

**Conseils Economiques
et Sociaux Régionaux
de l'Atlantique**

BASSE NORMANDIE * BRETAGNE
PAYS DE LA LOIRE * POITOU-CHARENTES * AQUITAINE

**LE TRANSPORT MARITIME
DANS LES REGIONS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE**

**AVIS COMMUN
(mars 1999)**

1. VALORISER LES ATOUTS DES PORTS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

L'Atlantique Nord représente le tiers de la circulation maritime mondiale. La grande majorité de ce trafic se réalise avec les ports de l'Europe du nord et transite par la Manche, à proximité immédiate des ports de la façade atlantique française.

Les régions françaises de l'Arc Atlantique recensent trente ports de commerce. Ces ports proposent une offre, reliée à tous les continents, susceptibles de recevoir tous les types de trafic : roulier, vrac, énergétique et conteneur. En 1997, ils représentent un trafic total cumulé de 62,2 millions de tonnes. Si l'on se réfère au ratio proposé par les professions portuaires selon lequel 1.000 tonnes de trafic maritime génèrent un emploi, les ports de la façade atlantique induisent, à eux seuls, plus de 62.000 emplois.

A l'exception des plus grands ports qui sont généralistes, les équipements portuaires de la façade atlantique sont spécialisés sur des trafics de vracs industriels ou alimentaires liés aux économies régionales. L'ensemble de ces ports constitue des pôles importants de l'activité économique locale. Ils contribuent à ouvrir les régions atlantiques vers le monde.

Compte tenu de leurs positions stratégiques d'ouverture sur l'océan, de l'existence d'un réseau important de villes moyennes, d'une occupation plus équilibrée de l'espace, les régions françaises de l'Arc Atlantique offrent un potentiel de développement face à la saturation d'autres espaces européens. Dans cette situation, les ports de la façade atlantique présentent des atouts incontestables pour une distribution européenne de marchandises plus équilibrée. Leur localisation géographique les fait bénéficier d'un double avantage terrestre et maritime, et permet d'optimiser les temps et les coûts de distribution.

2. TRANSFORMER LES PRATIQUES DU TRANSPORT MARITIME SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Le trafic de marchandises est en pleine expansion mais cela a surtout favorisé, jusqu'à présent, le mode routier. Celui-ci est le principal bénéficiaire de cette progression des échanges grâce à des raisons de rapidité, de souplesse d'utilisation et surtout de la non-intégration des coûts des infrastructures dans sa tarification.

Dans un contexte de concurrence exacerbée, le transport maritime dans les régions atlantiques souffre de plusieurs handicaps. L'arrière-pays de la façade est peu urbanisé et ne possède pas de concentration importante d'industries lourdes comparables à celles implantées dans le Nord de l'Europe. Mais surtout, les liaisons terrestres, tant ferroviaires que routières, demeurent concentrées sur l'Île-de-France, qui est elle-même tournée vers d'autres ports. Il n'existe pas encore de réseau cohérent irriguant la façade sur les axes est-ouest et nord-sud.

Contrairement à la situation en Belgique et aux Pays-Bas, la politique maritime n'est pas encore reconnue comme priorité nationale en France. L'État se révèle particulièrement impécunieux pour les ports, quels que soient leurs statuts, ports autonomes, ports d'intérêt national ou ports d'intérêt départemental. De même, il ne propose pas de politique ambitieuse, et axée sur le long terme, pour le développement de sa flotte de navires de commerce. Par ailleurs, le tissu industriel est peu sensibilisé aux opérations de commerce international et délaisse cette activité, porteuse de risques mais lucrative, aux acteurs étrangers.

3. LES PROPOSITIONS DES CESR DE LA FAÇADE ATLANTIQUE POUR DEVELOPPER LE TRANSPORT MARITIME

Plusieurs signes précurseurs tendent à montrer que les ports de l'Atlantique peuvent exploiter leur potentiel de croissance. La création récente de lignes régulières et l'ouverture au feeder sont autant d'atouts qui permettent d'envisager l'avenir avec un certain optimisme. Ces créations, bien que modestes par rapport aux grands ports européens, sont le résultat d'une forte implication des responsables portuaires. Les perspectives sont encourageantes, mais le chemin qu'il reste à parcourir demeure important. L'expansion des ports dépend de la capacité de mobilisation et de coopération de l'ensemble des acteurs régionaux et d'une volonté nationale relayée par l'Union Européenne.

Les CESR de la façade atlantique ont exprimé, par un avis commun sur le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (le SDEC) leurs priorités communes en matière d'aménagement du territoire. Il en ressort la volonté de voir se constituer, en France et en Europe, une politique maritime beaucoup plus ambitieuse. C'est dans cet esprit que les CESR des régions atlantiques se sont efforcés d'apporter leur contribution.

3.1. L'amélioration de la desserte terrestre des ports de la façade Atlantique

La façade Atlantique doit être intégrée et considérée par l'Europe comme une porte ouverte sur le reste du Monde. La position des régions françaises de la façade atlantique offre à l'Union Européenne une ouverture directe sur les autres continents. Aussi, doivent-elles avoir un rôle majeur à jouer dans la croissance de l'économie européenne. Les ports qui jalonnent la façade atlantique malgré des moyens nettement plus limités que ceux de la mer du Nord, font chaque jour la preuve de leur dynamisme et de leur efficacité.

Dans ce contexte, il importe de pouvoir traverser rapidement l'hexagone en direction de l'Allemagne et l'Italie et de raccorder les lignes ferroviaires ouest-est aux corridors ferroviaires en service.

Les équipements essentiels à réaliser sont, pour le bénéfice de l'ensemble de la façade atlantique, le contournement ferroviaire au sud du bassin parisien (nommé "Barreau sud"), la création de connexions routières et autoroutières avec l'est européen et l'axe rhodanien, l'amélioration de la qualité des dessertes ferroviaires pour le fret au sein de l'Arc Atlantique et l'achèvement de la Route des Estuaires ainsi que l'axe Calais-Bayonne et le franchissement des Pyrénées.

32. L'organisation de la massification des marchandises

Les ports ont besoin de l'existence de lieux d'éclatement, permettant ainsi les meilleures conditions d'acheminement des marchandises par voie terrestre.

La création de plates-formes logistiques régionales est pertinente pour certains trafics à caractère local. En revanche, la massification des marchandises telle qu'elle est nécessaire pour le développement des ports de la façade atlantique suppose la constitution d'un véritable maillage interrégional des sites logistiques existants. Ce principe doit permettre l'extension de l'arrière-pays des ports atlantiques.

Pour cela les CESR de la façade atlantique considèrent comme indispensable la création de deux grandes plates-formes d'éclatement bien reliées à l'ensemble des ports de commerce atlantiques, l'une tournée vers l'ouest, l'autre tournée vers le sud-ouest et la péninsule ibérique.

Le principe retenu, il convient d'en étudier sans tarder la faisabilité avec les professionnels des transports. Une concertation entre tous les acteurs du fret et les institutionnels devra être engagée à une échelle la plus large possible afin d'identifier leurs caractéristiques techniques et financières et déterminer la meilleure localisation. L'ensemble des Régions de la façade atlantique pourrait prendre l'initiative d'organiser cette démarche de concertation.

Dans ce domaine, **l'intérêt général doit primer** l'influence ou le poids de tel ou tel territoire, l'objectif étant la massification des marchandises.

33. Le développement des démarches commerciales en amont et en aval du maillon portuaire

Le développement de démarches commerciales pour l'ensemble des opérations liées au transport maritime est une priorité afin de développer le trafic des ports de la façade atlantique.

Les transitaires sont de plus en plus en position de décideurs pour le transport de marchandises. Ils possèdent souvent une flotte de camion ou sont associés à une société de transport routier. Ils ne se placent donc pas dans la logique du transport maritime et favorisent le transport par route jusqu'aux grands ports plutôt que de privilégier les ports de proximité. Face aux habitudes extrêmement fortes que développe le transport routier auprès des industriels, seule une démarche commerciale très volontariste des ports peut infléchir cette position. Les CCI peuvent également sensibiliser les industriels au profit qu'ils pourraient retirer en pesant sur les choix modaux lors de leurs négociations avec les transitaires.

La rapidité des démarches administratives et l'amélioration des services portuaires constituent deux axes de développement commercial. Il revient aux services douaniers de prolonger et accentuer l'effort constaté pour simplifier et accélérer les procédures de dédouanement afin d'aboutir aux mêmes conditions que celles du transport routier.

Le développement des démarches-qualité réalisé dans certains ports de la façade atlantique mérite d'être accéléré. Cette démarche permet d'aboutir à une plus grande fiabilité des services rendus et autorise une baisse des tarifs portuaires. Il s'agit du premier argument auquel sont sensibles les armateurs.

Enfin, les chargeurs doivent être mieux sensibilisés aux opérations de commerce international. Le réseau d'instituts de formation et d'écoles de commerce des CCI doit participer à la formation des industriels à négocier des conditions générales de ventes (Incoterms) favorables aux acteurs de l'économie régionale et non aux prestataires étrangers : il s'agit du « vendez CIF, achetez FOB ». L'efficacité de cette action, à engager au plus vite, implique qu'elle soit poursuivie sur le long terme.

34. L'aide à l'ouverture de lignes maritimes

L'aide au démarrage de lignes régulières ou de feeder constitue un moyen de développer le trafic des ports. La pertinence du fonctionnement actuel des fonds d'aides réservés à cet effet devrait être évaluée. Leur durée d'application mériterait d'être augmentée et tous les ports devraient avoir accès à ces aides quand l'ouverture de lignes s'avère pertinente.

Le développement du trafic roulier doit être encouragé. Il constitue un complément aux lignes de feeder. Il s'inscrit dans la logique de rééquilibrage des modes de transports et dans la volonté de respect de l'environnement dont fait preuve l'Union européenne. Cependant la rentabilisation de ce type de ligne est longue. Afin d'accélérer le processus, les armateurs et les transporteurs routiers pourraient être mis en contact par les services portuaires afin de rassembler leurs offres.

D'autres idées pourraient être défendues. Cela concerne la réalisation de bourses d'échanges permettant de réunir l'offre et la demande de services de transport de marchandises comme cela se pratique déjà en Europe du Nord.

Le cabotage de proximité constitue aussi un axe important du développement des lignes maritimes, tout particulièrement pour les régions de l'Arc Atlantique. Il existe plusieurs projets de petits caboteurs, possédant leurs propres capacités de chargement et de déchargement et tendant à privilégier une vitesse rapide et un équipage réduit. La recherche en matière de construction navale pour ce type de caboteur gagne à être accentuée.

35. Le développement de la concertation et de la coopération portuaire sur la façade atlantique

Les ports de la façade atlantique possèdent, ensemble, une gamme de prestations comparables à celles des plus grands ports. Une promotion commune pourrait être envisagée afin de faire

connaître cette richesse et cette diversité aux intervenants du transport maritime des autres continents. Cette promotion viserait à faire savoir qu'il existe en Europe une alternative, pas suffisamment connue, aux ports de l'Europe du Nord.

La diversité des prestations n'est pas synonyme de surcapacités sur l'ensemble de la façade atlantique. Cet état de fait actuel ne doit pas être remis en cause dans le futur. A cet effet, une concertation entre les ports au sujet des investissements, financés par les collectivités, est nécessaire. Cette démarche constitue la garantie que la concurrence entre les ports s'effectuerait à bon escient sans provoquer d'irréremédiables gaspillages de l'argent public.

36. L'aide au développement d'activités industrielles et de services dans les ports

La présence d'activités industrielles de production ou de transformation à proximité immédiate des quais est génératrice de trafic. Parmi les atouts qu'une telle implantation représente, on peut citer la réduction des temps de transit et donc la diminution des coûts, une offre de volumes de fret en augmentation, c'est-à-dire plus attractive pour les armateurs. Les volumes liés à l'industrie portuaire, sans pour autant être une garantie de pérennité sur le long terme, diminuent fortement la volatilité du trafic des ports concernés.

Pour cela, les collectivités locales, en cohérence avec les schémas d'aménagement du territoire, possèdent un rôle quant à la mise en valeur des possibilités d'installation des industries à proximité des sites portuaires, d'autant que les ports de la façade atlantique disposent de réserves foncières significatives.

37. Maintenir et développer les formations maritimes et logistiques

Le constat des formations actuellement présentes sur la façade atlantique incite à la vigilance. Il s'agit de maintenir l'ensemble des types de formation, tant par niveau que par secteur, sur la façade atlantique. Les domaines très évolutifs de la logistique, des métiers de la transmission des informations et des opérations de commerce international constituent des secteurs prioritaires pour maintenir les compétences nécessaires à la compétitivité des ports de la façade atlantique.

Les efforts réalisés dans le domaine de la formation, tant initiale que continue, sont révélateurs des possibilités de développement pour le futur. Le transport maritime doit s'inscrire dans cette logique et induire, pour sa réussite, des investissements afin que la filière de formation sur la façade atlantique soit aussi large et complète que possible.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
PARTIE 1 : LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	2
11. LES FLUX SUR LA FAÇADE FRANÇAISE DE L'ARC ATLANTIQUE	3
111. Une prépondérance des échanges régionaux	3
112. Des échanges interrégionaux touchant principalement les régions voisines	3
113. Des échanges avec les pays de l'U.E. favorables, en valeur ajoutée, au mode routier	5
114. Des échanges vers les pays tiers quasi-exclusivement assurés par voie maritime	5
12. L'OFFRE PORTUAIRE ATLANTIQUE	7
121. Des trafics portuaires relativement spécialisés	7
122. Les ports de la façade atlantique détiennent des atouts indéniables	12
13. LES DESSERTES TERRESTRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	14
131. Le réseau routier national et autoroutier	14
132. La desserte ferroviaire des ports	14
133. Les sites logistiques multimodaux	16
14. EMPLOIS ET FORMATIONS LIES A L'ACTIVITE PORTUAIRE	17
141. Diversité et évolution importante des professions liées au transport maritime	17
142. Les formations maritimes	18
PARTIE 2 : LES STRATEGIES DES ACTEURS ECONOMIQUES	21
21. STRATEGIE DES ARMATEURS ET ESCALES SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE	22
211. Les attentes des armateurs	22
212. L'offre de transport maritime dans les régions de la façade atlantique	24
22. PRATIQUES ET ATTENTES DES CHARGEURS FACE AU TRANSPORT MARITIME	29
221. Quelques pratiques de chargeurs dans les régions de la façade atlantique	29
222. Attentes et critères de choix des ports par les chargeurs	31

PARTIE 3 : PROPOSITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME	33
31. REALISER LES DESSERTES TERRESTRES VERS L'EST	34
32. ORGANISER LA MASSIFICATION DES MARCHANDISES	36
33. DEVELOPPER LES DEMARCHES COMMERCIALES EN AMONT ET EN AVAL DU MAILLON PORTUAIRE	37
331. Adapter les politiques tarifaires des pré et post-acheminement	37
332. Faciliter les démarches administratives et améliorer les services portuaires	38
333. Sensibiliser les chargeurs régionaux à l'importance de la maîtrise des flux logistiques	39
334. Mieux prospecter l'arrière pays	39
34. ENCOURAGER L'OUVERTURE DE LIGNES MARITIMES	40
341. Encourager le développement du trafic roulier	40
342. Elargir les aides au démarrage de lignes régulières	40
343. Soutenir la recherche en matière de construction navale pour le développement du cabotage	41
35. DEVELOPPER LA CONCERTATION ET LA COOPERATION INTERPORTUAIRE SUR LA FACADE ATLANTIQUE	42
351. Promouvoir les ports	42
352. Organiser une concertation des investissements	42
36. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITES INDUSTRIELLES ET DE SERVICES DANS LES PORTS	43
37. MAINTENIR ET DEVELOPPER LES FORMATIONS MARITIMES ET LOGISTIQUES	43
ANNEXES - GLOSSAIRE - BIBLIOGRAPHIE	45

**Lors de l'hommage de la France à Eric Tabarly, le 27 juin 1998,
son épouse Jacqueline nous rappelle que pour Eric :**

**« La France a un rôle à jouer dans le monde à venir par la mer,
la marine ».**

INTRODUCTION

L'internationalisation de l'économie, l'ouverture de l'Europe vers l'est et l'achèvement du marché intérieur sont autant d'enjeux essentiels pour le devenir de l'espace atlantique dans l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Compte tenu de leur position stratégique d'ouverture sur l'océan, de l'existence d'un réseau important de villes moyennes, d'une occupation plus équilibrée de l'espace, les régions françaises de l'Arc Atlantique offrent un potentiel de développement face à la saturation d'autres espaces européens.

L'Atlantique nord, vaste espace marin, représente un tiers de la circulation maritime mondiale dont la grande majorité transite par la Manche vers les ports du nord.

Cette situation devrait s'accroître au cours de la prochaine décennie avec, selon le World Sea Trade Service, un doublement du transport de marchandises (au rythme de 6,4% par an) et une réduction du nombre d'escales européennes des navires.

Face à cette évolution, les ports de la façade atlantique présentent des atouts incontestables, tels que la sécurité et l'accessibilité, pour une distribution européenne de marchandises plus équilibrée. Leur localisation géographique les fait bénéficier d'un double avantage terrestre et maritime, et permet d'optimiser les temps et les coûts de transport.

Au moment où l'Union européenne élabore son projet de Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), une logique ne doit pas être oubliée : celle d'une distribution européenne harmonieuse des marchandises à partir des ports de la façade atlantique.

PREMIERE PARTIE

LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES REGIONS DE LA FACADE ATLANTIQUE

Avant-propos méthodologique

La présentation de la situation actuelle du transport maritime résulte d'une synthèse d'informations recueillies par les conseils économiques et sociaux des cinq régions qui composent la façade atlantique, à savoir la Basse-Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine.

Le thème de ce rapport est limité au transport maritime de marchandises mais pour une compréhension globale de l'activité fret, il apparaît important de fournir des données de cadrage sur les flux traités par les autres modes. L'une des difficultés réside dans l'absence d'indications précises sur les trafics chargés dans les régions françaises transitant vers d'autres pays européens pour être exportées vers des pays tiers du fait d'une suppression des contrôles douaniers en 1993.

Il convient également de signaler l'évolution rapide des lignes commerciales maritimes ; la présentation de l'activité armatoriale reflète une situation récente mais fluctuante.

Outre les informations recueillies par les CESR, cette monographie résulte des auditions du groupe de travail et de l'exploitation d'études déjà réalisées citées en bibliographie.

11. LES FLUX SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE FRANÇAISE

111. UNE PREPONDERANCE DES ECHANGES REGIONAUX

Les cinq régions françaises de la façade atlantique participent à hauteur de 24 % dans les échanges nationaux (soit 425 millions de tonnes sur un total d'un milliard 750 millions de tonnes transportées en France en 1996).

Le trafic intrarégional demeure prépondérant et représente 78% des échanges (non compris les échanges internationaux).

112. DES ECHANGES INTERREGIONAUX TOUCHANT PRINCIPALEMENT LES REGIONS VOISINES

Quel que soit le mode de transport, l'ensemble des échanges de marchandises entre les régions de la façade atlantique représentait 43 millions de tonnes en 1996. Les échanges interrégionaux les plus importants sont assurés avec les régions limitrophes; c'est ainsi que plus de la moitié des échanges interrégionaux de Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes sont réalisés sur la façade atlantique. Les principaux échanges de la Basse-Normandie et de l'Aquitaine sont partagés entre les régions atlantiques et les autres régions voisines (Haute Normandie et Midi-Pyrénées).

Les déplacements de marchandises sur la façade atlantique sont marqués par une nette prépondérance du mode routier. Les principaux flux terrestres (routes et fer) portent sur des produits agricoles et d'élevage, des denrées alimentaires et fourrages, des minéraux, matériaux de construction et engrais.

Le fret ferroviaire des régions de la façade atlantique concerne des trafics relativement modestes, comparés à la route. Les flux sont principalement orientés vers les régions françaises extérieures à la façade et notamment vers l'Ile de France et le Centre.

Les trafics maritimes dans les régions françaises de la façade atlantique entre Caen et Bayonne sont relativement faibles comparés aux façades de la Manche et de la Méditerranée. Alors qu'elle représente les deux tiers du linéaire de côtes métropolitaines et trente ports de commerce, la façade atlantique dispose d'un trafic maritime de 62 millions de tonnes sur les 318 millions de tonnes réalisés au niveau métropolitain.

Le cabotage maritime national entre les régions de la façade atlantique demeure très faible, excepté quelques feeders de conteneurs et des trafics de vrac. Le cabotage est pratiqué dans nombre de ports d'intérêt départemental. Il est bien adapté aux besoins économiques locaux et à la faible profondeur des chenaux d'accès de ces équipements. Cela peut concerner du transport de vrac tel que du sable, des graviers, du maërl (sédiments marins), des engrais, de l'alimentation animale pour des entreprises installées bord à quai ou à proximité du port.

Transport régional et national de marchandises (tous modes) en 1996

(Mt : million de tonnes)	Transport régional	Transport interrégional (France)	Part relative du T. interrégional atlantique dans le T. national	
			sorties	entrées
Basse-Normandie	30,4 Mt	12,5 Mt	33 %	36 %
Bretagne	88,0 Mt	15,3 Mt	59 %	57 %
Pays de la Loire	92,0 Mt	28,7 Mt	56 %	50 %
Poitou-Charentes	48,8 Mt	19,4 Mt	51 %	54 %
Aquitaine	74,2 Mt	16,1 Mt	26 %	35 %
Total	333,4 Mt	92,0 Mt	-	-

source : DAEI/SES-SITRAM, les transports de marchandises en 1996

Transport régional de marchandises avec les autres pays de l'Union européenne selon le mode à la frontière (1996)

en tonnage millier de tonnes	Mer		Fer		Route		Air	
	entrées	sorties	entrées	sorties	entrées	sorties	entrées	sorties
Basse-Normandie	293	379	28	5	732	594		1
Bretagne	1 949	570	153	73	1 362	1 461	1	1
Pays-de-la-Loire	2 199	1 645	205	53	1 942	1 696	1	
Poitou-Charentes	1 081	1 167	82	159	690	929		
Aquitaine	2 872	3 177	148	306	2 331	3 332	1	1
Total	13 916	6 938	616	596	7 057	8 012	3	3

en valeur (million de francs)	Mer		Fer		Route		Air	
	entrées	sorties	entrées	sorties	entrées	sorties	entrées	sorties
Basse-Normandie	2 676	2 776	30	22	9 754	10 920	409	171
Bretagne	4 919	4 405	283	109	12 864	17 351	610	1476
Pays-de-la-Loire	6 365	9 545	1424	575	26 485	34 270	1 124	569
Poitou-Charentes	2 249	3 265	980	357	6 411	9 030	31	108
Aquitaine	4 501	7 883	862	769	19 002	19 994	682	1237
Total	20 710	27 874	3579	1832	74 516	91 565	2 856	3561

source : DAEI/SES-SITRAM, les transports de marchandises en 1996

Indicateurs de flux de transports de marchandises

113. DES ECHANGES AVEC LES PAYS DE L'UNION EUROPEENNE FAVORABLES, EN VALEUR AJOUTEE, AU MODE ROUTIER

Les échanges de marchandises des régions atlantiques avec les autres pays de l'Union Européenne se font principalement par voie maritime et par voie routière. Il apparaît nettement que les modes maritimes et ferroviaires sont utilisés pour des marchandises de faible valeur.

Les échanges vers les autres pays de l'Union Européenne sont nettement favorables à la route puisque les marchandises transportées par ce mode sont estimées à 166 milliards de Francs (1996) contre 48,5 milliards de Francs pour celles transportées par voie maritime. Ce décalage s'explique par une préférence donnée à la route pour les marchandises diverses - plus chères, en conditionnement séparé car plus fragiles.

Les deux régions du sud de la façade atlantique -Poitou-Charentes et Aquitaine- sont traversées par des flux importants de trafics avec l'Espagne et le Portugal. Près de la moitié du trafic avec la péninsule ibérique transite en effet par le côté atlantique de la chaîne pyrénéenne, les 9/10èmes de la péninsule ibérique se trouvant à l'ouest d'une ligne Bordeaux - Valence. Ce trafic génère un flux continu de poids lourds (6 000 véhicules/jour à l'été 1998) sur la RN10. Il progresse au rythme inquiétant de 12% par an. Le flux de poids lourds est favorisé par l'inadaptation, en Espagne, du réseau ferré pour le transport de marchandises faute d'embranchement particulier pour la desserte des entreprises à quoi s'ajoute la discontinuité de l'écartement des voies à la frontière.

Les trafics de fret aérien demeurent marginaux mais porteurs de richesse car les marchandises ont une valeur nominale élevée. Sur les cinq régions de la façade atlantique, le fret aérien avec les pays de l'Union s'élevait à 6.000 tonnes en 1996 pour une valeur de 6,4 milliards de Francs. Les principaux aéroports concernés sont Bordeaux-Mérignac, Pau-Pyrénées et Biarritz-Parme en Aquitaine, Nantes-Atlantique et Montoir en Pays de la Loire, Lorient, Rennes et Brest en Bretagne, Deauville (en particulier les chevaux) et Cherbourg en Basse-Normandie. En Poitou-Charentes, le fret aérien concerne principalement du trafic postal.

114. DES ECHANGES VERS LES PAYS TIERS QUASI-EXCLUSIVEMENT ASSURES PAR VOIE MARITIME

Les échanges de marchandises des régions de la façade avec les pays tiers, de l'ordre de 29 millions de tonnes en 1996, sont à 96 % effectués par la voie maritime.

Les trafics "détournés", c'est-à-dire les trafics français qui sont acheminés vers les ports du nord de l'Europe pour être exportés, sont relativement méconnus et ce en raison d'une absence de statistiques depuis 1991. A cette date, 37 départements français avaient au moins le quart de leur commerce extérieur qui était acheminé vers les ports étrangers alors que seuls 19 départements étaient concernés en 1990 (cf. carte annexée). Compte tenu de cette tendance, la situation n'a pu que se dégrader depuis, ce qui altère potentiellement l'hinterland des ports de la façade atlantique. A titre d'exemple, le port de Nantes-Saint-Nazaire estime à 35% les trafics détournés en matière de conteneurs (70 000 chargés pour un trafic potentiel de 100 000 avec les lignes existantes). Si une partie est expédiée via Le Havre, une autre l'est également par Rotterdam, voire Marseille.

"Localisation des ports de la Façade atlantique"

12. L'OFFRE PORTUAIRE ATLANTIQUE

La façade atlantique française a une position géographique avantageuse :

- plus près des autres continents par voie maritime,
- à quelques heures du couloir rhéno-rhodanien et des centres industriels européens.

Elle dispose d'un grand nombre de ports répondant à des activités variées - défense nationale, commerce (passagers et marchandises), industries portuaires, pêche, plaisance, recherche océanographique, construction et réparation navale disséminés sur l'ensemble du littoral.

De la Basse-Normandie à l'Aquitaine, on compte 30 ports de commerce (cf. carte ci-contre) dont :

- deux ports autonomes : Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux-Le Verdon ;
- huit ports d'intérêt national à savoir Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Concarneau, Lorient, La Rochelle et Bayonne
- vingt ports d'intérêt départemental et local.

Les ports du Havre (59,6 millions de tonnes de trafic) et de Rouen (20 millions de tonnes de trafic) voisins immédiats de la région Basse-Normandie, ont une place importante dans l'organisation de l'activité maritime de la façade. Il en est de même pour les ports de Bilbao (31,8 millions de tonnes de trafic) et Pasajes (3,7 millions de tonnes de trafic) pour la région Aquitaine.

Le port du Havre est un acteur incontournable dans le trafic portuaire français. Sa proximité immédiate de la communauté des ports de la façade atlantique est à prendre en compte. La stratégie du port du Havre consiste à se développer sur le trafic de conteneurs et atteindre une taille critique par rapport aux ports de l'Europe du nord. En ce sens, l'analyse intègre ce site portuaire en complémentarité et non en concurrence avec les ports de la façade atlantique.

121. DES TRAFICS PORTUAIRES RELATIVEMENT SPECIALISES¹

Le trafic de marchandises est essentiellement concentré sur quelques ports puisque les quatre premiers ports (Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle, Cherbourg) totalisent 45 millions de tonnes en 1997 soit près de 80 % du trafic total des ports de la façade atlantique.

Si le trafic des autres ports de la façade atlantique est faible, leur activité n'en demeure pas moins importante en terme de spécialisation et de desserte du tissu économique régional.

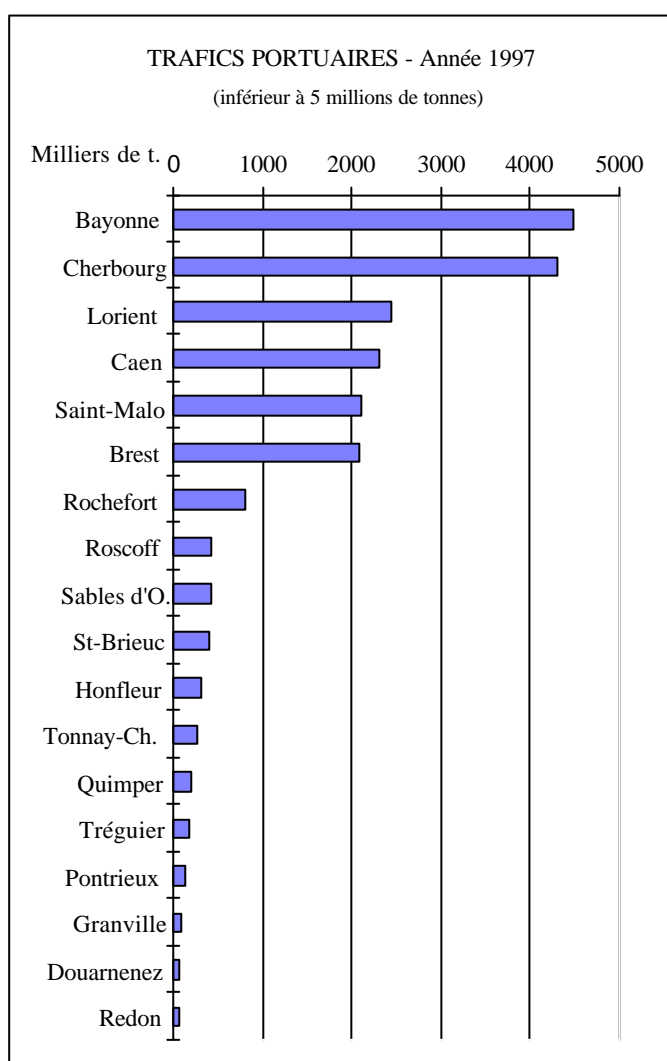
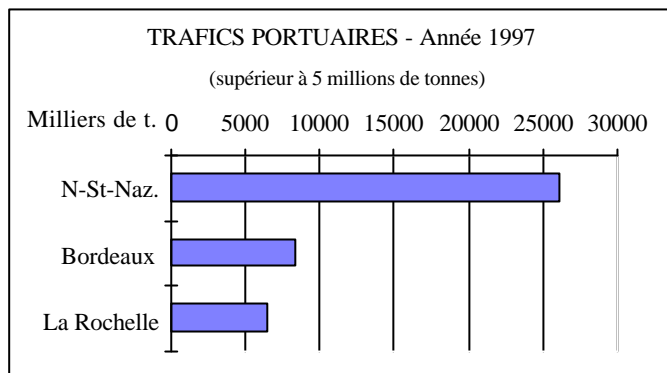
A l'exception des plus grands ports qui sont généralistes, les équipements portuaires de la façade atlantique sont spécialisés sur des trafics de vrac industriels ou alimentaires liés aux économies locales.

L'industrie agroalimentaire et ses activités connexes (engrais, alimentation du bétail) occupent une place primordiale pour les ports de la façade mais ces trafics évoluent rapidement. On note principalement :

- le trafic de **céréales** qui s'effectue depuis les ports de Bordeaux (1,9 Mt), La Rochelle (1,8 Mt), Bayonne, Nantes-Saint-Nazaire, Caen et Tonnay-Charente. Les ports ligériens et normands sont plus spécialisés dans le blé, les ports aquitains dans le maïs et les deux pour le port de la Rochelle. Au total,

¹ Source : Hors série Le Marin, "bilan des ports de commerce" - mars/avril 1998.

40 % du trafic céréalier est réalisé dans des ports de la façade (soit 6,3 Mt en 1997). A noter que les volumes exportés fluctuent selon les récoltes et en fonction de la politique agricole commune.



sources statistiques : Le Marin, hors série Ports de commerce, mars-avril 1998.

Les ports de la façade atlantique qui ont un trafic inférieur à 50 000 tonnes en 1997 ne sont pas représentés dans ces graphiques. Il s'agit de Concarneau, Landerneau, Lannion, Le Guildo, Lézardrieux, Morlaix, Port Joinville, Royan et Vannes.

Le soja est principalement accueilli à Nantes-Saint-Nazaire, qui a massivement investi lorsque ce trafic s'est accru, et à Brest où se situent des usines de production utilisant le soja.

- les **fruits** sont présents à Nantes-Saint-Nazaire.

- l'importation de produits pour **l'alimentation animale** est à 83% assurée par des ports de la façade atlantique avec Nantes-Saint-Nazaire qui demeure la première plate-forme pour ce type de produits puis à Lorient, Brest, Bordeaux, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Tréguier (3,9 millions de tonnes pour l'ensemble). Ce trafic diminue depuis quelques années, la baisse des prix induite par l'orientation de la politique agricole commune favorisant la production nationale de céréales vers l'alimentation du bétail. A Lorient, la quasi-disparition du trafic de manioc en est une illustration.

- l'importation **d'engrais** est particulièrement importante à Saint-Malo (60% de son activité en 1997) et présente à Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux et Bayonne.

L'activité des ports de la façade atlantique est également très orientée vers les **trafics énergétiques** :

- Le **pétrole brut** représente la plus grosse partie du trafic de Nantes-Saint-Nazaire du fait de la présence de la raffinerie Elf à Donges dans l'estuaire de la Loire (9 Mt de pétrole brut importés). L'exploitation de champs pétrolifères (du sud Gironde et du bassin de Lacq) permet des exportations de pétrole brut depuis les ports de Bordeaux (458 000 t) et de Bayonne (161 000 t).

- Le trafic de **produits raffinés** concerne également de nombreux ports : Nantes-Saint-Nazaire (3,8 Mt), Bordeaux (3,6Mt), La Rochelle (2,2Mt), Brest (0,85Mt), Lorient (0,8Mt) et Bayonne (0,3Mt).

- Le **gaz naturel et le GPL** à Nantes-Saint-Nazaire (3,7Mt) et Brest (0,07Mt).

- Le trafic de **charbon**, en importation, est limité compte tenu du nombre restreint de centrales thermiques classiques sur la façade atlantique. Cela concerne Nantes-Saint-Nazaire (1,1 Mt) et Bordeaux (0,16 Mt).

Le **bois** est fortement implanté à La Rochelle (412 000 t en 1997, 1^{er} port français) et à Nantes-Saint-Nazaire (286 000 t) mais également à Honfleur (183 289 t), Bordeaux (125 000 t), Rochefort (124 000 t), Saint-Malo (104 000 t) et Caen-Ouistreham (83 000 t).

Les **produits papetiers (pâtes à papier et papiers)** constituent une activité plus spécifique au port de la Rochelle avec 474 000 t en 1997, ce port se situant au deuxième rang français pour les produits papetiers.

Dans le **secteur des ferrailles et des produits métallurgiques**, le port de Bayonne occupe une place prépondérante liée aux importations de l'Acierie de l'Atlantique, industrie sidérurgique électrique récemment implantée. Ce port devient le leader français des ferrailles avec un tonnage qui approche les 500 000 t et occupe le troisième rang national pour les produits métallurgiques (923 000 t). Le trafic des ferrailles est également présent à Nantes-Saint-Nazaire (61 000 t), Brest (47 000 t), à Caen (32 000 t), et Lorient (14 000 t).

Parmi les autres vrac solides ayant un trafic significatif sur la façade atlantique, les **phosphates** constituent une activité importante pour le port de Saint-Malo (193 000 t) et sont également présentes à Nantes-Saint-Nazaire (157 000 t), Bordeaux (96 000 t) et Rochefort (60 000 t).

Qu'il s'agisse des ports autonomes ou des ports d'intérêt national, deux autres secteurs se développent dans les ports de la façade atlantique à savoir :

- l'activité **conteneurs** est présente à Nantes-Saint-Nazaire (76 650 « boîtes »), Bordeaux-Le Verdon (40 850) grâce aux lignes "feeder". Les chargements à La Rochelle ont atteint 2500 conteneurs en 1997. A Lorient et Brest, ce mode est également en plein essor pour des liaisons vers la Russie, la Lituanie ou pour des exportations de viande ou poulets congelés. La progression du trafic conteneurisé de 5% en moyenne dans le monde et de 12% en Europe laisse entrevoir de nouvelles possibilités pour les ports de la façade atlantique.

- le **trafic roulier** pour lequel Cherbourg connaît un développement avec l'Irlande et avec des constructeurs automobiles (Toyota notamment) et Nantes-Saint-Nazaire avec la ligne à destination de Vigo. Dans un contexte de saturation des axes routiers Rhin-Rhône et d'un accroissement des échanges routiers, les ports de la façade misent beaucoup sur cette activité. Plusieurs projets de poste roulier sont envisagés, ou en cours de réalisation (Brest, La Rochelle) ou d'homologation (Lorient). Bordeaux et Bayonne espèrent la mise en place de lignes ro-ro vers l'Angleterre.

A noter également, l'importance du **trafic passagers et transmanche** notamment pour les liaisons vers la Grande Bretagne et l'Irlande (Cherbourg, Caen, Saint-Malo, Roscoff). En 1997, ces quatre ports ont accueilli 3,8 millions de passagers. Parallèlement, on constate un développement de l'escale des **navires de croisière**. Cela concerne Cherbourg, Brest, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

122. LES PORTS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE DÉTIENNENT DES ATOUTS INDENIABLES

- Une spécialisation logistique

La présentation des trafics témoigne d'une certaine spécialisation des ports de l'ouest pour le trafic non conteneurisé. Il n'en demeure pas moins que ces trafics sont volatils et nécessitent des efforts continus d'adaptation de la logistique et des démarches commerciales des ports.

Ils disposent d'équipements spécialisés pour capter des trafics de niche (hangars frigorifiques, silos à grains, cuves pour vrac liquide, magasins pour produits chimiques...). Les ports de taille plus réduite disposent quant à eux d'un équipement plus polyvalent : hangars et terre-pleins situés bord à quai.

- Des conditions d'accès adaptées à tous les types de navires

La nature des trafics paraît assez liée au type de navire que peut accueillir le port. Les ports les plus profonds peuvent recevoir des navires de 60 000 à 150 000 tonnes, qu'il s'agisse de vraquier, pétrolier, méthanier ou porte-conteneurs.

Cela concerne notamment les ports de Cherbourg, Montoir, La Rochelle et le Verdon dont les qualités nautiques sont remarquables. La Rochelle dispose de quais et d'un môle d'escale à - 14 mètres, voire - 16 mètres à l'apponnement pétrolier. Les sites du Verdon et de Montoir bénéficient de tirants d'eau respectifs de - 12,8 mètres et - 12,5 mètres. Cherbourg, situé très près du rail maritime de la Manche, offre également un tirant d'eau minimal de 12 mètres et aucune restriction de largeur pour l'accostage de tous types de navires.

Les ports de Nantes-Saint-Nazaire, de Bordeaux, de Brest et de Bayonne disposent également de quais accessibles pour de très grands navires avec des profondeurs allant de 9 à 12 mètres.

Les ports offrant un tirant d'eau de l'ordre de 4 à 5 mètres, traitent essentiellement des trafics de vrac transportés par les caboteurs de moins de 5 000 tonnes. Les plus fortes contraintes s'exercent sur les ports soumis aux marées ; dans ce contexte, il s'agit essentiellement de trafics plus limités (cf. annexes 2, 3 et 4)

- Des espaces maritimes atlantiques sûrs car non saturés

La sécurité en mer et les risques de collision sont des facteurs qui devraient influencer sur le choix des ports d'escale par les armateurs. Bien que des progrès technologiques et la mise aux normes des bateaux au code international de la sécurité en mer (code ISM²) s'amplifient, les navires de plus en plus gros et de plus en plus rapides seront moins manoeuvrables.

Dans ce contexte, les ports de la façade atlantique apparaissent comme des ports sûrs et sans problème d'engorgement en comparaison des densités de trafics dans le nord de la Manche et de la mer du nord.

Toute politique maritime qui visera à réorienter une partie du trafic en direction de l'Europe du nord au profit des ports français des façades de la Manche et de l'Atlantique renforcera la sécurité maritime.

² La certification au code ISM d'une compagnie suppose qu'elle établisse un système de gestion de la sécurité portant notamment sur la communication entre les navires et entre les navigants et les personnels sédentaires, sur les procédures à mettre en oeuvre en cas d'urgence.

- Une bonne adéquation des équipements aux productions régionales et nationales

La bonne adéquation des équipements portuaires aux activités économiques situées dans un hinterland proche, la présence d'une armature urbaine dense, la présence d'accès nautiques non saturés et une bonne position géographique des ports de la façade pour une première touche du continent européen par les navires transocéaniques sont autant de facteurs favorables au développement des ports de la façade atlantique.

Ils contribuent également de manière importante à l'économie nationale notamment en matière d'importation des produits énergétiques, d'exportation de céréales et d'importation de divers produits liés à l'industrie agroalimentaire. En revanche, ils sont plus directement menacés par les ports du nord dans les trafics manufacturés conteneurisés. Une conteneurisation de plus en plus grande des produits apparaît et peut conduire à concurrencer des produits actuellement bien ancrés à l'ouest type bois ou pâte à papier.

13. LES DESSERTES TERRESTRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

La desserte terrestre constitue la continuité naturelle des voies maritimes. Elle est indispensable au développement des ports.

131. LE RESEAU ROUTIER NATIONAL ET AUTOROUTIER

Les **liaisons routières entre les régions atlantiques et l'est** de la France sont très mal assurées. Cette situation est très pénalisante pour le développement de l'activité des ports de la façade :

- elle allonge les temps de transit et génère donc des surcoûts pour le pré et le post-acheminement des marchandises ;
- elle empêche l'extension vers l'est des hinterlands des ports de la façade et favorise ainsi la progression de l'hinterland des ports du nord vers des secteurs voisins des régions atlantiques.
- elle accentue l'enclavement géographique des régions atlantiques par rapport aux régions du centre de l'Europe.

Durant ces trente dernières années, le réseau routier dans les régions de la façade atlantique s'est développé de façon privilégiée vers l'Ile-de-France. L'ensemble des régions est raccordé à la région parisienne par autoroute ou voie express directe, excepté le tronçon de la RN 10 Le Muret-Saint-Geours de Marenne entre Bordeaux et Bayonne (cf. carte du réseau autoroutier en 1997, annexée).

Compte tenu de la prépondérance du mode routier pour le transport de marchandises dans la façade atlantique, l'inachèvement des axes routiers rapides nord-sud constitue un handicap certain pour les économies régionales.

L'achèvement de la Route des Estuaires et de l'Axe nord sud atlantique constitue un élément indispensable à l'irrigation interne de ces régions. Des tronçons encore importants restent à réaliser ou à améliorer :

- Rouen- Alençon
- Caen - Rennes
- Alençon-Le Mans-Tours
- Nantes-Bordeaux par La Rochelle et Rochefort
- le contournement de Niort
- le contournement de Bordeaux (et le franchissement de la Garonne et de la Dordogne)
- la RN 10 du nord d'Angoulême à Saint-André de Cuzac et du Muret à Saint-Geours de Marenne

132. LA DESSERTE FERROVIAIRE DES PORTS

- Des infrastructures ferroviaires restant à moderniser :

La desserte ferroviaire des ports de la façade atlantique demeure insuffisante du fait d'un réseau d'infrastructures vers l'est inadapté aux trains de marchandises, à l'absence d'un véritable contournement de la région parisienne (barreau sud) et à l'actuelle saturation de la ligne Bordeaux-Poitiers-Tours.

Les principales lignes utilisées pour le fret maritime sur la façade atlantique sont aménagées pour le fret des conteneurs standard ; en revanche, seules les lignes Brest-Paris et bientôt Saint-Nazaire-

Nantes-Paris, sont accessibles au transport des conteneurs de très grand gabarit (norme GB1, anciennement GB+).

L'absence d'électrification sur certains tronçons (Nantes-La Rochelle-Bordeaux sur l'axe nord-sud, le raccordement Saint-Malo-Rennes, les liaisons Tours-Lyon et Libourne-Lyon pour les liaisons vers l'est) ne permet pas un transit rapide des trains et limite la masse des convois fret compte tenu des capacités de traction limitées des locomotives diesel. Cette évolution est confortée par l'abandon progressif de ce type de matériel.

La création récente de corridors de fret nord-sud raccordant principalement les ports du nord aux zones alpines³ tendent à détourner les flux des ports de la façade atlantique. Pour y remédier, une plus grande massification des marchandises sur la façade atlantique est nécessaire mais elle ne pourra s'effectuer sans amélioration notable des lignes utilisées pour le fret ferroviaire.

- Des sillons horaires pour le fret en concurrence avec le trafic voyageurs

La priorité donnée aux trains de voyageurs en début de matinée et en fin de journée allonge les délais d'acheminement des marchandises. En Bretagne, la circulation des convois est particulièrement ralentie pour ces raisons avec une vitesse moyenne de l'ordre de 10 à 12 km/h actuellement.

A noter également que certaines lignes sont quasiment saturées à certains horaires (Nantes-Angers ; Bordeaux-Tours) ce qui aboutit de fait à une certaine concurrence entre les circulations voyageurs (TGV, TER, grandes lignes) et les circulations fret.

- Une massification des marchandises encore insuffisante

La massification des trafics maritimes des ports de la façade est encore assez faible exceptés à Bayonne et Bordeaux où les trafics bénéficient des apports d'une partie du trafic nord-sud avec la péninsule ibérique auxquels s'ajoutent pour Bordeaux celui en provenance du sud de la France. Il convient de regrouper au minimum 12 wagons ayant une même destination pour affréter un train point à point. En deçà, une grande partie des trafics, notamment des conteneurs, sont acheminés sur la plateforme nationale de la SNCF située à Villeneuve-Saint-Georges en région parisienne. Les convois sont ensuite recomposés en fonction de leur destination.

Le transport de certains produits spécifiques en volume suffisant (produits pétroliers, céréales,...) permet l'affrètement de trains réguliers. A défaut d'une telle massification, les trains affrétés sont à horaires variables ce qui ne coïncide pas nécessairement avec un temps de transit rapide. La mise en place et le fonctionnement d'un train régulier entre La Rochelle et Lyon et Grenoble de produits forestiers est une illustration de l'amélioration de la durée du parcours.

- Une tarification du transport ferroviaire défavorable aux ports de la façade atlantique

³ Les 4 corridors ferroviaires existants sont : 1/ Muisen (près d'Anvers) - Bettembourg (Luxembourg) - Sibelin Vénissieux (près de Lyon) ; 2/ Rotterdam - Bâle Chiasso/Domodossola - Milan - Gênes - Gioia Tauro au sud de l'Italie ; 3/ Hambourg/Brême - Nuremberg - Munich - Innsbruck - Brenner - Vérone - Brindisi ; 4/ Rotterdam/Brême/Hambourg - Nuremberg - Passau - Vienne.

L'incapacité actuelle à constituer des trains complets à période régulière pour une même destination explique en partie le prix plus élevé depuis les ports de la façade que depuis des plates-formes traitant des volumes plus importants.

La fixation du prix du transport ferroviaire de marchandises est établie à partir de plusieurs paramètres tels que l'éloignement de la destination (le prix étant d'autant plus compétitif que la distance est longue), le tonnage à transporter, la fréquence des transports et la fidélité du client vis-à-vis de la SNCF.

La pratique de tarifs négociés au cas par cas aboutit à des situations où un transport ferroviaire entre Marseille et Rotterdam reviendrait moins cher qu'un transport entre Marseille et La Rochelle. De même il apparaît qu'un même trafic Brest-Paris est proposé plus cher qu'un Liverpool-Lyon.

133. LES SITES LOGISTIQUES MULTIMODAUX

Les sites logistiques, qu'ils soient multimodaux ou bimodaux, occupent une place essentielle pour la compétitivité des ports maritimes en assurant un transfert rapide des marchandises en pré ou en post-acheminement par voie terrestre.

Ces plates-formes peuvent être situées directement près du quai ou peuvent être plus éloignées (port sec relié par navette), mais nécessitent toujours une très bonne desserte terrestre des ports.

Les régions de la façade atlantique ne possèdent pas actuellement de grand pôle de massification des trafics susceptibles de reconquérir des flux de trafics vers l'ouest.

Les plates-formes les plus importantes, à rayonnement national voire européen, regroupent un grand nombre de services logistiques et réglementaires : poste de contrôle communautaire vétérinaire et phytosanitaire, centre douanier, des entreprises de la logistique nationale ou internationale pour les produits frais, des spécialistes du groupage, dégroupage, stockage, conditionnement et des spécialistes du transport routier, ferroviaire, combiné, aérien etc.

Il existe également une palette diversifiée de sites de traitement des marchandises à vocation régionale souvent bi-modale ou unimodale.

Il convient de noter que le maillage de sites logistiques dans les régions de la façade atlantique est relativement dense mais il n'existe pas de véritable interconnexion entre eux.

De multiples projets d'envergure variable continuent à se développer et sont disséminés dans les différentes régions de la façade.

14. EMPLOIS ET FORMATIONS LIES A L'ACTIVITE PORTUAIRE

141. DIVERSITE ET EVOLUTION IMPORTANTE DES PROFESSIONS LIEES AU TRANSPORT MARITIME

Si les emplois embarqués semblent bien identifiables (avec la catégorie des officiers et la catégorie des marins), les professions à terre concernées directement par le trafic maritime sont très variées. Leur nombre et leur spécialisation ont beaucoup évolué qu'il s'agisse des services liés au navire ou des services liés au traitement de la marchandise.

On peut regrouper sous la fonction de service aux navires les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, voire également les personnes travaillant à l'entretien et à la réparation navale.

La fonction de service à la marchandise concerne les personnels de traitement de la marchandise (dockers, grutiers, manutentionnaires dans les entrepôts) mais également le personnel qui a en charge les documents liés à la marchandise (douaniers, transitaires, agents maritimes...).

Le chiffrage exact du nombre d'emplois (directs et indirects) est assez imprécis car les définitions de ce qui relève des fonctions portuaires varient d'un port à un autre. La connaissance d'un tel comptage serait intéressante pour démontrer l'importance de la contribution de la fonction maritime aux économies régionales et nationale mais il ne peut être réalisé de façon exhaustive et rigoureuse dans cette étude.

Si l'on se réfère au ratio admis par les professionnels portuaires selon lequel 1000 tonnes de trafic maritime génèreraient un emploi, alors, les ports de la façade atlantique, avec un trafic total de 62,2 millions de tonnes en 1997, induiraient plus de 62 000 emplois.

En réalité, il s'agit surtout de relever l'évolution importante des fonctions et de leur nécessaire adaptation aux mutations du transport. La mécanisation du travail physique et intellectuel (bureautique, informatique), les transformations liées au conditionnement de la marchandise (standardisation des contenants, transport en vrac remplaçant l'ensachage)... sont autant d'évolutions qui ont engendré une baisse de l'emploi portuaire direct.

La qualification du métier de docker a beaucoup évolué et s'apparente à celui d'un conducteur d'engins variés (cariste, peseur, pointeur...). De nouvelles professions tertiaires maritimes se développent en matière de gestion de la marchandise (entretien des conteneurs, placement rationnel des conteneurs dans un navire, documents informatisés...), d'ingénierie des travaux publics, d'assurances, commerciaux gérant en temps réel les échanges de marchandise par informatisation etc.⁴

Il ressort de ces évolutions que les besoins en formation et en personnels liés aux fonctions maritimes sont plus difficiles à prévoir. Cela renvoie à une bonne connaissance du fonctionnement des ports et de l'économie maritime et aux capacités d'adaptation ou de réadaptation et d'une certaine polyvalence des professionnels de ce secteur.

⁴ L'identification de toutes les professions liées au transport maritime -y compris celles touchant aux fonctions tertiaire supérieur qui participent à l'environnement économique et intellectuel direct du port- sont étudiées par M. Vigarié in. "les ports générateurs d'emplois", la revue maritime 3ème trimestre 1997.

142. LES FORMATIONS MARITIMES

Les régions de la façade atlantique disposent d'un nombre important de formations initiales et de formation continue dans le domaine maritime :

NIVEAU	DENOMINATION	LOCALISATION
Navigation		
snd degré	CAPM-BEP marin de commerce	Lycée professionnel maritime de Paimpol (29) Lycée de la mer et du littoral, Bourcefranc le Chapus (17) CETM Saint-Malo (35), EMA Nantes (44), EMA La Rochelle (17)
ens. supérieur	Capitaine de seconde classe (bac+3) Sous officier de la marine Ingénieur	Ecole nation. marine marchande Nantes (44), St Malo (35) Ecole d'instruction navale Brest (29) Ecole navale Brest (29)
form. continue	Brevet chef de quart, brevet capitaine côtier Certificat capacité motoriste	Ecole nationale marine marchande St Malo LP de St Malo (35), LP de Paimpol, LP de Guilvinec, Centre régional de format° continue maritime, Concarneau EMA Ciboure (64)
Construction et maintenance		
snd degré	CAP polyvalent électricité et machine BEPM machines marines	Ecole maritime et aquacole, Nantes Ecole maritime et aquacole de Nantes, LP du Guilvinec et Saint-Malo LP de Paimpol, LP d'Etel
ens. supérieur	CAP-BEP construction-réparat° navale BEP maintenance technique option bateaux de plaisance Bac Pro maintenance auto opt° bateaux de plaisance BEP marine	Lycée technique de la mer à Guyant Mestras (33) Lycée professionnel maritime Emile James à Etel Lycée professionnel maritime Emile James, Etel Lycée de la mer et du littoral, Bourcefranc le Chapus (17)
	Technicien supérieur Etudes et fabrication Ingénieur, option architecture navale	Ecole technique normale des constructions navales Ec. Nat. sup. des ingénieurs des études et techniques de l'armement, Brest
	Diplôme d'architecture, option architecture navale Certificat d'étude approf. en architecture navale	IATBO, Brest Ecole d'architecture de Nantes
	Ingénieur hydrodynamique et génie océanique	Ecole centrale de Nantes
form. continue	Brevet officier mécanicien 3ème classe Brevet officier mécanicien 3ème classe Brevet construction maintenance navale	Centre régional de formation continue maritime, Concarneau Centre de perfectionnement maritime, Lorient Centre de perfectionnement maritime, Lorient
Logistique et transports		
form. continue	Manutention, conduite d'engins portuaires, magasinage, logistique Transport maritime et commerce international	AFT-IFTIM, Nantes et Bordeaux; AFT à Poitiers AFT IFTIM Bordeaux
snd degré	Diplôme de docker polyvalent BEP agent du transport CAP-BEP magasinage et messagerie BEP distribution et magasinage	Ecole de la manutention portuaire, St-Nazaire LP St Jean d'Angely (17), LP à Loudéac (22), LP à Pont l'Abbé (29), LP Tregey à Bordeaux (33), LP Le Porteau à Poitiers (86) ICFO Poitiers, ICFO Poitiers, LP Niort, LP Chef Boutonne, LP Angoulême

Logistique et transports		
snd degré	Bac pro logistique et transports	LP Tregey à Bordeaux (33), LP St Jean de Luz (64), LP Bègles (33), LP Les Bourdonnières à Nantes (44), CFA à Ste Luce/Loire (44), LP Bon accueil à Mayenne (53) LP Le Porteau à Poitiers (86), AFT Poitiers (option logistique de distribution), LP Angoulême (option exploitation transport)
ens. supérieur	Post Bac pro agent de transit aérien et maritime BTS Transports Diplôme bac +2 logisticien DUT Transport et logistique Diplôme d'attaché commercial Logistique industrielle Bac +5 en logistique Diplôme d'université logistique et réglementat° des transp. européens (bac+3) Bac +3 agro-logisticien Cycle management transport maritime multimodal	LP Le Porteau (86) LP Arcisse de Caumont à Bayeux (14), LP Ambroise Paré à Laval (53), LP St Gabriel à Pont l'Abbé (29), Lycée Lesage à Vannes (56), LP Jeanne d'Arc à Nantes, LP Le Porteau à Poitiers (86) Conservatoire national des arts et métiers, Bordeaux IUT Bordeaux IV (33) , IUT Alençon à Damigny (61) IUT Saint-Nazaire (44), IUT Quimper (29) LT Le Porteau à Poitiers (86) ISLI Chambre de commerce de Bordeaux (33) Institut de la logistique rattaché à l'ESC de Brest (29) Université de Pau CCI du Lot et Garonne (Agen) Institut du shipping atlantique, St Nazaire (44)
Droit maritime		
ens. supérieur	DESS droit des activités maritimes DEA sciences juridiques de la mer DEA sciences juridiques de la mer DEA Droit maritime et portuaire	Université Bretagne Occidentale à Brest UBO Brest Université Nantes UFR Droit Université de Bordeaux IV
Génie maritime		
ens. supérieur	DUT génie civil (génie hydraulique maritime) MST travaux publics et maritimes DES technique hydrographie portuaire DESS ingénierie des travaux publics et maritimes DEA génie civil DEA génie civil, option génie côtier	IUT Saint-Nazaire Université Nantes UFR sciences Ecole des hydrographes, Brest Université Bordeaux IV, Port autonome de Bordeaux Université Nantes UFR sciences Université Nantes, UFR sciences INSA, Rennes
Autres		
ens. supérieur	DEA sociétés et aménagement du territoire, option image et mer Ingénieur image et traitement de l'information océanique DEA économie et politique maritime Contrôleurs, inspecteurs, officiers du corps technique, administrateurs des affaires maritimes	Université Nantes IGARUN Ec. Nation. Supér. des Télécomm. de Bretagne, Rennes Ec. Nat. agronomique de Rennes Ec. des affaires maritimes de Bordeaux (33)
form. continue	Formation des officiers de port (après concours) Formation aux nouveaux systèmes de communication en mer	Université Bordeaux I Centre de perfectionnement maritime, Lorient

Face à la diversification des trafics et des matériels et à la recherche d'une intermodalité des transports de plus en plus grande, il apparaît une certaine uniformisation des pratiques de logistique. Il en découle une grande évolution dans les professions portuaires qui se traduit par des besoins en formation à la polyvalence de manutention d'engins.

A l'autre bout de la chaîne logistique, on constate une certaine méconnaissance des pratiques portuaires parmi les chargeurs. Le développement de logisticiens dans le domaine maritime est un premier pas (école du shipping à Saint-Nazaire) mais peut-être y aurait-il à faire évoluer les pratiques par une plus grande information et formation des transitaires et des entrepreneurs à la logistique du négoce international.

DEUXIEME PARTIE

LES STRATEGIES DES ACTEURS ECONOMIQUES

La connaissance des logiques d'approvisionnement et de distribution des marchandises est déterminante dans l'approche de la problématique du transport maritime. Le choix du mode de transport, le chemin emprunté par la marchandise et donc le choix du port d'embarquement et de débarquement, le choix de l'incoterm⁵ entre le vendeur et l'acheteur n'est pas neutre pour l'avenir des économies littorales et en particulier de l'activité portuaire de la façade atlantique.

A la question "Qui décide le mode de transport et le trajet de la marchandise ?", la réponse est multiple. L'armateur, le transitaire, l'acheteur et le vendeur participent plus ou moins à la décision selon les cas.

Les attentes et les stratégies commerciales des différents armateurs doivent faire l'objet d'attention de la part des acteurs portuaires et des entreprises exportatrices et importatrices car cela peut enclencher la mise en place de nouvelles escales.

De même, les pratiques des chargeurs (parfois le vendeur, parfois un transitaire, parfois un acheteur), différentes selon les secteurs d'activité, selon les modes de fonctionnement interne aux entreprises, selon l'importance et la valeur de la cargaison à transporter, doivent être présentées pour identifier plus clairement les enjeux pour le transport maritime.

⁵ incoterms : conditions générales de vente qui définissent les droits et obligations des opérations du transport proprement dit, les assurances, les formalités douanières dont la responsabilité doit être fixée contractuellement.

21. STRATEGIE DES ARMATEURS ET ESCALES SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

211. LES ATTENTES DES ARMATEURS

Dans un contexte de vive concurrence et de baisse des prix du transport maritime, les marges des armateurs diminuent. La recherche de compression des coûts est réalisée selon une stratégie de concentration de sociétés armatoriales, de massification des marchandises sur des navires géants, de recherche de trajets directs et d'une préférence pour les hinterlands denses.

Ces évolutions ont des conséquences importantes pour l'organisation des ports et du transport maritime de la façade atlantique avec la mise en place d'escales des très grands navires dans les grands ports et le développement d'escales dans les ports secondaires afin de rabattre les flux.

S'agissant des ports d'éclatement, seuls les plus grands armateurs travailleront en coopération avec les grands ports. A cet égard, il convient de souligner la poursuite des concentrations des sociétés armatoriales : en 1985, les 20 premiers armateurs mondiaux détenaient 36% des capacités mondiales de transport par mer (2,21 millions d'EVP) et 50% en 1995 (4,1 millions d'EVP).

Les grands armateurs mondiaux

		Capacité de la flotte déployée en 1998 (1000 TEU/EVP)
Maersk	Danemark	283,8
Evergreen	Taiïwan	238,6
Hanjin/DSR-S.	Corée du sud	231,3
Cosco Container	Chine	228,7
P&O Nedlloyd	Pays Bas/R. Uni	220,7
Sea Land	Etats-Unis	217,2
NOL-APL	Singapour	180,8
NYK	Japon	159,4
Medit. Shipping C° (MSC)	Suisse	158,2
Mitsui-DSK	Japon	122,8
Hyundai	Corée du nord	110,2
Zim	Israël	104,8
DOCL	Honk Kong	96,4
CMA/CGM	France	95,5
Hapag-Lloyd	Allemagne	95,0
K Line	Japon	94,0
Yang Ming Line	Taiïwan	92,0
Canadian Pacific	Canada	88,6
Cho Yang Line	Corée du Sud	61,1
Safmarine/CMB-T	Afrique du Sud/Belg.	53,7
Wan Hai	Taiïwan	53,4
CSAV	Chili	52,7
UASC	Koweït	44,6
Delmas	France	41,9
Pacific Int'l Lines	Singapour	39,9

sources statistiques : Journal de la marine marchande, 30 janvier 1998

Les exigences envers ces ports d'éclatement sont très importantes et contraignantes, à savoir :

- l'installation suffisante de pontons permettant aux navires géants d'effectuer des temps d'escales minimum,
- des espaces de stockage nombreux et à proximité immédiate des quais et des voies de desserte terrestre,
- une desserte portuaire sans faille,
- le consensus social de l'ensemble des partenaires du site portuaire autorisant la fiabilité et la continuité des services rendus.

Face à la progression du trafic maritime mondial et à la massification des flux, les ports principaux sont reliés par feeder vers les ports secondaires pour la répartition du trafic situé en dehors de leur hinterland proche. C'est ainsi que l'on voit se développer dans les ports de la façade atlantique la mise en place d'escales de feeder armatorial (ou feeder dédié). Ces offres sont intéressantes pour les économies régionales dans la mesure où l'armateur s'implique pour capter le trafic de marchandise. Il s'oppose à la logique de feeder-taxi, également présent sur la façade atlantique, qui est à la disposition de tous les armateurs qui ne réalisent qu'une opération de transport ponctuelle.

La pérennisation d'une ligne feeder n'est cependant pas toujours acquise : même dans le cadre des ports secondaires, une massification minimale doit être atteinte pour rentabiliser l'escale de l'armateur. La logique de feeders ne peut se développer du fait de la seule volonté des armateurs ; l'économie locale doit également y répondre. Lorsque les stratégies des armateurs et des industriels ne sont pas en phase, il n'est pas rare de voir échouer la ligne après une période très courte (exemples des lignes vers Riga et vers le Portugal au Port de Nantes-Saint-Nazaire).

Outre une recherche de conditions d'accès optimales (chenal maritime de profondeur suffisante, surveillance maritime...), les armateurs escalant dans les ports de la façade atlantique par ligne de feeding attendent :

- une massification minimale des flux de marchandises,
- une volonté consensuelle de la part de l'ensemble des partenaires institutionnels et commerciaux présents sur la place portuaire,
- une fiabilité des services portuaires incluant pilotage, lamanage, manutention,
- une desserte terrestre vers l'est de qualité rendant le feeder attractif auprès d'un plus grand nombre d'entreprises et améliorant la rapidité des post ou pré-acheminements.

Par ailleurs, d'autres organisations commerciales que les lignes transcontinentales ou de feeding répondent à des besoins spécifiques ou plus ponctuels. Il s'agit notamment du cabotage à courte distance, du tramping (le navire loué à la demande), des trafics spécialisés sur certains créneaux sur des lignes un peu à l'écart des grands courants maritimes internationaux et du transport lié à une logique industrielle, le navire appartenant à l'industrie pour ses propres besoins.

Selon les armateurs, on assiste à des démarches commerciales différentes. Certains démarchent directement les entrepreneurs susceptibles d'être attirés par une nouvelle offre de service. Dans d'autres cas, il s'agit du transitaire ou de l'entrepreneur qui recherche un transporteur.

Par exemple, un armateur peut effectuer ses propres études de marché et déterminer si le potentiel quantitatif de marchandises justifie une escale. Il négocie les tarifs d'escale avec le port concerné et s'assure de la fiabilité des services portuaires. A cet égard, il est souligné que les ports français ont réalisé des progrès importants en terme de comportement commercial. L'armateur démarche également les transitaires afin de leur proposer la nouvelle prestation de transport maritime. Ceux-ci ont

déjà leur propre organisation et logistique. C'est à l'armateur de les convaincre que la solution maritime est plus intéressante, c'est-à-dire plus modique.

212. L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DANS LES REGIONS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

Les exigences et les attentes des armateurs étant clairement identifiées, les ports de la façade atlantique peuvent y répondre en conjuguant la valorisation de leurs équipements, de leurs savoirs et savoir-faire et leurs capacités à négocier et à valoriser leurs atouts.

Les ports de la façade atlantique disposent d'un ensemble de lignes régulières, de plus en plus de lignes feeder mais aussi de lignes spécifiques dans une logique industrielle et de quelques dessertes de cabotage.

- Les lignes régulières transocéaniques

Les destinations traditionnellement bien assurées par les lignes transocéaniques concernent les côtes d'Afrique, l'océan indien, les Caraïbes-Antilles (Delmas, CGM, Camship...), le Moyen Orient. Ces lignes sont désormais fortement conteneurisées.

En revanche, le continent asiatique, l'Amérique du nord et du sud sont reliés de façon indirecte via les hubs du Havre et de Felixstowe (GB).

- Les lignes feeder

Le développement des feeders au cours de ces trois dernières années est un phénomène marquant pour les ports de la façade atlantique. Les grandes compagnies armateuriales fonctionnent à partir de quelques hubs mondiaux, collectant et réexpédiant la marchandise de ces places portuaires vers des ports moins importants. Pour ces ports moyens, le feeder permet d'élargir considérablement leurs destinations à travers le monde entier. A titre d'exemple, l'armateur MSC est organisé autour de cinq ports d'éclatement dans le monde : Anvers, Felixstowe, Singapour, Miami et Durban.

Actuellement quatre feeders desservent les ports de la façade atlantique. Il s'agit des liaisons suivantes :

- Feeder dédié MAERSK reliant Dunkerque, Rouen, Brest, Nantes-Saint-Nazaire, Algésiras en Espagne créé en 1997,
- Feeder dédié MSC reliant Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire à Felixstowe en Grande-Bretagne créé en 1997,
- Feeder taxi Atlantique CGM reliant Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire à Felixstowe en Grande-Bretagne créé en 1995,
- Feeder taxi d'EUROPEAN FEEDER LINES reliant La Rochelle au Havre et Rotterdam créé en 1997.

Un autre projet est également en cours de négociation reliant Bayonne et Brest à Southampton pour un trafic roulier visant à capter une partie du trafic routier Espagne-Manche.

- Le cabotage

Cela concerne principalement des liaisons vers les îles atlantiques, et moins le trafic de port à port le long de la côte. La Compagnie Morbihannaise et nantaise de navigation est bien implantée sur ce type

de liaisons. Sont concernées les marchandises diverses telles que le transport de sable, d'engrais, matériaux de constructions ou encore de pétrole.

Le cabotage est de fait concurrencé par la route et le fer lorsqu'il s'agit de dessertes continentales. La Route des Estuaires offre une réponse adaptée pour les liaisons intra-régionales nord-sud ; en revanche, elle concurrence directement le cabotage atlantique de courte distance. Selon une simulation réalisée à partir d'un cas théorique de transport d'un conteneur⁶, la distance à partir de laquelle le prix du cabotage maritime (avec trajets initiaux et terminaux par route) est inférieur à celui de la route est estimée entre 600 km (si le trajet terminal est de 25km après le port) et 1000 km (si le trajet terminal est de 100 km après le port).

Plusieurs éléments permettent d'envisager le développement du cabotage dans un avenir proche. L'attention accrue portée à l'environnement et à l'écologie joue en faveur du cabotage. Ce mode de transport est moins consommateur d'espaces que le transport routier ou ferroviaire. De plus, sa consommation moindre d'énergie le rend moins polluant : 0,12 mega-joules par t/km contre 5 à 10 fois plus pour le rail ou la route.

Le prix du transport routier facturé ne comprend pas la totalité des coûts induits, notamment en matière d'investissement et d'entretien des infrastructures routières. Une recherche plus importante de la réalité du coût, voulue actuellement par les pouvoirs publics nationaux et européens, devrait permettre de rendre plus concurrentiels les tarifs du cabotage.

Le contexte communautaire et régional est également porteur. La Commission de Bruxelles s'est officiellement engagée à promouvoir le cabotage. Des fonds européens sont mobilisés. Le programme PACT (Actions pilotes en faveur du transport combiné) inclut, dans son champ de compétence, le transport maritime à courte distance. La nouvelle génération de programmes Interreg IIC devrait inclure un volet lié au cabotage. Au niveau national, l'étude de projets de navires spécialement conçus pour le transport de conteneurs sur des courtes distances, en complément d'une phase de transport terrestre, est réalisée grâce au programme Prédit (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres). Enfin, parmi les acteurs régionaux, on note des initiatives d'associations ou de coopérations parmi les ports et les chargeurs, pour promouvoir le transport maritime de courte distance.

Des obstacles structurels freinent, cependant, le développement de ce type de transport. La lenteur du transport par caboteur pénalise ce mode par rapport au transport routier et ferroviaire. Le prix, moins onéreux, constitue l'argument permettant de lui rendre son attractivité. Les coûts de pilotage et de remorquage représentent une part importante des frais d'escale. Ceux-ci pénalisent le cabotage, particulièrement le pilotage car ce poste est facturé de façon systématique, même lorsque le caboteur n'y a pas recours. Sans occulter les contraintes de sécurité, les caboteurs font fréquemment escale dans les mêmes ports et n'ont pas les mêmes besoins de pilotage que les navires grandes lignes. De même, l'évolution technologique des navires permet à ceux-ci de se mouvoir de façon autonome dans les ports sans recourir au remorquage.

L'image du cabotage demeure encore très négative auprès des industriels et des professionnels du transport de marchandises, y compris dans le monde maritime. Ses caractéristiques, lenteur du transport et rupture de charge, sont perçues comme des contraintes et ne sont pas mises en perspective par des avantages de la modicité du coût et le respect de l'environnement. Les transitaires sont souvent associés à des transporteurs routiers et sont tout à fait satisfaits des résultats obtenus. Le

⁶ office parlementaire d'évaluation des politiques publiques, rapport sur les actions menées en faveur de la politique maritime et littorale de la France, Philippe Marini sénateur, annexe 3 - les ports, p.46-47.

poinds des habitudes dans le milieu industriel et l'efficacité commerciale des transporteurs routiers jouent en défaveur du cabotage.

- Le transport de niche ou lié à une filière industrielle

Une partie importante des trafics des ports de la façade atlantique concerne des secteurs d'activité spécifiques. Dans ce cas, le transport des marchandises est soit assuré par des lignes commerciales régulières soit affrété à la demande des industriels.

Le transport par ligne régulière concerne des trafics tels que les poulets congelés de l'entreprise Doux embarqués de Brest vers le Moyen-Orient et la Russie et de La Rochelle vers le Moyen-Orient, les automobiles entre Vigo et Nantes-Saint-Nazaire, entre Cherbourg et l'Angleterre et l'Espagne, les produits forestiers et en particulier, les bois entre l'Afrique, les pays nordiques et La Rochelle. Ces services mis en place par les armateurs sont directement liés à l'activité des entreprises de production ou d'import-export.

D'autres trafics tels que les hydrocarbures (Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux), les ferrailles (Caen, Bayonne), les céréales depuis un grand nombre de ports de la façade atlantique sont affrétés à la demande de l'industriel.

Il convient de souligner également la part, probablement importante, de fret maritime en provenance ou à destination des régions de la façade atlantique pré ou post-acheminée par voie terrestre depuis les ports du nord de l'Europe. Le détournement de ces marchandises des ports de la façade atlantique s'explique par une trop faible rotation des lignes commerciales y escalant (sur certaines destinations) mais également par des logiques d'organisation extérieure au transport maritime proprement dit.

Les lignes commerciales et les équipements portuaires de la façade atlantique ne sont que des moyens mis à disposition des chargeurs. Les chargeurs, présentés ci-après, sont les véritables décideurs du mode de transport et du port d'embarquement ou de débarquement de la marchandise.

Lignes commerciales escalant dans les ports de la façade atlantique
 1er trimestre 1998

Armateurs	Nature du service	Origine ou destination	Marchandises	Fréquence
Port de Caen-Ouistreham				
Flamar	ligne régulière	Algérie	conteneurs	3 semaines
Brittany ferries	ligne régulière	GB	ro-ro, fret et pass	3 par jour
Port de Cherbourg				
Truckline-Brittany ferries	ligne régulière	GB (Poole)	ro-ro, fret et pass	4 par jour
P&O European ferries	ligne régulière	GB (Portsmouth)	ro-ro, fret et pass	4 par jour
Irish ferries	ligne régulière	Irlande (Rosslare)	ro-ro, fret et pass	3 par sem
Pandoloro	ligne régulière	Irlande (Rosslare et Dublin)	ro-ro	3 par sem
Gaelic Ferries	ligne régulière	Irlande (Cork)	ro-ro	3 par sem
UECC	ligne régulière	Grimsby-Santander	automobiles	hebdo
Nyk, Wallenius, Nosac, K-line, Mitsui	-	Japon	automobiles	environ tous les 5 j.
Port de Roscoff				
-	cabotage	destinations multiples	vracs	135 cargos en 1996
Brittany ferries	ligne régulière	Plymouth	ro-ro, fret et pass.	hebdo, mars à oct 3/sem juin-juil, hebdo août-sept
Brittany ferries	ligne saisonn.	Cork	ro-ro, fret et pass	
Irish ferries	ligne saisonn.	Cork - Rosslare	ro-ro, fret et pass	
Port de Brest				
West Reefer line	ligne régulière	- Moyen-Orient - Klaipeda-St Petersburg	conteneurs (volailles)	hebdo
Maersk	Feeder	Algésiras	conteneurs	2 / mois
Lauritzen		Moyen-Orient	conventionnel	2 / mois
Port de Nantes-Saint-Nazaire				
CMA-CGM	ligne régulière	Océan indien	conteneurs	11 jours
CMA-CGM	ligne régulière	Antilles, Guyane	conteneurs	hebdo
CMA-CGM	Feeder	Havre-Felixstowe-Zeebrugge	conteneurs	hebdo
Delmas - SCL	ligne régulière	Afrique de l'ouest, de l'est, Océan indien, Canaries	conteneurs	hebdo export 15j import
Maersk	Feeder	Algesiras (port d'éclatement)	conteneurs	hebdo
Suardiaz	ligne régulière	Vigo (Espagne) et Portugal	ro-ro	4 à 5 par sem.
MSC	Feeder	Felixstowe	conteneurs	hebdo
MSC	ligne régulière	Océan indien	conteneurs	10 jours
Marfret	ligne régulière	Antilles, Guyane	conteneurs	hebdo
P&O Nedloyd	ligne régulière	Afrique du Sud-Canaries	conteneurs	hebdo

(suite)

Armateurs	Nature du service	Origine ou destination	Marchandises	Fréquence
Port de La Rochelle				
Delmas	ligne régulière	C.O.A	Conbulk grumes	16 escales en 1997
Delmas	roulier	C.O.A.	produits forestiers	15 escales en 1997
Finn carriers	ligne régulière	Finlande	produits forestiers	3 par mois
Enso bois	ligne régulière	Finlande	produits forestiers	14 à 16 escales/an
Norsul-Gearbulk	ligne régulière	Brésil	produits forestiers	mensuel
Gearbulk	ligne régulière	Afrique du Sud	produits forestiers et marchandises diverses	2 / mois
European Feeder line	Feeder	Le Havre, Rotterdam	conteneurs	hebdo
Port de Rochefort-Tonnay-Charente				
Co Morbihanaise de navigation	ligne régulière	Maroc (Casablanca, Agadir)	conventionnel	3 semaines ou 1 mois
Douik	ligne régulière	Tunisie (Tunis)	conventionnel	mensuel
Saltship	ligne régulière	Islande (Reyjavick)	ro-ro frigo	mensuel
Port de Bordeaux				
Comanav	ligne régulière	Maroc (Casablanca)	conteneurs	2 à 3 par mois
CGM	Feeder	Montoir, Felixstowe, Le Havre	conteneurs	2 /semaine
MSC	Feeder	Montoir, Felixstowe	conteneurs	hebdo
Delmas	ligne régulière	Afrique de l'ouest	conteneurs et fret roulant	2 / mois
pas de ligne régulière sur les autres ports				

22. PRATIQUES ET ATTENTES DES CHARGEURS FACE AU TRANSPORT MARITIME

Définition du chargeur :

Le chargeur, terme générique, désigne le responsable du choix du mode de transport et du trajet de la marchandise. Il s'agit donc principalement de celui qui paye le contrat de transport.

En fonction du contrat de vente adopté, le chargeur peut être le vendeur, qu'il s'agisse d'une entreprise productrice ou d'un grossiste exportateur, ou de l'acheteur. Dans d'autres cas, le choix du mode peut être effectué par un transitaire à qui l'entreprise a confié le transport ou encore par l'entreprise elle-même lorsqu'elle dispose d'un service logistique ou de savoir-faire en la matière.

221. QUELQUES PRATIQUES DE CHARGEURS DANS LES REGIONS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE⁷

La prise de décision quant au mode de transport et au choix du port peut se situer soit au stade de l'industriel ou de l'exportateur, soit au stade du transitaire ou du commissionnaire, soit au stade de l'acheteur ou de l'importateur (voir graphique sur l'organisation de la chaîne de transport).

- Cas où l'industriel organise lui-même le transport depuis le départ de l'usine jusqu'à la livraison chez l'acheteur (affrètement de navire complet) :

L'expéditeur négocie directement avec les transporteurs maritimes et a ses propres critères pour le choix d'embarquement. Cette démarche demeure assez peu utilisée car elle nécessite des volumes de fret suffisants pour affréter un navire et suppose des savoir-faire spécifiques en matière de logistique au sein de l'entreprise.

Telle est la stratégie développée par l'entreprise Doux à Brest qui expédie ses poulets congelés vers le Moyen-Orient et la Russie, l'industriel prenant en charge affrètement du navire, les opérations de chargement et de déchargement et le post-acheminement entre Saint-Petersbourg et Moscou.

De même, la SOCOMAC à La Rochelle (groupe Soufflet), importateur et exportateur de céréales, a une maîtrise importante de la chaîne de transport : le groupe possède ses propres installations (silos à grains) sur le port et affrète des navires de taille différente selon les destinations (moins de 50 000 tonnes pour l'Union Européenne, plus pour les autres continents) et il assure les pré-acheminements par route (90%) ou par fer (10%) depuis les régions productrices françaises.

Le transport de ferrailles est également acheminé selon une logique propre à cette filière. La ferraille collectée et triée doit être retraitée dans des chantiers de préparation (cisaillage, mise en paquet par presse), dont certains sont situés à proximité de ports lorsqu'il convient de les expédier par voie maritime vers les usines consommatrices. Le mode maritime convient lorsque les utilisateurs sont à proximité de ports, telle l'usine de Bayonne sur la façade atlantique. Il s'agit en l'occurrence de cabotage point à point.

- Cas où l'industriel confie le transport à un commissionnaire, à un transitaire voire à une compagnie maritime :

Cela concerne souvent des entreprises ne possédant pas la compétence logistique ou ne disposant pas des volumes suffisants pour affréter un navire régulièrement.

⁷ d'après auditions et entretiens auprès de la SOCOMAC (groupe Soufflet, céréales), des cognacs Hennessy, de la SAFT Poitiers (piles et batteries), de la SCAC et de Chaveneau-Bernis du groupe Calberson (commissionnaires de transport), d'Enso Bois (produits forestiers), de MTTM (transitaire), des services commerciaux des ports.

Le transitaire, intermédiaire entre le chargeur et l'armateur, garantit des niveaux de prix et une qualité de services aux chargeurs et des volumes suffisants à l'armateur. Le transitaire réalise pour le chargeur un devis technique c'est-à-dire un plan de transport de la marchandise. Le chargeur accepte ou négocie en fonction de critères qu'il peut demander (délais, départ par tel port...) mais dans les faits, les entreprises posent peu de contraintes, leur objectif étant de livrer la marchandise au meilleur coût et dans des délais suffisants. C'est ainsi que le choix du port incombe essentiellement aux transitaires, aux commissionnaires ou aux compagnies maritimes.

Une majorité des entreprises enquêtées utilisent régulièrement les ports du Havre, d'Anvers, de Dunkerque plutôt que les ports de la façade atlantique. Le service feeder est connu mais peu utilisé, les marchandises étant souvent pré-acheminées par route vers ces ports d'embarquement.

L'entreprise Hennessy, productrice de cognac, approvisionne ses filiales situées à l'étranger mais confie la distribution à une compagnie maritime qui devient responsable sur l'ensemble du trajet. Ce chargeur est particulièrement soucieux du tarif de la prestation, du temps de transit et des conditions de gardiennage de la marchandise d'une valeur élevée.

L'entreprise Saft Poitiers qui exporte des batteries dans le monde entier confie l'organisation de l'acheminement à plusieurs commissionnaires de transport mais demeure responsable de la marchandise jusqu'au port d'arrivée en optant pour des incoterms de type CIP (port et assurance payé jusqu'à un point de destination) ou DDU (rendu droits non acquittés) (cf. annexe). Ce chargeur est particulièrement sensible au tarif de la prestation, au respect des délais, au suivi de la marchandise et à l'existence d'un système informatique pour une prestation logistique complète. Le transport maritime ne constitue qu'un élément de la prestation confiée à l'intermédiaire qui assure également l'entreposage, l'étiquetage etc.

Le choix des incoterms ou conditions générales de vente constitue un aspect important pour l'entreprise et le site portuaire, celles-ci précisant explicitement quel est le responsable du transport et donc le décideur du port d'embarquement et de l'armateur.

Les commissionnaires et transitaires interrogés indiquent qu'ils utilisent plus fréquemment les incoterms coût et fret (CFR) et coût assurance fret (CIF) à l'export et les incoterms franco à bord (FOB) et coût assurance et fret (CIF) à l'import. Le franco à bord (port d'embarquement convenu et fret maritime payé par l'acheteur) est le plus intéressant pour le transitaire français mais il est plus difficile à négocier.

En général, il est reconnu que les industriels, exportateurs ou importateurs français ont tendance à opter pour les incoterms les déchargeant le plus des risques liés aux opérations de commerce. Cette situation est doublement regrettable : les opérations porteuses de création de richesse sont abandonnées à l'acheteur qui choisit des prestations (assurances, dédouanement, choix de l'armateur...) à partir de son propre pays ; de surcroît, du fait des risques qu'elles comportent, ces prestations liées au commerce international sont lucratives et le chargeur se prive d'une marge supplémentaire pour son entreprise.

- Cas où l'industriel vend sa marchandise à un négociant, l'acheteur prenant en charge le transport :

Dans ce cas de figure, l'industriel ne maîtrise pas du tout la chaîne logistique. Le choix du port d'embarquement ou de l'armateur échappe à l'industriel.

Cela semble être le cas pour de nombreuses productions achetées à la porte de l'usine ou de l'exploitation. C'est ainsi que les pommes du Val-de-Loire, achetées par des négociants hollandais sont acheminées par voie terrestre aux Pays-Bas pour être réexportées ensuite par voie maritime.

222. ATTENTES ET CRITERES DE CHOIX DES PORTS PAR LES CHARGEURS

Depuis la réforme portuaire de 1992, le comportement commercial des ports français a beaucoup évolué. Les ports s'inscrivent comme une étape dans la chaîne du transport et se comportent comme un centre de services du transport.

Cette évolution paraissait inévitable car les chargeurs ont également complètement refondu leur logistique et recherchent des solutions de transport au meilleur rapport qualité-prix. Depuis les récentes grèves des transporteurs routiers, le regard sur les services du transport maritime a été reconsidéré par les entreprises.

Le choix d'un port par un chargeur se fonde sur des critères d'équipements logistiques spécifiques adaptés à son secteur d'activité (en particulier pour le vrac) avec la présence d'outillages performants, des capacités de stockage suffisantes et un coût de stockage attractif.

D'autres éléments d'appréciation simples sont également pris en compte tels que le temps de transit, la sécurité, le prix du service offert de manière à rendre la rupture de charge entre le navire et le mode terrestre la plus neutre possible pour l'entreprise.

C'est la condition essentielle pour gagner une activité de redistribution pour l'ensemble des ports de la façade atlantique.

Les attentes des chargeurs vis-à-vis des services portuaires se répartissent selon les points suivants :

- une grande efficacité dans le juste à temps. Le juste à temps ne signifie par systématiquement l'acheminement de la marchandise le plus rapidement possible mais son arrivée au bon moment pour l'entreprise. Cela exige des horaires d'ouverture du port très larges,

- le savoir-faire des manutentionnaires doit inclure des compétences importantes en matière de logistique. Les opérations liées à la rupture de charge (débarquement, mise sur desserte terrestre...) doivent être prises en charge par les services portuaires et ne pas représenter autant d'étapes administratives pour le chargeur,

- des coûts concurrentiels avec le transport routier. Pour cela, les industriels sont sensibles aux démarches commerciales des ports leur présentant une comparaison des coûts terrestres par produit,

- une sécurité importante : la marchandise doit être mieux surveillée afin de ne pas subir de détériorations ou de vol dans les ports,

- une démarche plus commerciale des services des douanes dans les ports français et notamment ceux de la façade atlantique. En la matière de plus en plus de ports ont signé des conventions avec le service des douanes de façon à inciter les entreprises à dédouaner leurs marchandises sur le sol français. Désormais, la douane tend à faciliter les restitutions de marchandise en s'alignant sur les pratiques douanières belges et hollandaises. Des négociations sont réalisées avec les chargeurs qui s'informatisent et adoptent une comptabilité matière ; une simple connexion informatique avant le passage en douane permet d'accélérer les procédures,

- la simplicité des démarches logistiques : en ce sens, les chargeurs qui externalisent la logistique peuvent apprécier l'offre globale de transport proposée par certaines compagnies maritimes.

Le transport maritime n'est qu'un maillon de la chaîne de transport et il est préférable pour le chargeur de disposer d'un service de bout en bout.

- la fiabilité du port notamment l'absence de mouvements sociaux perturbant le transit des marchandises.

Il est à noter néanmoins que ces conditions réunies ne sont pas toujours suffisantes pour la désignation d'un port comme porte d'entrée ou de sortie de la marchandise puisque certaines agences locales de transitaires dépendent de conventions signées par leur maison mère avec des compagnies maritimes. Dans ce cas, le choix du port d'embarquement ou de débarquement revient à l'armateur.

A cet égard, il est vrai que la forte concentration des grands négociateurs et de services logistiques performants dans les pays du Bénélux rend la compétition commerciale difficile pour les ports de la façade atlantique.

TROISIEME PARTIE

PROPOSITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME

En préalable

Le trafic de marchandises est en pleine expansion, jamais il n'y a eu autant de produits transportés vers autant de destinations différentes. Cette évolution s'explique en grande partie par un double phénomène, une économie mondialisée des échanges et, un mode d'organisation de l'industrie, qui se concentre sur un rôle d'assembleur, externalisant ses activités vers la sous-traitance.

Le transport routier a été largement bénéficiaire de cette progression des échanges pour des raisons de rapidité, de souplesse et de réduction des coûts dans un contexte de concurrence exacerbée.

Néanmoins, les responsables politiques et l'opinion publique ont pris conscience de l'étendue des nuisances et de l'insécurité routière qui résultent d'une croissance incontrôlée du transport routier. Un certain consensus se manifeste pour utiliser des modes de transport moins polluants et moins dangereux. Les voies maritimes, ferroviaires et fluviales trop longtemps délaissées offrent aujourd'hui dans un contexte de progression des échanges, des possibilités de substitution ou de complémentarités qu'il y a lieu de saisir.

Les régions françaises de la façade atlantique qui disposent d'une large ouverture sur l'océan, doivent pouvoir s'ouvrir plus largement au monde extérieur. La multiplication des échanges à laquelle nous assistons, est en mesure de favoriser le développement du transport maritime. Aussi, renouant avec l'histoire, les régions de Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine aspirent à développer l'activité de leurs ports en créant les conditions nécessaires à leur expansion.

Plusieurs signes précurseurs tendent à montrer que les ports de l'atlantique sortent enfin d'une certaine torpeur. La création récente de lignes régulières et l'ouverture au *feeder* sont autant d'atouts qui permettent d'envisager l'avenir avec un certain optimisme. Ces créations, bien que modestes par rapport aux grands ports européens, sont le résultat d'une forte implication des responsables portuaires. Les conclusions sont encourageantes, mais le chemin qu'il reste à parcourir est encore important et, il faut bien le reconnaître, semé d'obstacles.

Le *feeder* est appelé à se développer au vu de la croissance du transport de marchandises au cours de ces dernières années. S'ouvre ainsi la possibilité de trafics réguliers et importants avec les ports de la mer du nord qui concentrent l'essentiel des activités maritimes. Par extension, un à deux ports sont susceptibles d'accueillir des navires-mères sur la façade atlantique.

Se profilent ainsi de nouvelles activités avec le développement de la conteneurisation. Toutefois, le trafic classique (vrac, énergétique, divers) doit se poursuivre en augmentation de volume, afin d'obtenir la massification nécessaire à la recherche de l'abaissement des coûts. Plus le trafic progresse, plus les chances de développement endogènes sont réunies. Quand 1.000 tonnes annuelles de trafic portuaire de marchandises diverses créent un emploi direct ou indirect, tous les atouts doivent se conjuguer pour progresser en volume.

L'expansion des ports dépend de la capacité de mobilisation des acteurs régionaux, et, de la pertinence des mesures à engager. C'est sur ces deux derniers volets que les CESR des régions atlantiques se sont efforcés d'apporter leur contribution.

31. REALISER LES DESSERTES TERRESTRES VERS L'EST

La position des régions françaises de la façade atlantique offre à l'Union Européenne une ouverture directe sur les autres continents. Aussi, doivent-elles avoir un rôle majeur à jouer dans la croissance de l'économie européenne. Les ports qui jalonnent la façade atlantique malgré des moyens nettement plus limités que ceux de la mer du nord, font chaque jour la preuve de leur dynamisme et de leur efficacité. La façade atlantique doit être intégrée et considérée par l'Europe comme une porte ouverte sur le reste du Monde.

Il importe de pouvoir traverser rapidement l'hexagone en direction de l'Allemagne et l'Italie, de raccrocher les lignes ferroviaires ouest-est aux corridors ferroviaires en service notamment celui entre Anvers et Lyon avec des prolongements prévus vers Marseille, l'Espagne et l'Italie et d'achever les axes nord-sud.

Il convient d'achever rapidement les grandes infrastructures d'équilibre et de créer les voies d'échange avec les régions voisines dans une perspective est-ouest et nord-sud.

LES EQUIPEMENTS ESSENTIELS A REALISER :

- Programmer au bénéfice de la façade atlantique le contournement ferroviaire au sud du bassin parisien ("Barreau sud")

- Créer les connexions routières et autoroutières avec l'axe rhodanien :

. A85 Angers-Tours-Vierzon-Dijon

. Le Verdon-Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon

. Route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) avec deux branches Nantes-Poitiers-Clermont-Ferrand et Saintes-Angoulême-Limoges.

. Pont de Normandie-Neufchatel en Bray-Amiens-Saint-Quentin pour un désenclavement de la Bretagne et de la Basse-Normandie par le nord en direction des régions situées à l'Est.

- Améliorer la qualité des dessertes ferroviaires pour le fret :

. Mettre au grand gabarit (GB1) les lignes ferroviaires desservant les ports de la façade. Cela concerne La Rochelle-Poitiers-Tours-Bourges, Bayonne-Bordeaux-Paris, Le Verdon-Bordeaux-Toulouse, Mézidon-Le Mans-Tours, Rennes-Redon-Nantes.

. Assurer la continuité de la ligne Paris-Caen-Cherbourg jusqu'aux quais du port.

. Réduire le temps de parcours des convois fret par la création de sillons horaires réservés, par l'aménagement d'infrastructures de capacité et d'IPCS (installation permanente de contresens) sur les tronçons saturés (Nantes-Savenay ; Connerré-Le Mans) et l'électrification de Nantes-Bordeaux

. Achever l'électrification de l'axe Saint-Nazaire-Tours-Lyon pour massifier avec l'axe La Rochelle-Lyon et l'électrification de Bordeaux-Lyon pour massifier les frets du sud-ouest.

. Utiliser à pleine capacité la ligne électrifiée Bayonne-Toulouse.

- Achever la Route des Estuaires et l'axe Calais-Bayonne

32. ORGANISER LA MASSIFICATION DES MARCHANDISES

Les ports ont besoin de l'existence de lieux d'éclatement, permettant ainsi les meilleures conditions d'acheminement des marchandises par voie terrestre.

La création de plates-formes logistiques régionales est pertinente pour certains trafics à caractère local. En revanche, la massification des marchandises telle qu'elle est nécessaire pour le développement des ports de la façade atlantique suppose la constitution d'un véritable maillage interrégional des sites logistiques existants.

Pour cela les CESR de la façade atlantique considèrent comme indispensable d'étudier au plus vite la faisabilité de deux plates-formes multimodales interrégionales pour la desserte des ports de la façade atlantique, l'une desservant l'ouest et l'autre le sud-ouest et la péninsule ibérique

Une concertation entre tous les acteurs du fret et les institutionnels devra être engagée à une échelle la plus large possible afin d'identifier leurs caractéristiques techniques et financières et déterminer leur meilleure localisation. L'ensemble des Régions de la façade atlantique pourrait prendre l'initiative d'organiser cette démarche de concertation.

Dans ce domaine, l'intérêt général doit primer l'influence ou le poids de tel ou tel territoire, l'objectif étant la massification des marchandises.

33. DEVELOPPER LES DEMARCHES COMMERCIALES EN AMONT ET EN AVANT DU MAILLON PORTUAIRE

331. ADAPTER LES POLITIQUES TARIFAIRES DES PRE ET POST-ACHEMINEMENTS

Les études comparatives de coût entre les modes montrent que la route n'est plus toujours la solution la moins chère. Tout dépend de la nature des marchandises transportées, de leur conditionnement et de la distance. C'est ainsi qu'un chargement d'un conteneur en provenance de Bordeaux dans le port du Verdon permet une économie de 1.400F par unité par rapport à un acheminement routier jusqu'au port du Havre. De même, le transport d'un conteneur par feeder de La Rochelle au Havre est moins onéreux que par la route.

Les surcoûts défavorables au transport maritime se situent souvent dans les parcours initiaux ou terminaux entre le lieu de déchargement et le lieu de livraison. Lorsque la SNCF facture moins cher le trajet Marseille-Rotterdam que Lyon-Le Havre, il ne faut pas s'étonner si les évasions de trafics s'opèrent au bénéfice des ports de la mer du nord.

De cet état de fait, il résulte pour les ports de la façade atlantique, une grande difficulté pour élargir leur hinterland, leur zone de chalandise se limitant souvent à la région, au mieux à la région limitrophe. Raison de plus pour que l'ouest soit doté de dessertes ferroviaires adaptées permettant des coûts de transport comparables à ceux appliqués dans le couloir rhodanien.

La compétitivité de justes coûts dans un marché largement ouvert comme celui du transport est un impératif de survie. Pour cela, les CESR des régions atlantiques souhaitent voir s'instaurer :

- une démarche commerciale des opérateurs ferroviaires plus favorable au développement du transport intermodal et aux ports de la façade atlantique

Le transport intermodal fait souvent référence aux complémentarités routières et ferroviaires. L'intégration du mode maritime, trop souvent oubliée, doit faire l'objet d'une mobilisation forte et d'une concrétisation dans un programme contractuel, ainsi que le propose le rapport Perrod sur les conditions d'un développement durable du transport combiné.

Les propositions de ce rapport de juillet 1998 sont instructives : les opérateurs ferroviaires, et notamment la SNCF en France, ont intérêt à ce que l'activité fret soit bénéficiaire, ce qui n'est pas le cas actuellement. Aussi, le rapport souhaite l'établissement d'une convention entre l'opérateur et l'Etat permettant de lier une aide à l'investissement de la part de l'Etat à des engagements chiffrés d'augmentation du trafic de la part de l'opérateur. Les CESR de la façade atlantique approuvent cette démarche et souhaitent que l'opérateur détermine sa politique de prestations spécifiques envers les ports de la façade atlantique.

- l'engagement de concertations entre l'opérateur ferroviaire et chaque port demandeur

Le but de ces discussions serait de déterminer les flux de marchandises potentiels du côté portuaire et les capacités de transport associées à des contraintes de fiabilité et de prix du côté de l'opérateur. Les engagements de chacun pourraient être formalisés ce qui permettrait de mieux chiffrer les investissements nécessaires. Cette démarche implique que les ports adoptent des contrats d'objectifs définissant des prévisions de trafic sur lesquelles ils s'engagent.

- une plus grande prise de risque de l'opérateur ferroviaire dès le démarrage de ligne maritime

Les pratiques actuelles montrent que l'opérateur ferroviaire préfère attendre qu'une ligne ait atteint un niveau de trafic suffisant pour formuler une offre commerciale de transport. Afin de capter de nouveaux trafics vis-à-vis de la route, l'opérateur devrait proposer des tarifs attractifs dès la mise en place de nouvelles lignes maritimes.

332. FACILITER LES DEMARCHES ADMINISTRATIVES ET AMELIORER LES SERVICES PORTUAIRES

- Simplifier et accélérer les pratiques douanières

Depuis peu, les services douaniers français ont engagé d'importants efforts pour s'adapter aux évolutions de l'économie et pour favoriser la compétitivité des entreprises françaises grâce à une simplification des procédures, à la suppression de taxes parafiscales et à la mise en place de conseil aux entreprises. D'ores et déjà les services douaniers incitent les entreprises à dédouaner leurs marchandises sur le sol français.

La procédure simplifiée et plus souple devrait permettre de se battre à armes égales avec les ports étrangers jusqu'ici plus rapides dans les opérations de dédouanement. La signature de conventions entre les douanes et les ports devrait être systématisée. Les efforts engagés doivent être encore accentués pour accélérer les délais liés aux formalités documentaires, au paiement des restitutions et au pré-dédouanement.

A titre illustratif, une entreprise ligérienne important des produits électroniques témoigne de la rigidité des douanes françaises, et ce encore en 1998. Ainsi, pour importer un modem, il faut l'autorisation de l'autorité de réglementation des télécommunications françaises, ce qui se conçoit pour des produits ensuite commercialisés sur le marché français. Mais la contrainte est la même pour un modem qui sera réexporté en Allemagne et qui doit, cette fois-ci répondre aux caractéristiques techniques de l'administration allemande. Or, les Douanes imposent le respect des réglementations françaises si le produit vient des pays extérieurs à l'Union européenne. La solution est donc de le débarquer dans un port étranger du nord de l'Europe avant de le ramener en Pays de la Loire par voie terrestre...

En parallèle, les entreprises doivent développer les pratiques d'enregistrement informatique des chargements en respectant une comptabilité-matière de façon à alléger le contrôle des marchandises.

- Développer les démarches qualité dans les ports de la façade atlantique

La démarche qualité du port de Cherbourg est un bon exemple dans la mesure où la certification à la norme ISO 9002 a permis de baisser les tarifs de 15 % notamment par une diminution des coûts de maintenance.

Il ressort de cette expérience un intérêt à sensibiliser l'ensemble des personnels portuaires sur la notion de qualité interactive entre chaque opération. Chaque professionnel est un maillon de la chaîne transport et doit connaître les contraintes en amont et en aval de ses activités : le respect des délais, la bonne transmission des informations et la prévention des dysfonctionnements. Ces démarches ne

peuvent se réaliser sans des opérations de sensibilisation et de formation pour l'ensemble des professions portuaires.

En raison de l'importance croissante de la fonction des ports en tant que maillon de la chaîne logistique, les démarches qualité ne peuvent être que bénéfiques pour les ports qui s'inscrivent dans cette logique. Elles doivent également permettre d'élargir les plages d'ouverture des ports par le développement du travail en continu et d'améliorer la sécurité des zones de stockage des marchandises.

333. SENSIBILISER LES CHARGEURS REGIONAUX A L'IMPORTANCE DE LA MAITRISE DES FLUX LOGISTIQUES

Les entreprises exportatrices ou importatrices doivent être mieux informées par les CCI ou par les ports sur les gains potentiels à réaliser sur les opérations de transport. De telle sorte que de plus en plus, les industriels pèsent sur les choix modaux lors des négociations.

Les industriels et autres générateurs de fret doivent être formés aux opérations de commerce international. La connaissance des Incoterms avantageux pour l'économie régionale (il s'agit du « vendez CIF, achetez FOB ») n'est pas suffisamment diffusée auprès des industriels; ceux-ci délaissent trop souvent ce choix aux prestataires étrangers. Il s'agit là d'une mission relevant des Chambres de commerce et d'industrie. L'efficacité de cette action, à engager au plus vite, implique qu'elle soit poursuivie sur le long terme.

334. MIEUX PROSPECTER L'ARRIERE PAYS

Mieux prospecter l'arrière-pays suppose une connaissance statistique des exportations des entreprises vers l'Union Européenne. La douane ne dispose plus de données détaillées depuis 1993. Il faut donc contacter en direct les entreprises, ce qui représente une opération délicate dans la mesure où il s'agit de données confidentielles. Seuls des organismes d'utilité publique peuvent se permettre ce genre d'investigation.

Dans les ports autonomes, les services commerciaux visitent les entreprises pour détecter les industries susceptibles de fournir du fret transporté par voie de mer. Leur rôle consiste ensuite à rapprocher les entreprises des armateurs. Quelle que soit l'importance du port, et l'instigateur de la démarche, cette mission doit être assurée tant elle est fondamentale. Le développement des ports dépend en grande partie de la qualité de cette intervention.

Là où la structure est inexistante, les CCI pourraient assumer cette tâche. En l'occurrence, il s'agit de mobiliser les entreprises et les chambres consulaires des départements non littoraux, moins sensibilisés au transport maritime. Une convention pourrait alors être établie avec éventuellement un financement prévu en associant d'autres partenaires.

Le développement du transport maritime dépend de la connaissance du flux de marchandise exporté par l'arrière-pays. L'indispensable collecte d'informations doit être assurée soit par le port lui-même, soit par un établissement public comme les CCI.

34. ENCOURAGER L'OUVERTURE DE LIGNES MARITIMES

341. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC ROULIER

Ce sont les armateurs qui décident de l'ouverture de lignes. Ils préfèrent prendre contact directement avec les futurs clients afin de prendre la dimension du flux à transporter et estimer sa progression. Néanmoins, la volatilité du trafic est l'une des principales difficultés rencontrées par les armateurs développant des lignes nouvelles. D'après des entretiens avec des armateurs, il semble que le trafic roulier soit un secteur appelé à se développer au regard de la saturation des axes routiers et d'une législation commençant à être plus contraignante.

Néanmoins, il semble que les transporteurs routiers ne sont pas encore totalement prêts pour ce type de trafic. Beaucoup de sociétés estiment qu'une flotte de camions doit rouler le plus possible. Il a été constaté que les transporteurs témoignent leur intérêt pour une ligne maritime après sa fermeture et malgré sa non utilisation lors de son existence ! Ils ont reconnu que les conditions tarifaires étaient intéressantes. L'échec ne provient pas d'un manque de rapidité de la ligne maritime mais plutôt des problèmes d'organisation de la profession des transports routiers.

Les exemples récents de création de ligne maritimes montrent bien les limites auxquelles les ports sont confrontés. Un soutien financier peut permettre le lancement d'une ligne. Il reste que sa rentabilité doit rapidement s'établir.

Il conviendrait de voir dans quelle mesure pourraient être associés des grands transporteurs de fret encore essentiellement routiers à l'acheminement de remorques par voie maritime. Il s'agirait là d'un profond changement d'habitudes qui pourrait correspondre à l'objectif d'un meilleur équilibre entre les modes tel qu'il est soutenu actuellement dans le projet de loi sur l'aménagement du territoire.

Les services portuaires ont sans doute un rôle à jouer pour inciter les armateurs et les transporteurs routiers à se regrouper pour offrir de nouveaux services rouliers. Peut-on envisager un soutien spécifique de l'Union Européenne dans ce créneau particulièrement cohérent avec les objectifs d'une préservation de l'environnement et d'un meilleur équilibre entre les modes de transport ?

342. ETENDRE LES AIDES AU DEMARRAGE DE LIGNES REGULIERES OU DE FEEDER

Les principales aides au développement des lignes régulières maritimes sont des fonds d'intervention commerciale alimentés par les collectivités locales, les Ports autonomes et parfois les CCI et des aides européennes lorsqu'il s'agit de relier plusieurs pays de l'Union. Néanmoins, ces soutiens sont limités dans le temps et ils ne permettent pas toujours de pérenniser une ligne régulière.

Les armateurs peuvent également bénéficier d'abaissement de tarifs des outils portuaires pendant une durée limitée à quelques mois.

Ces dispositifs d'aides devraient faire l'objet d'une évaluation qui pourrait proposer :

- de les élargir à tous les ports de commerce, et pas seulement aux seuls ports autonomes.
- d'étudier quels sont les moyens de les rendre plus attractifs : allongement de la durée de l'aide au-delà de 6 mois (l'aide étant versée à condition que le service mis en place se maintienne au moins pendant cette période).

Au cas où l'aide serait destinée à un nouveau service de type feeder, il importe de veiller à ce que celui-ci se crée dans une optique d'expansion du trafic des ports français, particulièrement ceux de la

façade atlantique. L'aide au démarrage doit consister à créer de nouveaux trafics et à terme être l'opportunité de créer de nouvelles lignes directes. En revanche, ce processus doit éviter le risque de capter une partie des trafics au détriment de lignes régulières existant déjà.

343. DEVELOPPER DES BOURSES D'ECHANGES REUNISSANT L'OFFRE ET LA DEMANDE DE SERVICE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La mise en relation des armateurs et des entreprises chargeurs est essentielle pour faciliter la rentabilité d'une escale. Des ports étrangers (notamment à Felixstowe) ont déjà expérimenté avec succès la création de bourses d'échanges sous la forme de groupement d'intérêt économique rapprochant l'offre et la demande de services de transport entre la communauté portuaire, les transporteurs et les chargeurs.

De tels dispositifs pourraient être utilement déployés dans les ports de la façade atlantique. L'initiative pourrait en revenir aux ports.

344. SOUTENIR LA RECHERCHE EN MATIERE DE CONSTRUCTION NAVALE POUR LE DEVELOPPEMENT DU CABOTAGE

La libéralisation de la navigation à courte distance en 1994 a porté un coup fatal au cabotage national. Depuis lors, le cabotage revêt un intérêt pour les distances supérieures à 600 voire 1000 km, à l'international ou pour un projet industriel.

Reconquérir des parts de marché pour ce secteur, traditionnellement voué au transport de vrac à faible valeur ajoutée, et réduire les coûts de fonctionnement des caboteurs paraît difficile. La réduction des nuisances liées au transit de marchandises et la volonté d'inciter les entreprises à s'installer au bord de l'eau redonneraient un intérêt à ce secteur.

Un nouveau concept de petits caboteurs rapides reste peut-être à inventer. Les caractéristiques de ce type de navire seraient un équipage réduit, une vitesse de croisière rapide, un faible tirant d'eau pour escaler dans le plus grand nombre de ports et des capacités de transbordement autonomes.

Les études de faisabilité laissent supposer un effort d'investissement élevé pour une rentabilité à court terme ; néanmoins, le renforcement de la réglementation européenne pour le transit routier pourrait réorienter le marché vers une stratégie de cabotage. Un dispositif expérimental, réunissant armateurs, pouvoirs publics, professionnels du transport terrestre, et constructeurs de navires, mériterait d'être initié.

35. DEVELOPPER LA CONCERTATION ET LA COOPERATION INTERPORTUAIRE SUR LA FACADE ATLANTIQUE

351.PROMOUVOIR LES PORTS

La promotion des ports, quelle que soit leur taille, revêt une importance capitale. Certains ports disposent de services structurés, d'autres envisagent de s'organiser en ce sens avec plus ou moins de possibilités. Traditionnellement ils éditent un dépliant qui décrit leurs activités, aménagements, environnement, et leur rayon d'action, et plus récemment l'installation de site internet. Enfin, quelques-uns produisent chaque année un bilan et participent à des congrès et des salons internationaux.

Toutes ces actions ponctuelles sont certes pertinentes, mais leur dispersion ne permet pas d'obtenir la meilleure efficacité pour pénétrer et sensibiliser les milieux internationaux et en premier lieu l'Union Européenne.

Sous l'égide des autorités portuaires et des Chambres de Commerce et d'Industrie, pourrait se constituer une dynamique interportuaire afin de promouvoir et de défendre les intérêts communs des ports de la façade atlantique.

La mondialisation des marchés, l'incontournable nécessité de massification des marchandises et la recherche du moindre coût nécessitent une présence active auprès des décideurs nationaux et européens pour faire valoir l'intérêt national et européen que représentent les ports atlantiques.

Cette volonté commune de promouvoir à l'international les possibilités offertes par les ports de la façade atlantique et de leurs hinterlands ouvrirait la voie à de nouvelles perspectives, tout en garantissant à chaque port la liberté d'action nécessaire à son propre développement.

352. ORGANISER UNE CONCERTATION DES INVESTISSEMENTS

A Anvers, les équipements précèdent les trafics, en France, le plus souvent, les investissements suivent le processus inverse. Dans le domaine portuaire, la concurrence favorise-t-elle le dynamisme, ou au contraire, entraîne-t-elle la stagnation par un partage des flux ?

La présence de 30 ports de commerce sur la façade atlantique constitue l'avantage de pouvoir recevoir une gamme très large de trafic. Bien entendu, cette diversité ne doit pas impliquer un surcoût pour la collectivité en multipliant des investissements similaires d'un port à l'autre. Malgré un contexte fortement concurrentiel, le descriptif des équipements semble montrer l'absence de réels doublons sur la façade atlantique.

Dans un souci de pertinence des projets, les pouvoirs publics financeurs se doivent d'exiger des études de marché faisant apparaître les besoins des transporteurs et des chargeurs d'une part et les équipements concurrentiels sur les sites à proximité d'autre part.

Il revient aux autorités portuaires d'éviter les équipements en redondance d'un port à l'autre. Afin de respecter la diversité des prestations et devant la nécessité d'abaisser les coûts portuaires, la mise en place d'une procédure de concertation ou d'information réciproque, concernant les investissements envisagés dans chaque port, est nécessaire, sans que cela n'altère l'indépendance et l'esprit d'entreprise de chacun des ports.

36. ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITES INDUSTRIELLES ET DE SERVICES DANS LES PORTS

La présence d'activités industrielles de production ou de transformation, de services logistiques (allant de la manutention jusqu'à la mise en conditionnement et l'étiquetage) à proximité immédiate des quais est génératrice de trafics pour le transport maritime; parmi les atouts qu'une telle implantation représente on peut citer la réduction des temps de transit et des coûts des parcours terminaux, l'offre de volumes de fret attractive pour les armateurs.

Pour cela, il conviendrait de faire connaître et d'utiliser plus largement les possibilités de suspension de droits de douanes lorsque des transformations industrielles sont réalisées dans les zones à paiement différé des sites portuaires.

La pression démographique et industrielle beaucoup plus faible dans nos régions françaises que sur le Range nord ouest ou la Hanse permet de disposer d'espaces aménageables pour des fonctions économiques respectant les règles environnementales et la qualité de la vie.

37. MAINTENIR ET DEVELOPPER LES FORMATIONS MARITIMES ET LOGISTIQUES

Les formations aux métiers du transport et de la logistique sont correctement représentées dans les régions de la façade atlantique mais il importe de demeurer vigilant sur ce sujet. L'implantation de formations sur la façade atlantique n'est jamais pérenne. La nouvelle organisation de l'Ecole de la marine marchande nationale (l'EMMN), avec le départ de Nantes des formations de capitaines de première classe vers Le Havre et Marseille, en est une récente illustration. Le maintien et le développement des formations maritimes doivent rester une priorité pour accroître l'efficacité de la totalité des prestations proposées par les ports de la façade atlantique et soutenir leur volonté de croissance.

Les formations, de second degré et de l'enseignement supérieur, à la logistique et à ses métiers en pleine évolution (informatique, transmission de données, procédures de coordination,...) doivent être renforcées. La présence de ces formations, dont la thématique n'est pas spécifiquement maritime, dans les régions atlantiques est nécessaire. A défaut, les ports atlantiques seraient en retard face à la forte réactivité des transporteurs routiers en matière de logistique.

L'évolution des métiers dans les sites portuaires font de la formation maritime un enjeu majeur. Cette situation est accentuée par le contexte de la mondialisation de l'économie et la nécessité de définir des co-développement d'activités. Cela exige que les acteurs sociaux se livrent à l'inventaire et à une prospective en la matière.

Parallèlement, l'harmonisation de la réglementation et la négociation de recommandations au niveau européen sont indispensables afin d'imposer des normes de sécurité dans le domaine du cabotage. Cela concerne à la fois les navires et leurs personnels.

Le code international pour la sécurité de l'exploitation des navires est actuellement applicable aux navires à passagers, pétroliers, navires-citernes, transporteurs de gaz et vraquiers de plus de 500 tjb, Cette certification qui inclut notamment la formation adéquate de tous les intervenants sur le navire, va dans le bon sens mais il importe que les contrôles soient appliqués au même niveau dans tous les pays. Elle doit être mise en œuvre rapidement sur tous les navires.

* *
*

Les CESR de la façade atlantique tiennent à affirmer l'importance de la façade pour la vie économique et sociale de ces régions. Les débats relatifs à l'aménagement du territoire, notamment sur les schémas de service, doivent être en cohérence avec la priorité concernant le transport maritime. Il est nécessaire de déterminer une ambition maritime beaucoup plus importante dans la définition de l'aménagement du territoire tant à l'échelle française qu'européenne.

Au même titre que la pêche, la construction et la réparation navale, la mise en valeur du littoral, le transport maritime est un secteur porteur de développement. Une politique maritime affirmée permettrait de renforcer l'important potentiel de l'ensemble des ports de la façade atlantique et de leur arrière-pays.

En outre, une politique maritime ambitieuse est riche, tant d'un point de vue économique que social, de coopérations transfrontalières et d'ouverture sur le monde.

BIBLIOGRAPHIE

Auteur	Titre	Année
CESR atlantique	Ambition atlantique	1993
CESR Bretagne rapporteur M. MACE	Les ports de commerce bretons	1995
CESR Basse Normandie	Evolution et perspective du trafic transManche	1997
CESR PACA	Microcabotage de transport de passagers	1993
Groupe de prospective façade atlantique Président M. COURTEL	Quel avenir pour la façade atlantique ?	1997
CESR de Poitou- Charentes Sophie CLEMENT	Le transport maritime à courte distance	1998
M. VIGARIE	Les ports générateurs d'emplois	1997
Hors-série Le Marin	Les ports de commerce : bilans 1997	1998
CNRS - M. CORLAY	Atlas permanent de la mer et du littoral, n°3	1997
INSEE et MELT	Les transports en 1996, n°554 INSEE Résultats	1997
CES NATIONAL	Ports maritimes et fluviaux : place dans l'économie française et leur rôle dans l'aménagement du territoire	1993
Commission des commu- nautés européennes	Le transport maritime à courte distance : perspectives et défis	1995
Josselin de ROHAN	Les ports français dans la compétition européenne	1996
CRPM	Transport et liaisons maritimes sur l'Arc atlantique	1995
Elisabeth HUBERT	Le renouveau des ports français	1995
CES européen	Le transport maritime à courte distance	1996
P. LEONARD, Académie de marine	Activité maritime en France et aménagement du territoire	1995
Y. LEBAHY (prof agrégé université Lorient)	Stratégies de développement de la façade atlantique, les enjeux de la maritimité	1996
OUEST- ATLANTIQUE	La mer et ses activités	1997
Michel SAVY- Ed. Reclus	Logistique et territoire	
Pierre PAPON	Le sixième continent géopolitique des océans	1996
Pierre MERLIN	Les transports en France	

Auteur	Titre	Année
Conseil National des Transports	Situation et évolution des transports	1996
Conseil National des communautés portuaires	Rôle des ports français dans le développement du territoire à l'horizon 2015	1995
Inter-régions, n°204	Les ports : un atout pour les économies régionales	1996
Revue maritime (éd. Institut français de la mer)	Les ports, générateurs d'emploi	1997
Comité interministériel de la mer	Note d'information relative à la réforme portuaire	1996
ACEL-CATRAM, programme Atlantis I	Etude feedering cabotage	1995
J. MARCADON - Université de Nantes	Ruptures et continuités sur les littoraux français : les cas des ports de commerce et du transport maritime	1995
G. BARON, Université de Picardie	Développement des terminaux portuaires spécialisés et continuité de la façade atlantique de l'Europe ?	1997