

Le transport maritime, un avenir pour l'Europe

Les experts de l'Observatoire ont examiné les développements du transport maritime de marchandises. Confrontant les éléments réunis dans leurs pays respectifs, ils ont dégagé des lignes de force qui, en retour, éclairent les débats et projets en cours ici et là.

Le premier constat avait été dressé dès le numéro 3 de notre bulletin Transport / Europe, en juin 2001 : le transport maritime est massivement utilisé à l'intérieur même de l'Europe, sans compter son poids évident dans les échanges intercontinentaux. Pourtant, la mer reste la face cachée du système de fret. Ainsi, les chiffres couramment cités pour caractériser le partage modal des marchandises ne couvrent que le transport terrestre, alors qu'en termes de tonnes-kilomètres la mer assure un transport presque égal à celui de la route !

Le deuxième constat est l'intérêt croissant, au niveau national et communautaire, pour le transport maritime, et notamment pour ses usages intra-européens. Intérêt économique mais aussi politique, quand il s'agit de promouvoir des techniques moins polluantes et d'alléger le trafic sur les infrastructures terrestres, touchées par la saturation. Short sea shipping, autoroute de la mer, voire mer-routage (sic), les expressions fleurissent pour exprimer un développement du mode maritime qui ne peut se faire sans une forte coordination avec les modes terrestres. Ce qui pose des problèmes d'équipement et d'investissement, mais surtout d'organisation, de formation, d'information et d'expérimentation, etc. Tout un champ d'intervention publique, en liaison avec les milieux professionnels, s'ouvre ainsi.

Ce mouvement général ne fait pas disparaître la diversité interne de l'Europe. La France, qui accorde traditionnellement à la mer moins d'attention que certains de ses partenaires, peut trouver dans ces multiples exemples des enseignements précieux.

Enfin, la mondialisation de l'économie englobe le transport maritime. L'Europe maritime c'est aussi, dans un contexte de croissance des flux, la concurrence entre les ports pour devenir les "hubs" reliant trajets intercontinentaux et "feeders" régionaux, pour s'inscrire dans des réseaux de terminaux et attirer les trafics. L'Europe des transports est à la fois complexe, d'un point de vue interne, et ouverte sur le monde. Notre Observatoire a encore du travail devant lui...

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

| | Page |
|--|------|
| <i>Edito</i> | 1 |
| <i>Le transport maritime</i> | 1 |
| <i>Les dossiers de l'Observatoire</i> | 6 |
| <i>Analyses statistiques : le transport terrestre de voyageurs dans les PECO</i> | 7 |

Le transport maritime

Le réseau des experts de l'Observatoire a étudié le transport maritime dans toute sa diversité en Europe.

- **La Suisse** n'ayant pas de façade maritime, c'est à elle d'ouvrir le tour de table ! Il existe en effet une flotte suisse de haute mer (outre la navigation lacustre), avec quelque 25 navires répartis entre cinq sociétés. Le tonnage (800 000 Tpl), de l'ordre de 1 pour mille de la flotte mondiale, est ainsi proportionnel à la population helvétique... On considère en outre que 22 autres compagnies maritimes sont domiciliées en Suisse pour des raisons fiscales et qu'elles gèrent une flotte de 203 navires sous pavillon de complaisance (pour un total de 7 millions de Tpl).

Les techniques récentes de navigation fluvio-maritimes mettent Bâle en communication avec la mer. Un peu plus de 8 millions de tonnes ont été déchargées en 2002 et un dixième seulement a été chargé sur des navires. L'asymétrie des flux d'entrée et de sortie à Bâle est conforme à l'inscription de l'économie suisse dans la spécialisation internationale : la valeur à la tonne des importations (250 €, pour 60 % de carburants et 40 % de vrac solides) est dix fois inférieure à celle des exportations (2200 €, des produits industriels).

Pour faire face à la surcapacité de la flotte fluviale européenne, le fonds de déchirage / modernisation permet de renouveler la flotte ("du vieux pour du neuf"). Parmi les bateaux récents, la moitié est composée de porte-conteneurs.

- **L'Allemagne** a une flotte de 500 navires, généralement récents. Les ports desservent le territoire national, mais ont aussi une fonction de transit à destination de la Baltique et de l'Europe centrale. On observe une hausse du trafic de conteneurs et des transbordements sur des feeders.

Les trois premiers ports – Hambourg, Brême et Wilhelmshaven – sont polyvalents (avec cependant une tendance à la spécialisation dans le transbordement du pétrole brut pour Wilhelmshaven) et assurent à eux seuls les deux tiers du trafic national, les autres sont spécialisés. Dans l'ensemble du pays, les infrastructures sont publiques, les entreprises portuaires, privées, n'investissant que dans les superstructures. Wilhelmshaven a été choisi pour la réalisation d'un nouveau port en eaux profondes, concurrent de Rotterdam. Les travaux devraient durer de 2004 à 2010. Les ports de la Baltique sont moins importants, mais ils assurent les liens avec la Scandinavie.

La desserte terrestre montre, selon les marchandises, de grands écarts de qualité qui se répercutent sur le partage modal. Hambourg utilise massivement la route (pour plus de la moitié de ses acheminements terrestres), alors que l'accès ferroviaire est bon. Cette situation est liée à la proximité d'une large part de l'hinterland économique du port. En revanche, Brême utilise davantage le fer, particulièrement pour les conteneurs, le transport routier n'étant préféré que pour les courtes distances. Les ports maritimes participent ainsi à l'inscription de l'Allemagne dans l'espace européen, avec un rôle spécifique de desserte des pays d'Europe centrale qui devra augmenter encore avec l'élargissement de l'Union.

- Le cabotage européen (SSS) représente déjà une forte proportion du trafic maritime **en Belgique**, avec notamment 40 % de l'activité d'Anvers. Pour autant, il ne fait l'objet d'aucune politique de soutien particulière. Ce sont les ports qui s'y intéressent et le développent, comme Zeebrugge dans ses relations avec la Finlande. Le trafic connaît une certaine expansion, et notamment le trafic de conteneurs. En 2002, la croissance a été de 14 % à Anvers, avec un hinterland se découpant en trois tiers égaux : la région, la Belgique, l'international.

De manière générale, la politique maritime belge ressemble à la politique néerlandaise, notamment dans la région de la Flandre. Il s'agit de créer de nouveaux bassins et d'élargir les zones industrialo-portuaires, avec en particulier le développement de la rive gauche de l'Escaut à Anvers et de sa desserte par le fer, avec la création d'un nouveau hub ferroviaire et la relance de la ligne dédiée dite du "Rhin d'acier". La Flandre développe en outre les infrastructures et les ports fluviaux, en continuité avec le système maritime.

La question de la manutention portuaire est posée ici comme dans d'autres pays. Un compromis est recherché entre les principes de libéralisation européens et la tradition de monopole des dockers anversoises organisés en pool en coopération avec l'autorité portuaire et les manutentionnaires.

Toute la flotte belge est sous pavillon de complaisance (Luxembourg, Libéria, Panama, Madère, etc.). Alors qu'en 1986 le pavillon belge comptait 102 navires, il n'en reste plus aucun parmi les 82 navires marchands en activité en 2001. Cette délocalisation administrative touche aussi des navires très techniques tels que les

remorqueurs pousseurs, les spécialistes des travaux hydrauliques, etc. Il est encore trop tôt pour savoir si les dispositions de la loi de 2002 sont suffisantes pour faire retenir les navires sous le pavillon national.

Un effort nouveau devra être consacré à la formation des marins et du personnel qualifié, dont la pénurie inquiète les armateurs. Le gouvernement est également attentif aux problèmes d'environnement et de sécurité, et a pris des dispositions pour renforcer les contrôles et créer un service de garde-côtes.

- Le trafic maritime de **l'Espagne** se monte à environ 350 Mt, les ports les plus importants étant Algeiras, Valence, Barcelone, Bilbao et Tarragone. Malgré la concurrence (entre Barcelone et Valence par exemple, pour desservir la région de Madrid), on n'observe pas la mise en place de ports secs aptes à capter les trafics dans l'hinterland.

La flotte sous pavillon espagnol compte 200 navires, nombre en augmentation depuis 1994. On estime que la flotte sous contrôle d'intérêts espagnols, quel que soit le pavillon, est d'environ 320 navires. L'âge moyen des navires est à peu près celui de la flotte mondiale, soit 19 ans. L'industrie de l'armement maritime est fragmentée, elle compte 100 compagnies dont beaucoup ne possèdent qu'un bâtiment. En 2002, un nouveau régime fiscal a été installé, avec une taxation à la tonne.

Lors de la présidence espagnole de l'Union européenne, la déclaration de Gijón a fait du développement du cabotage un objectif communautaire. Le gouvernement a mis en place une association de promotion regroupant l'Etat, les armateurs, les associations professionnelles. Le lancement de nouvelles liaisons a été mis à l'étude, en particulier entre le Languedoc-Roussillon, la Catalogne et le Pays valencien, mais pour l'heure elles n'ont pas trouvé leur équilibre économique. Le seul lien vivace est pour l'instant entre Gênes et Barcelone.

La catastrophe du Prestige a enfin été un événement considérable, qui remet en cause toute l'organisation de la sécurité du transport maritime par les pouvoirs publics.

- **La Finlande** est une sorte d'île, loin du centre de l'Europe, de surcroît isolée par les glaces une partie de l'année. Pourtant, 80% de son commerce international s'effectue par la mer. La maîtrise du transport maritime, avec la sauvegarde de la compétitivité et de la disponibilité du pavillon finlandais, est un objectif politique affirmé. La flotte nationale compte 150 navires, dont les trois quarts peuvent naviguer malgré une glace épaisse, tandis que fonctionne une flotte de neuf navires brise-glace (pour des épaisseurs de glace de 60 cm à 2 m). Sur le modèle de l'Allemagne, de la Suède et du Danemark, la Finlande a développé une politique d'air de au pavillon national.

Le trafic annuel est d'environ 80 Mt, dont 36 % en importation (produits pétroliers et marchandises générales) et 47 % en exportation (dont beaucoup de produits forestiers), le reste se répartissant entre le cabotage national de produits pétroliers et le transit terres-

tre vers la Russie. Les liaisons principales sont avec l'Allemagne, la Suède, les Etats-Unis, la Russie et le Royaume Uni. Le port d'Helsinki va quitter le centre ville, pour développer le trafic de conteneurs et de RORO sur un espace plus vaste.

Le souci général de protection de l'environnement baltique touche également le transport maritime. Les autorités s'inquiètent des conséquences de l'élargissement de l'Union et du développement des nouveaux ports russes, avec des normes moins exigeantes. Il faut donc mettre en place un système de gestion du trafic en Baltique, incluant la Russie. La densité du trafic de ferries pose en outre un problème sérieux de sécurité. La Finlande a lancé une étude stratégique couvrant le système de transport tout entier, dans ses dimensions économiques et de sécurité.

- **En France**, l'évolution des dix dernières années a été marquée par la réforme du statut des dockers, mais le blocage des années précédentes résultait aussi d'autres facteurs, notamment des structures de l'industrie de la manutention qui ne souhaitait pas remettre en cause les situations de monopole ou d'oligopole local souvent constatées. Le dispositif s'est assoupli et diversifié d'un port à l'autre.

Historiquement, le système maritime français a longtemps été étroitement encadré par l'Etat. L'armement maritime à capitaux publics (CGM) a été privatisé. Les cinq ports dits "autonomes", qui assurent environ 87 % du trafic national, sont gérés par l'Etat qui assure notamment les investissements d'infrastructures. La manutention entre, bien sûr, dans le secteur concurrentiel conformément aux orientations européennes. On compte aussi 23 ports "d'intérêt national", concédés aux chambres de commerce, et enfin des ports locaux gérés par les départements ou les communes. Cette structure est actuellement en débat, la deuxième vague de décentralisation (prolongeant les lois du début des années 80) pourrait confier de grands ports aux Régions. On note que les collectivités locales sont autorisées à participer au capital d'entreprises de manutention ou de transport.

Pendant la décennie quatre-vingt-dix et du fait de problèmes structurels non résolus, les coûts sont restés supérieurs à ceux des concurrents proches et la compétitivité portuaire française a été mauvaise. Le trafic total national a stagné aux alentours de 300 Mt (équivalant à celui du seul port de Rotterdam) et est trop resté spécialisé dans le vrac destiné à un hinterland proche. La part du Havre dans l'activité du "range" a décliné. Près de 10 Mt expédiées ou reçues par les régions françaises passent par les ports du Benelux. La situation n'est pas pour autant restée figée. Depuis 1992, le nombre de dockers employé par tonne manutentionnée a été divisé par trois !

Les questions à résoudre aujourd'hui touchent l'augmentation des investissements privés et publics (avec un renforcement de la contribution des collectivités territoriales à côté de celle de l'Etat), à la concentration des entreprises de manutention (isolées et de faible taille par comparaison avec les groupes qui dévelop-

pent leurs réseaux internationaux), à l'assouplissement de la législation sur l'usage du domaine public (pour faciliter la cohabitation d'activités à capitaux publics et privés). L'objectif est de massifier les trafics maritimes, pour gagner en efficacité, sans négliger l'amélioration des dessertes terrestres (notamment vers Le Havre et Fos). Le renforcement des activités logistiques en zone portuaire vise à la fois à augmenter la valeur ajoutée produite sur place et à fidéliser les trafics maritimes.

On constate une spécialisation croissante des plus grands ports. Dunkerque se renforce comme un port à vocation industrielle, notamment pour alimenter sa sidérurgie, il a unifié son système de manutention, réduit l'effectif des dockers, augmenté son trafic de conteneurs. Marseille, longtemps marqué par l'instabilité sociale, demeure un port pétrolier de première importance, tandis que le projet "XXL" vise à renforcer les implantations industrielles sur le site. Le Havre, enfin, a surmonté sa crise des années 1992-1996 et fait l'objet du projet national Port 2000 visant à renforcer le trafic de conteneurs par de nouvelles installations portuaires et une meilleure desserte ferroviaire et fluviale.

Les principaux armements ont également des spécialisations marquées. CMA-CGM, 8ème armement mondial et 4ème européen, se définit comme un transporteur mondial de conteneurs, notamment sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie et dans le Pacifique. Son siège est à Marseille et marque une volonté d'augmenter le trafic en Méditerranée. Bollorée est le 24ème mondial et traite surtout les flux Nord-Sud, en incluant dans ses activités en Afrique de l'Ouest la desserte terrestre de l'intérieur, la logistique et le négoce.

Un récent rapport parlementaire a examiné de nouveau la question du pavillon français et de sa compétitivité face aux autres immatriculations, dans la perspective d'une augmentation du cabotage européen (après plusieurs tentatives infructueuses de lancement de lignes nouvelles). Il entre dans la préparation d'un débat au Parlement (Assemblée nationale et Sénat) sur les orientations de la politique générale des transports (et notamment du choix et du financement des infrastructures).

- Le transport maritime de **la Grèce** se répartit entre le transport côtier et les ferries d'une part, le transport intercontinental de l'autre. Ce dernier se subdivise à la fois en termes géographiques (l'Europe, le reste du monde) et de produits (vrac sec et pétrolier, conteneurs, marchandises générales traditionnelles). Le transport côtier a un statut juridique spécifique qui va évoluer avec la réglementation européenne. Dans cette perspective, le "short sea shipping" est une notion politique. Le "SSS" est au transport maritime côtier l'équivalent du transport "combiné" au transport intermodal rail-route : un instrument d'une politique des transports, fournissant une alternative au transport routier.

L'industrie maritime grecque, une des premières au monde, est fortement exportatrice (avec un excédent commercial de plus de 8 milliards d'Euros). Elle repré-

sente environ 18 % de la flotte mondiale, tandis que la mer n'assure que 8 % des transports grecs. Elle occupe en Grèce 194 000 personnes, soit 6,2 % de l'emploi national pour 8,3 % du revenu, et 50 000 personnes hors de Grèce. La flotte compte environ 3 500 navires, répartis entre 750 compagnies. Sa capacité a doublé depuis 1990. De manière générale, les armateurs grecs sont propriétaires des navires qu'ils font naviguer et leurs capitaux sont également présents dans les secteurs de la banque, des télécommunications, de la recherche et développement, des bureaux d'études. La plupart des armements comptent un faible nombre de navires (seulement 3 % des compagnies possèdent plus de 25 navires) et sont mieux positionnés sur le marché du tramping (le transport à la demande) que sur celui des lignes régulières. C'est une industrie commercialement très réactive, qui doit également savoir spéculer sur les fluctuations de la valeur des navires.

En Méditerranée occidentale, le trafic de conteneurs s'organise autour de "hubs", avec Gioia Tauro, Algesiras et Malte. En Méditerranée orientale, la hiérarchie est moins marquée, avec les ports de Limassol, du Pirée, de Salonique, Damiette, Alexandrie, de la Mer Noire. Le taux de conteneurisation y est moins élevé, les ports ne disposant pas des équipements nécessaires. Les divers trafics sont assurés par des opérateurs différents : grands armements mondiaux desservant les ports principaux, feeders assurant la desserte locale à partir des "main ports" répartis sur l'axe Gibraltar - Suez, opérateurs régionaux pour des services réguliers à courte distance. Les statistiques sont parfois difficiles à rapprocher d'un pays à l'autre, et l'on enregistre les entrées et sorties des ports, non les flux d'origine à destination finale.

Le transport maritime assure environ 15 % des échanges en Méditerranée, pour l'essentiel entre une soixantaine de ports importants ou moyens, et porte principalement sur des produits à faible valeur. La réduction générale des délais de transport des marchandises est défavorable au choix du transport maritime par les chargeurs, alors que les navires rapides, s'ils ont su montrer leur efficacité et leur compétitivité commerciale pour les voyageurs, se prêtent mal au transport de fret. Une étude récente a montré trois schémas différents de prise de décision, quant à la répartition modale du fret. Pour les produits à faible valeur, le coût de transport est déterminant. Mais bien des produits sont sensibles à la fois au coût et à la qualité du transport, notion qui recouvre la fiabilité et la flexibilité. Enfin, les spécificités locales (en termes d'équipement en infrastructures, en accessibilité) ne doivent pas être négligées. Au total, les chargeurs utilisent souvent plusieurs modes, et le cabotage maritime venant compléter le transport routier.

Pour gagner des parts de marché, le transport maritime devra réduire le temps des passages portuaires et renforcer l'offre de services au transport de conteneurs en Méditerranée orientale (y compris pour le traitement des documents administratifs qui, s'il est défaillant, ralentit le mouvement des marchandises).

La Grèce compte enfin un transport maritime de personnes important (quelque 32 millions de passagers

par an) pour la desserte des îles, avec une politique publique de soutien à la "continuité territoriale". Les navires rapides récemment apparus ont pris des parts de marché au transport aérien.

• **L'Italie** a connu ces dernières années une profonde transformation de son transport maritime, à la fois sous l'angle de la législation et de la gestion des entreprises, les deux aspects étant liés. Après une longue crise, la relance est venue de la loi 84-1994 séparant les activités de régulation portuaire des activités opérationnelles. Dans chaque port, une autorité organisatrice s'est mise en place, sans lien avec les sociétés de manutention à qui sont réservées les opérations sur les terminaux. Le statut d'autorité organisatrice n'est accordé que dans les ports d'une certaine importance (sur la base d'un volume minimal de trafic : 3 Mt ou 200 000 TEU par an). Aujourd'hui, le trafic national total est de l'ordre de 400 Mt, dont la moitié pour les hydrocarbures. 47 % des tonnages exportés par l'Italie le sont par la voie maritime.

De 1996 à 2001, le trafic italien de conteneurs a doublé, avec notamment le développement du port de transbordement de Gioia Tauro qui est déjà en voie de saturation avec près de 2,5 MTEU par an. L'armement Evergreen a récemment reporté son "hub" sur un autre port méridional, Tarente. Le changement à souligner est la prise de contrôle des terminaux par des groupes étrangers. Le groupe allemand Eurogate, auquel participent le port de Hambourg, Maersk et Contship Italia, contrôle ses terminaux à Gioia Tauro, La Spezia, Salerne, Livourne, Ravenne. Le manutentionnaire singapourien PSA est à Gênes, Venise, Civitavecchia. Ces évolutions, permises par le nouveau cadre réglementaire, s'inscrivent dans un mouvement marqué par la globalisation économique, la croissance des échanges en Méditerranée. Les ports de conteneurs principaux s'organisent en un réseau intercontinental auquel les ports secondaires sont reliés par "feeder". L'isolement historique du Mezzogiorno est ainsi remis en cause.

On observe le développement du cabotage, national et international. Cette technique s'impose évidemment avec la Sardaigne et se développe avec la Sicile (même si, dans les statistiques, les flux de camions par RORO sur le détroit de Messine sont considérés comme du transport routier), et fournit la base d'un développement européen plus large (comme avec l'armement Grimaldi, notamment pour le transport d'automobiles). Mais la centralité géographique ne garantit pas le commandement maritime, si les ports sont mal coordonnés et si l'usage des TIC et l'accessibilité terrestre des ports, par la route et le fer, sont insuffisants. Les zones portuaires sont souvent exiguës et les flux n'y sont pas gérés avec toute la rigueur souhaitable, l'offre de RORO reste limitée. Le projet d'une "autoroute de la mer" a été lancé, pour augmenter le cabotage en modifiant son organisation et diminuer ainsi les flux de poids lourds sur les autoroutes.

Les pouvoirs publics interviennent fortement pour dépasser ces problèmes, l'Etat a investi quelque deux milliards d'Euros dans les ports de 1998 à 2001, et une loi de 2002 prévoit de prolonger cet effort sur 15 ans.

• **Les Pays Bas** sont fortement spécialisés dans le transport maritime (Rotterdam a le premier tonnage mondial). Ils jouent à la fois un rôle dans les trafics intercontinentaux, dans leur pré et post-acheminement continental et dans le trafic proprement intra-européen. Ces dernières années, le cabotage européen s'est développé plus vite que le trafic intercontinental, poussé par la dynamique d'intégration économique européenne. Les prévisions pour les années à venir sont une croissance comprise entre 20 % et 45 % d'ici à 2010.

Le tonnage du trafic de Rotterdam se répartit entre les vracs liquides (46%), les vracs solides (29%) et les conteneurs (22%). Le traitement final des conteneurs se subdivise lui-même entre le *feeder* maritime (26% de réembarquement), le route (40%), le fleuve (22%) et le rail (11%). Le risque de congestion devient très préoccupant dès 2006, alors que la desserte fluviale est très bonne et n'est pas saturée, que la route est à la limite de sa capacité (on songe à établir sur les autoroutes des couloirs de circulation réservés aux poids lourds), qu'enfin la ligne ferrée Betuwe est en cours de construction. Le port veut développer une deuxième zone gagnée sur la mer, pour y déplacer un terminal de conteneurs et dégager ainsi une capacité pour le cabotage.

La politique néerlandaise des transports touche tous les aspects du système. Le transport maritime y tient une place importante (cette activité représente environ 8 % du PIB, pour une valeur ajoutée de 25 milliards d'Euros et avec 230 000 emplois). Pendant les années de récession, les pouvoirs publics ont mené une politique contracyclique d'investissements pour renforcer les pôles de Rotterdam et de Schiphol. En même temps, l'administration tend à se retirer de la coordination des ports en laissant à ceux-ci davantage d'autonomie. L'objectif est une plus forte concentration des flux et la concentration des entreprises qui les traitent. Ce qui n'est pas contradictoire avec la recherche d'un fonctionnement des ports en réseau, pour mieux utiliser les capacités disponibles. L'usage des TIC est intensifié (passage du *main port* au *brain port*). Le port est conçu comme un ensemble logistique regroupant des infrastructures, de la logistique, des terminaux, tandis que l'administration publique concentre ses interventions sur les questions d'environnement, de sécurité, d'infrastructures de base et d'aménagement du territoire.

Pour inclure la politique portuaire dans une politique plus large, cinq documents ont été élaborés, selon une approche multidisciplinaire des relations entre réseaux et territoires, et traitant des points suivants :

- environnement et développement économique,
- aménagement du territoire,
- aménagement de l'espace économique,
- schéma de développement des transports,
- programme pluriannuel d'infrastructures.

Rotterdam, en concurrence avec Hambourg, n'est pas idéalement localisé pour la desserte des PÉCO et doit encore augmenter sa compétitivité.

• **Le Portugal** participe à l'"autoroute de l'Atlantique", entre péninsule ibérique, Grande Bretagne et Europe du Nord. Selon une étude récente

de comparaison des coûts, la mer pourrait assurer environ 20 % du trafic sur cet axe dans de bonnes conditions de rentabilité. Mais il faudrait surmonter de sérieux problèmes d'organisation pour donner accès à ce mode de transport aux entreprises moyennes. Chaque pays a pris des dispositions particulières, il faut alors développer les accords bilatéraux ou prendre une directive européenne unifiant le dispositif. On note en effet la contradiction entre, d'une part, la volonté affichée de développer le transport maritime et, d'autre part, la libéralisation du secteur portuaire (séparation de la régulation et des opérations) qui, en donnant une large autonomie aux autorités organisatrices de chaque port, segmente le système.

L'Institut portuaire est l'autorité de régulation centrale, des entités gestionnaires sont en outre en charge des cinq ports principaux, développés par des capitaux publics avec l'intervention d'opérateurs portuaires. L'accroissement des échanges avec l'Espagne et la France s'appuie surtout sur le transport routier, la part du transport maritime n'est que de 33% et pourrait donc être sensiblement augmentée¹. Les principales liaisons sont avec le Royaume Uni, l'Allemagne et le Benelux.

Tous les pays d'Europe ont connu la pression des dockers qui fixent le nombre de travailleurs à affecter à chaque tâche et ont le monopole d'embauche. Cette question n'est pour autant pas la seule raison de sclérose du système portuaire, auquel de nombreux acteurs sont partie prenante. Les nouveaux terminaux spécialisés portugais (pour le pétrole, les céréales, les usines bord à quai) échappent au monopole des dockers. Le transitaire international PSA est entré sur le terminal de Sinnes (il est aussi présent à Anvers, Algesiras et dans plusieurs ports italiens). Avec des coûts très bas, il pourrait concentrer à son profit une large part du trafic portugais, et les manutentionnaires nationaux sont alors amenés à se concentrer. Lancée par Volkswagen, l'activité RORO de Setubal se développe malgré un tirant d'eau limité à 12 m. Un débat porte sur l'activité portuaire de Lisbonne et ses impacts sur l'environnement et le développement urbain. L'hinterland de ce port est très étroit, directement lié aux activités industrielles de l'estuaire du Tage, et Lisbonne devrait donc conserver son activité propre à l'avenir.

• Le transport maritime est un thème important de la politique des transports du gouvernement du **Royaume Uni**. Malgré le tunnel sous la Manche, la Grande Bretagne reste une île et 95% du tonnage de son commerce extérieur passent par la mer. L'intérêt politique pour le transport maritime touche aussi aux questions d'environnement, tandis que certaines études estiment que la mer pourrait fournir une solution alternative à 3,5% du transport routier de marchandises. Dans l'ensemble, la politique britannique du transport maritime est davantage motivée par des

1) *Rafael Gimenez signale que les observations du trafic entre la péninsule et le reste de l'Europe sont désormais disponibles sur le net.*

considérations nationales que dictées par des exigences européennes.

Le Livre blanc sur le transport maritime britannique de 1998 avait fait un diagnostic pessimiste de la situation, avec en particulier une flotte sous pavillon national en diminution et une pénurie de marins. Pourtant, une flotte internationale importante continue d'être confiée à des gestionnaires britanniques, tout en restant sous d'autres pavillons.

Le trafic, de l'ordre de 550 Mt par an, dont 58 % de matières premières et 42% de marchandises générales, est réparti entre un grand nombre de ports (aucun n'assure plus de 10 % du trafic total), même si Felixstowe se montre le premier pour le traitement des conteneurs et Douvres pour le RORO. Les échanges avec les ports européens (Rotterdam, Calais, Wilhelmshaven) augmentent plus vite que les échanges intercontinentaux.

À la suite du Livre blanc, la politique actuelle s'organise autour de quelques priorités :

- renforcement des capacités maritimes (par la formation de main d'œuvre, la création de nouveaux emplois, l'accent sur la sécurité et l'environnement, des conditions plus attractives pour les armateurs),
- réforme de la fiscalité (avec une taxe au tonnage et non sur les bénéfices et d'un montant réduit, en échange d'un effort de formation des marins et d'une aide pour ne pas délocaliser les navires),
- allègement des réglementations, sans toucher aux dispositions relatives à l'environnement et aux obligations communautaires.

Les politiques des autres pays européens (Allemagne, Grèce, Pays Bas, Norvège) sont étudiées avec soin pour "caler" la politique britannique.

• **La Suède** est à la périphérie de l'Europe occidentale et 95 % des tonnes de son commerce extérieur passent par la mer. 50 000 personnes travaillent dans le secteur maritime. La politique du gouvernement vise à maintenir un pavillon national compétitif, capable de naviguer l'hiver en dépit de la glace. Cette politique a déjà ramené une vingtaine de navires sous le pavillon national. L'autre priorité est d'assurer un bon niveau de sécurité et de respect de l'environnement (la tarification de l'accès aux ports est modulée selon le volume d'émissions polluantes des navires).

Avec la tendance générale à la concentration des trafics, les liaisons transocéaniques directes à destination des ports suédois ont diminué (sauf pour l'exportation d'automobiles), le trafic de feeders augmente. Sur un trafic total de 130 Mt, 30 Mt passent par les ferries. Göteborg est le premier port du pays, notamment pour les conteneurs, et fait l'objet d'un projet d'agrandissement et d'approfondissement du chenal d'accès.

La politique communautaire, visant à limiter les subventions au secteur maritime et à ouvrir le marché des opérations portuaires, est mal acceptée car de façon générale le syndicat des dockers a, dans chaque port, le monopole de l'embauche, tandis que la manutention est assurée par une entreprise unique détenue par la

municipalité et que le pilotage est un monopole de service public.

Les pavillons de complaisance sont notamment redoutés pour leur faible respect des règles de sécurité. La Suède pose, comme la Finlande, la question de la gestion intégrée de l'espace Baltique, elle soulève aussi le problème de la sûreté (les ferries sont particulièrement vulnérables au terrorisme).

Un effort est consacré à l'enseignement et à la recherche pour tous les éléments de la chaîne de transport, y compris ses segments terrestres. En outre, le transport maritime doit s'inscrire dans une activité logistique plus large, par où se diffuse souvent l'innovation technique et organisationnelle. Des partenariats sont développés pour la formation d'experts étrangers, en particulier dans les PECO.

*

Synthèse établie à partir des contributions de M. Chevroulet (EPFL), Mme Catharina Horn (Université technique de Dresde), MM. Beuthe (FUCAM), Gimenez i Capdevila (Institut d'études territoriales de Barcelone), Carstam (B Consoy), Beyer (Université Louis Pasteur Strasbourg), Kapros (Université de la mer Egée), Bologna (Progetrasporti), Tardieu (NEA), Nunes da Silva (Université technique de Lisbonne), Mme June Burnham (Middlesex University).

Les Dossiers de l'Observatoire

Dossier n° 5 :

« Prospective des transports en Europe »

Quels sont les travaux d'étude des perspectives à long terme du système de transport effectués ici et là ? par qui ? pour le compte de qui ? quel en est l'usage ? sont les questions auxquelles répondent les contributions des experts de l'Observatoire rassemblées dans ce dossier.

Le panorama des exercices de prospective en Europe occidentale montre une grande diversité et révèle les particularités de chaque pays membre (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Royaume Uni, Suède, Suisse), que les dossiers antérieurs de l'Observatoire ont déjà permis d'explorer.

Cette comparaison fait aussi apparaître que la prospective n'est jamais un exercice gratuit, purement motivé par un souci de connaissance. La prospective est liée, d'une manière ou d'une autre, à la décision et à l'action, même si ce lien n'est pas mécanique, passe par de multiples médiations, et bien des travaux de prospective restent sans application immédiate.

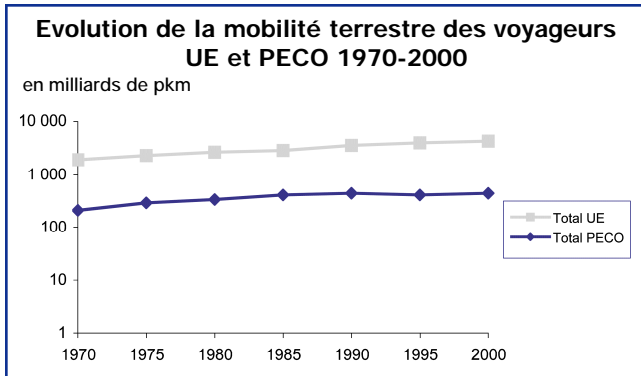
La *prospective* n'est qu'un élément d'un processus complexe, associant le long terme des études exploratoires et des options, le moyen terme de la *planification* de mise en œuvre des choix, le court terme de la *programmation* des réalisations effectives. S'il n'appartient pas à la science, l'exercice prospectif doit donc être de la meilleure qualité scientifique possible: il contribue à engager l'avenir.

Analyses statistiques

Le transport terrestre de voyageurs dans les pays d'Europe centrale et orientale et les Etats Baltes (PECO)

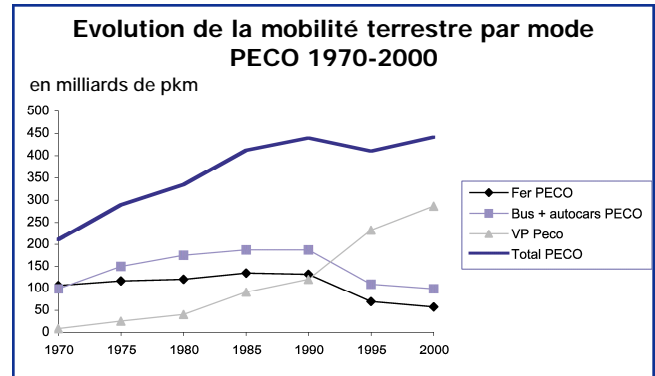
NB : la CEMT désigne par PECO les 11 pays suivants : Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Macédoine, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie. Elle y ajoute les 3 pays baltes : Estonie, Lettonie, Lituanie. Parmi ces 14 pays devraient entrer dans l'UE en 2004 : Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie, ainsi que Chypre et Malte. Dans les analyses qui suivent, pour des raisons de disponibilité de données, ont été retenus les 10 pays suivants : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie. On comparera utilement ces informations avec celles concernant l'Union Européenne présentées dans le numéro 2 de *Transports/Europe*.

• Evolution de la mobilité, UE et PECO, 1970 - 2000



Source : CEMT

La mobilité des voyageurs, tous modes confondus (chemin de fer, bus et autocars, voitures particulières) et mesurée en pkm (passagers-kilomètres) a plus que doublé entre 1970 et 2000 dans les 10 pays «PECO» (+110%), comme dans les 15 pays de l'UE (+120%). En valeur absolue (*l'échelle de ce graphique est logarithmique*), le transport de voyageurs a un volume 10 fois

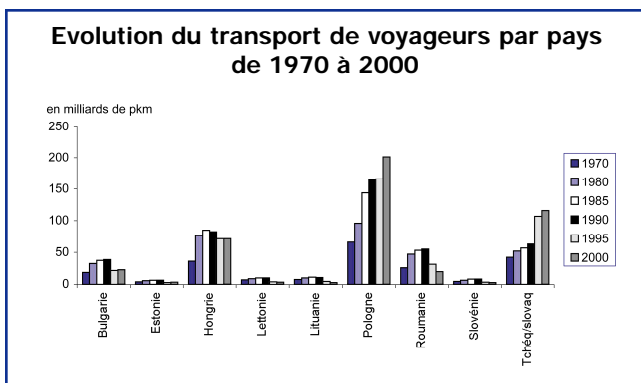


Source : CEMT

plus grand dans l'Union Européenne que dans les 10 PECO étudiés.

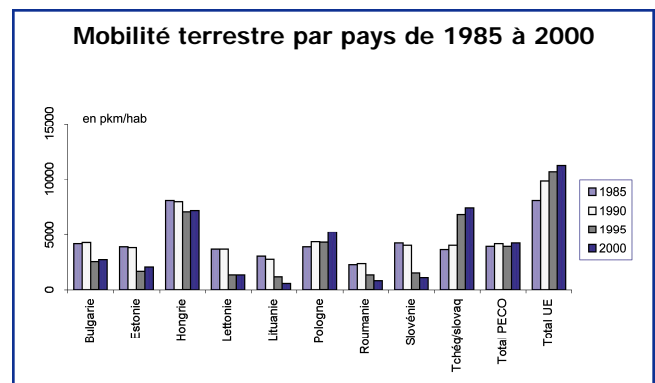
Par mode, l'évolution des PECO est totalement différente de celle de l'UE. Après avoir progressé jusqu'en 1990, le transport collectif (chemin de fer + bus + autocars) chute brutalement à partir de cette date et est relayé par la progression rapide de la voiture particulière

• Evolution par pays des PECO



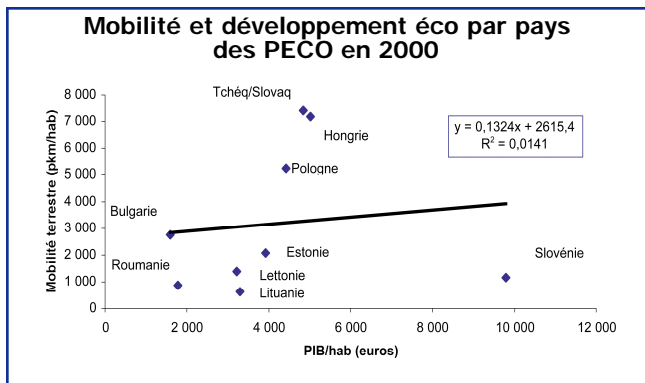
Source : CEMT

C'est en Pologne et en Tchéquie + Slovaquie (associées sur les graphiques bien que politiquement séparées depuis 1992) que la mobilité totale (en pkm) est la plus forte, aussi bien en 1970 qu'en 2000. La plupart des autres pays subissent depuis 1990 une baisse de leur mobilité, le développement de la voiture particulière n'ayant pas encore décollé. En taux absolus, la Pologne est le plus important des pays prochainement adhérents à l'Union.



Source : CEMT - Eurostat - Nations Unies

Mesurée en pkm (passagers-kilomètres) **par habitant**, la mobilité des voyageurs entre 1985 et 2000, tous modes confondus, a progressé de 8% dans les 10 pays «PECO» alors que la hausse atteint 39% dans les 15 pays de l'UE. Dans les PECO cette évolution n'est pas régulière : positive (+5%) de 1985 à 90, en baisse (-6%) de 1990 à 1995, puis de nouveau en hausse (+8 %) de 1995 à 2000 à un niveau supérieur à celui de l'UE (+5%).

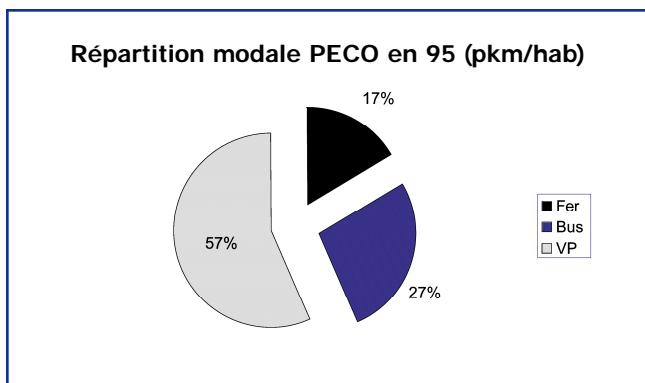


Source :calculs à partir de documents CEMT – Eurostat

Il n'y a pas de corrélation statistique entre niveau de développement économique et mobilité dans les PECO.

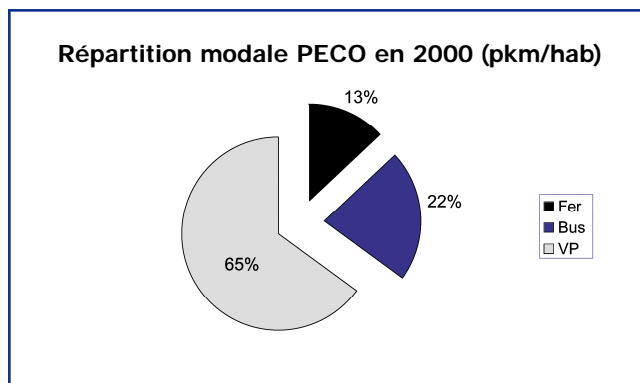
Pour en savoir plus :
consulter « Evolution des transports 1970-2000 » (CEMT) – « Statistical yearbook on candidate and south-east European countries 1996-2000 » (Eurostat/Commission européenne/thème 1 General statistics)

• Répartition modale en 1995 et 2000



Source :CEMT - Eurostat

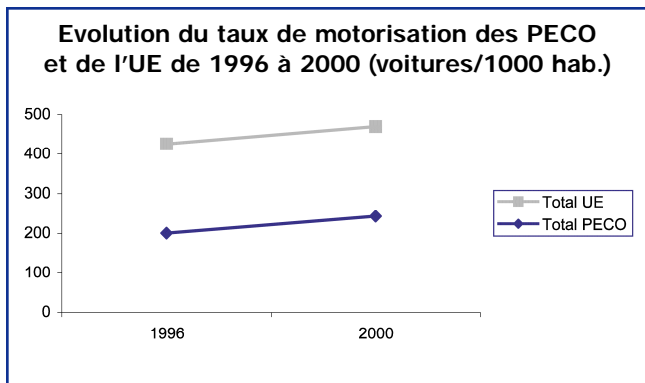
Dans les PECO la part de la voiture particulière ne cesse de progresser, mais les transports collectifs conservent



Source :CEMT - Eurostat

une part supérieure à celle observée dans l'Union Européenne.

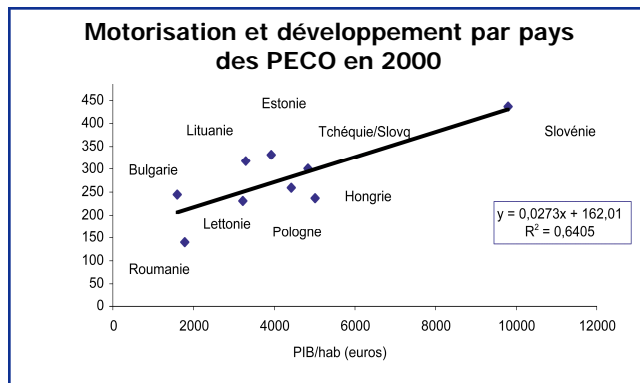
• Motorisation



Source :Eurostat

En 1996 le taux de motorisation est deux fois plus faible dans les PECO que dans l'UE. Mais de 1996 à 2000 le taux de motorisation a augmenté de 21% dans les PECO et de 10% dans l'UE. La corrélation entre niveau de développement et taux de motorisation est forte dans les PECO. Ces pays connaissent une phase d'accession massive à l'automobile.

Christine Aubriot
 Chargée de mission au CNT



Source :Calculs à partir de documents Eurostat

La bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables – rubrique «Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe».

CNT
 Observatoire des Politiques et des Stratégies de transport en Europe
 34, avenue Marceau 75008 Paris (France)
 Téléphone : 01 53 23 85 85
 Télécopie : 01 53 23 85 80
 Internet : www.cnt.fr
 ISSN n° 1620-2775
 Directeur de la publication : Michel Savy
 Rédactrice en chef : Christine Aubriot
 Impression : Compo Imprim

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine girard@cnt.fr