

Cabotage, il y a urgence

Fernand Bozzoni

Président-directeur général de la SOCATRA

Il y a urgence !

Les conjoncturistes et responsables de l'aménagement du territoire, tant nationaux qu'europeens, brandissent à longueur de rapports, de symposiums, de dîners débats et autres colloques, le spectre noir de la tétraplégie imminente de nos réseaux routiers et ferroviaires. Chacun peut apprécier le bien fondé de cette chronique d'une paralysie annoncée, tant par son expérience personnelle d'automobiliste suivant ou croisant des armadas de poids lourds chaque jour plus envahissantes, qu'à travers les témoignages relayés par les médias, diffusant au grand jour la réalité et l'évidence des problèmes - et parfois des drames qu'ils engendrent - posés par l'explosion (doublement dans les vingt prochaines années) des échanges européens.

Le constat, il est vrai, impose désormais d'écouter les Cassandre. Les situations désespérées sont généralement propices aux remèdes (soi-disant) miracles. En l'occurrence, **on observe une belle unanimité pour considérer que la voie maritime constitue le remède idéal à tous nos maux et que la mer jolie étant là, disponible à nos pieds, il n'est rien de plus simple - ni de plus évident - que de basculer le sur-traffic routier vers les futures autoroutes de la mer.**

Et chacun de sauter comme un cabri en criant « *le cabotage ! le cabotage ! le cabotage !* », lequel apparaît désormais comme le recours salvateur (et, qui plus est, reconnu le plus écologique).

Est-ce aussi simple ? Sûrement pas, et s'il est très certainement porteur de grands espoirs, le transport maritime à courte distance (TMCD)¹ ne saurait être considéré comme une potion magique, d'application simple et à effets immédiats.

Prendre conscience de l'ordre de grandeur des besoins

« La politique européenne de transports à l'horizon de 2010 : l'heure des choix » constitue le *livre blanc* de la Commission en la matière. L'hypothèse de base retenue est celle d'une augmentation du trafic de **38 %** pour la période **1998 / 2010**.

L'objectif moyen affiché (dit *volontariste*) de la Commission est de parvenir à conserver en 2010 la **même répartition** modale qu'en 1998 (**soit 44 % pour la route et 41 % pour le TMCD**), ce qui sous entend qu'en 2010 le trafic routier, et donc le nombre de camions sur les routes, aura également augmenté de 38 % ?!

Illustrons concrètement le propos : en 1999, 2,06 millions de poids lourds, soit près de **quatre camions par minute**, ont franchi la frontière ouest franco-espagnole, à Biriadou. Sur ce chiffre, on estime à 850 000 le nombre de véhicules qui n'ont fait que transiter par la France, et à 105 000 (un camion toutes les cinq minutes) ceux en provenance d'Espagne ou du

¹ La Revue Maritime se félicite de l'emploi par l'auteur de cette expression de loin préférable à celle *short sea shipping* (SSS). Ndlr.

Portugal et à destination exclusive de la Grande-Bretagne (et qui ont donc tous emprunté l'axe Bayonne - Bordeaux).

En conclusions, :

- si l'on souhaite assurer par voie maritime l'ensemble du **seul** trafic à destination de la Grande-Bretagne, il faut mettre en service, au départ de Bayonne, **seize navires** de type RO-RO² d'une capacité unitaire de 100 remorques, chargés à 90 % et exploités en continu ! Ce faisant, on aura **seulement** réussi à abaisser le trafic global des poids lourds de moins de 10 % sur la N.10.
- Selon les hypothèses du *livre blanc*, ce seront 1,17 millions de véhicules qui, en 2010, **transiteront** en France par Biriadou. Si on souhaite pouvoir absorber par voie maritime - sur l'équivalent d'un axe Bayonne - Le Havre par exemple - **ne serait ce que l'augmentation** du seul trafic en transit, ce sont plus de **25 navires** qu'il faudra mettre en service à l'horizon 2010. Et là encore n'aura-t-on réussi qu'à maintenir le trafic *transit* au niveau actuel sans avoir pu endiguer notablement la croissance globale du trafic routier (25 % au lieu des 38 % prévus).

On entrevoit l'ampleur de la tâche et l'on devine que la solution maritime, eu égard à l'importance des besoins qu'elle induit, passera par une incubation vraisemblablement longue pour atteindre les objectifs souhaités.

Relever le défi

Il convient, d'abord à la lumière de l'expérience et des tentatives passées pour développer le TMCD, (qui se sont toutes soldées par des échecs quasi totaux dans notre pays), de tirer plusieurs enseignements et principes et de dresser l'état des lieux :

- une évolution politique favorable

Il y a guère, le TMCD était présenté et considéré comme une simple opportunité et un pur produit de concurrence vis-à-vis du transport terrestre. La compétition se situait exclusivement au plan tarifaire et se résumait à l'analyse comparative des coûts globaux des prestations respectives rendues aux chargeurs. Si le navire s'avérait ne pas être plus cher que le camion, il pouvait (peut-être, et du moins en théorie) prétendre récupérer une partie du fret routier existant sur certains grands axes d'échange.

Or, il apparaît clairement aujourd'hui que **le cabotage maritime n'est plus désormais considéré comme une simple alternative économique concurrentielle de la route ou du rail mais comme une nécessité absolue qui doit s'imposer, coûte que coûte, eu égard aux limites de capacité des transports terrestres et aux contingences environnementales.**

De fait, les institutions européennes qui, toujours soucieuses d'éviter toute éventuelle distorsion de concurrence entre modes de transport, demeuraient strictes et particulièrement vigilantes en matière d'aides, ont dû, forcées par la réalité, nuancer leur position.

L'évolution dans les esprits s'est traduite dans les faits. En effet, à défaut de disposer encore d'aides spécifiques, le TMCD s'est intégré dans les soutiens financiers, d'ampleur croissante, mis en place au niveau européen (programmes PACT, Marco Polo, etc) et national (aide au démarrage de nouvelles lignes, fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports).

Aujourd'hui et beaucoup plus qu'hier des moyens existent. Encore faudra-t-il veiller très attentivement à ce que les aides soient réparties de façon équilibrée. C'est là, à l'évidence, un point fondamental qui ne semble pourtant pas aller de soi lorsqu'on pressent, avec appréhension, les appétits budgétivores du rail en la matière.

² Roll-on - Roll off. Ndlr.

Les préalables à l'action

Le TMCD, ses possibilités et les obstacles à son développement ont jusqu'à ce jour, davantage fait l'objet d'études d'ensemble que d'objectifs ou de projets précis ciblés.

Au plan général, tout, ou presque, a déjà été dit : les potentialités de transport ont été recensées à partir des grands axes et des flux principaux, les difficultés et points durs ont été inventoriés dans leur quasi-totalité : qualité et pérennité du service, goulets d'étranglement dans les ports, etc.

Certes l'approche globale et conceptuelle devait s'imposer dans un premier temps et il convenait, dans l'analyse, de procéder du général au particulier. Cependant **le temps semble venu de passer maintenant de la théorie à la pratique.**

Quelle méthodologie ?

Dans le cadre de la compétition dans la chaîne de transports, le navire ne peut s'imposer que de deux façons :

- soit, il procure un coût global de transport moins cher que tout autre moyen,
- soit, indépendamment du coût, il apporte de manière exclusive des solutions à des problèmes tiers spécifiques.

Quel que soit l'un des deux cas ci-dessus, il ne pourra s'agir, dans le contexte qui nous intéresse, de transports au *tramping* mais de lignes reliant (au moins) deux ports qui devront nécessairement avoir **des intérêts communs** ou situés entre des régions qui auront également entre elles un **intérêt commun** direct ou indirect.

Dès lors il appartient naturellement aux **acteurs locaux** (politiques et professionnels) de prendre **l'initiative** de la définition des besoins et des études de faisabilité et de mise en place d'une desserte régulière en TMCD. Ce n'est qu'au plan local, par concertation entre toutes les parties concernées que pourront être éliminés techniquement, en fonction des trafics considérés et des marchandises, des données portuaires spécifiques et des navires utilisés, les goulets d'étranglement portuaires ou administratifs.

- La **concertation** est d'autant plus nécessaire que l'intermodalité induit (surtout pour le transporteur routier) un changement très important dans les habitudes, l'organisation et les méthodes de gestion des transporteurs mais aussi des chargeurs. Il y a là une composante culturelle du dossier qui est d'une importance capitale et qu'il convient de garder constamment à l'esprit.
- Le **partage équitable des responsabilités** financières est également un facteur déterminant du développement du TMCD. En ce sens, l'opérateur maritime ou l'armateur ne doit pas déborder de son rôle et il ne doit pas lui appartenir - surtout au vu du nombre important de navires à mettre en place - de prendre le risque du remplissage des navires pendant la durée de l'affrètement. À ce titre, **la garantie de l'équilibre d'exploitation, sur des bases contractuelles équitables doit lui être apportée.** Il est clair que c'est faute de cette garantie essentielle que les diverses tentatives précédentes de création de lignes ont été vouées à l'échec.

À l'évidence, il appartient en priorité au décideur **politique local** de donner l'impulsion à ce gigantesque chantier, de préférence en sélectionnant et en pilotant un premier projet précis et bien ciblé – nécessairement modeste - dont le succès aura valeur d'exemple.

Mais gardons nous de toute illusion : l'alternative maritime sera très vraisemblablement un processus très lent, tant dans sa mise en œuvre que dans son aboutissement. Notre patience devra être à la hauteur de nos ambitions.