

DOSSIER CABOTAGE



Eric Hourri

armements Les Français d'abord sur le pétrole	18
États-Unis Les Jones Act tient bon	23
ferries Un nouveau leader en Europe du nord	24
entretien Antoine Person : « Il y a une volonté politique des autoroutes de la mer »	25
TMC Des transports qui ne peuvent attendre	26
pétrole L'« Anatife » fait du microcabotage	26
Brest Le casse-tête du DST d'Ouessant	27
ro-ro Nouvelles lignes vers la Turquie	27

LE PARI DES AUTOROUTES DE LA MER

L'essor du cabotage français pourrait bien venir du développement des autoroutes de la mer. À quelques jours de l'ouverture de la ligne Montoir - Gijon, le bureau de promotion du short-sea shipping relève, par la voix de son président Antoine Person, la volonté des politiques de mener à bien les projets de reports du transport routier vers le mode maritime. Car pour le moment, le cabotage à la française concerne avant tout le transport de vracs, et particulièrement de vracs liquides. C'est, en effet, sur les trafics de produits pétroliers raffinés que ce concentre l'essentiel de la flotte battant pavillon français. Les vracs secs sont, à de rares exceptions près, aux mains d'armements étrangers.

Brest Le casse-tête du DST d'Ouessant

Contraints d'emprunter le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, les caboteurs ralliant Brest aimeraient un assouplissement de la réglementation leur permettant de raccourcir leur route et de gagner du temps.

L'instauration, en avril 2003, du nouveau dispositif de séparation de trafic (DST) d'Ouessant, ne fait pas que des heureux. Si ce nouveau DST sécurise à l'évidence le transit de navires de fort tonnage au large de la pointe bretonne, il pénalise en revanche les petits caboteurs de moins de 3 000 UMS qui, chargés de matières non dangereuses (vrac agroalimentaire, clinker...), desservent le port de Brest.

« Une centaine de petits caboteurs par an sont ainsi directement concernés », chiffre l'Union maritime de Brest et de sa région (UMBR), qui s'est saisi du dossier. « Avec ces nouvelles dispositions, nous sommes constamment en train de jongler avec les heures d'arrivée des navires qui, soit courent par les chenaux du Four et du Fromveur, soit se voient contraints de faire le grand tour par le rail descendant, se plaint un agent maritime. Avec des décalages d'ETA (1) de 7 à 8 heures, il n'est pas facile de préparer la logistique portuaire opérationnelle. »

Certes une voie de navigation à double sens est bien réservée au cabotage et aux car-ferries. Mais seuls sont autorisés à l'emprunter les caboteurs en transit entre les ports situés entre le cap Finistère et le cap de la Hague. Or les petits caboteurs qui des-

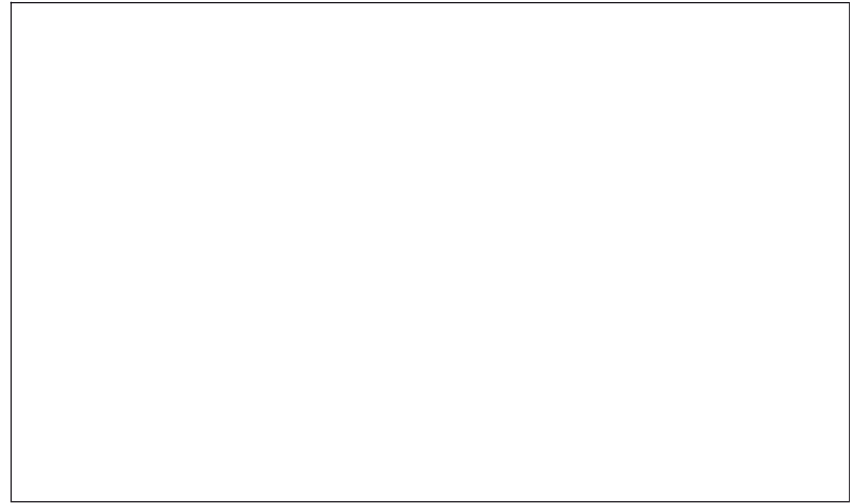
servent Brest arrivent des ports de l'Europe du nord, c'est-à-dire au-delà de la presqu'île du Cotentin.

« Obtenir le feu vert du Cross Corsen pour couper les chenaux est très aléatoire », souligne-t-on à l'Association française des capitaines de navires (Afcan). La réglementation est, en effet, assez restrictive : passage de jour, visibilité supérieure à 2 milles, vent inférieur à 30 nœuds, coefficient de marée inférieur à 90, obtention de l'autorisation, etc. « Mais tous les officiers de quart d'Ouessant trafic n'ont pas forcément les mêmes critères d'appréciation, indique-t-on pudiquement à l'Afcan. De plus, les commandants étrangers ne comprennent ni n'utilisent le système français des coefficients de marée. »

RISQUE DE COLLISION

Alors que sa demande de couper par le Four a été formulée 2 heures avant qu'il n'embarque le chenal, un commandant peut ainsi se voir ordonner de faire le grand tour, alors qu'il a déjà annoncé son ETA aux agences maritimes.

« Et ça débouche sur un autre problème de sécurité », poursuit-on à l'Afcan. Le caboteur va en effet devoir contourner Ouessant puis mettre le cap sur



Pas facile de prévoir la logistique pour accueillir les caboteurs quand leur temps de route peut être rallongé de 7 à 8 heures

Brest en croisant les navires de la voie montante. Avec tous les risques de collision que cela implique. Autant de raisons qui ont amené l'UMBR à demander une modification de l'arrêté du 18 avril 2003 instaurant les modifications du DST. « Nous souhaitons que les caboteurs venant à Brest puissent emprunter la voie de navigation à double sens située à 11 milles d'Ouessant. »

Un appel à témoignages a d'ailleurs été lancé en ce

sens par l'Afcan via le Cesma (Confederation of European Shipmaster's Association) auprès d'une trentaine d'armements de caboteurs et une réunion est envisagée en septembre pour peaufiner les arguments.

Sollicité, le Cross Corsen a planché sur la question et soumis des propositions à la préfecture maritime de Brest. « Le dossier est à l'étude et nous communiquerons en temps utile », indique son porte-parole.

Mais la prudence reste de mise pour deux raisons essentielles. D'abord, toute modification du DST actuel devra être validée par l'Organisation maritime internationale. Ensuite, d'autres catégories de navires (navires à passagers, navires militaires...) n'attendent qu'un fléchissement de la réglementation pour s'engouffrer dans la brèche.

Alain Le Duff

(1) Heure estimée d'arrivée.

ro-ro Nouvelles lignes vers la Turquie

Deux armateurs turcs ont choisi la France pour développer le transport de remorques routières depuis, et vers, leur pays.

Les échanges de marchandises entre le sud de la France et la Turquie représentent un énorme potentiel. Réalisé principalement par route – plusieurs dizaines de milliers de camions font la liaison chaque année – le trafic l'est aussi par mer avec 900 000 tonnes de marchandises traitées entre Marseille et les ports turcs en 2009.

Ces échanges, en majorité constitués de marchandises conteneurisées ou conventionnelles, pourraient encore prendre de l'ampleur avec le développement de lignes ro-ro. C'est en tout cas l'analyse faite par deux compagnies turques qui ont eu l'idée de lancer une ligne entre la région d'Istanbul et la France.

Cela a été le cas d'UND Deniz

qui, après avoir recherché durant plusieurs mois sa porte d'entrée en France, a finalement choisi le port de Toulon pour exploiter son service. Lancé le 7 mars 2010, il a assuré, dans un premier temps, trois escales dans le port sétouais. Réduit à deux escales durant l'été, il est repassé à trois escales en septembre.

Trois rouliers assurent cette

ligne qui relie Tekirdag, un port turc situé à l'ouest d'Istanbul sur les rives de la mer de Marmara : le Wessex et le Mercia (3 700 mètres linéaires) et le Beachy Head (2 600 mètres linéaires). Ces trois rouliers sont consignés à Toulon par l'agence Worms Services Maritimes.

Les chauffeurs routiers laissent leurs remorques à quai au port d'embarquement et prennent l'avion pour récupérer leurs ensembles.

UND Deniz table, pour la première année, sur un trafic de 20 000 à 21 000 remorques. L'UND étant, en effet, une émanation de la fédération des rouliers turcs, la ligne offre la particularité d'avoir un fond de cale garanti, l'amateur maîtrisant lui-même les flux terrestres. « Nous atteindrons donc facilement notre objectif, assure Tan Actuna, directeur de Worms Services Maritimes. D'autant que, après quatre mois de fonctionnement, nous avons déjà transporté plus de 10 000 remorques. La ligne concerne à

la fois les transporteurs routiers français, espagnols, anglais, allemands mais également ceux du Maghreb. Les avantages sont nombreux : économie en termes d'amortissement du matériel, d'assurance, de délais, d'agression, etc. ».

Des avantages dont devaient également profiter les clients d'U.N Ro-Ro. Cet armateur turc a, en effet, choisi de lancer un service régulier entre la Turquie et Marseille. Il a réceptionné son premier navire, l'Und Birlik (3 200 mètres linéaires), le mercredi 28 juillet.

Dans un premier temps, la liaison est assurée à raison d'un navire par semaine. Elle dessert les deux ports d'Istanbul, Pendik et Ambarli, avec un transit-time de trois jours. Les premières rotations ont permis de transporter une centaine de remorques par escales à l'import et une soixantaine à l'export. Suffisamment pour que l'armateur annonce l'arrivée d'un second roulier courant septembre.

Pierre GRAVES

L'« Und Birlik » qui assure la liaison entre Marseille et Istanbul pourrait être rejoint par une seconde unité dès le mois de septembre.