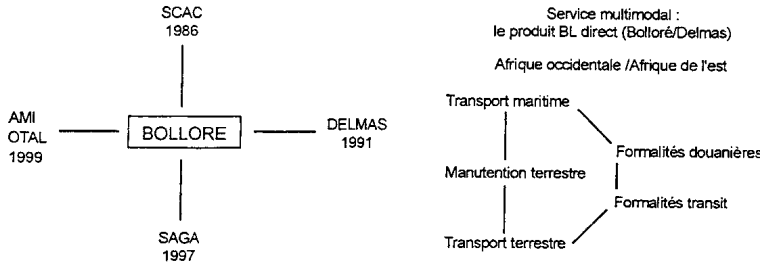
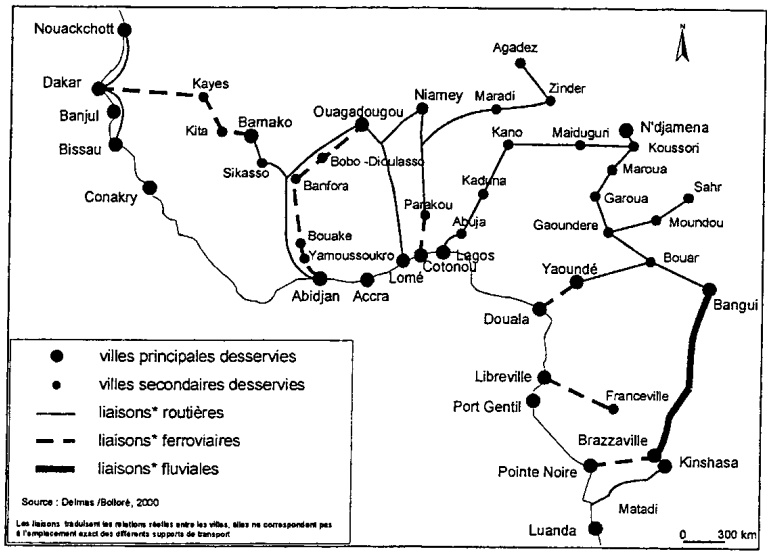


Figure 2 : Le réseau BLD direct en Afrique occidentale : schéma général



Source J. Debrié, *Les Cahiers Scientifiques du Transport* 2001 n°39 p.43-54

2. Enjeux et perspectives du transport maritime français

2.1 Contexte politique français et situation de la flotte

Le budget de l'Etat en matière de transport marque une augmentation des investissements pour le fer, alors que pour la mer il est essentiellement tourné vers la sécurité avec notamment la création de postes d'emplois d'inspecteurs. Le crédit au soutien à la flotte de commerce pavillon français (+4,7 %). L'investissement pour les ports (+24 %) est entré en phase active du Havre port 2000. Ces mesures seront-elles à même de redresser la situation ?
La flotte de commerce française a connu une très forte réduction et n'a pas plus qu'environ 210 navires sous pavillon national, soit la 28ème flotte mondiale, mais les navires appartenant à des intérêts français sous d'autres pavillons sont également assez rares : 120. Dans l'ensemble, on a assisté à une baisse de 25% en 15 ans. Le désintérêt français apparent s'explique par la plus faible rentabilité d'un marché très cyclique, la concurrence asiatique (les conglomérats qui considèrent la rentabilité globale et non pas celle du seul transport). Actuellement, il y a stabilisation, mais la menace d'un déclin demeure.

La question n'est pas nouvelle **:** le rapport de MM. Dubois (Affaires Maritimes) et Hamon (Inspecteur Général des Transports et des Travaux Publics): « Réformer le pavillon français pour plus de compétitivité et plus d'emploi » formulait un choix. **Quelle priorité donner, celle des emplois stratégiques ou celle de redresser les registres nationaux ?**

Le rapport soulignait l'ambiguïté dans les politiques menées par le passé :

- La perte de compétitivité se situe moins dans les coûts des navires que dans leur exploitation (coût de la main d'oeuvre comparable aux autres pays européens, mais charges plus importantes)
- Elle repose aussi sur les hésitations du maintien d'un soutien à l'achat de navires (politique d'armement qui était pratiquée depuis 30 ans) et une politique plus soucieuse de l'emploi

Trois thèmes politiques primordiaux se dégagent : **- le Pavillon national, - le Cabotage maritime, - la Sécurité maritime.**

2.2 La relance de l'aide au pavillon français par la fiscalité

Une nouvelle fiscalité avec une **taxe forfaitaire au tonnage** (introduite dès 1996 aux Pays Bas et en Norvège), situe la France à un niveau comparable aux autres pays européens. Le dispositif des GIE fiscaux est conçu dans le cadre d'une stratégie d'indépendance nationale, il favorise surtout les gros pétroliers, plus vulnérables en cas de conflit.
Le registre bis français est celui des **Terres Australes Françaises ou Kerguelen** assurant une exonération partielle des charges sociales des navigants, de taxe professionnelle et avec dispositif incitatif à l'investissement (GIE fiscal), un régime d'amortissement accéléré et conditionné à un agrément et au maintien des navires sous pavillons national pendant 8 ans.

2.3 La promotion du Short Sea Shipping

Un constat : la France compte 5 500 km de côtes et dispose de 40 caboteurs. A la suite du Livre Blanc européen, elle s'est engagée à soutenir le cabotage avec une possibilité de prise en charge jusqu'à 30% des dépenses opérationnelles (particulier coût d'affrètement). Un bureau de promotion a été établi, mais les nombreux échecs du passé exigent une grande prudence et un optimisme mesuré. Cet effort s'inscrit dans le programme européen Marco Polo (2003 et 2010).

Il s'agit là aussi d'un dossier ancien. Plusieurs études ont été commandées pour analyser la faisabilité de tels projets[40]. Le dernier rapport est celui du sénateur de la Charente, Henri de Richemont, remis au Premier ministre en mars 2003 sur un projet de pavillon bis et le développement du cabotage maritime.
Les politiques antérieures de soutien se sont souvent soldées par des échecs : fermeture de la European Feeder Lines (Le Havre, Bordeaux et La Rochelle), de la liaison Livourne-Toulon lancée, de la liaison Sète-Baléares, de Bayonne-Southampton ou du feeder La Rochelle Nantes. Les exemples de lignes de cabotage réussies sont plus rares : Vigo-St Nazaire exploitée par Suardiaz pour le compte de Gefco avec un taux de remplissage de 85%. Sur ce modèle, on note l'ouverture par Renault de deux liaisons Valladolid, Santander, Le Havre et La Rochelle-Le Havre (European feeder Line EFL).

Un groupe de travail international s'est mis en place avec le soutien de la Commission européenne pour alléger le trafic terrestre à travers les Alpes et les Pyrénées. Une première

[40] CNT, *Propositions pour une amélioration des dessertes portuaires,* 1999, Rapport Liberti (communiste ancien maire de Sète député de l'Hérault) : *Davantage de camions sur les navires et moins sur les routes ?* Avril 2002. Rapport sur le développement des lignes régulières de cabotage maritime.

liaison proposée entre Fos et Savone a été retenue par Bruxelles, pour le consortium des autoroutes maritimes du Sud (Marfret, Sud Cargo, SNCM, CMA-CGM). Il pourrait être élargi à la Grèce et au Portugal. Des lignes régulières permettraient de tirer profit de la position centrale de Marseille dans une optique est-ouest, alors qu'elle occupe déjà un rôle important dans les relations nord-sud.

Les échecs passés résultent du manque de surface financière des armateurs qui se lancent dans l'ouverture de ligne de cabotage, et du peu d'intérêt que suscitent ces services auprès des transporteurs routiers. A quoi il faut ajouter les difficultés propres à une rupture de charge supplémentaire et les contraintes spécifiques du transport maritime (équipement, coût de passage portuaire, etc.). Il faudrait donc assurer de meilleurs services en prenant en compte l'ensemble de la chaîne logistique

Conclusion

Avec la réforme de 1992 un virage important semble avoir été adopté. Les ports français rattrapent aujourd'hui la moyenne européenne. Mais les jeux se font désormais autant **dans l'arrière-pays** que dans les ports. L'aiguillon de la concurrence ne sera pas suffisant pour surmonter la saturation des infrastructures ferroviaires ou l'absence de connexion fluviale, ce qu'avait en son temps souligné le rapport Belmain de 1996.

GRECE

Le transport maritime est un des secteurs clefs de l'économie grecque. Il intervient dans le transport international de fret (18,6 % du tonnage mondial) et dans le transport côtier et les ferries. Il occupe 200 000 personnes.
Le trafic des douze premiers ports est de 45 millions de tonnes en 2002, le Pirée et Thessalonique en représentent 70 %.
La flotte, en forte croissance, atteint près de 3500 navires. La majorité des compagnies maritimes (750 au total) est de petite taille (moins de 4 navires).
Le transport maritime assure 15 % des échanges intra-communautaires en Méditerranée. On observe deux orientations dans le bassin méditerranéen : un trafic de conteneurs autour de « hubs » dans la partie occidentale et un trafic plus polyvalent et moins hiérarchisé dans la partie orientale.
Pour augmenter ses parts de marché, en promouvant le SSS notamment, le transport maritime devra augmenter l'offre de conteneurs et améliorer la logistique portuaire.

1. Rôle et importance du transport maritime

La marine marchande constitue, avec le tourisme, un des secteurs les plus dynamiques de l'économie grecque. La tradition est très forte; le pays a un littoral très étendu (15.000 kilomètres), plus de 3 000 îles, et les Grecs depuis très longtemps ont développé une activité commerciale très intense et très internationalisée par la mer. Une analyse du secteur du transport maritime en Grèce ne peut guère se limiter au transport national, puisque l'industrie maritime grecque est fortement exportatrice; elle assure 18,6% du tonnage mondial, tandis que la mer n'assure que 8 % du trafic national.

Pour l'efficacité de cette analyse (qui ne coïncide pas tout à fait avec la typologie administrative "officielle"), il convient de distinguer quelques marchés distincts, où le secteur grec a une forte position. On peut distinguer deux grandes categories :

- Le transport international de fret (deep sea), qui se subdivise à la fois en termes géographiques (l'Europe, le reste du monde) et de produits (vrac sec et pétrolier, conteneurs, marchandises générales traditionnelles, etc).
- Le transport côtier et les ferries, qui comprend le transport national aussi bien que les liaisons internationales (par exemple l'axe Adriatique).

1.1 Transport international de fret (deep sea)

-La flotte grecque
Selon les statistiques, la Grèce est la première puissance mondiale du transport maritime, assurant:

- 18,6% du tonnage mondial de fret
- 17,8% de la flotte mondiale

De manière générale, les armateurs grecs sont propriétaires des navires qu'ils font naviguer. La flotte compte 3 480 navires. L'évolution de la flotte et sa capacité sont présentées dans le

tableau ci-dessous.

Tableau 1. La flotte grecque en chiffres

	1990	2002	Évolution (%)
Navires	2426	3480	+43,4
GRT	46.580.539	98.195.100	+110
DWT	84.439.159	164.613.935	+95

Source: Lloyds Register of Shipping, 2002

On constate que la flotte présente une tendance forte de croissance. La capacité totale de la flotte a doublé depuis 1990.

Le tableau 2 présente une répartition de la flotte par type de navire.

Tableau 2. La répartition de la flotte grecque selon le type de navire (2002)

Type de navire	Navires	DWT
Oil Tankers	446	54.253.026
Chemical & Products Tankers	424	20.614.897
Liquefied Gas Tankers	47	1.282.138
Combi Carriers	33	2.663.477
Ore & Bulk Carriers	1357	72.455.277
Pure Container	144	4.472.075
Other Cargo	761	7.841.587
Passagers	220	592.814
Autre	48	438.644
Total	3480	164.613.935

Source: Lloyds Register of Shipping, 2002

Cette répartition montre l'orientation du secteur vers le transport international de fret, les passagers ne représentant que 6 % de la flotte. Quant à la composition de la flotte selon le type, on constate la tendance à la spécialisation: augmentation des pourcentages des navires spécialisés (chimiques, conteneurs, gaz tankers) et diminution des navires "general cargo". Enfin, les armements grecs sont plutôt positionnés sur le marché du tramping (le transport à la demande) que sur celui des lignes régulières.

-Les compagnies maritimes

Tableau 3. La composition du secteur selon la taille des compagnies (2002)

Taille	Compagnies	Pourcentage
1-4 navires	488	65,2%
4-15 navires	212	28,3%
16-24 navires	25	3,3%
25+	24	3,2%
Total	749	100%

Source: Petrofin S.A.

On constate que l'activité du secteur est répartie entre 749 compagnies dont la majorité est de « petite » taille, avec moins de 4 navires. En même temps, les compagnies de grande taille ne

composent pas plus de 7 % du secteur. Dans l'ensemble, il y a une diminution du nombre des entreprises, de 926 en 1998 à 749 en 2002, malgré l'augmentation spectaculaire de la capacité totale de la flotte.

Ceci est le résultat d'un processus continu d'acquisitions et de fusions. Par ailleurs, malgré la diminution du nombre total des compagnies, le nombre des entreprises de grande taille présente une forte augmentation, de 26 % depuis 1998. En même temps, un certain nombre de nouvelles petites entreprises apparaît, souvent avec la participation de grands armateurs à leur capital. Enfin, la tendance à l'acquisition de plus grands navires explique aussi la forte augmentation de la capacité de la flotte.

-Economie et emploi
L'impact de la marine marchande sur l'emploi et l'économie est très important. Le secteur occupe en Grèce 194 000 personnes dont 60 000 sont "on board" et le reste dans l'administration des entreprises ainsi que dans les secteurs annexes. Ceci représente 6,2 % de l'emploi national et 50 000 personnes hors de Grèce.

Les salaires dans le secteur représentent 8,3 % du revenu total de l'économie du pays. L'Etat a bénéficié de 255 millions d'Euros provenant de la taxation du secteur en 2002. L'excédent commercial a atteint 8,1 milliards USD.

Le secteur maritime est aussi très actif dans d'autres activités. Les capitaux des armateurs sont présents dans les secteurs de la banque, des télécommunications, de la recherche et développement, des bureaux d'études. C'est une industrie commercialement très réactive, qui doit également savoir spéculer sur les fluctuations de la valeur des navires.

1.2 Le transport côtier national et international

Le transport côtier grec présente une croissance stable, qui s'explique par la dynamique du tourisme et la croissance de la mobilité des personnes. Le taux annuel moyen de croissance du trafic des personnes est d'environ 6 % depuis 1993. En chiffres absolus, le transport côtier national assure un trafic de quelque 32 millions de passagers par an pour la desserte des îles.

Le pays possède environ 3 000 îles et 750 ports de toutes tailles. La desserte des îles constitue depuis cette année un marché libre, conformément à la législation européenne. Une politique publique de soutien à la "continuité territoriale" régit un certain nombre de services côtiers d'"intérêt national" (non rentables en termes d'économie privée), ce qui est également conforme à la politique européenne. Une "Autorité Indépendante de Régulation du Transport Maritime Intérieur" a été créée, avec l'objectif de surveiller à la fois le fonctionnement du système, les conditions de compétition sur le marché et le fonctionnement adéquat des lignes d'intérêt général.

Le secteur du transport côtier est fortement concentré autour de 5 grands groupes, présents sur le marché boursier. Certains de ces groupes dominent aussi le marché Adriatique (Grèce-Italie) et sont présents sur le marché de la mer Baltique.

Au total, la flotte du transport côtier compte 430 bateaux de toutes tailles, dont un grand nombre sont de petits bateaux assurant des services locaux. Un renouvellement de la flotte important a eu lieu récemment; des navires et ferries rapides sont entrés en service et ont pris

des parts de marché au transport aérien. En ce qui concerne le corridor Adriatique plus particulièrement, l'entrée des ferries rapides a renforcé cette dynamique, dont les origines font suite au détournement forcé du trafic est-ouest à cause de la guerre en ex-Yougoslavie. La multiplication des services de haute qualité et la diminution des temps de parcours sur le corridor Adriatique ne permettront pas facilement le retour à la répartition modale précédente.

1.3 Les ports grecs et le trafic

Parmi les 750 ports du pays, le trafic maritime grec s'organise autour de 12 ports d'intérêt national parmi lesquels les ports du Pirée et de Salonique ont un rôle dominant. Le Pirée, premier port du pays, est essentiellement importateur, tandis que Salonique est essentiellement un port d'exportation et de transit pour les pays des Balkans. Il faut aussi noter le rôle des ports de Patras et Igoumenitsa comme "portes" ouest du pays, orientés sur le corridor Adriatique.

Le tableau suivant présente le trafic des principaux ports grecs.

Tableau 4. Trafic des principaux ports grecs (2002)

Port	Marchandises (tonnes)	Passagers	Véhicules	Navires
Le Pirée	17.715.584	11.797.856	321.455	27.902
Thessaloniki	14.197.280	192.945	48.340	3.224
Heraklion	3.055.000	1.822.072	187.001	3.100
Patra	2.831.492	1.355.350	552.595	81.581
Elefsina	2.666.300	665.000	283.160	5.046
Kavala*	1.842.686	1.470.717	363.808	7.330
Volos	1.161.332	369.042	58.484	1.050
Igoumenitsa**	434.881	1.192.945	434.013	14.281
Rafina	65.000	1.760.776	301.117	4.305
Corfu	37.752	2.146.179	463.747	9.899
Alexandroupoli	549.950	159.452	31.513	2518
Lavrio**	49.656	213.412	63.317	1.815
Total de 12 Ports	44.606.913	23.145.746	3.108.550	162.051

* Données 2001; ** Données 2000;
Source: Hellenic Ports Association, 2003 and Port Authorities web sites.

1.4 Caractéristiques sociales

Les armements grecs, même ceux de grande taille, présentent une culture d'organisation familiale. L'intégration du personnel des navires et de l'administration off-shore est remarquable, fondée sur des rapports personnels. Les capitaines des navires assument des fonctions au delà des opérations maritimes, étant souvent les représentants commerciaux des entreprises. Cette intégration entreprenariale permet des décisions cruciales en temps réel, pendant le parcours des navires. L'administration se reproduit avec l'intégration des capitaines après quelques années de service "on board". Leur connaissance de terrain (infrastructures, administration des différents ports, spécificités locales) leur permet une planification fiable et une organisation réaliste des opérations. Souvent, la connaissance du terrain et leurs possibilités financières permettent aux cadres des armements d'investir et créer

de nouvelles petites entreprises, avec le support et souvent la participation de leurs sociétés. Ainsi, de nouvelles entreprises apparaissent à l'initiative de personnes ayant déjà le savoir-faire. Ces entreprises se mettent en collaboration avec leurs sociétés de provenance, constituant des réseaux spécifiques d'organisation qui peuvent créer de la valeur ajoutée (coordination des flux etc.).

2 Enjeux du transport maritime

2.1 Organisation du transport maritime de fret en Méditerranée

On peut distinguer deux schémas d'organisation distincts en Méditerranée.
-En Méditerranée occidentale, le trafic de conteneurs s'organise autour de "hubs", avec Gioia Tauro, Algesiras et Malte.
-En Méditerranée orientale, la hiérarchie est moins marquée, avec les ports de Limassol, du Pirée, de Salonique, Damiette, Alexandrie, de la Mer Noire. Le taux de conteneurisation y est moins élevé (autour de 6% seulement), les ports ne disposant pas des équipements nécessaires.

Les divers trafics sont assurés par des opérateurs différents : grands armements mondiaux desservant les ports principaux, feeders assurant la desserte locale à partir des "main ports" répartis sur l'axe Gibraltar – Suez, opérateurs régionaux pour des services réguliers à courte distance. Les statistiques sont parfois difficiles à rapprocher d'un pays à l'autre, et l'on enregistre les entrées et sorties des ports, non les flux d'origine à destination finale.

Le transport maritime assure environ 15 % des échanges intra-communautaires en Méditerranée, pour l'essentiel entre une soixantaine de ports importants ou moyens, et porte principalement sur des produits à faible valeur.

2.2 Les perspectives à l'échelle européenne

Le transport côtier a un statut juridique spécifique qui va évoluer avec la réglementation européenne. Dans cette perspective, le "short sea shipping" (SSS) est une notion politique. Le "SSS" est au transport maritime côtier l'équivalent du transport "combiné" au transport intermodal rail-route : un instrument d'une politique des transports, fournissant une alternative au transport routier. Le SSS concentre une attention encore plus particulière dans la planification de l'Union Européenne, avec la notion de "Sea Motorways", autoroutes de la mer.

Les bénéfices sociaux attendus de la promotion du SSS sont incontestables. De même, une répartition modale plus équilibrée (au détriment de la route) améliorera le fonctionnement du système de transport. Pourtant, la section "mer" présente certains problèmes à résoudre.

La réduction générale des délais de transport des marchandises est défavorable au choix du transport maritime par les chargeurs, alors que les navires rapides, s'ils ont su montrer leur efficacité et leur compétitivité commerciale pour les voyageurs, se prêtent mal au transport de fret. Une étude récente a montré trois schémas différents de prise de décision, quant à la répartition modale du fret. Pour les produits à faible valeur, le coût de transport est

déterminant. Mais bien des produits sont sensibles à la fois au coût et à la qualité du transport, notion qui recouvre la fiabilité et la flexibilité. Enfin, les spécificités locales (en termes d'équipement en infrastructures, en accessibilité) ne doivent pas être négligées. Au total, les chargeurs utilisent souvent plusieurs modes, et le cabotage maritime vient compléter le transport routier.

Le développement d'un réseau dense de liaisons côtières dans le cadre de chaînes de transport intermodales nécessite plusieurs actions. On pourrait citer:

- L'augmentation des charges "unitarisées" (par exemple conteneurisées), ce qui permettra des ruptures de charge rapides (pour le transbordement d'un mode à un autre), sans intervention dans le contenu des unités de charge.
- L'équipement des ports maritimes pour assurer des fonctions de transbordement de mode efficace, aussi bien que l'application des systèmes informatiques et télématiques efficaces. Dans les cas des courtes et moyennes distances, le temps au port est souvent plus important que le temps de parcours. Des recherches récentes (cf. "Intermodal Quality", DG TREN, Union Européenne) ont montré que l'équipement léger dans les terminaux maritimes est beaucoup plus efficace pour le SSS que l'équipement lourd des grands hubs maritimes.
- L'accessibilité terrestre des ports et les raccordements au fer
- L'amélioration des systèmes de traitement des documents administratifs (qui ralentissent souvent le mouvement des marchandises). Ce problème est lié à la logique de base "monomodale" qui régit l'organisation administrative du transport en général.

La Grèce a établi le cadre institutionnel qui permet entre autres le cabotage libre et le changement de statut juridique des ports. La modernisation des ports du Pirée et de Salonique est également en cours, tandis qu'un projet de plates-formes logistiques liées aux ports pourrait contribuer au développement du SSS. Enfin, le raccordement ferré des ports est une condition cruciale. Une nouvelle liaison ferroviaire entre le terminal conteneurs du port du Pirée (à Ikonio) et le grand hub ferroviaire de Thriassio, en périphérie de l'agglomération d'Athènes, figure parmi les plans d'infrastructure en Grèce.

ITALIE

Le trafic des ports italiens, hors conteneurs, atteint 433 millions de tonnes en 2001.
Le trafic de conteneurs a doublé depuis 1996 grâce au rôle de hub du port de Gioia Tauro, qui a le trafic de conteneurs le plus important de la Méditerranée.
Le cabotage s'est également beaucoup développé et devrait encore progresser avec la congestion du réseau autoroutier.
La réforme de 1994 a relancé l'activité portuaire italienne en opérant une séparation entre les activités opérationnelles et les activités de contrôle et de régulation des ports. Pour que l'Italie conserve son leadership méditerranéen, il conviendrait cependant d'améliorer l'accessibilité des ports, limiter le fractionnement de l'offre et assurer une meilleure coordination entre eux, favoriser les nouvelles technologies et développer les entreprises portuaires.

1. Rôle et importance du trafic maritime

1.1 Le trafic

- **Trafic de marchandises dans les ports italiens**

Tab. 1 : Trafic de marchandises dans les ports italiens. (1000 t)

En vrac et autre	**1999**	**2000**	**2001**
Genova	28.314	32.426	31.262
Gioia Tauro	18.813	30.818	29.613
Taranto	29.927	27.603	29.050
Ravenna	13.722	15.110	16.907
Venezia	14.227	15.666	16.483
Livorno	12.886	15.197	15.165
Trieste	10.444	12.124	12.377
La Spezia	11.443	11.625	11.969
Napoli	8.349	8.876	10.334
Ancona	5.387	6.288	8.594
Piombino	7.316	9.047	8.012
Savona-Vado	4.460	5.564	5.583
Civitavecchia	5.154	5.290	5.464
Olbia-Golfo Aranci	6.548	5.759	5.200
Cagliari-Sarroch	4.293	4.517	4.783
Salerno	3.807	3.834	4.455
Altri porti	22.183	25.145	26.170
Total	**207.273**	**234.888**	**241.417**

En vrac liquide	1999	2000	2001
Trieste	34.326	35.488	36.762
Augusta	29.696	30.661	30.649
Cagliari-Sarroch	26.721	25.799	24.113
Genova	18.367	18.378	18.915
Messina-Milazzo	13.360	10.253	13.370
Venezia	12.892	12.511	12.326
Livorno	8.857	9.386	9.500
Savona-Vado	7.945	7.634	7.684
Ravenna	7.503	7.567	6.906
Napoli	6.185	5.909	6.382
Altri porti	27.536	29.211	25.866
Total	**193.389**	**192.797**	**192.474**

Source : Autorités portuaires

- **Trafic de conteneurs dans les ports italiens**

Tab.2 : Trafic de conteneurs dans les ports italiens. (TEU)

	1996	2000	2001	% var. 96/01
Gioia Tauro	571.951	2.652.701	2.488.332	335,1
Genova	825.752	1.500.632	1.526.526	84,9
La Spezia	871.100	909.962	974.646	11,9
Livorno	416.622	501.339	501.912	20,5
Napoli	246.206	396.562	430.097	74,7
Salerno	190.032	275.963	321.304	69,1
Venezia	166.947	218.023	246.196	47,5
Trieste	176.939	206.134	200.623	13,4
Taranto	-	3.400	186.427	-
Ravenna	190.874	181.387	158.353	-17,0
Ancona	44.792	83.934	90.030	101,0
Savona-Vado	20.081	36.905	50.092	149,4
Altri porti	63.802	100.691	105.611	65,5
Totale	**3.785.098**	**7.067.633**	**7.280.149**	**92,3**

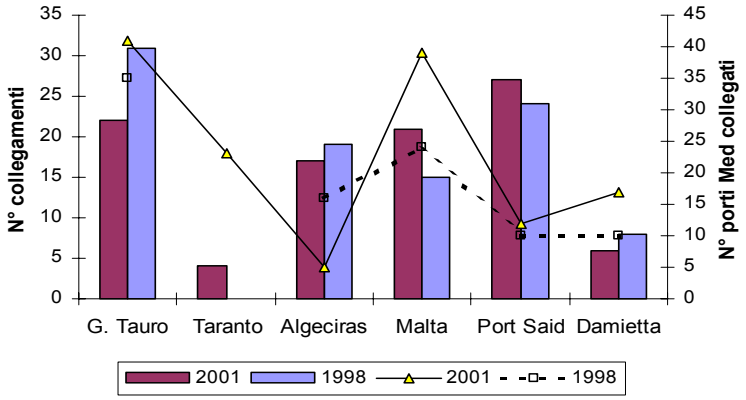
Source :Autorités portuaires

Une part importante du développement du trafic conteneurs est lié au «cas» de Gioia Tauro, qui a rapidement obtenu la suprématie méditerranéenne dans le transbordement même si, pendant la dernière année, on a observé une baisse du trafic en raison du transfert d'une part du trafic vers le port de Tarente (géré par Evergreen), opérationnel depuis 2001.

1.2 L'activité méditerranéenne

- **Principaux ports méditerranéens**

Fig. 2 : Données des principaux ports méditerranéens



Source : Conto Naz.le Trasporti e Ministero II.TT.; 2° Rapporto CNEL "Traffici Marittimi e Mediterraneo", 2002. (les couleurs des années sont à inverser dans la légende)

Le port de Gioia Tauro a eu du succès non pas grâce à ses relations avec le territoire environnant (la région de Calabre), extrêmement limitées, mais grâce à sa position barycentrique dans la Méditerranée et le long des routes entre Suez et Gibraltar, qui lui ont permis de saisir les opportunités de l'évolution du système mondial des transports maritimes :

- conteneurisation
- réorganisation des itinéraires
- système du transbordement (ports hub)
- croissance des relations intra Méditerranéennes.

Cet ensemble de facteurs a déterminé:

- en général, un nouveau rôle de la Méditerranée : croissance de sa part dans les trafics maritimes internationaux (environ 20% des origines -destinations dans le bassin de la Méditerranée)
- en Italie, l'élargissement du réseau des liaisons internationales
- la revitalisation des ports mineurs, aujourd'hui connectés, à travers les services feeder, aux lignes intercontinentales
- le dépassement de l'isolement historique du Mezzogiorno par rapport aux grands circuits du transport mondial.

Á côté des ports de transbordement se sont développés les trafics conteneurs de grands ports comme Gêne, La Spezia ou Salerno.

Il est important de souligner que les principaux terminaux de conteneurs sont contrôlés par des groupes étrangers (ou avec des participations importantes de groupes étrangers).

- **Liaisons maritimes entre les pays méditerranéens**

Tab. 4 : Liaisons entre ports et Pays de la Méditerranée, 1999

Pays de départ	N. ports joints	N. Pays joints
Spagna	29	13
Francia	30	14
Italia	39	19
Malta	33	12
Slovenia	17	11
Croazia	5	3
Yougoslavie	2	1
Albania	6	2
Grecia	34	12
Cipro	29	10
Turchia	35	14
Siria	25	11
Libano	29	10
Israele	24	9
Egitto	36	16
Libia	15	8
Tunisia	19	11
Algeria	11	6
Marocco	8	5

Source : CNEL

Le cabotage s'est développé considérablement pendant les dernières années et à l'avenir, il devrait y avoir une augmentation grâce au projet des autoroutes de la mer («*Autostrade del Mare*»).
Par exemple, pendant la période 1996-2000, le trafic tyrrhénien a augmenté d'environ 8 % par an.
Divers facteurs favorisent le cabotage:

- congestion du réseau autoroutier, particulièrement sur l'axe Nord – Sud (cabotage comme instrument de rééquilibrage modal)
- motifs politiques et d'économie d'énergie
- nécessité de garantir la compétitivité du Mezzogiorno et des îles

1.3 L'évolution dans l'organisation portuaire

- **Les autorités portuaires**

L'approbation de la loi n. 84 de 1994 a été le point de départ de la relance de l'activité portuaire italienne. Avec elle a été opérée la séparation totale entre les activités:

- entrepreneuriales

- de régulation et de contrôle

Dans les ports italiens qui assurent certains volumes de trafic (ports qui ont enregistré, dans les trois dernières années, un volume de trafic de marchandises supérieur à 3 millions de tonnes par an, net du vrac liquide, ou 200.000 TEU). Les autorités portuaires sont nommées « *Autorità Portuali » (*AP).

Les AP sont des institutions de droit public et ont des missions :

- d'orientation, programmation, coordination, promotion et contrôle des activités portuaires
- de maintenance ordinaire et extraordinaire des parties communes en milieu portuaire
- d'attribution et contrôle des services d'intérêt général

Elles ne peuvent pas accomplir d'opérations portuaires (chargement/ déchargement/ transbordement/ dépôt/ mouvement des marchandises) ou d'activités étroitement connectées, ni directement, ni par la participation à des sociétés.

Les tâches des AP sont:

- d'autoriser les activités portuaires (opérations et services), qui doivent être accomplies :
  - directement par les entreprises portuaires
  - à l'intérieur des aires données en concession
- de donner en concession les aires domaniales et les quais aux entreprises portuaires

Les tarifs des activités portuaires sont libres, mais il est obligatoire de les communiquer aux AP.

Aujourd'hui les ports sièges d'autorités portuaires sont : Genova, Savona, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino (LI), Civitavecchia (RM), Napoli, Salerno, Gioia Tauro (RC), Taranto, Brindisi, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Messina, Palermo, Catania, Augusta, Cagliari.(voir figure 1)

- **Ports italiens sièges d'autorités portuaires**

Fig. 1 : Ports italiens sièges d'autorités portuaires

L'approbation de la loi 84/94, et ses modifications successives, représentent un tournant dans la gestion des ports italiens, en rendant possible leur développement ultérieur, mais surtout en ouvrant les ports italiens à l'entreprenariat privé et à une gestion plus attentive des dynamiques de marché et des exigences logistiques de la demande.
Un cas comme celui de Gioia Tauro aurait été impossible dans le précédent cadre législatif et institutionnel, même en présence de conditions favorables du marché international des transports maritimes.
Pendant les années 1990, les trafics maritimes ont augmenté rapidement. Pendant les trois dernières années, de 1999 à 2001, la hausse a été de 16% (voir tab. 1).
Plus accentuée encore a été la dynamique de hausse du trafic de conteneurs, qui dans la période 1998-2001 a presque doublé.

1.4 Les opérateurs : groupes de contrôle des principaux terminaux de conteneurs italiens

Tab. 3 – Groupes de contrôle des principaux terminaux de conteneurs italiens.

Imprese	**Gruppi esteri**	Attività
T.I.C.T. – Trieste	Luka Koper (SL)	Container
Vecon - Venezia	PSA (SGP)	Container
Voltri Terminal Europa - Genova	PSA (SGP)	Container
Civitavecchia Container Terminal	PSA (SGP)	Container
Medcenter TC - Gioia Tauro (RC)	Eurogate (D), Maersk (DK)	Container
La Spezia CT – La Spezia	Eurogate(D)	Container
Salerno Container Terminal	Eurogate (D)	Container
C.I.C.T. - Cagliari	Eurogate (D)	Container
Terminal Darsena Toscana - Livorno	Eurogate (D)	Container
Terminal Container Ravenna	Eurogate (D)	Container
Terminal Container Taranto	Evergreen (RC)	Container

Source: Progetrasporti Ass.

Une part considérable des trafics maritimes entre l'Italie et les autres Pays de la Méditerranée, surtout vers les Pays du Proche-Orient et de l'ex-Yougoslavie, est effectuée par ro-ro, modalité importante dans les relations avec la Turquie et la Grèce.
Ceci est démontré par les nombreux services de lignes internationales des ports italiens, par le nombre des départs et par les fréquences des services.
Parmi les pays de la Méditerranée, l'Italie occupe la première place pour le nombre de ports (39) et de pays atteints (directement ou par transbordement).

1.5 Le cabotage

- **Lignes de cabotage avec la Sardaigne, la Sicile et l'étranger**

Tab. 5 : Lignes de cabotage avec Sardaigne, Sicile et étranger.

Ligne	Compagnie	D. semaine	Ferry	time (h)
SARDAIGNE				
Genova - P. Torres	Tirrenia	7	Mista	13
Genova - P. Torres	Tirrenia	s.e.	Merci	13
Genova - P. Torres	Grimaldi	7	Mista	11
Genova - Cagliari	Tirrenia	2	Mista	20
Genova - Cagliari	Tirrenia	4	Merci	20
Genova - Olbia	Tirrenia	3	Mista	13
Livorno - Cagliari	Tirrenia	3	Merci	19
Livorno - Cagliari	Marsea	4	Merci	20
Livorno - Cagliari	Lloyd S.	1	Mista	20
Livorno - Olbia	Moby Lines	6	Mista/Merci	10
Livorno - Olbia	Lloyd S.	6	Merci	11
Livorno - Porto Torres	Italship	2	Rinfuse	13
Piombino - Olbia	LloydS.	17	Mista	9
Civitavecchia - Cagliari	Tirrenia	7	Mista	15
Civitavecchia - Cagliari	Tirrenia	s.e.	Merci	15
Civitavecchia - Olbia	Tirrenia	7	Mista	8
Civitavecchia - Olbia	Tirrenia	1	Merci	8
Civitav. - Golfo Aranci	FS	n.d.	Merci	8
Civitav. - Golfo Aranci	Tourship	6	Mista	8
Napoli - Cagliari	Tirrenia	1	Merci	16
Napoli - Cagliari	Tirrenia	1	Mista	16
Trapani - Cagliari	Tirrenia	1	Mista	11
Palermo - Cagliari	Tirrenia	1	Mista	14
SICILIE				
Genova - Termini I. (PA)	Tirrenia	4	Merci	24
Genova - Palermo	Grimaldi	6	Mista	20
Livorno - Palermo	Grimaldi	5	Mista	17
Livorno - Trapani	CO.NA.TIR.	2	Merci	23
Livorno - Catania	Tirrenia	4	Merci	26
Gaeta - Trapani	SAEM	2	Merci	n.d.
Napoli - Palermo	Tirrenia	7	Mista	11
Napoli - Palermo	Tirrenia	6	Merci	14
Ravenna - Catania	Adriatica	3	Merci	35
Venezia - Catania	Adriatica	1	Merci	48

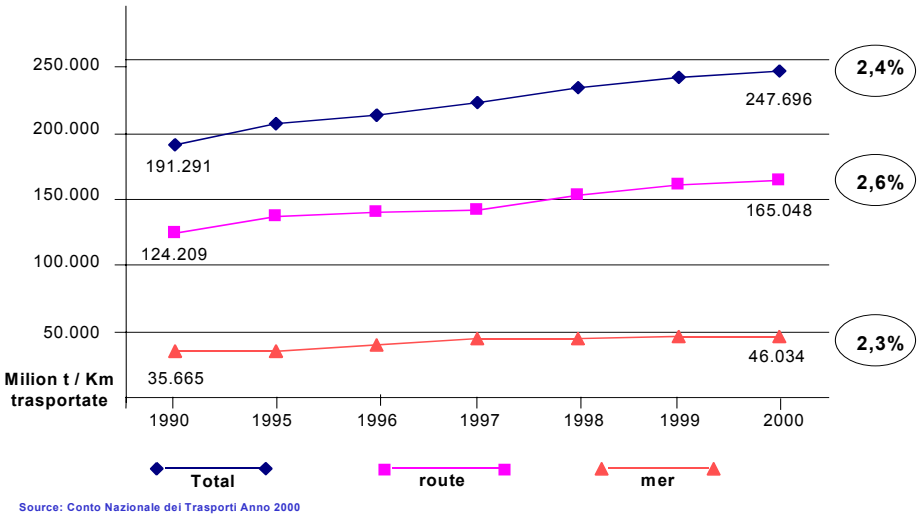
à suivre

ETRANGER		
Départ/semaine	**1998**	**2001**
Italia - Albania	20	22
Italia - Croazia	10	7
Italia - Francia	68	42
Italia - Grecia	147	89
Italia - Malta	8	3
Italia - Slovenia	0	3
Italia - Spagna	3	5
Italia - Tunisia	6	7
Italia - Turchia	20	17
Italia - Yugoslavia	6	9
Totale	**288**	**204**

Source: Progetrasporti Ass.

- **Evolution du cabotage national**

Fig. 3 : L'évolution du cabotage national



2. Forces et faiblesses du transport maritime italien

2.1 Forces

- l'Italie a saisi les opportunités offertes par le transport maritime pour étendre son réseau de liaisons internationales
- le transport maritime favorise aussi les liaisons entre Mezzogiorno et Europe du Nord
- le Mezzogiorno n'est plus périphérique par rapport au réseau mondial du transport maritime
- développement de services intermodaux qui élargissent l'arrière-pays des ports italiens

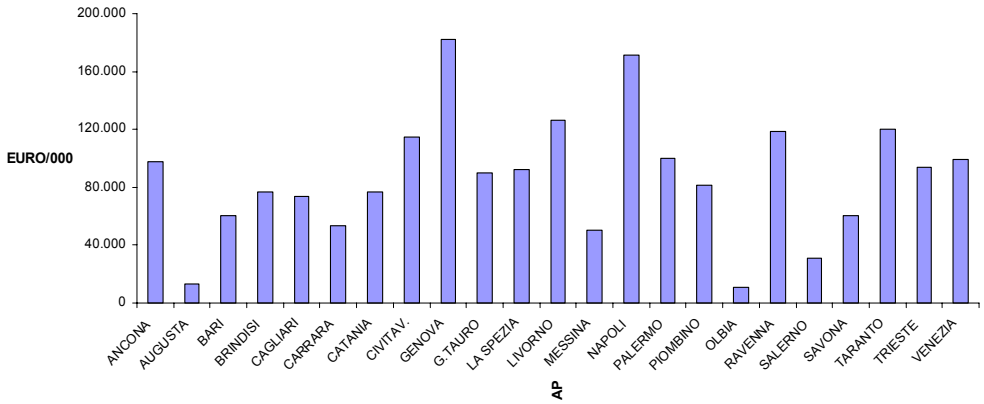
2.2 Faiblesses

Mais la centralité géographique ne garantit pas un leadership pour l'Italie dans la Méditerranée; il y a beaucoup de points faibles:

- offre fractionnée sur plusieurs ports
- faible coordination entre les ports
- développement technologique insuffisant
- problèmes d'accessibilité des ports : routes, chemins de fer
- problèmes des manœuvres ferroviaires
- déficit d'entreprenariat portuaire
- carences des infrastructures portuaires (ports historiques) :
  - espaces limités
  - manque de terminaux équipés pour le ro-ro
  - mélange des flux passagers, marchandises et ro-ro

Pour dépasser ces faiblesses, l'Italie, pendant la période 1998/2001, a investi 2 Md d'Euros dans les ports sièges d'AP.
La Loi 166/02 prévoit pour ces ports encore 100 millions d'Euros/an pour les quinze prochaines années.

Fig. 4 : Distribution des financements par port siège d'AP, pendant la période 1998/2001



ROYAUME-UNI

Plus de 95 % du commerce international (75 % en valeur) du Royaume-Uni entrent ou quittent ses îles par la mer.[41] Le transport côtier possède des avantages sur le plan environnemental (on a trouvé qu'il pouvait remplacer 3.5 % de fret routier britannique[42]), mais il présente aussi des risques sur les plans de la sécurité ou de l'environnement, comme on l'a vu trop souvent. Paradoxalement, le fret maritime n'est pas un secteur qui attire l'attention des pouvoirs publics, l'opinion ou les média - il y a très peu d'articles dans la presse sur le transport maritime en comparaison avec l'aviation, bien que l'organisation des deux secteurs au Royaume Uni se ressemble beaucoup.

Le gouvernement actuel a toutefois montré un intérêt plus vif pour le transport maritime dans les dernières années, en partie parce que le premier ministre adjoint, John Prescott, ministre des transports 1997-2001, était marin et ancien organisateur du syndicat des marins. Un groupe de travail, *The Shipping Working Group,* s'est constitué en 1997 à la demande du ministre, avec pour membres des représentants de l'association des armateurs, de 3 syndicats, et de 5 ministères.

Ce groupe constate que le transport maritime ne se porte pas bien au Royaume Uni, avec une flotte sous pavillon britannique en diminution et une pénurie de marins. Le groupe identifie plusieurs causes:
* l'évolution des flux commerciaux
* la globalisation
* la concurrence déloyale des navires subventionnés
* un régime étatique de réglementation trop rigide
* les coûts de main d'oeuvre
* la concurrence des pavillons de complaisance

Le Livre Blanc sur le transport maritime de décembre 1998, « *British Shipping: Charting a New Course* »,[43] reprend les idées du groupe du travail, en se référant aux actions entreprises dans plusieurs autres pays européens, et aux politiques maritimes communautaires. Il adopte 33 de ces propositions pratiques pour encourager les marins et les armateurs. Un autre volet, celui des ports, est annoncé en novembre 2000, dans un deuxième Livre Blanc, « *Modern Ports: A UK Policy* », [44] mais il y manque le côté pratique du premier.

La taille du problème à surmonter est illustrée par les chiffres qui suivent sur la situation actuelle et les évolutions dans la flotte, le personnel à bord, et le trafic portuaire.

[41] Source: Department for Transport (DfT), *Transport Trends 2002* (2002). 4% en tonnes entre par le tunnel sous la Manche, moins de 1% (mais 25% en valeur) entre par les aeroports. www.transtat.dft.gov.uk/tables/2000/fports/pdf/chp1.pdf
[42] Jonathan Packer and Associates, "*Roads to Water Research Project*" (1993).
[43] Department of the Environment, Transport and Regions (DETR), *British Shipping: Charting a New Course"* (1998). www.shipping.dft.gov.uk/cnc/index.htm
[44] DETR, *Modern Ports: A UK Policy* (2000). www.shipping.dft.gov.uk/modernports/index.htm

1. Rôle et importance du trafic maritime

1.1 La flotte marchande

- **Etat actuel de la flotte marchande**

Les données publiées sont relatives aux navires d'une jauge brute supérieure à 100 tonnes qui sont soit de propriété majoritaire directe britannique, en partie sous pavillon étranger, soit sous pavillon britannique, en partie de propriété majoritaire étrangère. Il existe une troisième catégorie de navires qui sont gérés par des entreprises britanniques sans être de propriété britannique.

Tableau 1 : Navires de commerce de propriété britannique

Navires dont le propriétaire direct est britannique (de plus de 100 gt)	Nombre	Jauge brute (gross tonnage) en 1000 tonnes	% de tonnes
Transporteurs de vrac liquide	140	2,587	27.2
Porte-conteneurs	77	2,525	26.6
Transporteurs de vrac sec	38	1,845	19.5
Ro-ro	138	1,364	14.4
Transporteurs spécialisés	13	101	1.1
Autres transporteurs	151	418	4.4
Navires à passagers	37	640	6.8
TOTAL NAVIRES DE COMMERCE	**594**	**9,480**	**100**
(dont pavillon RU)	*(366)*	*(3,895)*	

Source: DfT, *Summary fleet statistics 2001* (2002)

Le tonnage total de la flotte britannique, propriété britannique directe est de l'ordre de 9 millions de tonnes, dont 4 millions de tonnes sont immatriculées au Royautme-Uni (voir tableau 1). Sa composition - autant de transporteurs de vrac liquide que de porte-conteneurs – est liée aux activités des champs pétroliers de la Mer du Nord. Cette flotte, d'un âge moyen de 15 ans, est plus jeune que la flotte internationale (9 ans pour les porte-conteneurs).

Si on ajoute à cette flotte de 9 millions de tonnes (594 navires), qui est la propriété directe d'une entreprise britannique, les 15 millions de tonnes (847 navires) qui sont la propriété d'un holding britannique, et les 25 millions de tonnes (1 017 navires) qui sont gérés par des entreprises britanniques (sans faire de double compte), on arrive à une flotte totale de 32 millions de tonnes (1 289 navires). En effet, il existe une flotte de 342 navires gérée par les britanniques, sans qu'elle ne soit de propriété majoritairement britannique.[45]

La flotte immatriculée au Royaume-Uni est plus petite que la flotte de propriété britannique directe (voir tableau 2). L'écart n'est pas grand en nombre de navires, mais c'est environ la moitié en tonnes, 5 millions sous pavillon au lieu de 9 millions dont les propriétaires directs sont britanniques.
Ces 5 millions de tonnes sous pavillon du Royaume-Uni sont composés pour 40 % de porte-conteneurs, et pour un quart de Ro-Ro.

[45] Voir graphique sur www.transtat.dft.gov.uk/tables/2002/mtimr02/download/summary/pdf/cleaf.pdf

Tableau 2 : Navires de commerce sous pavillon britannique

Navires sous pavillon britannique (de plus de 100 gt)	Nombre	Jauge brute (gross tonnage) en 1000 tonnes	% en tonnes
Porte-conteneurs	52	2,019	40.1
Ro-ros	125	1,178	23.4
Transporteurs de vrac liquide	103	742	14.7
Transporteurs spécialisés	13	102	2.0
Transporteurs de vrac sec	4	74	1.5
Autres transporteurs	93	169	3.3
Navires à passagers	37	751	14.9
TOTAL NAVIRES DE COMMERCE	**427**	**5,035**	**100**

Source: DfT, *Summary fleet statistics 2001* (2002)

Le tableau 3 montre la structure complexe de la flotte « britannique » (propriété directe, ou indirecte, pavillon GB ou de complaisance), et le faible pourcentage de navires de propriété britannique dans un groupe britannique qui sont immatriculés en GB (23 % en tonnes, 33 % en nombre).

Tableau 3 : Navires de propriété britannique sous/sans pavillon britannique

Navires de plus de 500 gt	Sous pavillon RU (sens strict)		Sous tous pavillons	
Décembre 2001	Nombre	Jauge brute (gt) x1000	Nombre	Jauge brute (gt) x1000
Propriété RU sous holding RU	220	2,889	379	7,440
Propriété RU sous holding étrangère	40	979	97	2,009
TOTAL PROPRIETE RU	**260**	**3,868**	**476**	**9,449**
Propriété étrangère sous holding RU	22	521	344	7,282
TOTAL PROPRIETE RU SOUS HOLDING RU	**242**	**3,410**	**723**	**14,722**

Source: DfT, *Maritime Statistics 2001* (2002).

- **Evolution de la marine marchande**

En 1998, le Livre Blanc « *British Shipping »*" (§ 25), identifie 5 aspects du déclin de la marine marchande britannique :
* une diminution sensible de la flotte des navires dont les propriétaires sont des entreprises britanniques
* une diminution encore plus grande de la flotte sous pavillon britannique
* des taux de recrutement et de formation trop bas même pour assurer le maintien du nombre de marins qualifiés
* un diminution du vivier des marins britanniques bien formés pour alimenter les postes "sur terre", où les employeurs préfèrent embaucher les marins
* un main d'oeuvre qui vieillit

En ce qui concerne *l'évolution de la flotte*, si l'on prend comme exemple les navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonnes, *la flotte de propriété britannique* comptait 50,8 millions de tonnes de port en lourd (deadweight, dwt) en 1975 contre 7,2 millions dwt en 1999. Par rapport à ce déclin historique, la légère croissance visible depuis 1999 jusqu'à 12,0 millions dwt en 2001 est intéressante, mais ne change pas beaucoup la donne.[46]

Il semble que cette reprise se porte sur les porte-conteneurs et les Ro-ros (voir tableau 4).

Tableau 4 : Evolution des navires de propriété britannique

Navires dont le propriétaire direct est britannique (de plus de 500 gt)	Jauge brute (gross tonnage) x 1000 tonnes		
	1991	**1996**	**2001**
Transporteurs de vrac liquide	4,713	2,958	2,579
Porte-conteneurs	1,479	1,491	2,525
Transporteurs de vrac sec	1,615	1,775	1,845
Transporteurs spécialisés	120	87	100
Autres transporteurs	589	681	409
Ro-ro (fret et/ou passagers)	570	834	1,355
Navires à passagers	355	484	636
TOTAL NAVIRES DE COMMERCE	**9,441**	**8,309**	**9,449**

Source: DfT, *Maritime Statistics 2001* (2002), Table 6.14; Lloyds Register - Fairplay.

Le déclin de *la flotte sous pavillon britannique* est (ou était) encore plus dramatique. Le « *flagging –out* » commence vers la fin des années 70, et accélère au milieu des années 1980. En 1997, seul 20 % de la flotte de propriété britannique est sous pavillon britannique dans son sens strict (le Royaume Uni est composé de l'Angleterre, l'Ecosse, le Pays de Galles et de l'Irlande du Nord). En 1997, environ 55 % de la flotte de propriété britannique affichait d'autres pavillons liés plus ou moins à la Couronne, sous des régimes juridiques et fiscaux obscurs et variables mais avantageux (Ile de Man, Bermudes, Caïman, Gibraltar, Iles anglo-normandes). Le quart affiche d'autres pavillons de complaisance.[47]

Le Livre Blanc, « *British Shipping* », diagnostique trois causes à l'abandon du pavillon britannique (« flagging out »):
* les entreprises britanniques ont vu qu'elles *perdent de la compétitivité* par rapport, d'un côté, à des navires d'une qualité inférieure, sous pavillon de complaisance, dont les équipages sont payés moins cher; et de l'autre côté, des navires d'autres pays européens dont les équipages sont bien formés et assez bien rémunérés, et qui sont soutenus par des régimes fiscaux et/ou subventionnés pour compenser les coûts supérieurs d'un service de bonne qualité.

Les entreprises britanniques ont choisi de quitter le pavillon britannique afin de réduire leurs coûts par *l'embauche d'une main d'oeuvre étrangère*, payée moins cher que les marins britanniques. Ces effectifs sont « correctement » rémunérés aux normes de la ITF (International Transport Workers' Federation), mais les marins britanniques, très "durs" dans les années 80 (en face d'un gouvernement dur, lui aussi), n'ont pas accepté l'embauche de ces marins étrangers sur leurs navires sous pavillon national. Donc, les armateurs ont préféré afficher un autre pavillon.

46 DfT, Maritime Statistics 2001 (2002), Lloyds Register-Fairplay.
47 Chiffres pris de DETR, *British Shipping* (1998), para. 27.

* le *régime réglementaire* qui sous-tend le pavillon britannique est vu par les armateurs comme trop contraignant et pas flexible. Il semble que les pavillons de complaisance proposés par quelques pays sont non seulement moins chers et avantageux du plan fiscal, mais aussi leurs régimes ou procédures sont plus faciles à comprendre et à utiliser.[48]

- **Les marins**

Le nombre de marins qualifiés est en baisse sur le plan national. Entre 1980 et 1997, le nombre des marins marchands britanniques baisse de 70 %. La diminution est encore plus grande pour les officiers ou le personnel d'encadrement (78 %). Cette évolution suit l'évolution de la flotte, mais a aussi pour cause une meilleure efficacité des équipages. Cependant, le renouvellement de ces équipages n'est pas assuré, d'autant plus que les officiers britanniques sont les bienvenus sur terre (secteurs de la finance, assurance, services portuaires) et auprès des flottes étrangères : 45 % des officiers britanniques travaillent sur des navires de propriété étrangère.[49]

* S'agissant des *emplois « sur mer »*, il faudrait 1 000 nouveaux jeunes officiers chaque année, au lieu de 450 habituellement (chiffres de 1997), pour retrouver un équilibre entre l'offre et la demande.[50]

* Si l'on ajoute la demande des *employeurs « sur terre »*, y compris dans les ports, qui préféreraient embaucher des anciens marins qualifiés, il faudrait 1200 recrues chaque année pour assurer un équilibre entre l'offre et la demande.[51]

Le Livre Blanc de 1998 signale le besoin d'améliorer la formation et les carrières des marins, avec de l'aide financière publique. Autrement, on risque de voir des armateurs continuer à relocaliser outremer et en plus un manque des marins « sur mer » et « sur terre », ce qui serait nuisible à tout le secteur maritime.

1.2 Le trafic de marchandises

Il faut noter, d'abord, quelques particularités britanniques relatives aux statistiques, qui peuvent compliquer les comparaisons trans-européennes sur les trafics de marchandises, mais proviennent des caractéristiques géographiques du pays.

* Les statistiques maritimes britanniques distinguent habituellement entre trafic « *international* » (trafic entre le Royaume Uni et d'autres pays) et trafic « *domestique »*. Ce dernier lui-même se divise entre trafic « *côtier »* (d'un port britannique à un autre port britannique, y compris les îles anglo-normandes et l'île de Man) et trafic « *d'un seul port*» - one-port traffic - (par exemple le trafic entre un port britannique et un champ pétrolifère dans le secteur britannique). Par ailleurs, on pourrait lire des centaines de pages de statistiques maritimes britanniques sans trouver le mot « cabotage».

---

[48] DETR, *British Shipping* (1998), paras 36-40.
[49] Chiffres pris de DETR, *British Shipping* (1998), para. 28.
[50] London Guildhall University Study, *UK Seafarers - An Analysis* (1997).
Voir www.shipping.dft.gov.uk/cnc/annexb.htm
[51] University of Wales, *The UK's Requirements for People with Experience of Working at Sea* (1996)
www.shipping.dft.gov.uk/cnc/annexb.htm.

* Les termes « *short sea* » et « *deep sea* » sont moins souvent employés en GB, sauf dans les analyses de trafic en « unités » (conteneurs, camions, remorques, wagons…). Pour les statistiques maritimes britanniques, « short sea » fait référence au trafic entre le RU et les autres pays de l'UE, ou entre l'UE et la Méditérannée; et « deep sea » au trafic entre le RU et la reste du monde.[52] Quelques statistiques sur les « unités » se divisent entre « near sea » (Irlande, France, Belgique, Pays Bas, Allemagne) et « le short sea » (le reste du « short sea » européen, Mer du Nord et Baltique, Espagne, Portugal, Italie, Grèce et autres pays de la Méditérannée).[53] Ce n'est qu'avec la mise en application en 2000 de la directive sur les statistiques maritimes que les services statistiques commencent à s'intéresser aux origines et destinations du trafic, plutôt qu'aux simples « entrées » et «sorties » [comme pour la Grèce].

* Les statistiques font référence aux « importations » et «exportations », qui signifient tout trafic venant de ou sortant vers un port étranger, bien qu'une partie du trafic concerne les « transbordements » - les marchandises déchargées sur les quais afin d'être re-conditionées et rechargées. Dans les tableaux de statistiques britanniques, le terme « entrées » agrège ces « importations » et le « trafic domestique » qui arrive à un port britannique d'un autre port britannique (dont une partie pourrait être aussi le fruit d'un transbordement!). Les services de statistiques britanniques ne recueillent pas systématiquement les données sur les transbordements.[54]

- **Etat du trafic portuaire**

Les ports britanniques traitent en 2001 près de 570 millions de tonnes de marchandises, dont un peu moins de 330 millions de fret entrent dans les ports, et à peu près 240 millions en sortent. En gros, les carburants représentent 50 % du trafic (un peu plus d'exportations que d'importations), autres produits en vrac 20 %, les Ro-ro 15 %, les conteneurs 10 %, et d'autres marchandises 5 % (voir Tableau 5).

Le trafic domestique, surtout côtier, représente le quart, dont un peu plus de 10 % représentent des échanges entre la GB et l'Irlande du Nord. Le trafic avec les Etats- membres de l'UE représente la moitié du trafic extérieur - les deux tiers si l'on parle de l'Europe dans son ensemble (sans la Russie et la Turquie). Les principaux pays impliqués dans ces échanges sont les Pays Bas (50 millions de tonnes, 12 % du trafic étranger en 2001), puis la France (47 millions). Les échanges avec les Etats-Unis (41 millions) sont plus importants qu'avec certains autres pays européens.[55]

Les ports étrangers les plus importants sont Rotterdam (33 millions de tonnes, 8.1 %, en 2001), Calais (14 millions, 3.5 %), Wilhemshaven (3.0 %) et Zeebrugge (2.8 %). Puis Richards Bay (en Afrique du Sud) vient avant les autres ports européens.

- **Evolution du trafic portuaire**

Le trafic total de marchandises portuaires diminue de 1 % en 2001 (constitué d'une croissance de 4 % des entrées et une diminution de 7 % des sorties). Les chiffres provisoires pour 2002

[52] DfT, *Maritime Statistic*s, Notes to Section 1.
[53] Department for Transport, Local Government and Regions (DTLR), *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.12. www.shipping.dft.gov.uk/containerports/
[54] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.26.
[55] DfT, *Maritime Statistics 2001* (2002).

annoncent une deuxième diminution de 1 % (une diminution des entrées, les sorties restant stables).[56]

Ce serait la troisième année récente (1999, 2001, 2002), pour laquelle le tonnage total serait en diminution (la dernière fois était 1989), après une longue croissance lente mais apparement stable. Cependant, la croissance du trafic portuaire depuis 1985 ne suit plus la croissance économique. Entre 1981 et 1999 la croissance de PIB était de 57 % pendant que la croissance de trafic portuaire était de 33 %.

Sur le court terme, on explique « ce trafic décevant » comme résultat « des échanges mondiaux stagnants » .[57]

Sur le long terme, un premier facteur proposé pour expliquer l'évolution du trafic britannique est la *désindustrialisation et la tertiarisation* de l'économie. Pour soutenir cette argumentation, on indique la progression du trafic en « unités » (Ro-ro, conteneurs...) tandis que le vrac sec stagne (voir tableau 6).

Tableau 6 : Evolution du trafic total par mode de conditionnement

En Million de t	1991	1991 %	1999	1999 %
Vrac liquide	260.5	52.6	288.2	50.9
Vrac sec	117.2	23.6	112.5	19.9
Ro-ros	51.8	10.5	78.4	13.9
Conteneurs	36.4	7.4	58.4	10.3
Trafic total	494.6	[100]	565.6	[100]

Source: DETR, *Focus on Ports* (2000)

Tableau 5 : Trafics de marchandises en 2001

Trafics de marchandises portuaires	année 2001 en millions de tonnes		
« Importations » (entrées)	238.4 (58 %)		
« Exportations » (sorties)	180.4 (42 %)		
TOTAL TRAFIC RU-EXTERIEUR		418.7 (74 %)	
Trafic côtier	112.5		
Trafic « d'un seul port »	35.1		
TOTAL TRAFIC INTERIEUR		147.6 (26 %)	
TRAFICS TOTAUX		**566.3**	
dont			
Carburants en vrac			301.6 (53 %)
Autres vrac			99.3 (18 %)
Conteneurs et Ro-ros			135.9 (24 %)
Autres marchandises			29.5 (5 %)

Source: DfT, *Summary port statistics 2001* (2002); DfT, *Port Traffic Statistics: Highlights in 2001* (2002*)*.

Les navires sous pavillon britannique assurent la plus grande masse de trafic, ce qui est quand même restreint, à 13 % du trafic total. Le deuxième pavillon est celui des Bahamas (10 %).

[56] DfT, "Provisional data": www.transtat.dft.gov.uk/tables/2003/maritime/pdf/provdata.pdf
[57] *Independent*, 19/12/2002.

Puis le Registre International de la Norvège (8 %), Liberia, 8 %, et Panama, 6 %, viennent avant des pavillons strictement nationaux: la Norvège (6 %), et les Pays Bas (4 %).
Les navires de propriété britannique transportent 17 % du trafic total. Suivent les navires de propriété norvégienne (15 %, surtout les vracs), libérienne (10 %, vrac et conteneurs), et allemande (6 %, conteneurs).

Un deuxième facteur se trouve dans l'évolution du *trafic de carburants*, avec l'exploitation de champs pétrolifères dans la Mer du Nord. Non seulement sa part de ce trafic dans le trafic maritime total reste assez stable (contrairement à l'analyse de l'Isemar pour l'Europe dans l'ensemble), mais sa part du trafic domestique augmente depuis le milieu des années 1970, en dépit des pipelines. Les carburants représentent 45 % du trafic domestique des ports en 1999 contre 20 % en 1965. Cependant, c'est aussi un secteur qui se porte mal actuellement, avec une surcapacité et des prix du fret au plus bas, surtout pour les très modernes super-pétroliers.[58]

Un troisième facteur dans l'évolution du trafic est *l'internationalisation de l'économie* britannique et, donc, l'internationalisation du trafic portuaire, bien que cette internationalisation soit un peu cachée dans les années 80 par la composante carburant du trafic domestique. En 1980 le trafic international représentait 59 % du trafic portuaire comme en 1965. En 1985, c'était 66 %, et en 2001, 74 %. [59]

Tous ces facteurs s'imbriquent. Par exemple, pour les Mersey Docks à Liverpool, le manque de croissance dans l'industrie britannique et de ses exportations s'ajoutent à la faiblesse des échanges avec les Etats-Unis, dont le quart passe par ce port. Son avenir « reste incertain », selon son directeur général.[60]

- **Bilan international des entreprises maritimes britanniques**

Le tableau 7 sur les recettes et dépenses internationales de la flotte britannique est pris d'un tableau établi pour les comptes du Ministère des Finances, dans le cadre des comptes de la nation et de la balance des paiements. Ainsi, il n'est révélateur que d'un aspect des activités des entreprises maritimes. Cependant il est assez clair que les affaires de l'industrie de fret maritime international en 2001 ne sont pas ce qu'elles étaient en 1991 ou bien en 1996.

[58] *Financial Times*, 8/1/02, 29/10/02; 6/2/03.
[59] *Maritime Statistics 2001* (2002), Table 4.1.
[60] *Independent* 20/12/02; *Financial Time*s, 4/3/03.

Tableau 7. Revenus et dépenses internationales de la flotte britannique

£ million (£1 = 1.5 euro)	**1991**	**1996**	**2001**
Revenus sur le fret	2,351	3,073	2,849
Recettes des charters (contrats d'affrêtement?)	183	254	290
Recettes des passagers	479	705	564
TOTAL REVENUS	**3,013**	**4,032**	**3,703**
Dépenses sur les soutes (bunkers)	241	315	647
Dépenses sur les charters	338	458	402
Autres dépenses	866	1,589	1,571
TOTAL DEPENSES relatif aux marchandises	**1,445**	**2,362**	**2,620**

Source: Office for National Statistics

Ce manque à gagner relatif est illustré par l'expérience récente de P&O, *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, grand groupe historique de transport maritime et logistique britannique (90 ports et 24 terminaux de conteneurs dans 17 pays), qui réduit par étapes ses activités les moins bénéficiaires, ou franchement déficitaires.

* *En 2000*, le trafic portuaire de P&O augmente (+18 %), mais les mouvements de camions, voitures et passagers diminuent de 10 % (Maersk-Norfolk Line fait son entrée dans le fret britannique, et la fièvre aphteuse et le succès du Tunnel réduisent le nombre de vacanciers voyageant par la mer). Son activité de logistique (P&O Trans European) est moins bonne, surtout en Allemagne. Les analystes s'inquiètent de P&O Nedlloyd, filiale commune de P&O et du néerlandais Royal Nedlloyd. Cette 3ème entreprise mondiale de porte-conteneurs semble très sensible aux aléas de l'économie mondiale.

* *En 2001*, les activités portuaires de P&O augmentent, mais moins vite que l'année précédente (10 %), et les volumes de fret maritime diminuent, sauf sur les ro-ro du « short sea ». Le nombre de voitures et de passagers augmente un peu, ainsi que les marchandises que traite P&O Trans European. P&O dit qu'il veut vendre ou « consolider » ses affaires maritimes pour se focaliser sur les ports. Il explique qu'il n'a pas bien programmé ses ventes de biens immobiliers (quelques ventes sont faites mais les produits ne sont pas encore investis dans les ports). P&O Nedlloyd décide de retirer quelques navires du marché à titre temporaire, vu les bas prix dans le secteur et l'arrivée de nouveaux concurrents.
* *En 2002,* P&O restructure les ferries trans-Manche (dont il était co-propriétaire avec Stena Line) afin de fermer quelques lignes. Cette opération de restructuration lui coûte 22 millions d'euros pour 2002-03. La société vend quatre transporteurs de vrac à son co-propriétaire, Eurotower Holdings SA (45 millions d'euros). Elle vend Trans European à Wincanton (entreprise de logistique, ancien distributeur national du lait) pour un prix « décevant ». D'après P&O, ce marché de logistique devient de plus en plus mondial, et il fallait soit y investir beaucoup, soit se concentrer sur d'autres secteurs. P&O perd 127 millions d'euros chez P&O Nedlloyd, mais ne réussit pas à le vendre dans la conjoncture d'alors (le partenaire néerlandais aurait préféré une cotation à la Bourse d'Amsterdam). Le rendement sur ses opérations portuaires augmente, mais plus en Asie qu'en Europe. Sa part de marché « short sea » augmente en ce qui concerne le fret mais diminue en ce qui concerne les voitures. D'après P&O, la surcapacité des porte-conteneurs ne pose plus le même problème et les contrats passés à bas prix, après septembre 2001, sont en cours d'être renégociés à des prix plus corrects.

Néanmoins, les résultats de P&O sont mauvais. Le groupe a enregistré des résultats négatifs de 260 millions d'euros en 2002, auxquels il faut ajouter la perte de P&O Nedlloyd. Celle-ci diminue un peu au printemps 2003. P&O propose de réduire sa participation dans P&O Nedlloyd en 2003, pour se focaliser toujours plus sur ses opérations portuaires. Cependant, vu l'évolution des ports, les activités portuaires britanniques n'offrent pas la solution parfaite à ces difficultés.[61]

Tableau 8 : Les performances financières du groupe P&O

En £ (£1 = 1.5 euros)	1999	2000	2001	2002
Chiffre d'affaires (millions)	4,831	1,894	1,730	1,883
Rendement sur les opérations (millions)	315.8	352.4	257.7	109.0
Bénéfices pré- impôts (millions)	420.6	258.9	286.6	-23.9
Rendement par action	29.1p	9.1p	17.0p	-27.1p
Dividende par action	33.0p	22.5p	13.5p	13.5p

Source: P&O, *Annual Report 2002* (2003)
NB : Ces chiffres concernent le groupe principal P&O (P&O Nedlloyd non compris).

1.3 Les ports

- **Organisation institutionnelle des ports britanniques**

Bien que les diverses fonctions d'un port britannique soient souvent assurées par des acteurs de différents statuts, on peut diviser les ports en trois groupes:

* La plupart du trafic est assurée par des ports dont toutes les activités sont dans les mains d'une *entreprise privée (« company ports »)*; c'est le cas de 14 des 20 ports les plus importants. Quelques « company ports » très actifs sont privés depuis toujours (Felixstowe, Manchester par exemple). D'autres, dont l'exemple le plus significatif est le groupe Associated British Ports (21 ports, y compris Southampton et Immingham) furent privatisés sous les gouvernements Thatcher au commencement des années 80,.

* Les 80 *ports autonomes, « trust ports »*, sont des organismes à but non lucratif, dont les bénéfices, s'il y en a, sont réinvestis dans les équipements. Pour la plupart, leurs chiffres d'affaires ne dépassent pas 1.5 million d'euros, mais au moins trois (Douvres, Aberdeen et Tyne) sont des ports importants. Quelques « trust ports » ont fait le choix de se privatiser sous les termes de la Loi de 1991 sur les Ports (dont notamment Forth en Ecosse et Tilbury près de Londres).

* Plusieurs *ports municipaux* sont très actifs sur le plan commercial, y compris Sullom Voe (Iles de Shetland), Portsmouth (près de Southampton), et Ramsgate (près de Douvres). Sullom Voe est un jeune port, construit spécialement pour servir les champs pétrolifères. La collectivité municipale est devenue responsable de ce port, pour convaincre la population d'accepter cette exploitation. En 2001, 31 millions de tonnes de pétrole brut passent à travers

61 P&O *Annual Report 200*2 (2003); *Independent*, 19/7/01; *Financial Times*, 19/10/01, 16/11/01 10,12/01, 18/1/02, 24/4/02, 17/5/02, 31/12/02, 7/3/03, 9/5/03.

ce port, dont 22 millions de tonnes vers l'étranger, ce qui fait de Sullom Voe le 7ème port britannique. C'est 18 % de trafic de moins que l'année précédente (38 millions de tonnes en 2000, et aussi en 1999). Seul 16 % de ses échanges sont domestiques, 19 % se font avec l'UE, 12 % avec le reste de l'Europe et la Méditerranée et 53 % avec le reste du monde.[62]

- **Activité des ports**

Il y a plus de 650 ports au RU, dont une centaine sont des ports de commerce en pleine activité. Jusqu'à 2000, on a considéré comme « ports principaux » (major ports) les 35 ports qui assurent un trafic de plus de 2 millions de tonnes par an. Avec la mise en oeuvre de la Directive sur les Statistiques Maritimes, les services de statistiques doivent s'intéresser aux 52 ports qui traitent plus de 1 million de tonnes, et assurent en tout 97 % du trafic des marchandises.

Aucun port ne traite plus de 10 % du trafic (Grimsby, Teesside et Londres traitent chacun 9 ou 10 %). Cependant il y une certaine concentration sur quelques ports. A eux seuls 13 ports traitent les trois-quarts du trafic maritime en tonnes; et 5 ports traitent 40 % du trafic (Grimsby & Immingham (55 millions), Tees & Hartlepool (51 millions), Londres (51 millions), Forth (42 millions) et Southampton (36 millions). Il y a aussi une spécialisation portuaire sur certains modes de conditionnement : par exemple, Felixstowe pour les conteneurs, Forth pour les carburants et le gaz, Dover pour les camions et remorques.[63]

Felixstowe domine le trafic de conteneurs depuis 1988, où il traitait 34 % des unités (Londres en traitait 12 % à l'époque). En 1999 sa part en TEU est de 41 % (Southampton 13 %, Londres 10 %, Medway 8 %, Liverpool 7 %) et en 2001 42 % d'un trafic désormais en croissance lente.[64] D'après le responsable de Felixstowe, 35 % de son trafic concerne le transbordement, assuré (en 2000) par Mediterranean Shipping Company et Maersk Sealand. Southampton est également un port de transbordement (vers le sud de l'Europe), mais moins important.[65]

- **Trois exemples variés de l'évolution des ports**

* Le premier groupe portuaire britannique, *Associated British Ports*, est privatisé depuis vingt ans. Jusqu'en 2000, il est vu comme « un investissement solide » pour ses actionnaires, même « trop solide », « figé dans son ancienne mentalité du secteur public », qui n'utilise pas ses ressources efficacement. Un nouveau DG en 2000 change de stratégie : il vend des filiales américaines moins performantes et quelque terrains anglais afin de développer ses ports de Southampton et Immingham, pour traiter les conteneurs plus efficacement (Le développement à Dibden Bay, Southampton serait un investissement de 900 millions d'euros).

Deux années plus tard et les mêmes analystes regardent les actions du groupe comme « trop chères » et « à ne pas acheter » (voir une synthèse de ces performances dans le tableau 9). ABP possède des atouts (contrats à long terme déjà signés, bonnes perspectives d'expansion),

[62] Dft, *Maritime Statistics* (2002).
[63] DETR, *Focus on Ports*, DfT, *Maritime Statistics*.
[64] DfT, *Maritime Statistics*, 2002.
[65] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Port* (2001), para.26. http://www.shipping.dft.gov.uk/containerports/index.htm

mais le trafic actuel est décevant du fait du contexte mondial, et l'enquête publique sur le permis de construire à Dibden Bay va retarder (au mieux) l'inauguration du nouveau port, programmée pour 2006.[66]

Tableau 9 : Les performances financières du groupe ABP

£1 = 1.5 euro	1998	1999	2000	2001	2002
Chiffre d'affaires (millions)	£339	£351	£391	£405	£427
Bénéfices pré-impôts (millions)	£111	£33	£139	£130	£135
Rendement par action	22.2p	1.6p	31.6p	28.8p	29.6p
Dividende par action	10.3p	11.5p	12.8p	13.8p	14.9p

Source: *Independent*, 19/12/02.

* *Mersey Docks*, 2ème groupe portuaire britannique, est propriétaire des ports de Liverpool (Merseyside), Medway (Kent), et Dublin (République d'Irlande), parmi d'autres. Il se plaint en 2001 d'une diminution des échanges mondiaux et en 2002 d'une stagnation des exportations industrielles. Son chiffre d'affaires augmente en 2001 suite à son achat d'une entreprise de logistique; mais ses affaires portuaires de conteneurs et de céréales stagnent et les transbordements irlandais diminuent.

Comme chez ABP, ses perspectives sont soutenues par des accords de long terme aux prix garantis. Mais ses investissements risquent de diminuer (50 millions d'euros en 2003, contre 75 millions en 2002). Les analystes soutiennent que Mersey Docks ne fait pas assez attention à ses coûts, ce qui est « plus que jamais nécessaire dans un contexte difficile ».[67]

* *Forth Ports* rassemble depuis 1995 sept ports écossais et un terminal porte-conteneurs sur la Tamise à Tilbury. Le groupe se porte très bien à la suite de ventes de terrains sur le front de mer.

En 2001 ses activités portuaires en Ecosse (conteneurs, travaux sur les pipelines) conduisent à des bénéfices (60 millions d'euros avant impôts). Cependant, Tilbury présente déjà des problèmes : les conteneurs « short sea » stagnent et les conteneurs « deep sea » diminuent légèrement. Son nouveau centre de manutention, spécialisé dans les produits frais, ne marche pas bien, et Forth Ports le loue vite à un négociant de vins. Puis Forth Ports demande un permis pour construire 8000 logements sur 5 à 7 ans près d'Edimbourg.

Ses bénéfices en 2002 sont au plus haut niveau (une croissance de 12 % jusqu'à 66 millions d'euros). Cependant, le résultat d'exploitation (operating profits) relatives aux ports diminue de 14 %. Les tonnes de céréales à Tilbury sont en baisse, suite à une mauvaise récolte en Grande-Bretagne. La croissance du groupe vient en effet des ventes de terrain, programmées par un promoteur immobilier, actionnaire de Forth Ports. Cependant, à part Tilbury, les opérations portuaires sont « pragmatiques et solides », d'après une analyse de Dresdner Kleinwort Wasserstein. Les cargos divers de ces sept ports écossais continuent à augmenter

[66] *Independent*, 20/10/01, 19/12/02; *Financial Times*, 15/3/02.
[67] *Financial Times* 15/8/01, 4/3/03; *Independent* 20/12/02.

(croissance de 15 % en conteneurs à Grangemouth).[68] La moitié de ces opérations portuaires est garantie par les contrats à long terme. Et il est plus facile de vendre les logements de luxe à Edimbourg qu'à Liverpool.

2. Les politiques publiques relatives au transport maritime

2.1 Politiques sur la flotte et les marins

Le rapport ministériel *British Shipping* de 1998, propose une politique plus volontaire que dans le passé, conçue dans le cadre de la politique maritime communautaire et de ses réglementations sur les aides à l'industrie, et modelée sur les approches d'autres pays européens (les Pays Bas, la Norvège, l'Allemagne). Il introduit 33 mesures regroupées sous quatre thèmes pour attaquer de front des problèmes du transport maritime :[69]

- **Améliorer la formation des marins**

(1) Le Merchant Navy Training Board (MNTB), organisme paritaire,[70] accepte de lancer une campagne de publicité, sur le budget du ministère de l'éducation, qui incite les entreprises maritimes à former leurs effectifs. (2) Un Fonds unique, le Maritime Training Trust, est créé pour simplifier l'administration de contributions et allocations financières relatives à la formation des marins. (3) L'association des entreprises londoniennes du secteur, Maritime London, accepte de contribuer largement au Fonds. (4) On demande à toute entreprise maritime (y compris celles « sur terre » qui aiment embaucher des marins qualifiés) de payer une taxe de formation, à titre non obligatoire (« *voluntary levy* ») (5) et aux agences britanniques de recrutement dans le secteur d'introduire le même principe chez les propriétaires étrangers.

(6) Le gouvernement garantit une enveloppe budgétaire adéquate pour former les jeunes recrues aux postes les plus critiques pour l'industrie maritime. Ainsi le ministère des transports offre 28 millions d'euros de crédits sur les 3 ans 1999-2002. (7) Le ministre essaie de faire réviser la réglementation communautaire sur les aides maritimes (Maritime State Aid Guidelines), qui risque autrement de limiter les subventions aux stages de formation « sur mer ». (8) On invite les entreprises du secteur à élaborer une structure pour faciliter l'accès aux navires de propriété britannique des marins britanniques en stages de formation. (9) Le gouvernement garantit que les règlements sur la formation, relative à la nationalité du navire et de son capitaine, restent souples, pour qu'ils ne posent pas de problèmes dans le cas des flottes et équipes multinationales.

(10) Afin de maximiser les savoir-faire déjà disponibles, le gouvernement veut bien que les entreprises maritimes facilitent la formation accélérée de jeunes diplômés, et (11) identifient les marins susceptibles d'être re-formés pour accéder aux postes d'encadrement.[71]

[68] *Financial Times*, 11/9/01; 25/3/03.
[69] DETR, *British Shipping* (1998), www.shipping.dft.gov.uk/cnc/exec.htm
[70] www.mntb.org.uk/
[71] www.shipping.dft.gov.uk/cnc.chap04.htm

- **Créer de nouveaux emplois**

Le gouvernement voulait diminuer les coûts de l'emploi en proposant (12) une nouvelle directive sur les contrats d'emploi des marins qui travaillent en dehors du pays (« offshore »), pour réduire les charges sociales nationales sans nuire aux intérêts des effectifs, et (13) une restructuration du dispositif « *Crew Relief Costs Scheme* » (selon lequel le gouvernement subventionne à 20 % les billets d'avion des marins « remplaçants ») afin qu'il aide mieux les navires sous pavillon britannique dans la zone « short sea » (ces subventions sont de 2.3 millions d'euros en 1997).

Le gouvernement décide (14) de durcir le cadre réglementaire de l'emploi maritime afin d'offrir la même protection aux équipes qui assurent le trafic côtier et « d'un seul port »que « sur mer ». Cependant, pour ne pas désavantager les navires britanniques, ces réformes s'appliquent à tout navire dans les ports britanniques (tous pavillons, tous propriétaires), sauf rares exceptions (par ex. affrètements de très court terme). Le ministre est favorable (15) à la directive proposée par la Commission relative à l'emploi des ressortissants de l'UE sur les lignes de navires de passagers. Il promet aux syndicats (16) de revoir une loi périmée qui permettrait aux employeurs de rémunérer moins bien les non ressortissants, et (17) de contrôler mieux les non ressortissants qui travaillent sans permis de travail.

En même temps, le gouvernement voulait faciliter l'emploi des marins britanniques. Le ministre propose (18) qu'un marin britannique puisse, s'il le veut, payer les cotisations au régime national de charges sociales, bien qu'il travaille sur un navire qui n'affiche pas le pavillon britannique. Le gouvernement (19) va aider les entreprises maritimes à élaborer une base de données sur les marins britanniques pour aider ceux qui embauchent, et ceux qui cherchent un emploi ou une formation. Il est d'accord pour (20) que l'industrie maritime dans son ensemble développe une structure de « carrières » (soit de marin sans diplôme à capitaine, soit de marin qualifié sur mer à marin qualifié sur terre). Le gouvernement (21) par sa politique maritime cherche à ouvrir de nouvelles perspectives pour les entreprises maritimes et les marins. Par exemple, il a coordonné ses efforts avec d'autres Etats-membres pour répondre le mieux possible à la suppression des « ventes hors taxes ».

- **Améliorer l'attractivité du RU pour les armateurs**

Le ministre des transports propose (23) aux entreprises maritimes un nouveau régime fiscal facultatif, le « *Tonnage Tax* », modelé sur ceux de la Norvège, la Grèce, les Pays Bas, l'Allemagne, qui est moins onéreux en termes d'impôts mais favorise les objectifs nationaux en termes de formation ou de pavillon.

Avec l'accord du Ministre des Finances, cette option a été ouverte aux armateurs britanniques sous engagement préalable de proposer aux marins une formation initiale et continue dont le minimum contenu et le niveau sont définis par l'Etat. Cet engagement, le Tonnage Tax Minimum Training Commitment comporte trois éléments:[72]

- Un plan de formation élaboré par la compagnie ou le groupe, soumis à l'approbation préalable du ministère des transports. Ce plan doit se conformer aux règlements assez détaillés - par exemple, il faut former chaque année une personne ressortissant de l'UE

[72] DfT, *The Tonnage Tax Minimum Training Commitment* (juillet 2000). www.shipping.dft.gov.uk/tontax/index.htm

pour 15 personnes dans l'équipage, de n'importe quelle nationalité, y compris le personnel de « remplacement ».
- Un rapport, élaboré par la compagnie, tous les 4 mois, sur la formation livrée conformément à ce plan. Il faut ajouter des formations supplémentaires si le tonnage de l'armateur change.
- Une très petite entreprise pourrait, le cas échéant, payer des cotisations au Maritime Training Trust, qui assurerait la formation. Mais il faudrait l'accord préalable du ministère des transport.

Cette mesure est permise sous les termes des *European Commission Maritime State Aid Guidelines*, S. 3.1, para. 6.

- **Améliorer la sécurité (safety) et l'environnement**

On a demandé (24) au Maritime and Coastguard Agency (un service d'inspection, de contrôle et de garde côtes du ministère des transports) de travailler avec les armateurs d'une manière plus efficace, cohérente et coopérative, afin qu'ils restent sous le pavillon britannique, sans nuire au maintien de sécurité. De son côté, le gouvernement (25) s'engage à financer correctement le directeur du *Maritime and Coastguard Agency* et à soutenir ses efforts pour améliorer l'efficacité de l'Agence; et également de (26) faire campagne contre les régimes moins stricts qui offrent une concurrence déloyale aux navires sous pavillon britannique.
Le ministère (27) s'implique dans les mesures européennes relatives au « short sea shipping » et (28) cherche les moyens d'encourager le fret par voie navigable. Il (29) conduit des recherches sur les « coûts externes ». Il a invité la *Commission for Integrated Transport* (30) à donner un avis favorable sur les bienfaits des camions de 44 tonnes pour les transferts des ports. Le gouvernement accepte (31) de travailler avec les entreprises maritimes sur les études de cas dans les ports qui cherchent activement à augmenter leur trafic côtier ou de *short sea*, et (32) à élargir le champ d'application des subventions à l'équipement multimodal au fret côtier et au *short-sea shipping* (les ports de Felixstowe et de Southampton ont reçu il y a deux ans le *Freight Facilities Grant* à cet effet).

Finalement le ministre accepte (33) de consulter les acteurs du secteur sur une modification du système national de planification des sols, afin de favoriser le transport de fret ferroviaire-maritime, et de protéger les sites et les lignes qui pourraient être utiles un jour aux nouvelles infrastructures de fret maritime.

Ainsi dans le domaine des navires et des effectifs, quelques mesures réfléchies, au point, et pragmatiques sont introduites et mises en oeuvre.

2.2 Politiques publiques de planification et de développement des ports

Par contraste avec la politique publique relatives aux transporteurs maritimes, les politiques de développement des ports restent encore plus largement à l'étape de « rapports », « enquêtes » et « consultations dans le secteur ».

* Dans son Livre Blanc *Modern Ports*, le gouvernement exprime en novembre 2000 sa volonté d'agir en matière de ports : leur développement, gestion, sécurité et impacts sur

l'environnement.[73] Il propose une étude prospective des activités portuaires, et ainsi des besoins en équipement, y compris de nouveaux ports. A l'époque le ministère, responsable de l'environnement et de la planification des sols aussi bien que des transports, insiste sur le fait que « pour des raisons environnementales, les ports doivent utiliser au maximum les capacités existantes - soit naturelles, soit déjà construites - plutôt que de bâtir du neuf ».[74] Trois ans plus tard, on attend les premières décisions du ministre sur le sujet.

* L'étude de prospective *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports*, réalisée en 2001, se focalise sur le secteur des conteneurs et du transbordement, car on s'attend à ce que son trafic augmente le plus vite, mais aussi très peu de ports actuels seraient à même d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du « *deep sea* ». Qui plus est, il semble que les entreprises portuaires de taille internationale décident leur politique de localisation selon la croissance du trafic de conteneurs et la capacité des ports à les accueillir.[75]

L'étude n'arrive pas à des conclusions fermes, ni sur les perspectives du trafic, ni sur les réponses étatiques pertinentes. Il dit que le nombre de conteneurs reflète d'une part la croissance économique nationale, les revenus et les demandes de la société, dont on a une certaine connaissance. Mais, d'autre part, il dépend de la croissance du transbordement, qui est plus dynamique, donc moins prévisible (et les services des statistiques britanniques n'avaient même pas les données correspondantes[76]). Le transbordement est soumis aux choix de quelques entreprises maritimes et à la concurrence vive entre terminaux européens. L'étude ne décide pas s'il serait préférable de moderniser les ports actuels (d'accroître leur productivité), ou de construire de nouveaux terminaux (pour offrir un meilleur service de manutention, ce qui manque en GB par rapport aux concurrents européens). Le rapport du ministère conclut « qu'on n'a pas les preuves en main pour dire si le gouvernement devrait intervenir en faveur d'une solution ou d'une autre ».[77]

Or, vu la durée de réalisation des infrastructures, il faudrait décider vite si on a vraiment besoin d'une capacité portuaire plus importante. Comme le chef des opérations britanniques de Maersk Sealand l'a dit au ministre des transports en février 2002, un opérateur de grands porte-conteneurs n'a plus le choix ni du jour ni de l'heure à laquelle il peut trouver de la place dans un port britannique, ni pour le navire ni pour la manutention. Le consensus parmi les acteurs du transport maritime est que la construction de nouveaux terminaux est urgente sinon le trafic passera par Anvers, le Havre et d'autres ports sur le continent.[78]

* Le régime de planification des sols, fondé sur le principe d'une enquête publique « participative », où tout le monde peut s'exprimer devant un inspecteur nommé par le ministre, ne semble plus tenable en ce qui concerne les grandes infrastructures. L'enquête publique sur Dibden Bay, à côté de Southampton, projet de 200 hectares, proposé par *Associated British Ports*, a commencé en novembre 2001, et s'est terminé en décembre 2002, et on attend toujours la décision des ministres (le premier ministre adjoint, le ministre des transports, le ministre de l'environnement). Dibden Bay pouvait recevoir les super porte-conteneurs, et les conteneurs pourraient quitter facilement le port par route aussi bien que par rail, dont les voies seront améliorées par des aides publiques aux infrastructures

[73] DETR, *Modern Ports* (2000). Voir www.shipping.dft.gov.uk/modernports/index.htm
[74] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.1
[75] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.70.
[76] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.26.
[77] DTLR, *Recent Developments and Prospects at UK Container Ports* (2001), para.76.
[78] Colloque, *Modern Ports:Facing the Future*, SOAS, 20/2/02; Financial Times, 27/11/01. 15/3/02.

multimodales. Mais il pose des problèmes importants pour l'environnement sur mer et sur terre, et les collectivités locales et toute la société civile s'y opposent férocement.

A la fin de 2001, lorsque l'enquête publique sur le 5ème terminal d'Heathrow a été terminée après 8 ans de travail, le gouvernement a annoncé qu'il allait chercher une procédure plus efficace. En effet, sous les termes d'un projet de loi actuel (Planning Bill 2002-03), le ministre arrête son choix sur « les grands projets d'infrastructure » (on donne comme exemple un port qui servirait des navires de 1350 tonnes) après avoir écouté l'avis d'un inspecteur qu'il nomme, et l'avoir soumis à l'approbation du parlement (on aura ainsi une enquête en public mais pas ouverte au public).

* La *révision de règlements relatifs aux développements portuaires,* [79]qui s'est déroulée entre juin et décembre 2002, est une deuxième réponse aux demandes des autorités et entreprises portuaires. Elles cherchent une diminution des règlements qui s'ajoutent les uns aux autres depuis des décennies. Un comité interministériel passe en revue toutes les réglementations sur le développement portuaire afin de ne garder que ce qui est vraiment nécessaire pour remplir des objectifs environnementaux et les obligations communautaires et internationales. Le but est de simplifier le régime de planification des sols sans nuire au développement durable. Un élément important de cette revue était l'étude des régimes de planification des sols dans les autres pays européens (le ministre a fait mention du Danemark, de l'Allemagne et des Pays Bas). Leur rapport devrait être livré au ministre des transports en janvier 2003, mais il semble que les ministres n'avaient toujours pas fait leurs choix.

2.3 La position des ports britanniques selon les autorités portuaires

L'industrie portuaire a fait l'analyse de ses propres problèmes et son autocritique.[80] D'abord la diversité des ports, bien que souvent exagérée, dans un secteur fragmenté, les prive d'une voix unique et forte. D'après le directeur-général du port du Douvres, les autorités portuaires britanniques n'ont qu'une chose en commun, leur ambition à tout prix d'être uniques, différentes les unes des autres.[81] A la grande diversité des statuts du secteur, il faut ajouter leur concurrence mutuelle. Ce manque de consensus les empêche de voir et d'exprimer leurs intérêts communs : par exemple, en face du projet européen sur l'accès aux ports (mal adapté aux ports britanniques où les investissements sont souvent le fait d'une entreprise privée, impliquée dans son trafic), ou le projet national d'améliorer la formation et la sécurité du personnel portuaire.

Le président (britannique en l'occurrence) de l'organisation européenne des autorités portuaires (ESPO), fait le bilan des structures portuaires des différents pays « sur le Continent », pour expliquer la situation britannique.[82]. Pour cet observateur, les grandes tendances du système portuaire européen, ne reflètent, 'ni plus ni moins', que la géographie et les flux des échanges, qui reflètent, à leur tour, les réseaux de centres de production et de consommation. Il fait une certaine exception des Pays Bas, où le gouvernements a libéralisé

[79] DfT, *Review of Development in Coastal and Marine Waters* (2002). Voir www.shipping.dft.gov.uk/marine/programme.htm

[80] Le colloque, *Modern Ports:Facing the Future*, SOAS, 20/2/02, rassemblent les personnalités de différentes composantes du secteur. www.shipping.dft.gov.uk/modernports/future/pdf/mp_con_rep.pdf

[81] Jonathan Sloggett, "Skills Development – The Way Ahead", Colloque, *Modern Ports:Facing the Future*.

[82] David Whitehead, "Coping with External Pressures", Colloque, *Modern Ports:Facing the Future*.

tôt le transport des marchandises sur les routes et les voies d'eau, et leurs ports ont ainsi pris le pas sur les ports allemands. Mais, dans l'ensemble, le trafic important qui passe par les ports britanniques est moins le fruit de l'attractivité et du dynamisme des entreprises portuaires britanniques que de l'importance (taille) de l'économie nationale, de son insularité (caractéristique géographique) et des champs pétrolifères.

Toujours selon le président d'ESPO, on note partout en Europe un certain retrait de l'intervention des pouvoirs publics, sur le plan des contrôles mais non pas sur le plan financier - sauf au Royaume Uni ! Ce sont les pays du Sud de l'Europe (Portugal, Espagne, Grèce) qui conduisent les réformes les plus fortes pour encourager l'investissement du secteur privé mais - à la différence du système britannique – ils fondent les restructurations du secteur sur une séparation plus nette entre autorités portuaires (activités de régulation et de contrôle) et prestataires de services (activités entreprenariales). D'après lui, les ports belges et hollandais sont de plus en plus autonomes en ce qui concerne leurs activités commerciales, mais ils restent proches des gouvernements, et les politiques publiques et budgétaires les soutiennent-ce qui n'est pas le cas au Royaume Uni ! Les ports scandinaves sont dans l'ensemble municipaux et indépendants sur le plan financier, bien que la forte protection sociale crée des difficultés sur le plan de la main d'œuvre en Suède.
« Et puis on a le Royaume Uni : c'est un système unique qui va probablement rester unique. Il s'agit moins d'un système privatisé que d'un système sans soutien public sur le plan des finances, relativement libre sur ses choix de mode d'organisation pour que le port puisse facilement l'adapter à ses besoins, et une main d'œuvre dé-réglementée. »

SUEDE

En Suède, le trafic maritime joue un rôle important, puisque 85% du trafic de marchandises en import-export du pays empruntent la voie maritime. Le secteur emploie 50 000 personnes.
En 2001 le trafic est de 140 millions de tonnes. Le port de Göteborg en assure près de 30 %.
Le pavillon suédois (399 navires) également confronté à la concurrence des autres pavillons bénéficie, depuis 2002, de nouvelles dispositions salariales plus compétitives pour le renforcer.
Les préoccupations de sécurité maritime et de protection de l'environnement sont très fortes en raison du trafic accru des pétroliers dans la Baltique, des accidents maritimes survenus ces dernières années et des conditions de navigation hivernale difficiles nécessitant entretien et équipements anti-glaces.

1. Rôle et importance du trafic maritime

1.1 Le trafic maritime en Suède

La **Suède** est à la périphérie de l'Europe occidentale et le transport maritime y a un rôle très important, puisqu'il représente une très grande partie du transport. 85 % des marchandises passant la frontière suédoise, incluant le transport de camions, de remorques et de wagons passant par ferry, empruntent la voie maritime. Avec la tendance générale à la concentration des trafics, les liaisons transocéaniques directes à destination des ports suédois ont diminué (sauf pour l'exportation d'automobiles), le trafic de feeders augmente. Le trafic maritime passant la frontière s'élève à 130 millions de tonnes, dont 30 millions de tonnes par ferry. 71 millions de tonnes d'origine internationale ont été déchargées dans les ports suédois, tandis que 58 millions de tonnes ont été chargées vers des destinations internationales. La part maritime des marchandises entrant en Suède est de 93 %, et la part maritime des marchandises sortant de la Suède s'élève à 76 %.(Ces chiffres se fondent sur le mode de transport au passage de la frontière).
En termes d'emploi, le secteur maritime représente 50 000 personnes.

• 1.1.1 Le trafic par mode de transport en Suède

En 2001, 498 millions de tonnes ont été transportées à l'intérieur des frontières de la Suède. Ces marchandises se composent de marchandises d'origines et de destinations nationales et internationales. Les données concernant les camions étrangers ne sont pas incluses. Le transport routier domine largement sur les trajets courts. Pour les trajets de plus de 300 kilomètres, le transport maritime est le mode dominant. Le transport de marchandises international dans les eaux suédoises représente 77 % du transport maritime intérieur (en tonnes – km).

Quantité de fret (tonnes) et transport de marchandises (tonnes-km) pour des transports à l'intérieur de la Suède, 2001, selon le mode de transport.

	Millions de tonnes	Part en %	Million de tonnes- km	Part en %
Route (camion étrangers exclus)	304	61	29970	36
Chemin de fer	54	11	19547	24
Transport maritime	140	28	33135	40
Total	498	100	82652	100
Dont navigation en trafic international	128	26	25556	31

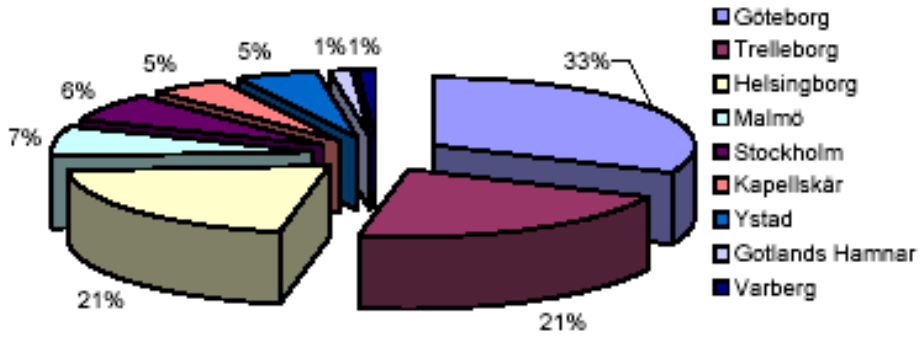
- **1.1.2 Données sur le trafic du transport maritime**

Le nombre d'escales dans les ports suédois a diminué de 10 %, de 118 000 en 2000 à 106 000 en 2001. La quantité totale transbordée sur quai, en tonnes, est passée de 118 millions de tonnes à 115 millions de tonnes.

21 ports détiennent 91 % du trafic total. Göteborg représente 28,7 % du trafic total, en augmentation de 0,6 %.
Trelleborg a 8,6% avec une légère chute. Hälsingborg, le troisième port a diminué de 1,9 %. Ensuite viennent Gävle, Malmö et Stockholm.

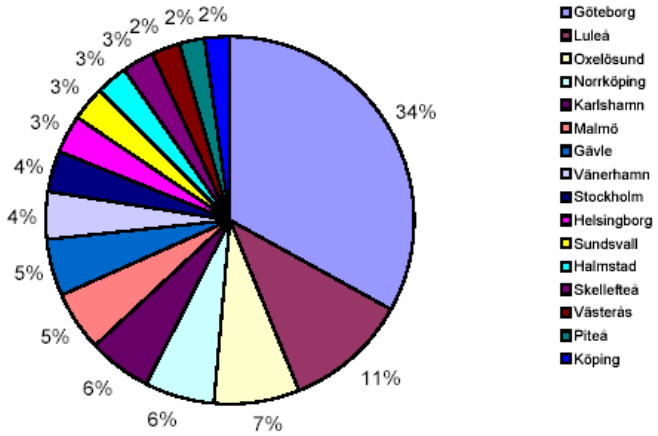
Le nombre total des charges unitarisées dans les ports a diminué de 8 %. En TEU, la réduction était de 4 %. Exprimé en tonnes, le volume des conteneurs et caisses mobiles a augmenté, mais en nombre d'unités, le volume a diminué de 5 %. Les remorques ont diminué en tonnes et en nombre. Neuf ports réalisent plus de 90 % de la manutention des unités. Les parts du trafic total pour ces ports sont présentées ci-dessous :

Parts de marché, en nombre d'unités intermodales



Au sein du fret non préparé en unités, les produits forestiers, les véhicules et le vrac sec ont diminué. Le fer et l'acier ont augmenté. Le vrac liquide a augmenté de 3 % grâce au trafic accru du pétrole.

Le graphique ci-dessous montre les ports qui ont une part de marché supérieure à 2 %.



L'influence du pont Malmö-Copenhague :
Les transbordeurs ont perdu des volumes considérables de transport routier, même si le pont n'a pas encore pris une grande part de marché du transport routier international à longue

distance. Concernant le trafic international ferroviaire entre la Suède et le continent, le pont a acquis une part de marché du trafic fret de 50 %.

Avec la tendance générale à la concentration des trafics, les liaisons transocéaniques directes à destination des ports suédois ont diminué (sauf pour l'exportation d'automobiles), le trafic de feeders augmente. Göteborg est le premier port du pays, notamment pour les conteneurs, et fait l'objet d'un projet d'agrandissement et d'approfondissement du chenal d'accès. Göteborg est aussi un port avec un trafic transatlantique et a été certifié comme tel par les Etats Unis et les autres grands pays maritimes.

• 1.1.3 Les destinataires géographiques du transport maritime

Après une baisse vers la fin des années quatre-vingt, la part en tonnes-kilomètres du transport maritime a commencé à augmenter en 1992. Le trafic total du transport maritime au large de la Suède s'élevait a 33,1 milliards de tonnes-km, dont 25,6 milliards de tonnes-km pour le transport maritime international le long des côtes suédoises et 7,6 milliards de tonnes-km pour le transport maritime national. La distance moyenne pour le transport maritime national s'élève à 621 km.

En 2001, l'Allemagne, la Finlande et le Danemark sont les pays qui reçoivent de la Suède les plus grandes quantités par transport maritime international. Avec 14 millions de tonnes, l'Allemagne reçoit 25 % de l'exportation totale par voie maritime en provenance de la Suède. Les plus grands pays expéditeurs de marchandises vers la Suède par voie maritime sont l'Allemagne et la Norvège.

• 1.1.4 Organisation des ports

L'infrastructure maritime se compose des ports et des passes d'accès.
Les ports sont à quelques exceptions près la propriété d'une commune et l'activité portuaire est menée commercialement. En outre, il y a des ports privés. Les ports suédois sont des points de jonction avec les réseaux routiers et ferrés dans le système de transport. Göteborg est le premier port du pays, notamment pour les conteneurs, et fait l'objet d'un projet d'agrandissement et d'approfondissement du chenal d'accès

1.2 La flotte marchande

A la fin de 2002, le nombre de navires marchands sous pavillon suédois, avec un tonnage brut supérieur à 100 tonnes, était de 399, le même chiffre qu'en 2001, bien que le tonnage brut ait augmenté de 9 %. Presque trois quarts de ces navires étaient âgés de 15 ans ou plus, mais ils ne représentent pas plus de la moitié du tonnage de la marine marchande. Un quart des navires avait 40 ans ou plus, mais ces navires sont petits et ne représentent pas plus de 1 % du tonnage brut. Plus d'un tiers du tonnage brut de la flotte marchande a Stockholm comme port d'origine tandis que Gothembourg est le port d'origine numéro deux.

Distribution du tonnage brut de la marine marchande suédoise fin 2001

Pétroliers	413	15 %
Transporteurs de vrac sec	1754	62 %
Autres cargos	14	
Ferries passagers	632	22 %
Autres paquebots	31	
Total	2844	

En 2002, la capacité de la flotte commerciale suédoise s'élevait à 2 199 millions de jours tonnage brut (Pour mesurer la capacité de transport d'un navire on multiplie le tonnage brut par le nombre de jours utilisés). 52 % de cette capacité se composait de navires loués par la Suède à des compagnies étrangères. Inversement, des navires d'une capacité totale de 608 millions de jours tonnage brut étaient loués par des compagnies étrangères à la Suède. La plupart de ces navires ont navigué sous le pavillon suédois. Le reste, 1 592 millions jours-tonnage brut étaient à la disposition de la Suède. Il existe donc une importante location des navires marchands dans les deux sens. 60 % des jours-tonnage brut suédois étaient mis en circulation entre des ports suédois et des ports étrangers, ou entre ports étrangers, tandis que 37 % étaient loués par l'étranger. Les navires loués à l'étranger étaient principalement mis en circulation entre des ports étrangers. La plupart des ferries, des autres navires passagers et des transporteurs de vrac sec étaient aussi sous pavillon suédois. De l'autre côté les pétroliers, transporteurs de vrac et transporteurs frigorifiques étaient souvent loués à l'étranger. 12 000 personnes dont 9 000 hommes et 3 000 femmes sont employés comme équipage dans les compagnies suédoises.
19 % des marins étaient étrangers. Les navires sous pavillon suédois ont longtemps subi des problèmes de compétitivité face aux autres pavillons. L'année 2002 fut la première année avec un niveau de salaire des équipages (salaire brut sans cotisations et charges) compétitif sur les navires sous pavillon suédois. La Suède a désormais le même modèle que le Danemark et l'Allemagne, ce qui va contribuer à l'augmentation du nombre des navires sous pavillon suédois.

1.3 Les compagnies maritimes et fluviales (opérateurs)

En 2001, il y avait 1 261 compagnies de navigation, dont 885 entreprises de transport maritime et 376 entreprises de transport fluvial. Les compagnies de navigation transatlantique sont peu nombreuses : Wallenius Wilhemsson pour le transport d'automobiles et quelques unes pour le transport de pétrole.
Les recettes totales des compagnies de navigation pour l'année 2000 s'élèvent à 3,1 milliards d'Euros, dont 73 % pour le transport de marchandises, 17 % pour le transport maritime de passagers et le reste pour les loyers des navires loués, entre autres. Les recettes venant du transport de marchandises ont diminué de 15 % depuis 1999. Les cinq plus grandes compagnies de navigation engendrent 45 % des recettes totales. Le transport RoRo représente 32 % des recettes totales, le transport de pétrole ainsi que le transport de passagers 19 % chacun.
Les coûts totaux, en 2000, s'élèvaient à 2,9 milliards d'euros, la plus grande part, 25 %, représentant les locations de navires étrangers. Les grands commissionnaires maritimes sur le marché suédois sont DHL, Schenker, Wilson, DFDS et Maersk.

Le trafic maritime domestique de marchandises se constitue de 50 % de produits pétroliers,

de 16 % de minéraux et matériaux de construction et de 12 % d'acier et de ferraille.
La navigation suédoise continue son expansion. Pendant les années à venir une soixantaine de nouveaux navires seront livrés aux compagnies de navigation suédoises.
Le développement du marché a été bon aussi bien pour les pétroliers que pour le transport en vrac.

2. Enjeux du transport maritime

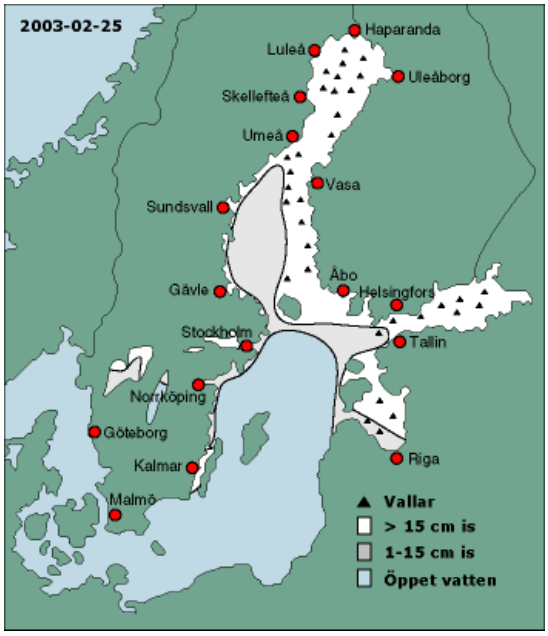
La politique du gouvernement vise à maintenir un pavillon national compétitif, capable de naviguer l'hiver en dépit de la glace. Cette politique a déjà ramené une vingtaine de navires sous le pavillon national. L'autre priorité est d'assurer un bon niveau de sécurité et le respect de l'environnement (la tarification de l'accès aux ports est modulée selon le volume d'émissions polluantes des navires).
Une question prioritaire est la gestion des rejets d'hydrocarbures du transport maritime.

2.1 Enjeux au niveau des acteurs publiques

Sjöfartsverket, *l'Administration suédoise de la navigation maritime,* sous la tutelle du Ministère de l'Industrie et de la Communication, est responsable des conditions d'accès aux chenaux : avec une bonne navigabilité et une sécurité élevée dans tous les ports importants. Cela devient primordial l'hiver avec la glace. L'Administration s'emploie également à assurer une sécurité élevée sur les navires suédois et œuvre pour que la navigation soit plus respectueuse de l'environnement. L'Administration suédoise de la navigation maritime est responsable pour les passes (développement et maintenance), pour le pilotage, pour le bris des glaces et pour la cartographie maritime. La navigation paie pour ces services l'Administration suédoise de la navigation selon des tarifs de l'Administration.
Rederinämnden, la commission de navigation, a pour mission d'étudier des questions concernant les aides de l'État à la navigation suédoise et de suivre la compétitivité internationale de la navigation suédoise.

Sécurité maritime et protection de l'environnement
Le gouvernement poursuit un travail actif pour augmenter la sécurité maritime et réduire les impacts environnementaux du transport maritime. Les raisons sont multiples : le trafic accru des pétroliers dans la Baltique, les accidents maritimes survenus les dernières années et la situation difficile l'année précédente concernant la situation de glace dans certaines parties de la Baltique. (*Figure 1*)
A travers la coopération internationale et régionale, la Suède a favorisé des mesures variées pour venir à bout des problèmes. Il s'agit par exemple d'une surveillance accrue du trafic maritime dans la Baltique, d'une élimination accélérée des pétroliers à simple coque ou mal entretenus et du renforcement des contrôles des ports par l'État. Comme le transport maritime est un mode très international, nombre des questions les plus importantes relèvent d'un cadre international. Les forums sont entre autres ceux de l'Union européenne (EU), de l'HELCOM (Commission d'Helsinki) et de l'OMI (l'organisation du transport maritime de ONU).

Figure 1 : La situation glacière d'un hiver normal



Légende

Levées de glace
>15 cm glace
1-15 cm glace
Mer ouverte

Classer la Baltique comme « zone maritime particulièrement sensible » (ZMPS)

Les transports maritimes de pétrole russe depuis les ports russes s'élevaient en 1995 à 20 millions de tonnes par an et devraient atteindre 100 millions de tonnes en 2005. En même temps, la Russie s'est rapprochée des normes de la Suède et de la Finlande concernant les navires et leur classification en matière de résistance à la glace. La Suède et tous les autres pays autour de la Baltique, sauf la Russie, ont déposé une demande le 19 décembre 2003 auprès de l'OMI pour déclarer la Baltique comme « ZMPS ». L'OMI a approuvé cette démarche, et les pays cités continuent à travailler pour relancer l'OMI dans deux ans avec des suggestions et des mesures renforcées pour protéger la Baltique. Les mesures évoquées dans la demande et que nous allons décrire ci-dessous sont des rapports, la surveillance automatique du trafic, le système d'itinéraires, l'escorte et le remorquage, le pilotage et des suggestions sur les zones que les navires doivent éviter.

2.2 Les opérations portuaires

La politique communautaire, visant à limiter les subventions au secteur maritime et visant à ouvrir le marché des opérations portuaires, est mal acceptée, car de façon générale, le syndicat des dockers a, dans chaque port, le monopole de l'embauche, tandis que la manutention est assurée par une entreprise unique détenue par la municipalité et que le pilotage est un monopole de service public.

Classification des navires de glace et coopération des brise-glaces

La classification se base sur la coque et le moteur. L'avis du gouvernement est que les navires traversant certains endroits dans la mer Baltique doivent être construits pour pouvoir résister à des conditions de glace difficiles. Il est donc favorable à l'acceptation d'une recommandation de l'HELCOM concernant les exigences sur la classification des navires de glace.

La coopération de brise-glaces dans la mer Baltique entre le Danemark, la Finlande, la Norvège, la Suède et l'Allemagne est aujourd'hui réglementée par un accord datant de 1961 Les administrations nationales de ces pays sont co-responsables pour assurer la navigation

d'hiver des accès de la mer Baltique aux ports suédois et finlandais les plus au nord et à l'est. L'administration suédoise de la navigation maritime est particulièrement active pour élaborer, avec tous les pays autour la Baltique, un plan permettant une navigation hivernale dans toute la mer Baltique et évitant des attentes longues pour les navires qui ont besoin de l'assistance de brise-glaces.

Figure 2 :. La situation glaciaire dans la Baltique
La situation de la glace peut varier : Trois hivers :- glace souple – glace normale - glace très dure

Isfritt = pas de glace
Istäckt = glace

Sécurité maritime, un projet de loi pour 2004
Dans le cadre d'un travail global pour protéger les navires et les ports contre les actes criminels, la Suède est en train d'introduire de nouvelles règles pour la sécurité maritime. Un projet de loi avec des règles de l'OMI pour la sécurité maritime sera présenté au Parlement suédois au printemps 2004.

2.3 Enjeux de la recherche

Un effort est consacré à l'enseignement et à la recherche pour tous les éléments de la chaîne de transport, y compris ses segments terrestres. En outre, le transport maritime doit s'inscrire dans une activité logistique plus large, dans laquelle les innovations techniques et organisationnelles peuvent se diffuser. Des partenariats sont développés pour la formation d'experts étrangers, en particulier dans les PECO.

Conclusion : Les perspectives pour le secteur du transport maritime suédois comprendraient entre autres :
-Une consolidation continue des compagnies de navigation
-Une intermodalité mer- rail accrue
-Une expansion de la navigation côtière et du trafic par feeder
-Le développement des plates-formes terrestres intermodales, cruciales pour la connexion maritime route- rail.

SUISSE

Sans façade maritime, la Suisse dispose cependant d'une flotte nationale de 25 navires relevant d'une loi fédérale sur la navigation maritime et visant à assurer l'approvisionnement économique du pays en cas de tensions internationales. Il existe d'autre part de nombreux armateurs siégeant en Suisse ayant une flotte sous pavillon étranger, qui représente les neuf dixièmes de l'ensemble.
La navigation intérieure rhénane à partir des ports de Bâle représente, en 2003, 7 millions de tonnes (15 % du commerce extérieur du pays) et permet le libre accès de la Suisse à la mer.

1. Rôle et importance du transport maritime

1.1 Situation géographique

La Suisse est délimitée au Nord et au Sud par deux chaînes de montagne, respectivement le Jura et les Alpes, tandis que la plaine s'étend à l'Est et à l'Ouest. Elle n'a pas de rivage maritime, mais à proximité du col du Gothard, le glacier du Rhône donne naissance au fleuve du même nom, tandis qu'à quelques kilomètres de là, on trouve la source du Rhin, petit ruisseau chétif au cours encore incertain. Ces deux rameaux connectent la Suisse à la Méditerranée et à l'Atlantique.
Sur le Rhône, la seule forme de navigation existante s'étend sur le tronçon de Villeneuve à Genève, plus connu sous le nom de « Lac Léman », mais elle est essentiellement touristique. Il y a bien eu une tentative de creusement d'un canal Rhône – Rhin dans les années 1800, mais elle s'est heurtée à des difficultés géologiques sur le lien entre le Lac Léman et celui de Neuchâtel. Les obstacles matériels laissant la place à ceux politiques puis écologiques, le projet reste au stade de curiosité archéologique.
Le Rhin, par contre, est plus navigable : il a permis la création d'une activité portuaire importante à Bâle, qui a rendu possible les échanges internationaux permettant l'essor tout d'abord de l'industrie du textile, puis l'exportation de machines et, actuellement, de la chimie.

- **Pourquoi une flotte suisse?**

Durant la première moitié du 19ème siècle, les comptoirs des entreprises industrielles suisses aux abords de la Méditerranée et en mer du Nord - notamment la branche du textile - ainsi que les agences d'émigration avaient fait pression en faveur de l'introduction d'une navigation maritime suisse. Les démarches échouèrent parce que la Suisse, ne possédant pas de marine de guerre, n'était pas en mesure de protéger sa propre flotte marchande et ne pouvait alors exercer de contrôle suffisant.
L'absence d'une marine marchande propre se fit nettement sentir en Suisse lors de la première guerre mondiale : le manque de capacité de transport devint catastrophique à la fin de la guerre; celle-ci ne s'élevait en effet qu'au dixième de ce qui était nécessaire pour l'approvisionnement du pays.

La situation a changé lorsque les pavillons des navires d'Etats sans littoral ont été reconnus suite à la déclaration de la Conférence internationale des transports de Barcelone de 1921[83]. Ce droit a été ensuite codifié par la Convention internationale sur la haute mer de 1958 puis par la Convention de l'ONU sur le droit de la mer de 1982.
Il n'y eut cependant pas de marine marchande suisse jusqu' à la Seconde Guerre mondiale, où la Suisse engagea sur les mers 4 navires battant son propre pavillon[84], qui, avec une demi-douzaine de navires d'armateurs privés, approvisionnèrent le pays en biens de première nécessité.
Au début des années cinquante, la Confédération a facilité le financement de navires battant pavillon suisse par des prêts octroyés aux propriétaires de navires et, plus tard, par le cautionnement de prêts alloués par les banques.
La dernière de ces actions de cautionnement a été votée par le Parlement fédéral au printemps 1992. Elle prévoit un crédit cadre pour des engagements éventuels à concurrence de 350 millions de francs pour une durée de dix ans[85], à la charge de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE[86]). L'Office des transports de l'OFAE dispose par ailleurs de la compétence d'engager la flotte suisse en cas de pénuries graves ou de guerre.
Nous verrons par la suite qu'il subsiste actuellement une forte dichotomie entre la flotte battant pavillon national et celle dépendant d'armateurs siégeant en Suisse.

1.2 La neutralité : un des fondements juridiques importants

La fonction primordiale de la navigation sous pavillon suisse consiste à assurer l'approvisionnement économique du pays en cas de tensions internationales. Cela se reflète par des dispositions strictes sur le droit de pavillon. Dans ce contexte, la question de la neutralité a une implication juridique fondamentale.
En effet, la législation sur la navigation est du domaine de la Confédération[87]. Elle est stipulée par la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (loi sur la navigation maritime) du 23 septembre 1953.
Dans le but de préserver les navires suisses de saisie par les parties belligérantes en cas de conflit, la législation sur le droit de pavillon garantit que *« les navires enregistrés en Suisse et habilités à battre le pavillon de la Suisse neutre »* sont *« contrôlés de façon prédominante par des intérêts suisses et que toute possibilité d'éluder la législation est exclue »*.
En plus de la loi sur la navigation maritime et ses dispositions d'exécution, la navigation est soumise à une trentaine de conventions internationales dans le domaine de la sécurité, de la protection de l'environnement, du commerce et du droit du travail.

1.3 Prestations de la navigation rhénane

• 1.3.1 Temps de transport

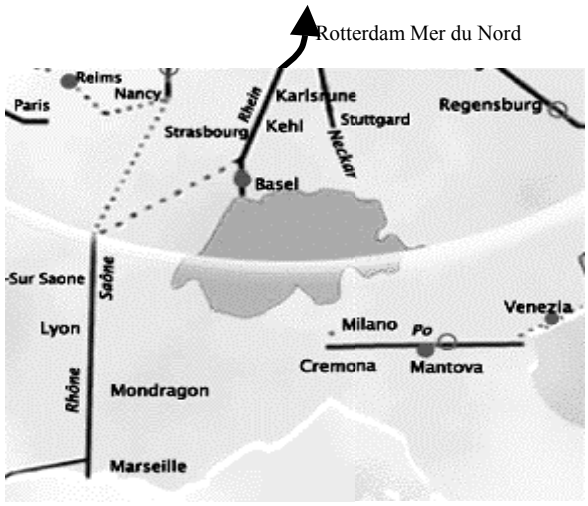
Les bateaux mettent environ 90 heures pour parcourir le tronçon port de Rotterdam – Bâle. Ce temps comprend les arrêts pour les pauses nocturnes que pratique la majeure partie de la flotte rhénane.

[83] pour autant que ces navires soient inscrits en un seul lieu déterminé leur servant de port d'enregistrement. Ce lieu est le port de Bâle pour la Suisse.
[84] arrêté fédéral du 9 avril 1941 sur la navigation maritime sous pavillon suisse.
[85] N'entrent cependant en considération que les navires propres à l'approvisionnement du pays et à l'exploitation commerciale.
[86] incorporé au Département fédéral de l'économie publique.
[87] Article 24ter de la constitution fédérale (Depuis 1999, article 87), article adopté en 1919,

Il est toutefois possible de réduire la durée de trajet d'environ un tiers en pratiquant la navigation nocturne[88]. Dans ce cas, le travail doit être effectué en équipes et il faut recourir au radar et à la radio. Toutes les barges poussées et la plupart des bateaux rhénans disposent de ces moyens de navigation et de communication électroniques.

Connexion de la Suisse aux voies navigables du réseau transeuropéen

(TEN- fluvial. Horizon 2010, projets en traitillé).



Source : DG Energie-Transports, 2004

- **1.3.2 Coûts de transport**

Bâle-Rotterdam en 90 heures signifie que la navigation rhénane demande un peu moins de 4 jours pour transporter du fret sur quelques 600km. Avec six kilomètres et demi par heure en moyenne, le maritime concurrence presque le ferroviaire en termes de lenteur.
Or, si la navigation intérieure existe encore de nos jours, c'est qu'elle offre d'autres avantages que le transport terrestre. Une qualité de ce mode est bien sûr la capacité d'emporter des charges très importantes et volumineuses, mais, surtout, aucun autre moyen de transport n'a des coûts de production aussi bas.
Cet avantage financier repose principalement sur deux éléments :

1) les marchandises peuvent être transportées dans des modules de grande contenance sur de longues distances, avec des coûts de traction peu élevés.
2) le faible besoin en personnel et les faibles coûts de carburant (le mode consomme très peu de carburant).

Comparaison des coûts de transport
Coût moyen par tonne-kilomètre pour le transport fluvial, ferroviaire et routier
(trajet Bâle-Rotterdam).

Eau	Rail	Route
1,3 centimes €	6.3 centimes €	10,5 centimes €

Source : Ports de Bâle, 2004

[88] Valable pour la navigation en poussée seulement.

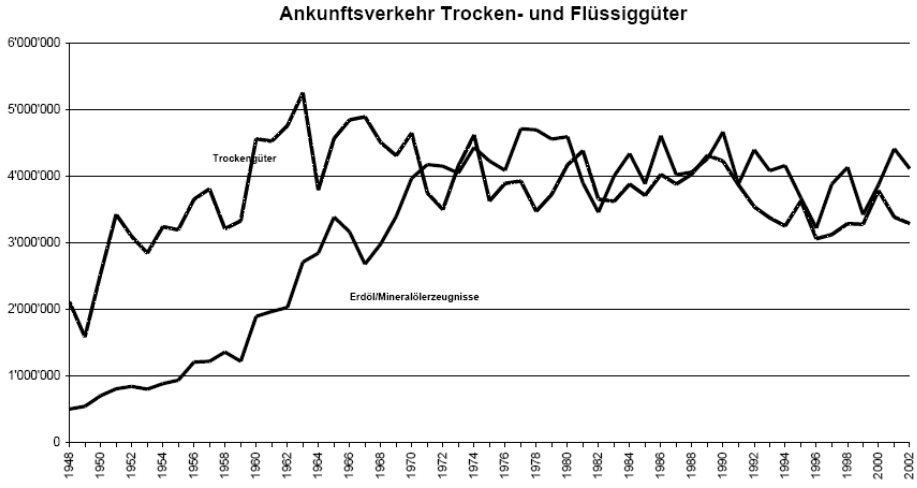
1.4 Navigation intérieure : un « littoral juridique »

Dans les pays de l'Union européenne, quelque 500 millions de tonnes sont acheminées annuellement par voie fluviale, soit une prestation de transport de 100 milliards de tonnes-kilomètres.
Au niveau suisse, la navigation intérieure joue un rôle peu visible, mais elle contribue toutefois très significativement à la politique économique nationale : la capacité de transport fluvial de la Suisse se chiffre à quelque 5 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente plus de la moitié de la performance réalisée annuellement par les Chemins de fer fédéraux.
Chaque année, quelque 9 millions de tonnes sont transbordées dans les ports rhénans des deux Bâle (c'est-à-dire la partie allemande et celle suisse), ce qui représente environ 15 % du commerce extérieur total de la Suisse.
La Suisse ne dispose certes pas de littoral maritime physique, mais elle jouit du principe de libre navigation sur toute la longueur du Rhin voire au-delà car le Rhin est classé eaux internationales jusqu'au «*Mittlere Brücke*» (pont moyen) de Bâle. Juridiquement, le principe de l'accès libre de la Suisse à la mer a été octroyé par la «Convention de Mannheim» de 1868 (révisée en 1963). La Suisse dispose ainsi d'un « littoral juridique », qu'elle peut mettre en valeur grâce à son accès physique à la mer et à ses sociétés d'affrètement.

1.5 Trafic

Dans les années 2000, le trafic de fret des Ports de Bâle se situait aux alentours de 8 millions de tonnes par année. Il a diminué de plus de 13 % entre 2002 et 2003, aboutissant ainsi à 7, 2 millions de tonnes seulement. Ce recul est attribué à la baisse générale des activités économiques ainsi qu'aux difficultés de navigation rhénane, qui ont été relativement fréquentes sur cette période.

Evolution des arrivées de marchandises aux Ports de Bâle,
fret sec et produits pétroliers (1948-2002).



Source: Ports de Bâle, 2004

La baisse des combustibles a été la plus sensible, avec près de 20 % pour les combustibles liquides, dont seulement 3,3 millions de tonnes ont été déchargées aux ports (et 230 000 tonnes chargées sur les navires, en légère croissance, mais cette quantité reste relativement négligeable).

Le marché des conteneurs a par contre montré une croissance soutenue, de plus de 7,5 % entre ces deux années, ce qui lui a permis d'établir un record absolu à presque 80 000 TEU[89]. Un des problèmes récurrents est l'inconstance du niveau de l'eau qui fait que les porte-conteneurs ne peuvent parfois pas être chargés à plus de 25 % de leur capacité nominale.

Importance et croissance du trafic de conteneurs à Bâle (2002-2003)

Containerverkehr

	20′	40′	TEU
Ankunft voll	10′414	5′415	21′244
Ankunft leer	3′364	5′737	14′838
Abgang voll	10′219	11′049	32′317
Abgang leer	3′842	2′873	9′588
Total	27′839	25′074	77′987
+/-VJ%			+ 7,7

Source: Ports de Bâle, 2004

Les quantités de conteneurs déchargés à terre sont proches de celles chargées sur les navires (21 000 resp. 32 000 TEU pour le plein ; 15 000 resp. 10 000 TEU pour le vide).
Le flux est par contre fortement asymétrique pour le fret en général puisque l'entrée à Bâle représente un volume pratiquement dix fois supérieur à celui de sortie (6 300 000 tonnes resp. 88 000 tonnes).

Trafic annuel par les ports de Bâle (2002-2003)

Gesamtverkehr in den Rheinhäfen beider Basel

	Basel-Stadt		Basel-Land		Total	
(in Tonnen)		+/-VJ%		+/-VJ%		+/-VJ%
Ankunft	2′658′961	- 10,9	3′637′338	- 17,6	6′296′299	- 14,9
Abgang	501′460	+ 2,6	373′029	+ 2,5	874′489	+ 2,6
Total	3′160′421	- 9,0	4′010′367	- 16,1	7′170′788	- 13,1
Anteil%	44,1		55,9		100,0	

Source: Ports de Bâle, 2004

Cette asymétrie est toutefois conforme à l'inscription de l'économie suisse dans la spécialisation internationale où la valeur des importations (250 €, pour 60 % de carburants et 40 % de vracs solides) est pratiquement dix fois inférieure à celle des exportations (2 200 €, pour des produits industriels).

1.6 Opérateurs

• 1.6.1 Profil de la flotte battant pavillon national

La flotte marchande suisse est composée de… 5 sociétés d'armateurs et elle comprend 25 navires, pour une capacité de 800 000 tpl ou 400 000 GT. Cette capacité la situe environ au

[89] 77'987 TEU en 2003.

soixantième rang mondial représentant un millième du tonnage mondial, ce qui est proportionnel à la population suisse (7 millions sur 7 milliards d'habitants).

Marine marchande suisse, 2002.

nb	Type de navire	Tonnage (dwt)	Importance relative
16	Bulk carriers .(vraquiers)	902'286	84.8 %
3	Container (porte-conteneur)	118'276	11.1 %
6	Multi Purposes / Combi Freighters (multi-rôles)	38'431	3.6 %
1	Navires citernes	4'780	0.5 %
26	***navires***	***1'063'773***	*100 %*

Source : Schweizerisches Seeschifffahrtsamt, 2003.

A titre de comparaison, la marine marchande mondiale comptait en 2002 environ 40 000 navires[90] de plus de 300 GT, totalisant quelques 800 millions de dwt, ce qui situe la flotte suisse à quelques 1,2 pour mille.
Un nouvel armateur suisse est apparu sous le nom de SWISS CARGO LINE (SCL). Il recevra vraisemblablement durant l'année une série de 4 navires multi-usages d'une capacité de 12 000 tonnes.
On trouve aussi la société Natural van Dam SA, une PME de transport rhénan, centrée sur la navigation fluviale avec ses propres bateaux porte-conteneurs et pour les marchandises en vrac. Elle effectue de la navigation intérieure – et du transbordement, la société ZÜRICH, en exploite 4, SUISSE-ATLANTIQUE qui exploite 9 navires sous pavillon suisse et un sous pavillon étranger, tandis que SUISSE-OUTREMER a transmis ses navires à ABC Maritime.
Tous les bateaux suisses pratiquent la navigation de tramp et peuvent donc naviguer dans toutes les zones du monde. Comme décrit précédemment, les cinq sociétés d'exploitation doivent avoir leur domicile en Suisse et être contrôlées de façon prédominante par des intérêts nationaux.

• 1.6.2 Compagnies maritimes enregistrées en Suisse

Le mensuel (suisse) « PME magazine » situe la Suisse au 11ème rang mondial[91] (2001) du transport maritime. Contrairement à ce que nous avons vu ci-dessus, (p 92), ce classement comprend non seulement les navires battant pavillon national, mais, surtout, tous ceux qui sont exploités par des compagnies ayant leur siège en Suisse, et qui constituent les neuf dixièmes du tout.
Le « *Lloyds Maritime Directory* » indiquait 27 entreprises maritimes enregistrées en Suisse pour l'année 1998.
-Parmi ces entreprises, la compagnie « Mediteranean Shipping Company » (MSC), dont le management est basé à Genève, est spécialisée dans le transport de conteneurs. MSC se situe à la 4ème position mondiale. MSC fournit des solutions globales pour les transporteurs et exploite environ 225 porte-conteneurs, avec une capacité de quelques 550 000 TEUs.
-ABC-Maritime AG, par exemple, dispose de 33 navires, dont un seul arbore le pavillon

[90] Précisément 39'113 navires, le 1.1.2001.
[91] PME Magazine, août 2002, p. 4. Il faut noter que le classement mondial des entreprises de transport maritime n'est pas univoque car chaque pays ou groupe industriel établit ses propres critères et études de marché. Il en va de même pour le classement des nations.

suisse, tandis que les autres arborent les couleurs de Malte, de la Jamaïque, des Bahamas, du Belize, de Panama ou Chipriote ou des Caraïbes.
On trouve aussi Jumbo Shipping Co SA, basée à Versoix (GE), qui possède une flotte de 12 navires de grande capacité, Doris Maritime Services S.A., à Genève, qui exploite des porte-conteneurs et porteurs de vrac, V-SHIPS SWITZERLAND, aussi à Genève, qui a repris les activités d'Acomarit (depuis 2001) et … une vingtaine d'autres. Les chiffres du trafic qu'effectuent la plupart de ces compagnies ne sont généralement pas diffusés. Seuls les chiffres d'affaires des SA sont disponibles.

1.7 Infrastructures portuaires : les ports Rhénans

Les quatre ports rhénans de Bâle jouent le rôle de plates-formes multimodales en assurant le transbordement avec l'ensemble des transports terrestres (route et rail). Ils comptent quelque 1500 employés et, ensemble, ils couvrent une superficie totale d'environ 1,3 million de m^2.
Les ports de Bâle effectuent le transbordement et stockage de marchandises ainsi que l'organisation des pré- et post-transport par train et par camion. Les quatre ports sont reliés aux voies routières et ferroviaires du réseau européen. Ils offrent différents services logistiques, notamment ceux destinés aux produits dangereux.
Chaque année, ces ports transbordent environ quatre millions de tonnes de produits pétroliers, ce qui représente plus de la moitié du volume traité. Il s'agit principalement d'importation.
L'infrastructure des ports rhénans de Bâle a été récemment modernisée, notamment dans le secteur du transport en conteneurs qui est en forte croissance, contrairement aux autres activités.
Les installations disponibles sont les suivantes:

Infrastructures portuaires rhénanes à Bâle.

Matières	Infrastructures	Capacités
céréales	silos	385 000 m3
vrac	stockage	80 000 m3
produits liquides	citernes	1 250 000 m3
divers	entrepôts couverts	250 000 m2
conteneurs	entrepôts à ciel ouvert (terminaux)	200 000 m2
ferroviaire	voies ferrées	100 km
	quais	7 km

Source: Ports de Bâle, 2004.

- **Description des ports rhénans**

-Kleinhüningen

Le port de Kleinhüningen est situé sur la rive droite du Rhin. Il dispose de deux terminaux pour conteneurs. Il permet également le transbordement et le stockage de produits secs classiques (notamment les métaux), ainsi que des carburants et des combustibles liquides.

-St. Johann

Ce port situé sur la rive gauche du Rhin est le plus ancien des quatre ports rhénans. Il est spécialisé dans le transbordement et le stockage de céréales et de produits secs en général ainsi que de l'huile alimentaire.

-Birsfelden

Ce port situé sur la rive gauche du Rhin est spécialisé dans le transbordement et le stockage de carburants et de combustibles liquides, ainsi que de produits secs.

-Au-Muttenz

Le port d'Au à Muttenz est principalement dédié au traitement de colis lourds. Les carburants et les combustibles liquides y sont aussi transbordés et stockés. Huiles alimentaires, engrais, argile, céréales et autres produits secs sont en outre acheminés par ce port.

2. Enjeux du transport maritime pour la Suisse

2.1 Les questions à résoudre

• 2.1.1 Lien avec la haute mer

La Suisse ne possède pas de littoral. L'activité maritime en Suisse est essentiellement logistique. Par ailleurs, l'accès aux ports de Bâle est difficile (chargement réduit) voire impossible lors des basses eaux (par manque de tirant d'eau du fleuve) et des crues du Rhin (par manque de tirant d'air des ponts).

• 2.1.2 Activité maritime et pavillon national

Il existe une dichotomie entre la vingtaine de sociétés enregistrées en Suisse possédant plus de deux cents navires battant pavillon de complaisance et les cinq sociétés suisses, qui possèdent et exploitent la petite trentaine de navires battant pavillon national.

• 2.1.3 Indépendance en cas de crise

La création d'une flotte nationale de haute mer visait à diminuer la dépendance face aux nations maritimes pour assurer l'approvisionnement de base du pays en cas de crise internationale. Dans le même ordre d'idées, la création de la flotte rhénane suisse avait pour but d'affranchir le pays d'une dépendance absolue envers les réseaux ferroviaires et les bateaux étrangers.
Ces précautions ont-elles toujours la même signification dans le cadre de l'Union européenne, quand la Suisse a passé de solides accords bilatéraux avec ses partenaires et avec l'Union ?
De plus, la Suisse ne disposant pas de flotte militaire, on ne sait pas très bien de quelle manière elle compterait assurer la protection de ses navires marchands en haute mer. Elle peut là aussi recourir à des alliances, ou aux techniques de camouflage.

2.2 Evolutions de la navigation et de la flotte suisses

Deux maillons de la navigation

Approximativement neuf dixièmes des biens échangés au niveau mondial sont transportés en partie par mer. Cet état de fait échappe passablement à la politique nationale des transports de la Suisse, mais pas à son économie, puisque le secteur des services suisses de logistique et de transport maritime est remarquablement actif au niveau mondial.
La navigation maritime a en fait développé deux domaines économiques distincts : l'exploitation de navires et les prestations de logistique pour la haute mer et l'exploitation des infrastructures portuaires sur le Rhin, comme vecteur de contact mondial. Les ports rhénans sont ainsi tout aussi importants pour la Confédération que la flotte de haute mer.
Néanmoins, en ce qui concerne la navigation en haute mer, la flotte immatriculée dans le pays ne représente que le dixième de celle dépendant d'armateurs suisses mais arborant d'autres pavillons: on compte environ 250 navires d'armateurs ayant la Suisse comme pays d'appartenance, alors que seuls 25 vaisseaux sont immatriculés en Suisse. Ce fossé révèle une profonde différence entre politique d'approvisionnement national et politique économique. Nous y reviendrons ci-après.

Nouveaux enjeux pour la flotte nationale

Nouvelles finalités
La question de l'approvisionnement national, qui a été la raison de la création et du maintien de la flotte suisse de haute mer, perd de son importance au profit du soutien d'un vecteur de transport pour l'industrie d'exportation suisse : il s'agit d'une part de lui permettre de vendre dans toutes les parties du globe et, d'autre part, de lui permettre les échanges globaux de composants dans le cadre d'une division internationale du travail toujours plus marquée.
La Confédération ne recherche certes plus l'indépendance par rapport à toutes les nations maritimes en ce qui concerne l'approvisionnement de base, mais elle tient à conserver une capacité de réponse à d'éventuelles crises car la tendance à la réduction des stocks de toutes les fonctions de distribution et de transformation du pays signifie aussi un amoindrissement des réserves.

Légitimité
L'approvisionnement énergétique semble indiquer une contradiction entre les conditions d'attribution du pavillon national et la finalité de la flotte : il est stipulé dans la loi que les navires battant pavillon de la Suisse neutre ne doivent transporter ni armes ni pétrole, mais cette denrée est cruciale en cas de crise et le pays ne dispose que de quatre mois et demi de réserves de combustibles. En outre, les produits pétroliers représentent plus de la moitié du volume déchargé aux Ports de Bâle. Peut-être la Confédération prévoit-elle, en cas de nécessité, des pavillons rouge foncé pour les transports d'or noir.

Cohérence
On peut maintenant difficilement concevoir une Suisse totalement indépendante de ses voisins européens, vu le nombre et l'importance des accords bilatéraux qui les lient depuis 2001. Ces accords et pratiques d'échange rendent la part exclusivement suisse de l'approvisionnement maritime de plus en plus floue. D'autre part, la Suisse ne disposant pas de flotte militaire pour protéger ses navires marchands, leur utilité en cas de crise est entachée d'une forte incertitude : elle est limitée par le respect ou non par les belligérants de la clause de neutralité suisse, de leur capacité réelle d'interférer avec le trafic et l'éventuelle protection des embarcations arborant pavillon helvétique par une flotte militaire tierce.

Perspectives économiques et écologiques
Même si l'on peut douter que l'ensemble des navires des armateurs ayant leur siège en Suisse soit nécessaire à assurer un éventuel approvisionnement minimal, on peut se demander si une éventuelle révision des conditions d'attribution du pavillon national, dans un sens moins restrictif, ne permettrait pas de dégager annuellement des ressources supplémentaires pour l'Etat, tout en renforçant le pouvoir de contrôle sur la sécurité et la qualité de plus de 200 vaisseaux naviguant actuellement sous pavillon de complaisance. Il s'agit aussi d'une question de conscience écologique globale.
La Belgique offre à cet égard, vraisemblablement pour des motifs économiques, un exemple réussi de réorientation politique drastique, dont la Suisse pourrait tirer des enseignements extrêmement utiles.

Evolution de la navigation suisse

Renouvellement de la flotte de haute mer
La Confédération reconduit le programme de cautionnement de la flotte suisse de haute mer avec un crédit-cadre de 400 millions d'euros pour la période 2003-2012. D'après les milieux professionnels, il semble toutefois que ces garanties ont été accordées de manière importante à la société Suisse-Atlantique, qui refait ainsi surface après la faillite de la société familiale de négoce international André & Cie en 2001. Alors que de nombreux créanciers ont fait une croix sur leur dû, un mensuel de référence estimait les actifs de la société à 200 millions de dollars en 2003, constitués notamment des 8 transporteurs de grain Suisse-Atlantique[92].

Installations portuaires sur le Rhin
Les Ports de Bâle améliorent leurs infrastructures, notamment celles destinées au transbordement de conteneurs, seul secteur en croissance sur tous ses sites. Par ailleurs, un pont sur le Rhin a été rehaussé, permettant ainsi le transport de conteneurs sur 3 hauteurs.

2.3 Les perspectives à l'échelle européenne

• 2.3.1 Le développement des prestations logistiques et du transport combiné

Deux domaines d'activité liés au maritime se conjuguent dans le sens des activités que la Suisse cherche à développer dans le futur. Il s'agit des prestations de logistique globales, telles par exemple celles fournies par la société MSC (*1.6* Opérateurs*,* p. 92) et du transport combiné, auquel le pays consacre des efforts substantiels. Ces deux domaines sont actuellement en croissance, notamment grâce à une législation favorable au transport combiné et à diverses mesures d'accompagnement qui en abaissent les coûts.

[92] Bilan No 7, juillet-août 2003 « Famille André ».

A titre d'exemple, les trois quarts du fret transbordé entre fluvial et terrestre aux Ports de Bâle est chargé sur / depuis le rail, le reste étant destiné à / provenant de la route.

Zu- und Abfuhr:	Tonnen	+/-VJ%	Anteil%
Bahn	5'261'912	- 13,4	68,3
Strasse	2'439'872	- 3.8	31,7
Total	7'701'784	- 10,6	100,0

Le chargement – déchargement de convois pour l'autoroute roulante sur le trajet Nord-Sud à travers les Alpes constitue aussi une activité importante des Ports de Bâle (voir annexe ci-après).

• 2.3.2 Approvisionnement national

Comme décrit précédemment, l'approvisionnement national concerne la capacité du pays à faire face à une éventuelle crise internationale grave.
Selon le délégué à l'approvisionnement économique du pays (AEP), l'approvisionnement de la Suisse s'est graduellement recadré, passant d'une économie de défense globale à la maîtrise de pénuries à court et moyen terme. *« A l'avenir, il ne faut plus s'attendre à des perturbations globales de l'approvisionnement, sur une longue durée, mais plutôt à des pénuries sectorielles, allant de 6 à 18 mois*[93] *»*. Par conséquent, l'AEP concentre ses efforts sur la maîtrise de ces perturbations dans les domaines de l'alimentation, de l'énergie et des produits thérapeutiques.
Dans ces conditions on peut considérer qu'il est plus intéressant pour un Etat de tirer parti de l'implantation sur son sol de nombreuses compagnies commerciales maritimes (dans le sens de génératrices d'emplois et de recettes), que de chercher à les maîtriser uniquement dans le but de pouvoir en faire usage en temps de crise.

• 2.3.3 Coordination juridique du régime Rhénan

Deux ordres juridiques distincts coexistent actuellement pour réguler le transport rhénan: un régime sur le Rhin et un régime communautaire sur les autres voies navigables intérieures.
Or le développement d'une véritable politique communautaire en matière de navigation intérieure (objectif du Livre Blanc sur les transports) requiert une meilleure harmonisation des règles communautaires et rhénanes.
Jusqu'à présent, c'est la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), une organisation intergouvernementale formée par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse, qui assume la principale fonction exécutive, elle fixe notamment les conditions de délivrance des certificats de conduite de bateaux pour la navigation du Rhin.
La Commission européenne et la CCNR ont signé le 3 mars 2003 un accord qui établit une procédure d'échanges d'informations ainsi que la reconnaissance de certificats communautaires sur le Rhin. Ces perspectives apparaissent positives pour les entreprises de transport rhénan en général; à défaut de présenter une révolution, elles laissent présager une évolution coordonnée de la législation.

[93] Source : Département fédéral de l'Economie, Berne, le 4 novembre 2003.

POUR EN SAVOIR PLUS

SUISSE

- **Références**

Alpenländische Schiffahrt http://www.schifffahrt.at/alpen/first
Bundesamt für wirtschaftlichen Landesversorgung, www.bwl.admin.ch/deutsch/default.asp
EDA - Direktion für Völkerrecht "DIE SCHWEIZERISCHE HOCHSEESCHIFFAHRT"
www.eda.admin.ch/sub_dipl/g/home/thema/transports/nav.html
Fonds suisse de la navigation intérieure (FNI)
L'Observatoire de la Navigation intérieure http://europa.eu.int/comm/transport/iw/fr.htm
Les ports rhénans des deux Bâle, www.portofbasel.ch/
Observatoire de la navigation Intérieure:
http://europa.eu.int/comm/transport/iw/de/site_map_de.htm
Office suisse de la navigation maritime
Schweizerisches Seeschifffahrtsamt
www.ddip.admin.ch/sub_dipl/g/home/organ/sea.html
Port de Bâle, http://www.portofbasel.ch/
Schifferverein Basel Kleinhüningen www.schifferverein.ch/index.htm
Schifferverein Basel Kleinhüningen: www.schifferverein.ch/index.html
Schweizer Schifffahrt: 15 grandes compagnies de navigation lacustre du pays.
http://www.vssu.ch/index.htm
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
beider Basel. http://www.svs-online.ch/
Schweizerisches Seeschiffahrtsgesetz www.admin.ch/ch/d/sr/747_30/index.html
Schweizerisches Seeschiffsregister Grundbuch- und Vermessungsamt Basel
http://gva.bsonline.ch/produkte_schiffsregister.cfm#schweizer
SK-Octopus Schiffsdatenbank (An- und Verkauf von Schiffen)
site d'orientation internationale destiné au secteur maritime.
Swiss Shipper"s Council, www.swiss-shippers.ch/

- **Glossaire**

Unités maritimes

BRZ	jauge brute, GT "Bruttoraumzahl"	dimensions hors tout

Unité de référence internationale selon TONNAGE CONVENTION 1969 (en vigueur depuis 1982).

Unité arithmétique, pas une dimension concrète.

NRZ	jauge nette, NT "Nettoraumzahl"	capacité d'utilisation

dwt	deadweight ton
tpl	tonne de port en lourd

poids de cargaison en tonnes[94] qu'un navire est autorisé à transporter, selon marques de franc-bord d'été

Compilé à partir de diverses sources

Termes allemands des données suisses

Ankunft	arrivée
Abgang	départ
Gütergruppe	type de marchandise
Pegelstand	niveau du Rhin
Schiffsgüter	marchandises par bateau
Wasserseitiger Containerumschlag	transbordement par voie navigable de conteneurs

Les grandes flottes marchandes

Flottes classées selon le pays d'appartenance des armateurs

Pays	Tdw[95] (millions)	Part du commerce mondial	Navires
Grèce (1)	142	18.5%	3225
Japon (2)	98	12.7%	283
Norvège (3)	57	7.5%	1375
USA (4)	42	5.4%	885
Chine (5)	40	5.2%	1992
Suisse (11)	7	0.8%	235

Source : Institut für Seeverkehrswirtschaft, 1.jan.2001

II. Les grandes flottes marchandes du globe.

[94] tonne angl. = 1016 kg, tonne métrique = 1000 kg
[95] Tdw : tons dead-weight (ports en lourd).

Flotte rhénane suisse

Schweizerische Rheinflotte per 31.12.2002
Flottenbestand gemäss Eintragung in den Schiffsregistern, basierend auf der schweizerischen amtlichen Schiffsnummer per Stichdatum 31.12.2002

Schiffsarten	Anzahl	Tonnage	kWatt
Schleppkähne			
a) Güterschleppkähne	1	2'037.000	
b) Tankschleppkähne	0	0.000	
	1	2'037.000	
Schubleichter			
a) Güterschubleichter	0	0.000	
b) Tankschubleichter	0	0.000	
	0	0.000	
Motorschiffe			
a) Gütermotorschiffe	12	23'369.184	14'210
b) Tankmotorschiffe	36	85'331.654	38'109
	48	108'700.838	52'319
Total Güterschiffe	**49**	**110'737.838**	**52'319**

Source: Registre suisse des navires

III. Flotte rhénane suisse (état au 31.12.02)

On compte 49 navires de fret suisses sur le Rhin, dont 36 dédiés au transport de liquides et 12 au fret.

Arrivée de marchandises aux Ports de Bâle

Ankunftsverkehr nach Gütergruppen

(in Tonnen)	**2003**	2002	+/-VJ%
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	**372'776**	357'119	+ 4,4
Nahrungs- und Futtermittel	**398'213**	356'301	+ 11,8
Feste mineral. Brennstoffe	**87'283**	116'877	- 25,3
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**3'309'694**	4'114'304	- 19,6
Erze und Metallabfälle	**131'300**	92'709	+ 41,6
Eisen, Stahl und Ne-Metalle	**698'809**	1'031'548	- 32,3
Steine, Erden u. Baustoffe	**411'227**	502'955	- 18,2
Düngemittel	**155'098**	159'716	- 2,9
Chemische Erzeugnisse	**608'850**	550'425	+ 10,6
Fahrzeuge, Maschinen etc.	**49'157**	42'680	+ 15,2
Übrige Güter	**73'892**	77'304	- 4,4
Total	**6'296'299**	7'401'938	- 14,9

Source: rapport annuel, 2003.

IV. Tonnes reçues aux ports de Bâle en 2002-2003

Expédition de marchandises à partir des Ports de Bâle

Abgangsverkehr nach Gütergruppen

(in Tonnen)	2003	2002	+/-VJ%
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	**6'627**	2'740	+141,9
Nahrungs- und Futtermittel	**46'049**	38'926	+ 18,3
Feste mineral. Brennstoffe	**0**	0	0,0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	**234'669**	201'459	+ 16,5
Erze und Metallabfälle	**39'747**	63'734	- 37,6
Eisen, Stahl und Ne-Metalle	**93'734**	126'193	- 25,7
Steine, Erden u. Baustoffe	**10'778**	1'940	+455,6
Düngemittel	**6'891**	10'315	- 33,2
Chemische Erzeugnisse	**177'656**	171'612	+ 3,5
Fahrzeuge, Maschinen etc.	**167'783**	160'777	+ 4,4
Übrige Güter	**90'555**	74'999	+ 20,7
Total	**874'489**	852'695	+ 2,6

Source: rap[illegible]

V. Tonnes chargées sur les navires en 2002-2003

Intermodalité fluvial-rail-route
Transport combiné maritime-autoroute roulante sur l'axe Nord-Sud (Hupac).
. Réception des marchandises à Bâle

HUPAC - ROLLENDE AUTOBAHN LUGANO-VEDEGGIO 2002

Zugsverkehr nach Kleinhüningen Hafen (Empfang)

Richtung Süd-Nord

Monat	Anzahl Züge	NT-Wagen	LKW	Auslastung
Januar	21	534	404	76%
Februar	21	532	432	81%
März	20	532	458	86%
April	19	535	442	83%
Mai	18	504	417	83%
Juni	21	503	417	83%
Juli	21	602	535	89%
August	21	364	284	78%
September	20	546	447	82%
Oktober	23	606	476	79%
November	21	526	426	81%
Dezember	18	437	320	73%
Total	**244**	**6'221**	**5'058**	**81%**

Sou
Noi
On

Envoi des marchandises depuis Bâle, sur autorourte roulante, en direction de l'Italie.

Zugsverkehr ab Kleinhüningen Hafen (Versand)

Richtung Nord-Süd

Monat	Anzahl Züge	NT-Wagen	LKW	Auslastung
Januar	22	562	348	62%
Februar	20	529	383	72%
März	19	532	417	78%
April	19	536	408	76%
Mai	19	532	436	82%
Juni	20	503	424	84%
Juli	20	602	492	82%
August	20	364	230	63%
September	21	574	415	72%
Oktober	22	577	412	71%
November	21	527	391	74%
Dezember	18	436	353	81%
Total	**241**	**6'274**	**4'709**	**75%**

Le taux de remplissage des navettes ferroviaires est d'environ 75%, donc légèrement inférieur au précédent.

Armateurs suisses ou ayant leur siège en Suisse
ADRESS-LISTE www.swiss-ships.ch/reeder/reederei-adressen.htm
SUISSE-ATLANTIQUE www.swiss-ships.ch
SUISSE-OUTREMER www.outremer-ch
Tschudi Shipping, www.tschudishipping.com/
Ultra-Brag AG http://www.ultra-brag.ch/
www.reedereizurich.com

Propriétaires des navires battant pavillon suisse
Benedetto Schifffahrt AG, Amriswil
Bulk Shipping (Switzerland)AG, Zug
Edna Shipping AG, Zug
Helica S.A., Genève
Loxodrome Shipping AG, Zug
Masscape S.A., Genève
Masscapital S.A., Genève
Masshipco S.A., Fribourg
Massmariner S.A., Genève
Massocean S.A., Fribourg
Masstrader S.A., Genève
MV Alessia AG, Bern
MV Celine AG, Bern
MV Claudia AG, Bern
MV Kathrin AG, Bern
MV Marie-Jeanne AG, Bern
MV Sabina AG, Bern
Navernar S.A., Fribourg
Oceana Shipping AG, Chur
Sextant Maritime AG, Zug
Suisse-Atlantique S.A., Lausanne

***

PRESENTATION DE L'OBSERVATOIRE DES POLITIQUES ET DES STRATEGIES EN EUROPE

Si la vocation politique du Conseil National des Transports est évidemment nationale, la base de référence sur laquelle il s'appuie ne saurait se borner aux frontières de la France. L'économie du transport – les mouvements de personnes et de marchandises, l'activité des opérateurs – est déjà d'envergure européenne et parfois mondiale. Quant aux politiques nationales de transport, elles sont largement entraînées par les politiques communautaires, décidées par les États membres à travers les Conseils des ministres de l'Union, ou doivent du moins leur être compatibles. C'est à l'échelle de l'Europe que s'élabore la cohérence de la politique et de l'économie du transport.

C'est pour mieux prendre en compte la montée en puissance des politiques communautaires et l'internationalisation du marché des utilisateurs et des entreprises de transport que le CNT a décidé de se doter d'un dispositif permanent d'observation du transport à l'échelle européenne, l'"Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe".

Il s'agit d'un dispositif léger, fondé sur la participation d'experts indépendants (choisis intuitu personae) et travaillant dans les principaux pays de l'Europe occidentale. Le réseau se charge, d'une part, d'explorer les thèmes prioritaires retenus après l'avis de la section permanente du CNT et, d'autre part, d'établir périodiquement une "chronique des événements marquants" permettant une vision à la fois synthétique et comparative des évolutions du système de transport en Europe, dans toutes ses dimensions.

Le réseau des experts de l'OPSTE se compose actuellement de :

- Michel Beuthe, Facultés Universitaires Catholiques de Mons (Belgique)
- Antoine Beyer, Université Louis Pasteur, Strasbourg (France)
- Sergio Bologna, Progetrasporti, Milan (Italie)
- Mme June Burnham, Middlesex University, Londres (Royaume Uni)
- Jan Burnewicz, Université de Gdansk, (Pologne)
- Bertil Carstam, consultant, Saltsjö-Duvenäs (Suède
- Tristan Chevroulet, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse)
- Rafael Gimenez i Capdevila, Institut d'études territoriales de la Généralité de Catalogne, Barcelone (Espagne)
- Mme Catharina Horn, Université technique de Dresde (Allemagne)
- Séraphin Kapros, Université de la mer Egée, Chios (Grèce)
- Fernando Nunes da Silva, Université technique de Lisbonne (Portugal)
- Philippe Tardieu, NEA, Rijswijk (Pays Bas)

L'observatoire édite périodiquement un bulletin, *Transports/Europe*, disponible en français et en anglais sur le site Internet du CNT : www.cnt.fr

La direction et l'animation de l'Observatoire sont assurés par Michel Savy, professeur à l'Université Paris 12 – Val de Marne et Christine Aubriot, chargée de mission au CNT.

***

COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE L'OBSERVATOIRE ET DES EXPERTS AYANT CONTRIBUÉ À RÉALISER CE DOSSIER

Michel Savy, Directeur de l'Observatoire,
Professeur à l'université Paris XII et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
Université Paris 12 - IUP
Immeuble La Pyramide
80, avenue du général de Gaulle
F 94009 Créteil cedex
Téléphone : 01.45.17.71.44
e-mail : savy@univ-paris12.fr

Christine Aubriot, chargée de mission au CNT
34, Avenue Marceau
F 75008 Paris
Téléphone : 01.53.23.85.92
Fax : 01.53.23.85.80
e-mail : christine.aubriot@cnt.fr

***

Michel Beuthe
Facultés Universitaires Catholiques de Mons
Groupe Transport et mobilité
151 Chaussée de Binche
7000 Mons (Belgique)
Téléphone : 00.32.65.32.32.96
Fax : 00.32.65.31.56.91
e-mail : Beuthe@message.fucam.ac.be

Antoine Beyer
Université de Strasbourg Louis Pasteur
3 Rue de l'Argonne
67 000 Strasbourg (France)
Téléphone : 03.90.24.09.69
e-mail : beyer@lorraine.u-strasbg.fr

Sergio Bologna
Progetrasporti Associati
Via Casale 7
20144 Milano (Italie)
Téléphone : 00.39.02.58.10.51.43
Fax : 00.39.02.89.42.85.05
e-mail : Progetrasporti@iol.it

June Burnham
School of Health and Social Sciences
Middlesex University
Queensway, Enfield, Middlesex, EN3 4SF
London (Royaume-Uni)
Téléphone : 00.44.(0).20.84.11.60.22
Fax : 00.44.(0).20.84.11.68.78
e-mail : J.Burnham@mdx.ac.uk

Bertil Carstam
B Consoy
Backstuguvägen 8
131 50 Satltjiö-Duvnäs (Suède)
Téléphone : 00.46.70.71.97.412
e-mail : bertil.carstam@attglobal.net

Tristan Chevroulet et Léna Poschet
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ILEMT – LEM
Case postale
CH 1015 Lausanne (Suisse)
Téléphone : 00.41.21.693.28.77
Fax : 00.41.21.693.50.60
e-mail : Tristan.Chevroulet@epfl.ch

Rafael Giménez i Capdevila
Institut d'Estudis Territorials
Generalitat de Catalunya - Universitat Pompeu Fabra
Passeig de Circumval·lació 8
08003 Barcelona (Espagne)
Téléphone : 00.34.93.542.26.32
Fax : 00.34.93.542.25.99
e-mail : rafael.gimenezicapdevila@ietcat.org
http : //www.ietcat.org

Catharina Horn
Technische Universität Dresden
Lehrstuhl für BWL, insb. Verkehrsbetriebslehre u. Logistik
D-01062 Dresden (Allemagne)
Téléphone : 00.49.35.12.81.57.71
e-mail : catharina.horn@web.de

Séraphin Kapros
Université de la mer Egée
2A rue Korais
82100 Kios (Grèce)
Téléphone : 00.30.16.83.10.94
e-mail : skapros@stt.aegean.gr

***