

Le cabotage maritime

Enjeux et perspectives



En maritime, la notoriété revient souvent aux seuls grands armements deep sea, conteneurisés en particulier, et aux ports. Leur succès dépend pourtant d'un maillon essentiel : le cabotage. Sous de multiples appellations*, il est à l'origine de 60 % des trafics maritimes en Europe. Une part appelée à se développer, à condition de relever de nouveaux défis environnementaux et faire preuve d'innovation.

Face à la puissance de la route dans les flux intra-communautaires, seul le cabotage maritime défend fièrement ses positions. Alors que la première affiche une part de marché en tonnes-km de 47 %, le second maintient la sienne à près de 40 %, loin devant le rail (11 %) ou la voie d'eau (3 %). Habitué à des taux de croissance annuels de 2 à 5 % depuis 2000, le short

sea n'a toutefois pas été épargné par la crise. Le tassement des trafics s'est accompagné d'une baisse des tarifs, dans les vracs comme dans les marchandises diverses, amortie partiellement par des coûts d'affrètement et de soutage historiquement bas en 2008 et 2009. Sur un marché du cabotage maritime européen segmenté, cet environnement a été propice à la concentra-

tion, marquée par la reprise de Norfolkline au groupe AP Moller Maersk par DFDS fin 2009 pour 346 M€, ou les acquisitions menées par Grimaldi en Baltique et en Méditerranée.

**Short sea shipping, transport maritime à courte distance, autoroute de la mer, meroutage, feeding, services de ferries.*



La limitation des émissions d'oxydes de soufre et d'azote se répercutera à la hausse sur les taux d'affrètement

Réglementation et environnement

En parallèle, la crise a asséché les sources de financement. Dans le cabotage maritime, cette difficulté intervient à l'heure de lourds investissements en vue de se conformer à de nouvelles réglementations, dont l'annexe VI de la convention Marpol. Révisée en octobre 2008, celle-ci définit les émissions maxima d'oxydes de soufre (SOx) et d'azote (NOx) dans plusieurs zones ECA (Emission Control Area). En Manche, Mer du Nord et Baltique par exemple, les rejets autorisés de SOx sont ainsi passés de 1,5 à 1 % en 2010 pour atteindre 0,1 % d'ici 2015. Un second calendrier de la convention concerne les autres zones géographiques et y fixe une baisse des SOx de 4,5 à 3,5 % en 2012 puis à 0,5 % dès 2020 ou 2025. S'agissant des NOx, il est prévu une réduction globale de 20 % en 2011 et de 80 % pour les zones ECA dès 2016.

Ce renforcement coïncide avec les initiatives prises par plusieurs Etats dans leur domaine de souveraineté. Au 1^{er} janvier 2010, le seuil de SOx a ainsi été fixé à 0,1 % dans les ports de l'Union européenne (et de la côte Ouest des Etats-Unis), et à 1,5 % pour tous les ferries battant pavillon d'un des Etats membres. L'application de ces seuils aura pour conséquence d'accélérer la remontée des taux d'affrètement et de soutes dans les zones concernées, avec l'espoir, pour les armements de caboteurs, d'une répercussion dans leurs taux de fret.

Perspectives favorables

A la différence du deep sea, le marché du cabotage semble en effet plus sain. Du fait de nouvelles conditions sur les marchés financiers et d'une plus grande sagesse, aucune arrivée massive de nouvelle capacité n'est prévue dans les catégories feeders de 500 à 1 000 EVP et navires de 10 000 tonnes de port en lourd. Représentant 5 à 10 % de la flotte de caboteurs en circulation, le nombre de nouvelles unités commandées semble correspondre à la croissance du marché hors crise et au renouvellement de la flotte adapté aux évolutions réglementaires. Tant et si bien qu'aux premiers frémissements de reprise comme dans le conteneur au premier semestre, le cabotage bénéficie de la remontée des taux de fret. D'autres facteurs structurels sont favorables comme les croissances de plusieurs économies (Russie et pays du pourtour méditerranéen) et l'attention accrue portée aux modes alternatifs à la route dans la politique des transports européenne avec aides publiques conséquentes autorisées à la clé. Illustré par l'ouverture de la ligne Montoir-Gijón par GLD Atlantique début septembre (34,2 M€ d'aides publiques toutes provenances confondues), le développement des autoroutes de la mer témoigne de cette tendance.



N'étant pas en surcapacité et bénéficiant d'aides publiques conséquentes, le cabotage maritime a de beaux jours devant lui

Nouveaux services

Innovantes aussi sont les lignes roulières récemment créées entre la France et la Turquie. Première en date en avril, celle opérée par la compagnie turque UND Deniz propose deux à trois rotations par semaine entre Tekirdag à l'ouest d'Istanbul et Brégaillon La Seyne-sur-Mer. En juillet, elle a été rejointe par une seconde lancée par un autre armement turc : UN Ro Ro. D'une rotation hebdomadaire, son service reliant Pendik, Ambarli à Marseille est passé le 12 septembre à deux par semaine avec l'exploitation d'un second navire. Concurrents avec un transit-time identique de trois jours, les deux acteurs visent la desserte des marchés ouest-européens sur la base d'une organisation originale. Après l'embarquement de leurs véhicules routiers à bord des navires, les conducteurs les rejoignent trois jours plus tard par avion à Toulon ou à Marseille. En l'état, cette logistique est autorisée par les contingents bilatéraux en place entre l'Union européenne et la Turquie à condition que les véhicules ne fassent pas de cabotage, routier cette fois, sur le territoire de la Communauté...

Tempête sur le transmanche

En l'espace de six mois et au prix d'une politique commerciale agressive, Eurotunnel a regagné le terrain perdu dans le fret transmanche après l'incendie survenu en septembre 2008, amputant ses capacités durant une année. De 38 %, sa part de marché était tombée autour de 20 % en 2009 pour revenir fin juin 2010 à 35 %. Dernière arrivée, LD Lines n'a pas résisté et a stoppé son service Boulogne-Douvres début septembre. Chancelante mais toujours renflouée à ce jour par sa maison mère SNCF en dépit des critiques de ses concurrents, Seafrance



Eurotunnel a reconquis sa part de marché au détriment des opérateurs du shortsea

est quant à elle placée en redressement judiciaire jusqu'au 15 décembre avec obligation de réorganiser ses services sur la base d'un plan social qui prévoit la suppression de 725 postes, soit près de la moitié de ses effectifs, et l'armement de quatre navires. De son côté, P&O Ferries, filiale du groupe Dubai World, a annoncé la suppression de 70 postes à Douvres... ■

Le cabotage, marché en croissance



Le Grand Port Maritime de Marseille. En matière de cabotage, il arrive en 3^e position en Europe, après Rotterdam et Anvers

GPMMA

Royaume-Uni. Avec un tonnage de l'ordre de 1,9 milliard de tonnes, les trois grands marchés européens du cabotage maritime sont la Méditerranée (28 %), Mer du Nord (27 %), et Baltique (20 %) devant la façade Atlantique (14 %) et la Mer Noire (6 %).

Royaume-Uni, Italie et Pays-Bas concentrent 40 % des trafics short sea, un taux qui grimpe à 70 % en incluant la France, l'Allemagne

et l'Espagne. Par type de conditionnements, les vrac liquides sont à l'origine de près de 50 % des volumes contre 20 % pour les solides. Sur le segment des marchandises diverses, on distingue deux marchés principaux : les marchan-

dises roulières (13 % dont un tiers concerne le Royaume-Uni) et les conteneurs (12 %). Premier port européen, Rotterdam arrive aussi à la première place dans le short sea avec un trafic deux fois supérieur à celui d'Anvers en seconde position. Suivent ensuite, Marseille, Hambourg, Le Havre et les ports britanniques d'Immingham et de Londres. Au plan portuaire, les parts de marché sont cependant plus diluées comme le prouvent les 7 % détenues par le port batave.

Il faut recenser les 20 premiers ports européens pour atteindre un tiers des tonnages avec des progressions sensibles de quelques sites à l'image de Riga dans les vrac solides. Dans les conteneurs, le classement croise celui des flux deep-sea à l'origine de nombreuses lignes feeders. Sans surprise, les leaders sur ce segment sont Anvers, Rotterdam, Hambourg, Gioia Tauro et Bremerhaven. De leur côté, Douvres et Calais demeurent en tête des activités roulières devant Lübeck, Zeebrugge et Immingham. ■

Erick Demangeon

Avec la route, le transport maritime à courte distance est l'un des rares modes à afficher une croissance continue hors période de crise et demeure incontournable pour de nombreux pays, à l'image de Malte, la Finlande ou le

et l'Espagne. Par type de conditionnements, les vrac liquides sont à l'origine de près de 50 % des volumes contre 20 % pour les solides. Sur le segment des marchandises diverses, on distingue deux marchés principaux : les marchan-



ÇA ROULE!

Pour inventer durablement l'avenir, le port de Nantes Saint-Nazaire combine la mer, le fleuve, la route, le rail et l'air pour créer un pôle logistique multimodal majeur dans le grand Ouest.



le port nouvelle génération

CONTACT:
Tél. +33 (0)2 40 447 141
ser.com@nantes.port.fr
www.nantes.port.fr



Port ATLANTIQUE
Nantes Saint-Nazaire

Membre du



Cluster Maritime Français

Autoroutes de la mer, quelle stratégie ?



LDA lance la ligne Montoir-Gijón grâce à un dispositif d'aides publiques franco-espagnoles et européennes

Depuis 10 ans, le cabotage reste un champ d'expérimentation de ce que peut faire le maritime pour être complémentaire ou alternatif du mode routier en Europe. Les nouveaux services testent régulièrement le marché avec le plus souvent des processus d'aides au démarrage destinés à pallier la faiblesse de la demande. Succès et échecs saccadent ce processus quelque peu perturbé par les fortes attentes politiques et sociétales.

La densité des services souvent en rouliers mixtes montre le succès des liens entre l'Espagne et l'Italie avantagés par les très longs parcours le long des côtes françaises du trajet routier. En Belgique à Zeebrugge, la ligne vers Rosyth en Ecosse date de 2002 mais est transformée par son nouveau propriétaire DFDS en service non accompagné alors que la ligne de Bilbao (2007) possède toujours ses trois départs hebdomadaires avec un complément maintenant à Tilbury. Enfin, depuis quelques mois Toulon et Marseille disposent de nouveaux services vers la Turquie.

Services accompagnés ou non

La France possédait aussi son expérience avec la ligne Toulon Civitavecchia de l'alliance Grimaldi / Louis Dreyfus Armateur. Elle s'est achevée en mars 2009 après quatre ans d'activité basée sur des véhicules neufs et des camions accompagnés. Depuis septembre 2010, LDA se lance dans une nouvelle aventure avec la ligne Montoir - Gijón, avec un dispositif d'aides publiques franco-espagnoles et partiellement européennes.

Là encore, l'autoroute de la mer atlantique vise le transport accompagné.

Les lignes turques se permettent de laisser les tracteurs avec remorques en faisant transiter leurs chauffeurs en avion. En Méditerranée occidentale, les navires *ro-pax* proposent l'embarquement des chauffeurs mélangé avec les touristes en saison. Au Benelux, les lignes *ror-ro* avec l'Europe du Nord, la Grande-Bretagne, l'Irlande et maintenant l'Espagne se font essentiellement en ensembles routiers non accompagnés.

Ce mode du non accompagné répond à une logistique intégrée industrielle ou commerciale pour la traction routière qui n'est qu'un segment du processus de transport souvent basé sur des expéditions régulières et nombreuses. Les grands chargeurs accompagnés par les logisticiens parfois liés aux acteurs maritimes (P&O, DFDS, Cobelfret) ont intégré l'expédition *ro-ro* comme un outil performant et économique.

La France est positionnée dans une situation complexe. Nous sommes un pays de transit européen confronté à de fortes congestions dans les grandes agglomérations et passages frontaliers. Une partie des trafics routiers repose sur les flux d'Europe du Sud opérés par des

acteurs éclatés dont la traction est le "gagnepain". D'un autre côté, la pression politique est forte pour développer les autoroutes de la mer alternatives à la route.

Cependant, la nature géographique pose un problème de taille. En effet, la France ne peut offrir que des parcours maritimes de taille réduite contournant les points de congestion, mais avec de longs parcours terrestres de pré/post acheminement. Ainsi, le choix de l'accompagné correspond autant à la nature de la clientèle attachée à la traction qu'à l'aspect by-pass de liens offerts (Toulon hier, Montoir aujourd'hui) d'où notamment l'intégration des pauses des chauffeurs parcourant des grandes distances.

Une logistique citoyenne

Quel est alors le plus pertinent ? Une offre de service de longue distance basée sur une demande industrielle en non-accompagné (en attendant le plus efficient conteneur de 45') concentrée sur le Nord-Ouest européen, pôle majeur de l'économie continentale ou le contournement alternatif visant une clientèle généraliste confrontée à des contraintes pénalisantes (engorgements, temps de conduite). Il faut avouer que la seconde est une option difficile (pertinence d'itinéraires, avantages économiques, révolution mentale) menée par des armateurs courageux.

Le processus d'autoroute de la mer entend participer à la logistique citoyenne évoquée par P. Louis Dreyfus. Il fait aujourd'hui avec la donne du marché des transports européens. Pour ses



La nécessaire fin des contraintes administratives et douanières facilitera le développement du cabotage maritime

partisans il fera sans doute mieux, en pesant plus sur les contraintes que sur le fret routier (contrôles, écotaxes) mais aussi par l'accompagnement du transfert avec des écobonus (remise pour les clients des services maritimes) et la nécessaire fin des contraintes administratives et douanières imposées au cabotage maritime européen. ■

Paul Tourret, ISEMAR

Jean-Marie Millour, BP2S

“Le développement du cabotage maritime démontre sa compétitivité”

Transports Internationaux et Logistique a voulu prendre le pouls du cabotage maritime auprès de l'un de ses représentants institutionnels le BP2S (Bureau de Promotion du Short Sea Shipping). Son Délégué Général Jean-Marie Millour répond à nos questions sur la santé et les atouts du secteur.

Transports Internationaux et Logistique : Comment va le cabotage maritime après la crise ?

Jean-Marie Millour : Malgré cette période de crise qui n'a épargné aucun mode de transport, l'activité de transport maritime à courte distance a globalement plutôt bien résisté.

Le cabotage maritime a bien sûr connu des difficultés dans certaines zones géographiques et dans certains secteurs (comme les ferries en transmanche), ce qui a entraîné quelques restructurations et des reconfigurations de services maritimes sur toutes les mers de la zone shortsea de la Baltique à la Méditerranée. (voir carte)

Toutefois, le cabotage maritime a bénéficié de la stabilité de la zone euro et de celle relative des échanges intra-européens sur la plupart des secteurs. Il a également bénéficié de la qualité de sa flotte, l'âge moyen des caboteurs européens étant d'environ 15 ans.



Avec quatre mers et la façade Atlantique, le cabotage maritime concerne toute l'Europe et l'Afrique du Nord

Au niveau français, les ports les plus actifs au cabotage ont d'ailleurs connu un niveau d'activité satisfaisant et même une légère progression pour certains d'entre eux.

Le cabotage maritime a ainsi mieux résisté à la crise que le secteur maritime transocéanique et que certains autres modes de transport intra-européens. Il continue même à se développer grâce à des avancées concrètes.

Des dispositifs d'aide français et européens, qui ont été maintenus et renforcés, y ont d'ailleurs largement contribué. Au niveau européen, il y a en particulier le

programme Marco Polo II* et, au niveau français, l'aide au démarrage de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance ainsi que l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné.

La crise a également accéléré la prise de conscience des enjeux environnementaux chez les prescripteurs et décideurs.

TIL : En tant qu'alternative à la route, le cabotage maritime est-il vraiment compétitif ?

J.-M.M. : Oui, l'existence même et le développement du cabotage maritime démontrent sa compétitivité.

En termes de délai d'acheminement, c'est à la fois la géographie et l'encombrement des infrastructures qui rendra une solution plus compétitive qu'une autre.

En termes de coût, le cabotage maritime sera d'autant plus compétitif qu'il pourra faire jouer les économies d'échelle, en particulier grâce à un coefficient de remplissage élevé du navire.

Là où les pouvoirs publics veulent qu'il existe, dans l'intérêt général, pour des raisons d'aménagement du territoire, etc. mais que le marché n'existe pas spontanément, le cabotage maritime ne peut devenir compétitif que si des dispositifs d'accompagnement, visant l'offre et la demande de transport, sont mis en place.

Concernant l'offre, un certain nombre d'incitations (cf. Marco Polo, etc.), existent déjà.

Concernant la demande, des « expérimentations » réussies ont été menées dans plusieurs pays européens (cf. l'écobonus italien) et pourraient être étendues et adaptées au niveau européen.

L'autoroute de la mer Montoir-Gijón, ligne nouvelle lancée par des opérateurs privés mais née de la volonté de l'UE, de la France et de l'Espagne, n'a pu voir le jour que grâce à un soutien financier significatif des pouvoirs publics. En effet, si cette relation est naturellement compétitive en délai d'acheminement (Nantes-Gijón est deux fois plus rapide par la mer que par la route), elle n'est devenue compétitive en termes de coût que grâce aux concours financiers des Etats et de l'UE, justifiés par des considérations d'aménagement du territoire.

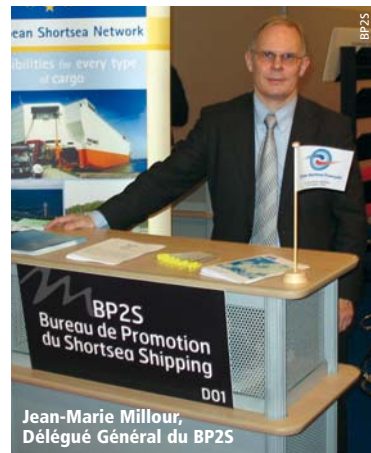
Enfin, le cabotage maritime sera d'autant plus « compétitif » qu'il sera combiné avec les modes de transport terrestres, dans une logique de porte-à-porte.

TIL : Quelles actions BP2S a-t-il récemment mis en place pour promouvoir le cabotage maritime ?

J.-M.M. : Interlocuteur reconnu et privilégié des autorités publiques françaises et européennes, BP2S a contribué à la mise en place et à l'évolution des dispositifs d'aide français et européen, tels que le programme Marco Polo ou le « help desk » pour tous les projets d'autoroutes de la mer.

En matière juridique par exemple, BP2S a travaillé,

avec tous les acteurs concernés, à l'élaboration d'un document unique de transport multimodal et d'un régime de responsabilité (et d'indemnisation) uniforme en Europe. Les résultats de ses travaux ont été largement communiqués et s'articulent parfaitement avec le plan d'action logistique de la Commission européenne. Au niveau technique, BP2S a également travaillé au développement d'une unité européenne de chargement



intermodale et contribue largement à faire connaître les avantages et atouts de l'euroconteneur 33 palettes (45'PW), équivalent à une semi-remorque en termes de chargement.

Sur le plan opérationnel et financier, s'inspirant des exemples italien et basque, BP2S a élaboré et proposé un projet d'« Ecomer » (écobonus à la française) comme outil concret d'incitation à la demande de transport maritime à courte distance en faveur des donneurs d'ordre pour toutes les unités de transport qui emprunteront la mer plutôt que la route.

Cette proposition a été reprise et développée dans le cadre du Grenelle de la mer et considérée par le ministre M. Borloo comme une « mesure phare ». BP2S, avec les 22 autres bureaux européens de promotion du « shortsea shipping », continue à travailler à la concrétisation de tous ces projets ainsi qu'à la fluidification du passage portuaire, à la simplification des procédures et des formalités qui freinent le développement du cabotage maritime et de la comodalité à chaînon maritime. ■

* Marco Polo a retenu, suite à son appel à projet 2009, cinq lignes maritimes intra-européennes qui bénéficieront d'une aide totale de 21.1 millions d'euros.