

## Le cabotage en Europe du nord

**Bernard Francou**

**Professeur à l'Université maritime mondiale**

Le sujet de cet atelier est : « Les mers d'Europe, espace unifié pour le Transport maritime de courte distance ». Mes prédécesseurs nous ont parlé de leurs expériences et de leur point de vue en Méditerranée, sur l'Arc atlantique, en Manche et en Mer du Nord. Il reste à parler de la Mer Baltique pour terminer le tour des mers qui entourent l'Europe.

La Mer Baltique fait-elle partie de cet espace unifié ? Pour répondre à cette question, nous examinerons successivement les données géographiques qui expliquent l'importance et le développement spectaculaire des trafics, la contribution des ports dans le succès du cabotage par l'efficacité des opérations et la minimisation des coûts, le rôle des institutions et des partenaires du commerce international dans le développement des ports.

### *La géographie explique l'importance de la Mer Baltique*

L'adhésion de la Scandinavie (Norvège exceptée) à l'Union européenne puis l'ouverture des pays de l'Europe de l'est n'ont fait que renforcer le rôle de la Mer Baltique dans les échanges européens. Actuellement, on peut estimer le volume des marchandises qui circulent en mer Baltique à environ 200 millions de tonnes dont peut-être 50 à 60 % constituent du trafic interne entre pays riverains entraînant un trafic portuaire global d'environ 350 millions de tonnes<sup>1</sup>. Sur ce total, 3 millions d'EVP, 3,8 millions de camions et remorques, ainsi que 200 000 wagons sont chargés et déchargés dans les ports de la Baltique. C'est dire que le trafic roulier y occupe une très large part.

En ce qui concerne les cargaisons extracommunautaires ou interocéaniques, si l'on excepte les vrac comme le pétrole et les minerais, la quasi-totalité des marchandises est transportée en lignes de cabotage par *feeders*, Hambourg, Brême, Felixtowe et Rotterdam étant les principaux *hubs* où sont transbordés les conteneurs.

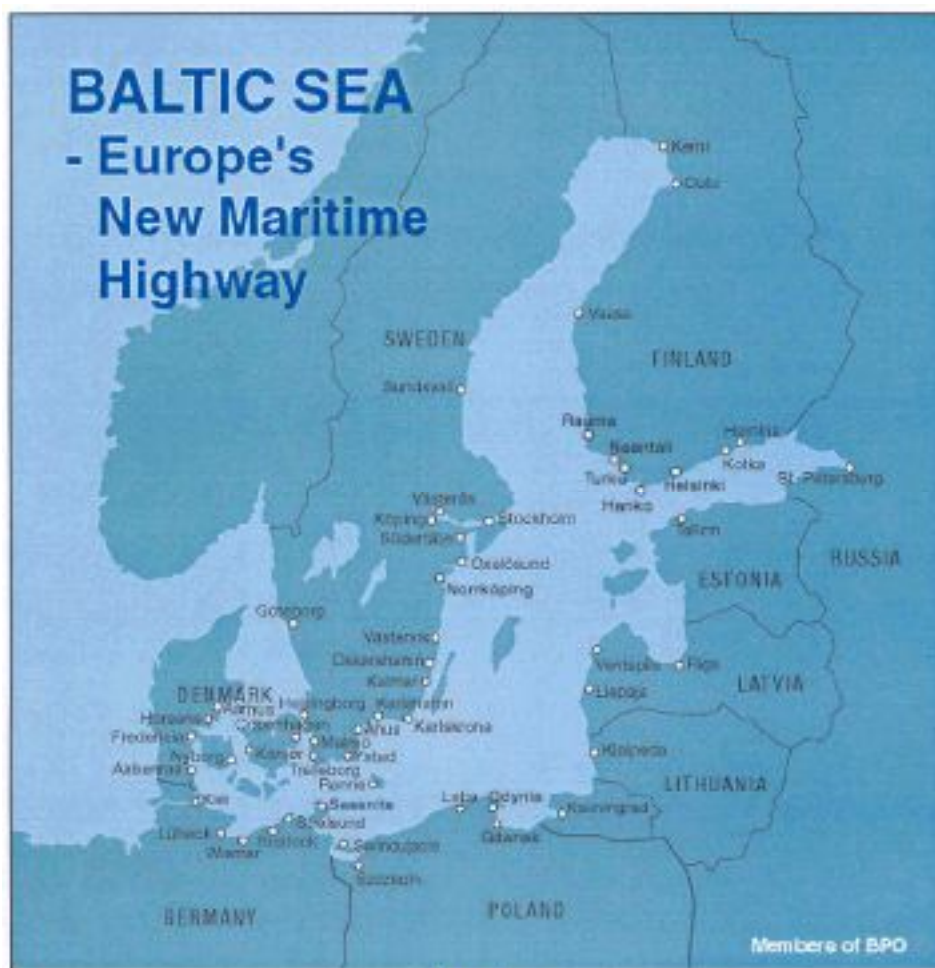
D'ailleurs, les directeurs de port des pays baltes ont coutume de dire qu'ils sont des ports de cabotage. Le transport maritime est donc d'une particulière importance dans cette région isolée ou du moins éloignée de l'Europe. Mais depuis l'ouverture en juillet 2000 du pont de l'Oresund de 17 kilomètres reliant la Suède au Danemark, l'alternative terrestre n'est plus une hypothèse mais une réalité.

Par conséquent, la survie du cabotage, la survie du transport multimodal à composante maritime dépend déjà et dépendra davantage de l'efficacité des systèmes de transport pour relier les pays entre eux et avec le continent européen.

Nous allons voir comment les systèmes de transport Scandinaves et en particulier les ports contribuent à offrir des chaînes logistiques maritimes compétitives.

---

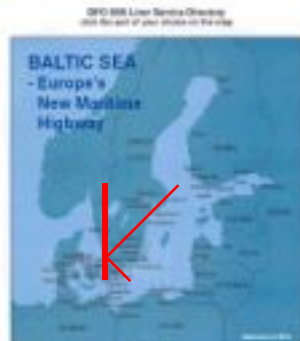
<sup>1</sup> Estimations à partir des statistiques portuaires de la Baltic Ports Organisation. (BPO) 2001.



### *La contribution des ports au développement du cabotage*

Tous les éléments du système de transport scandinave contribuent au développement du transport maritime :

- **un réseau de transport terrestre concentré** sur certains ports contribuant à la massification des flux et à leur spécialisation : axe routier Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg / Ystad ; axe routier Stockholm – Malmö – Trelleborg / Ystad ; axes ferrés parallèles.



- **un réseau de lignes de navires rouliers** de grande taille jouant la carte des économies d'échelle plutôt que celle de la vitesse plus onéreuse. Les navires de plus de 2 000 mètres

linéaires de capacité relient Trelleborg à Travemünde en 8 heures trente. Un trajet plus court ne permettrait pas aux chauffeurs de poids lourds de prendre suffisamment de repos.

Certes, ces éléments de la chaîne logistique sont importants et ont leur part dans la compétitivité du transport multimodal à forte composante maritime face à l'alternative « tout terrestre ». Mais les ports ont joué les caisses de résonance en amplifiant les effets favorables des comportements des autres acteurs.

- **la contribution des ports :** je voudrai montrer au cours de cette courte intervention comment les ports Scandinaves contribuent au développement du cabotage en minimisant le coût de passage portuaire.

Je prendrai l'exemple de la liaison Suède – Allemagne par le port de Trelleborg. Depuis juillet 2000, date de l'ouverture du pont routier et ferré de 17 kilomètres entre Malmö, au Sud de la Suède, et Copenhague, il existe deux itinéraires possibles pour relier la Scandinavie au continent européen : la liaison maritime Trelleborg – Travemünde ou Trelleborg – Rostock ou encore Malmö – Travemünde ; la liaison terrestre via le lien fixe à travers le territoire danois. Si l'ouverture du pont a provoqué une chute importante du trafic de train ferries et de véhicules de tourisme, elle n'a pas eu de conséquences sur l'activité maritime pour le transport des camions de plus de 10 tonnes et semi-remorques sur distances moyennes et longues.



Source : Scandline

À titre d'exemples, nous pouvons donner les quelques chiffres suivants. En 2001, 160 000 camions de plus de 10 tonnes sont passés sur le pont de l'Oresund, 418 000 camions ont transité au port de Trelleborg, 99 000 wagons ont transité dans ce port (- 15 %). Les facteurs favorables au maintien du trafic maritime sont de plusieurs ordres :

- **des redevances portuaires faibles sur les marchandises :** 1,1 euros pour les camions vides ; 30 euros pour un poids lourd chargé (sur la base de 17 tonnes en moyenne) ;

manutention gratuite pour les camions accompagnés ; et 25 euros pour les unités de transport international (UIT) ;

- **des redevances sur navires favorisant l'économie d'échelle** : 1 000 euros par escale pour un roulier de 180 mètres de long touchant rarement le port mais 120 euros seulement pour les navires fréquentant le port quotidiennement. Certains ports facturent l'escale indépendamment de la taille des navires, accroissant ainsi les économies d'échelle et d'autres ont un accord pour une somme globale annuelle. Le pilotage n'est pas obligatoire pour les capitaines touchant fréquemment le port. Des taxes de maintenance des accès favorables aux navires touchant fréquemment le port (environ 85 % de réduction).

Les ports réussissent à réduire les coûts pour maintenir des redevances minimales. Une main d'œuvre bien formée, polyvalente mais peu nombreuse (70 personnes à Trelleborg pour plus de 10 millions de tonnes de trafic roulier). Le regroupement de l'autorité portuaire et du *stevedore* faisant du port une compagnie unique exerçant toutes les activités. Les frais de gestion administrative en sont ainsi réduits. La sous-traitance de certaines tâches non permanentes.

L'État contribue également par la même occasion à réduire les nuisances du transport maritime avec des tarifs de *fairway* pénalisant pour les navires polluants et, au contraire, motivant pour les navires propres.

Cet exemple montre que le cabotage est rendu possible par les efforts des ports à réduire les coûts tout en offrant une haute qualité de service. Les institutions participent à ce développement par le régime donné aux ports.

### ***Le rôle et le comportement des partenaires dans le développement du cabotage***

**Le statut des ports** a varié dans le temps, mais la photographie de la situation actuelle montre une certaine disparité. La Suède est passée successivement par les étapes suivantes. De la propriété d'État vers la propriété municipale des ports dans les années 50. Les *stevedores* étaient des entreprises privées qui avaient par tradition le monopole dans le port. Il en est résulté une liberté d'investissements, mais aussi de tarifs qui ont alors augmenté fortement et on a assisté parfois à des suréquipements. L'État reprend alors le contrôle des tarifs soumis alors à un accord annuel et veut contrôler les investissements, mais ce système a été abandonné en 1981 sous la pression de tous les partenaires et une loi a interdit toute ingérence de l'État. 75 % des ports sont rentrés dans un processus de fusion entre le *stevedore* unique et l'autorité portuaire si bien que la plupart des ports sont maintenant constitués en compagnies commerciales dont le capital est partagé à égalité ou presque (entre 40/60 et 50/50 selon les cas) entre la municipalité d'une part et les *stevedores* et usagers d'autre part.

À Trelleborg, par exemple, le capital est réparti entre la municipalité (51 %), les deux armateurs principaux Scandline et TT line ainsi que d'autres intérêts industriels locaux. Ce statut a fortement favorisé les efforts de spécialisation et de réduction des coûts en raison de la forte concurrence qui existe entre les ports et entre modes de transport ; il a également été rendu possible parce que les ports ont été gérés depuis longtemps comme des entreprises autonomes.

### ***Relations étroites entre partenaires et chaînes de transport intégrées***

Cette habitude de travailler en commun et la participation de différents usagers au capital des ports a facilité la réalisation de chaînes de transport intégrées. L'exemple des exportations de la pâte à papier illustre cela.

La recherche d'une chaîne logistique performante a réuni un exportateur de 1,5 millions de tonnes de pâte à papier, les ports de Göteborg et de Zeebrugge et un armateur

à concevoir un système de transport intégré où chacun a mis en place des équipements spécifiques à ce transport (cassettes d'une capacité de 70 tonnes, navires rouliers, terminal dédié, équipements de manutention spécifiques). Chacun des partenaires a pris sa part de responsabilité dans le système. Göteborg et Zeebrugge sont les plates-formes de collecte et de distribution pour toute l'Europe. Il en est résulté une réduction de près de 30 % du coût logistique. La mise au point technique et les accords entre partenaires ont été réalisés en cinq ans.

### ***En conclusion***

Au regard de la situation du cabotage dans la Baltique, la réponse à la question d'origine : la Mer Baltique fait-elle partie de l'espace unifié des mers d'Europe ? la réponse est incontestablement oui sur le plan du commerce maritime, mais des divergences existent entre les différentes mers en ce qui concerne l'organisation portuaire et son aptitude à faciliter le développement du cabotage.

