

La pratique du cabotage sur la façade atlantique

André Vigarié

Professeur honoraire de l'Université de Nantes

Il faut d'abord caractériser la façade atlantique :

- 25 degrés de latitude du nord (Écosse) au sud (Gibraltar)
- mais seulement de 8 à 9 % du trafic maritime total de l'Europe et 4 à 5% des marchandises diverses. C'est peu, car le long cours direct y est peu développé. C'est un ensemble littoral où le cabotage international est une tradition et la conteneurisation y est encore peu développée.

Quel cabotage ? C'est celui d'un fonds de commerce multiséculaire. Dans la décennie 1990 - 2000, on a dénombré 72 lignes régulières dont 10 quotidiennes et une cinquantaine semi-hebdomadaire. Alors, où est le problème ? Celui des lignes nouvelles assurant le transfert des marchandises de la terre vers la mer ?

Depuis 1995, et les indications ci-dessous ne sont pas exhaustives, il a été créé 17 nouveaux services ou nouvelles lignes de cabotage ; il y faut joindre 8 projets enregistrés, soit 3 à 4 éléments nouveaux par an et 8 grandes compagnies ont renforcé leurs *feeders*. Il existe donc des facteurs favorables de développement.

Mais des échecs notables sont apparus, souvent au bout de un à trois ans ! Il existe donc aussi des facteurs défavorables. Il convient de voir les uns et les autres.

La façade atlantique : des avantages pour le « short sea shipping »¹

Le passé : c'est la vieille tradition de cabotage avec la mise en place de ports nombreux dont certains ont une importance européenne.

Une disposition géographique propice : long déroulement sur 25° mais avec « l'entonnoir » vers le *Northern Range* : une des premières régions du monde pour la conteneurisation ; puis des relations par Gibraltar avec la Méditerranée (cf. des lignes de liaison ancienne).

Une diversité relativement propice de la vie économique. Certes, il est peu d'industries puissantes, mais la dispersion fonctionnelle de quelques firmes de constructions mécaniques ou métallurgiques est favorable (Citroën, Ford, Renault, etc.).

L'entrée des pays ibériques dans l'Union européenne en 1986 a multiplié les opportunités de trafic par mer et a facilité les contacts au niveau européen. Le conseil des ministres de Gijon (2 juin 2002) a permis d'élaborer « une doctrine européenne pour le SSS ».

L'autoroute des estuaires pourra permettre de redistribuer les trafics terrestres sur le littoral.

Diverses dispositions politiques et administratives sont favorables au long des côtes. Les conseils régionaux et les conseils économiques et sociaux régionaux ont beaucoup travaillé au développement du cabotage ainsi que l'organisation de l'arc atlantique.

Enfin, il ne faut pas sous-estimer l'importance du tropisme méridien du tourisme britannique. Il aide à la rentabilisation des lignes régulières.

¹ Cabotage en français. Ndlr.

Par conséquent, le contexte global est favorable à la multiplication des tentatives.

Mais quelques facteurs restrictifs expliquent les échecs

De caractère économique d'abord :

- une ruralité littorale marquée, encore qu'elle offre quelques possibilités de trafics ;
- des pulsations saisonnières trop fréquentes de chargement pour les produits agricoles et alimentaires ;
- il existe entre l'Espagne et le reste de l'Europe des trafics inaccessibles au bateau parce que ces trafics sont trop « continentalisés » ;
- l'autoroute des estuaires, qui offre des chances aux ports, est trop utilisée par les activités routières lointaines ;
- la structure financière et administrative des transporteurs ibériques n'est pas assez puissante pour que des correspondants en bout de lignes puissent systématiquement prendre en charge les remorques expédiées sans chauffeurs ;
- il y a encore des faits d'inadaptation portuaire.

De caractère administratif ensuite, en particulier, bien des intéressés regrettent la non utilisation de diverses formes d'aides à la création de nouvelles activités, dont des aides européennes (à cause du « scandaleux silence des autorités responsables » a dit la presse).

Qu'en conclure ?

Il y a des facteurs restrictifs : en tirer la leçon. Il y a des facteurs très positifs... donc aller de l'avant en louvoyant entre les difficultés, mais il faut oser, avec prudence et sagesse. La façade atlantique peut être une des raisons majeures dans la réussite du cabotage européen.

