

Propositions de l'Institut Français de la Mer pour le développement du cabotage maritime en France et en Europe

André Vigarié

Professeur émérite de l'université de Nantes

Considérant :

- la volonté définie dans l'article I du règlement CEE du 7 décembre 1992, et souvent réaffirmée par la commission de Bruxelles, d'aider au développement du **transport maritime à courte distance** (TMCD) ;
- la nécessité d'organiser, autant que possible, la libre prestation de services dans cette navigation ;
- l'objectif qui en découle de supprimer toutes formes de limitations et d'entraves à cette liberté de navigation « **pourvu que la marchandise et le navire soient couverts par les prescriptions réglementaires** » ;
- enfin la réaffirmation contenue, dans le livre vert [COM (97) 678], du besoin de « **désengorger les principaux axes terrestres** », devant « **la croissance des échanges communautaires** »,

L'Institut Français de la Mer demande instamment la préparation et la mise en œuvre des mesures suivantes :

Établissement d'un « plan français du cabotage maritime » comportant notamment :

- la liste des ports susceptibles de recevoir commercialement des navires :
avec les caractéristiques des accès et des équipements nécessaires ;
avec mention des principales possibilités d'ensemble offertes par les arrière-pays dans le domaine des échanges communautaires ;
avec éventuellement l'indication des sources de financements possibles ou à définir là où des investissements de création ou d'amélioration sont/seront estimés nécessaires¹.
avec mention particulière des ports intérieurs ouverts au fluvio-maritime.

Étant entendu que ce plan français du cabotage maritime :

viendra en complément du plan demandé par d'autres instances à l'échelle communautaire et sera intégré au réseau transeuropéen des transports RTET.

Établissement d'un « système de subventions intelligentes » du cabotage maritime

¹ L'étude de ces éventuels investissements relevant de l'Établissement public national créé par la loi du 4 janvier 2002 « pour procéder aux investissements nécessaires à une véritable politique de transport intermodal ».

- Système définissant ces subventions comme étant « le fait d'un service public », c'est-à-dire appliquées à tous les éléments du transport multimodal du TMCD (route, port, navire pour la part qui peut revenir à ce dernier).
- Système établissant clairement que le financement ne peut être *que communautaire* pour des *trafics communautaires*, la France y participant éventuellement dans la mesure des allègements de son trafic routier dont elle bénéficiera.
- Ce financement étant assuré par une *taxe communautaire à l'essieu*, progressive, telle que :
 - nulle pour un parcours de moins de 300 km ;
 - par paliers de distance routière parcourue (ex. : 300-600 Km, puis 600-1 000 Km, puis au-delà de 1 000 Km, etc...).

Simplification des documents requis pour le « transport intermodal avec participation maritime » pour aboutir à un « document unique »

- L'établissement de ce document de transport unique, valable de bout en bout, devant éviter l'obligation des deux documents actuels :
 - le CMR (lettre de voiture pour le transport routier)
 - le connaissement pour le navire (les *feeders* conservant la pratique du connaissement qui leur est spécifique).
- L'établissement de ce document devant s'inspirer :
 - de la pratique du transmanche pour véhicule Ro Ro accompagné, le passage à bord ou hors du bord se faisant simplement sur « ordre de mouvement du véhicule ».
 - de la pratique du « connaissement trois modes » (terre-mer-terre) où l'armateur prend en charge de transport de bout en bout.
- Enfin l'établissement de ce document unique étant facilité :
 - par un règlement répartissant les responsabilités à l'égard de la marchandise entre les transporteurs maritimes et terrestres en coexistence,
 - par l'établissement d'un forfait simplificateur de passage dans les ports (documents et charges).

Création d'un « site opérationnel sur le TMCD » susceptible de fournir aux chargeurs et expéditeurs de marchandises :

- la liste des lignes et moyens offerts par le cabotage (fonctionnement, horaires) ;
- les capacités de transbordement dans les ports utilisables pour chaque besoin de transport bimodal ;
- les transitaires et commissionnaires de transport en mesure de prendre en charge la marchandise pour l'acheminer de bout en bout ;
- avec l'indication comparative des coûts avec le transport routier.