

Les XXI^e journées nationales de la Mer

Synthèse

Bernard Dujardin

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

Le cabotage, une réalité

Le débat sur le cabotage maritime des XXI^e Journées Nationales de la Mer se déroulant à Toulon, nous devons de saluer l'amiral Gérard Gachot. Au nom de sa ville qui a *vocation à caboter*, il accueille nos travaux par un maître mot : **pratique**. Il nous faut être pratique parce que s'il existe de nombreux travaux de qualité sur le sujet, le cabotage opérationnel a bien du mal à se concrétiser alors même que les échanges intra-européens directement concernés par ce type de transport doublent tous les dix ans.

Francis Vallat, Président de l'Institut Français de la Mer, rebondit en invitant l'assemblée à un débat qui ne soit pas incantatoire mais qui formule des **propositions réalistes** applicables dans le moment. C'est la seule manière d'avancer. Philippe Louis-Dreyfus saura le rappeler par un dicton des bords de Loire : « *Beaucoup diseux, petit faiseurs.* »

Trois solutions pratiques émergent pour qu'une ligne de cabotage intra-européenne ouvre :

- Quand des objets à transporter ne peuvent prendre ni la route, ni la voie ferrée, ni la voie des airs en raison de leur encombrement, il ne reste que la voie maritime. C'est le cas de l'A 380 exposé par Gildas Maire.
- Le trafic maritime remplace le trafic terrestre quand un conflit surgit sur son parcours. L'habitude une fois prise, le détournement de trafic perdure, le calme revenu. Fotis Karamitsos remarque d'ailleurs que le trafic entre la Grèce et l'Europe de l'ouest passe par la mer via les ports italiens depuis l'éclatement de la Yougoslavie.
- La troisième solution est celle que proposent des armateurs audacieux. Nous ne pouvons que souhaiter bonne chance à Christophe Santoni pour que la ligne Santander Southampton prospère.

Les obstacles à lever

Il est indispensable de lever les obstacles au développement du transport maritime à courte distance (TMCD) qui est la dénomination européenne savante du cabotage, mot qui appartient à ce vocabulaire maritime que les technocrates trouvent trop hermétique.

Les difficultés majeures sont terrestres : 1) le **fossé culturel** pointé par Philippe Louis-Dreyfus entre le donneur d'ordre et le monde de la mer. (À ce titre, nous nous devons de saluer les propos de Gilles Bonny : « *Le transporteur routier est à considérer comme un partenaire ou un client par l'armateur au cabotage... Il est nécessaire que chacun respecte le*

métier de l'autre. ») ; 2) l'existence d'un **marché identifié**¹ relevée par le président de la chambre de commerce et d'industrie du Var Albert Bessudo.

Les obstacles sont également maritimes : le premier est le coût de la **double rupture de charge portuaire** (l'expression de **verrou portuaire** s'est même laissé entendre dans la salle). André Graillot a pour ambition de voir ce coût de passage obligé plafonné à 90 euros par conteneur. Patrick Berest martèle que la bataille du cabotage se gagnera dans les ports. Quand Bernard Francou nous dit que la réussite du cabotage en mer Baltique est liée à un coût de passage de 30 euros, on ne peut que prendre acte de l'immense mer du Nord qui sépare notre presqu'île hexagonale de la péninsule scandinave. Dans ces eaux quasi-douces, l'armateur assure lui-même les services portuaires au navire et à la marchandise. Nous comprenons pourquoi nous avons si longtemps chanté : « *A furore Normannorum libera nos, Domine !* »

Que signifie l'harmonisation européenne des normes économiques et sociales par le haut dans ce contexte ? La réponse de Fotis Karamitsos est claire : le TCMD se développera sur l'efficacité des ports et sur la flexibilité des services portuaires et Jean Chapon philosophe, d'exhorter l'État à ne pas se désintéresser de sa filière portuaire.

Le second obstacle spécifiquement maritime est relatif aux **pratiques administratives commerciale et douanière** qui traitent – sauf sur le transmanche – la marchandise au cabotage intra-européen dans les mêmes formes que la marchandise au long cours. Les travaux engagés à Bruxelles sont rassurants. Jean-Paul Pagès fait alors remarquer que les pratiques allégées (alignées sur le mode routier ou ferroviaire) pour le cabotage maritime entre États membres ne devraient s'appliquer qu'aux navires battant un pavillon de l'Union. Cette idée – s'il en est encore temps – mériterait d'être creusée à la veille de l'entrée de Malte et de Chypre dans l'Europe.

Quelle intervention pour les pouvoirs publics ?

Comment faire prendre la mer aux transporteurs routiers (chargeurs ou opérateurs) ? François Liberti soutenu par Gilbert Meyer et Gilles Bonny propose qu'un **stimulant** – synonyme pudique de subvention – soit versé à ceux qui mettent leurs conteneurs, camions ou remorques sur des caboteurs, une sorte de péage négatif. Mais le problème n'est pas simple. La ligne Santander Southampton allège les trafics routiers de l'autoroute du Littoral et bénéficie donc aux régions de l'arc Atlantique français. Sont-ce ces régions qui vont devoir subventionner les camionneurs principalement espagnols et britanniques qui vont emprunter cette ligne ?

Philippe Louis-Dreyfus estime que le **soutien au démarrage** pour l'armateur est indispensable. Trop d'échecs viennent de la lenteur dont fait preuve – sociologie de la clientèle potentielle aidant – la pompe commerciale à s'amorcer. Le Ministre chargé de la Mer Dominique Bussereau formule en réponse le vœu qu'une **heureuse conjonction** se réalise entre les collectivités locales, les États et l'Union européenne pour que les pouvoirs publics soutiennent efficacement les transports combinés au sein de l'Europe par le biais de ce qui devrait être des solutions intelligentes.

Le Vice-Président de la Région Provence – Côte d'Azur Robert Allione prenant exemple sur le trafic entre Marseille et de la Corse s'interroge sur la question de savoir si entre sa Région et les péninsules ibérique et italienne, une organisation du transport maritime comparable ne pourrait être construite. Il prône en conséquence une **coopération** des pouvoirs publics concernés. Le concept de *continuité territoriale* entre les presqu'îles méditerranéennes

¹ Il est impératif d'identifier les donneurs d'ordre du transport intra-européen et leurs besoins pour organiser un transport combiné de qualité.

n'a pas été énoncé par crainte d'un contribuable européen récalcitrant. Surfant sur le même train de vagues, Édouard Berlet ose imaginer que le *service public du cabotage* pourrait être **garanti** pour toute entreprise opérant à risques ouverts sur le secteur.

Un consensus s'établit pour considérer que s'il doit y avoir aide, elle ne peut pas être cosmétique mais concentrée sur les projets exemplaires à haut potentiel, transitoire mais de relativement longue durée, arrêtée voire restituée dès *retour à bonne fortune*. Faut-il avancer précautionneusement qu'un ferme soutien sous forme d'avances remboursables sera remboursé si les prévisions à dix ans formulées par François Marendet se réalisent.

Armateurs en eaux littorales

L'assemblée constate par ailleurs que deux éléments de nature commerciale doivent être réunis pour catalyser le décollage initial d'une ligne de cabotage : un **fond de cale** apporté par un industriel et un potentiel de **massification** des flux entre les ports desservis.

Manuel Carlier remarque que seule la concurrence entre modes de transport et entre armateurs mis sur un pied d'égalité vis-à-vis des pouvoirs publics, donc nécessairement à capitaux privés, est en mesure de faire naître des opérateurs de TMCD. Il est conforté par Pascal Lota, président de la principale compagnie maritime² qui dessert Toulon, qui prône deux vertus à l'armateur au cabotage : **l'émulation par l'innovation** et **l'exigence de fiabilité** sous tous ces aspects (sécurité, permanence du service, tenue des horaires, tarification sans surprise). Le rapport qualité / prix est donc une ardente obligation pour réussir. Christophe Santoni le confirme : il vise à offrir à une clientèle exigeante la **qualité totale**.

En conclusion de cette journée, le cabotage semble ouvrir une alternative non seulement crédible mais également réaliste au transport routier. Pourtant l'assemblée réunie pendant huit heures pour débattre de ce sujet ne peut que constater que durant ce laps de temps, c'est entre 100 et 150 camions supplémentaires qui fréquentent la voirie européenne pour assurer les transports intérieurs de l'Union.

Dans dix ans, si l'on suit les perspectives décrites par François Marendet le cabotage maritime détiendra une place à part entière dans l'économie européenne des transports intérieurs. Il n'y aura plus besoin de programmes de soutien Marco Polo européen, nationaux ou régionaux. Le cabotage maritime prospérera de lui-même. Comme le note Raymond Vidil, les distances du transport intérieur – en raison de l'élargissement à l'est de l'Union – auront augmenté. Chacun sait combien les parcours longs favorisent le transport par mer. Et comme simultanément les flux auront également fortement cru, les indicateurs sont au vert pour le cabotage maritime.

Flotte et ports de commerce, les premières orientations du gouvernement de la France

D'ascendance luxembourgeoise par ma mère et flamande par mon père, écartelé comme Nicolas Saverys par deux cultures, je choisirai le français pour m'exprimer, la langue d'une grande Nation dotée d'un petit Pavillon. Est-ce que pour autant je choisirais si j'étais armateur le pavillon français pour mes navires ? Le débat sur les premières orientations de la politique maritime du gouvernement français issu des élections du printemps peut y répondre. Il s'est formalisé sous un signal clair : **l'ouverture européenne**.

² Corsica Ferries.

Le ministre, Dominique Bussereau, l'avait annoncé la veille. La France a décidé d'engager **une vraie politique maritime**. Il s'agit de mettre en place un pavillon acceptable socialement qui soit compétitif avec ses homologues européens tant sur les trafics intercontinentaux que sur le cabotage. Quant aux ports, ils pourraient mieux faire. Le ministre compte sur la **décentralisation** dans le dialogue social pour en dégripper les rouages. Seules les expérimentations permettront de dégager la ou les meilleures organisations.

Flotte de commerce

Les maîtres mots du débat sont **confiance et harmonisation**. Philippe Louis-Dreyfus remarque que le pavillon français court avec un sac de 20 kilogrammes sur le dos mais refuse avec l'assemblée l'expression de pavillon bis employée par Jean-René Garnier. Un seul pavillon français pour tous les navires de commerce et comme le relève Francis Vallat **un pavillon français de statut européen**. Nicolas Saverys souligne en effet que ce pavillon est réellement et efficacement protégé par l'État sur toutes les mers du globe comme son expérience récente de l'attentat contre le *Limburg* le démontre. Mais faut-il qu'il soit encore compétitif vis-à-vis des pavillons de libre immatriculation de qualité.

Ce qui semble condamné ce sont les surcharges et leurs compensations par le biais d'aides d'État. Les taxes, toutes les taxes, sont à remplacer par la norme européenne de la **taxe au tonnage**. Les aides fiscales ou les subventions d'exploitation ne seraient plus nécessaires : Marc Chevallier fait remarquer que le quirat a vécu l'espace d'un printemps et Patrick Decavèle rappelle le souvenir des « usines à gaz » de l'aide structurelle et de l'ACOMO qui sont d'ailleurs sous deux noms obscurs³ la même et unique chose.

Le pavillon, c'est aussi l'impératif de sécurité. Philippe Louis-Dreyfus condamne au passage les excès dus au principe de précaution pouvant faire de ce dernier le masque de toutes les « stupidités » et de toutes les lâchetés, le parapluie des irresponsables. Il faudrait pouvoir arrêter la superposition des contrôles par l'État du port et par l'État du pavillon qui se fait parfois au détriment de l'efficacité ce que confirme Nicolas Saverys. Il faudrait aussi éviter des situations où par exemple, la flotte battant pavillon italien qui dessert la Corse est contrôlée dix fois plus que celle qui bat pavillon français au nom de l'État du port (ce qu'observe Christian Serradji). Il faut donc dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres **harmoniser au plan européen la sécurité maritime**.

La **qualité armateuriale** est une donnée qui s'impose à l'armateur, notent Alain Wills, Patrick Decavèle et Nicolas Saverys. « *La sécurité maritime est d'abord une question d'armateur avant d'être celle d'un pavillon ou d'un navire* », insiste fortement Francis Vallat.

En parallèle avec la question de la sécurité se pose dorénavant, et l'affaire du *Limburg* le rappelle, celle de la **sûreté**. Jean-René Garnier précise à cet égard que le gouvernement s'engage résolument sur la recherche des meilleurs dispositifs de protection de nos navires et de nos ports. L'assemblée ne peut par ailleurs que rendre hommage dans ce port militaire de Toulon à l'action quotidienne menée par la Marine nationale pour assurer la protection des intérêts économiques français en mer.

Les ports

Tout le monde connaît les lois de Parkinson. Celles-ci s'appliquent à tout organisme qui ne travaille plus que pour lui-même. L'impression qui se dégage de l'analyse faite par Jacques Fischer est qu'une nouvelle loi de Parkinson vient d'être découverte sur les quais par

³ Moins obscurs qu'il n'y paraît. L'ACOMO, aide à la consolidation et à la modernisation avait failli s'appeler AMOCO, aide à la modernisation et à la consolidation, sigle à l'euphonie grotesque.

Jean Smagghe. Le grutier est un fonctionnaire portuaire qui reçoit ses primes de l'entreprise de manutention. Il perçoit deux salaires⁴ pour le même travail. Non, ce n'est pas du marchandage, mais cela ne sent pas meilleur. Aussi Pierre Hannon propose-t-il de laisser l'entreprise privée gérer les quais sur le plan commercial et d'instituer **la responsabilité unique du traitement de la marchandise** dans les ports français. Elle démontre bien son efficacité dans les autres ports européens. Il est possible d'avancer en France : Dunkerque le prouve chaque jour chez les ports autonomes et Toulon chez les ports sous concession. Pierre Hannon fait remarquer que le meccano des fusions portuaires n'est probablement pas la bonne réponse. Il se souvient vraisemblablement du sort des chantiers navals réunis dans Normed.

François Marendet prend exemple sur nos partenaires européens. Ce sont des échevins qui gèrent les ports d'Anvers et de Rotterdam. La décentralisation en **rapprochant les centres de décision de l'activité portuaire** est en mesure d'apporter de nouvelles réponses plus efficaces à la gestion des espaces portuaires. Avec la méthode expérimentale, une émulation interportuaire voire une émergence de concurrence peut voir le jour et ainsi stimuler les énergies créatrices. Ne faudrait-il pas, observe Jacques Fischer, que de grandes sociétés de service portuaire internationales tels que Port of Singapour Authority, Hutchison Wampoa, Mærsk, P & O ports ou Eurokai soient invités sur nos quais à apporter du sang neuf... mais pour l'heure le régime juridique de l'exception française ne convient pas encore à ces grands opérateurs⁵.

Conclusion

La communauté maritime à l'issue de ces deux journées peut faire part de sa confiance dans l'avenir. Faut-il encore qu'elle prospère et croisse. Joël Jouhaut rappelle l'impératif d'un **emploi maritime nombreux et de qualité**. Il faut que les métiers de la mer attirent de plus en plus les jeunes. Le regard venu de Belgique de Nicolas Saverys nous le confirme : « *Sans pavillon national, pas d'attractivité pour le métier et les écoles de la marine marchande restent vides.* » Et c'est Jean Morin qui, invité par le président de l'IFM, donne le mot de la fin en forme d'exhortation aux accents gaullois. Son message est clair : « **Il est temps qu'en matière de politique maritime la France soit exemplaire** »...

⁴ Percevant en moyenne 3 800 euros par mois pour 10 heures de travail par semaine, son salaire équivaut à environ 15 fois un SMIC de 35 heures hebdomadaires.

⁵ Ces cinq opérateurs gèrent 50 % des ports mondiaux.