CNT
www.cnt.fr
Conseil National des Transports
34, Avenue Marceau - 75008 Paris tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

PROPOSITIONS POUR UNE AMELIORATION DES DESSERTES PORTUAIRES

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL «DESSERTE DES PORTS MARTIMES »

Président : M. Jean CHABRERIE

Rapporteurs : Mme Anne PROVOST
M. Jean-Marcel PIETRI
M. Hervé CORNEDE
M. Pierre BOURGEOIS

INTRODUCTION 4

ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE POUR AMÉLIORER LA DESSERTE ROUTIÈRE DES PORTS FRANÇAIS 5

PRENDRE LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES PERMETTANT DE FAVORISER LA DESSERTE ROUTIÈRE DES PORTS FRANÇAIS 5
VEILLER À CE QUE LES OPÉRATIONS DE BROUETTAGE ROUTIER DANS LES ZONES PORTUAIRES PUISSENT ÊTRE EFFECTUÉES DANS DES CONDITIONS RÉELLES DE LIBRE CONCURRENCE 5
ELIMINER LES SOURCES DE DISTORSION DE CONCURRENCE RÉSULTANT DE DISPOSITIONS FISCALES QUI SONT DÉFAVORABLES AU PASSAGE PAR LES PORTS FRANÇAIS (ASSIETTE DE LA TAXE PROFESSIONNELLE, …) 5
AMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES INTÉRESSANT LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS 5
SUIVRE LA MISE EN PLACE DE CES ACTIONS 5

ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE POUR AMÉLIORER LA DESSERTE FERROVIAIRE DES PORTS FRANÇAIS 6

AMÉLIORER LA QUALITÉ ET LA PRODUCTIVITÉ DE L'OFFRE FERROVIAIRE 6
AMÉLIORER LE NIVEAU DE SERVICE DÉCOULANT DE L'EXPLOITATION ET DE L'ORGANISATION DU FRET FERROVIAIRE 6
FACILITER L'ACCÈS AU MARCHÉ DE NOUVEAUX OPÉRATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ QUALIFIÉS 6
AMÉLIORER L'ÉQUILIBRE ENTRE TRAFICS FRET ET VOYAGEURS 6
INCITER À UN PARTAGE DES RISQUES COMMERCIAUX ENTRE ACTEURS PORTUAIRES ET ACTEURS FERROVIAIRES 6
REDÉFINIR LES CONDITIONS DANS LESQUELLES PEUVENT ÊTRE OPTIMISÉS LES CHARGEMENTS ET MOUVEMENTS FERROVIAIRES DANS LES PORTS 7
AMÉNAGER ET DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES INTÉRESSANT LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS 7
SUIVRE LA MISE EN PLACE DE CES ACTIONS 7

ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE POUR AMÉLIORER LA DESSERTE FLUVIALE DES PORTS FRANÇAIS 8

AMÉLIORER L'ACCUEIL DES UNITÉS FLUVIALES DANS LES PORTS FRANÇAIS, DE FAÇON À LIMITER LE COÛT DE LA RUPTURE DE CHARGE POUR LES ACHEMINEMENTS FLUVIAUX 8
ENCOURAGER LA PRÉSENCE DE TERMINAUX SPÉCIALISÉS ET D'ÉQUIPEMENTS DE MANUTENTION ADAPTÉS 8
SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU FLUVIAL 8
AMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES INTÉRESSANT LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS 8
SUIVRE LA MISE EN PLACE DE CES ACTIONS 8

ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE POUR DÉVELOPPER LE CABOTAGE MARITIME DANS LES PORTS FRANÇAIS 9

ENGAGER UNE ACTION DE SENSIBILISATION 9
POURSUIVRE L'ACTION D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE ADAPTÉ AU CABOTAGE 9
PROCÉDER À CERTAINES ADAPTATIONS RÉGLEMENTAIRES 9
DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT LA FLOTTE SPÉCIALISÉE DANS LE CABOTAGE 9
SUIVRE LA MISE EN PLACE DE CES ACTIONS 9

LA SITUATION DES PORTS FRANÇAIS FACE À LA CONCURRENCE INTERNATIONALE 10

LES ENJEUX DE LA DESSERTE TERRESTRE DES PORTS 11

DESSERTE ROUTIÈRE DES PORTS 14

BESOINS EN DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES 14
1.1) DÉROGATION À 44 TONNES 14
1.2) AUTRES MESURES À CARACTÈRE RÉGLEMENTAIRE 18
1.3) MESURES À CARACTÈRE FISCAL 19
PRATIQUES COMMERCIALES 19
AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES INTÉRESSANT LA DESSERTE DES PORTS 20

DESSERTE FERROVIAIRE DES PORTS 23

ENJEUX DE LA DESSERTE FERROVIAIRE DES PORTS MARITIMES ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE À L'HORIZON 2010-2020 23
1.1) ENJEU ACTUEL DES ACHEMINEMENTS PORTUAIRES POUR LES TRAFICS DE FRET FERROVIAIRE 23
1.2) PERSPECTIVES À L'HORIZON 2010-2020 23
BESOINS DES TRAFICS PORTUAIRES VIS-À-VIS DE L'EXPLOITATION ET DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES FERROVIAIRES 25
2.1) BESOINS À COURT TERME LIÉS À L'EXPLOITATION DES SERVICES FERROVIAIRES OFFERTS AUX TRAFICS PORTUAIRES 25
2.2) NÉCESSAIRE ÉQUILIBRAGE DES TRAFICS FRET ET VOYAGEURS 28
2.3) LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DOIVENT REFLÉTER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DE DÉVELOPPEMENT DES ACHEMINEMENTS FERROVIAIRES DES TRAFICS DES PORTS FRANÇAIS 29
PARTAGE DE RISQUES COMMERCIAUX ENTRE LES ACTEURS PORTUAIRES ET LES ACTEURS FERROVIAIRES DANS UN CONTEXTE DE CONCURRENCE EUROPÉENNE EXACERBÉE 30

DESSERTE FLUVIALE DES PORTS 35

AMÉLIORATION DE L'INTERFACE ENTRE LE MODE FLUVIAL ET LE MODE MARITIME DANS LES PORTS FRANÇAIS 35
1.1) AMÉLIORATION DE L'ACCUEIL DES UNITÉS FLUVIALES DANS LES PORTS FRANÇAIS, DE FAÇON À LIMITER LE COÛT DE LA RUPTURE DE CHARGE POUR LES ACHEMINEMENTS FLUVIAUX 35
1.2) LA PRÉSENCE DE TERMINAUX SPÉCIALISÉS ET D'ÉQUIPEMENTS DE MANUTENTION ADAPTÉS 35
CONTINUITÉ DU SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RÉSEAU FLUVIAL 36
2.1) DÉGAGER DES AIDES FINANCIÈRES NOUVELLES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES DE SERVICES DE TRANSPORT COMBINÉ FLUVIAL/MER VERS LES PORTS FRANÇAIS 36
2.2) MODERNISATION ET ENTRETIEN DES VOIES D'EAU EXISTANTES 36
2.3) POLITIQUE FAVORISANT L'EMBRANCHEMENT DES SITES INDUSTRIELS OU DE STOCKAGE SUR LES VOIES D'EAU 36
AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES INTÉRESSANT LA DESSERTE DES PORTS FRANÇAIS 37

LE DÉVELOPPEMENT DU CABOTAGE MARITIME DANS LES PORTS FRANÇAIS 39

POURSUIVRE L'ACTION D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE ADAPTÉ AU CABOTAGE 39
1.1) POUR QUE LE CABOTAGE PUISSE SE POSITIONNER, IL EST IMPÉRATIF D'AMÉLIORER LES LIAISONS ENTRE LES PORTS ET LEUR HINTERLAND. LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE DOIT DONC ÊTRE INTÉGRÉ À LA PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LES PORTS MARITIMES DOIVENT ÊTRE INTÉGRÉS AUX RÉSEAUX TRANSEUROPÉENS EN TEMPS QU'INTERFACES MULTIMODALES. 39
1.2) LE CABOTAGE MARITIME PEUT ÊTRE COMPÉTITIF À CONDITION QUE LE COÛT DE LA RUPTURE DE CHARGE DANS LES PORTS SOIT MINIMISÉ : DÉLAIS LES PLUS COURTS POSSIBLES, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS ET TECHNIQUES DE MANUTENTION ADAPTÉS… DANS CET OBJECTIF, DES DOTATIONS DU FONDS D'INTERVENTION POUR LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES VOIES NAVIGABLES DEVRAIENT POUVOIR ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU CABOTAGE. 40
1.3) AFIN DE DIMINUER LE COÛT DE LA RUPTURE DE CHARGE PORTUAIRE, IL EST INDISPENSABLE DE POURSUIVRE L'ACTION D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DU PASSAGE PORTUAIRE : 40
PROCÉDER À CERTAINES ADAPTATIONS RÉGLEMENTAIRES 40
2.1) ADOPTION DE LA DÉROGATION À 44 TONNES DE PTCA POUR LES ACHEMINEMENTS PORTUAIRES. 40
2.2) ADOPTION DES RÈGLES ET PRATIQUES DE DÉDOUANEMENT ET DE CONTRÔLE ÉQUIVALENTES À CELLES DU TRANSPORT TERRESTRE. 40
ENGAGER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION POUR COMBLER LE DÉFICIT EN TERME D'IMAGE DE MARQUE DE CE MODE DE TRANSPORT 40
3.1) RECONNAÎTRE LE CABOTAGE MARITIME COMME L'UNE DES COMPOSANTES DU TRANSPORT MULTIMODAL. 40
3.2) ENGAGER UNE ACTION DE SENSIBILISATION AUPRÈS DES INDUSTRIELS IMPORTATEURS ET EXPORTATEURS, DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT, DES TRANSPORTEURS ROUTIERS, EN VUE D'UN DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ ROUTE/MER. 41
3.3) ENGAGER UNE ACTION DE SENSIBILISATION AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS LOCALES QUI PEUVENT Y AVOIR UN INTÉRÊT EN TERMES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE DÉSENGAGEMENT ROUTIER. 41
DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT LA FLOTTE SPÉCIALISÉE DANS LE CABOTAGE 41

ANNEXE : PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA DESSERTE DES PORTS MARITIMES CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS (MARS À JUIN 1999) 42

Introduction

Le Conseil National des Transports a décidé de mener une réflexion sur l'amélioration de la desserte des terminaux internationaux. Un groupe de travail spécifique sur la desserte des ports maritimes français a été constitué sous la présidence de Monsieur Jean Chabrerie, Président Fédéral de Transport Logistique de France (TLF)[1].

La question de la desserte des ports a déjà fait l'objet de nombreux travaux et rapports. L'objectif du groupe de travail était donc de reprendre ces travaux, de les actualiser, de faire le bilan éventuel des progrès accomplis, **mais surtout de proposer à Monsieur le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, quelques actions précises et prioritaires, dont la mise en place concrète pourrait permettre d'améliorer sensiblement et rapidement la qualité des dessertes des ports.**

En effet, les professionnels des transports et de la logistique, qu'ils appartiennent au secteur privé ou qu'ils dépendent des établissements portuaires, ont l'impression qu'il existe un réel écart entre l'affirmation par l'Etat des enjeux et du caractère prioritaire de la démarche d'amélioration des dessertes terrestres de nos ports et la réalité de la mise en œuvre d'actions dans ce sens,

- malgré l'importance des travaux menés depuis plusieurs années sur ce sujet (parmi lesquels on peut citer le rapport de Monsieur Belmain, qui reste une référence en matière de descriptif des actions à mener pour améliorer la desserte des ports français),
- malgré l'affirmation de l'action gouvernementale dans ce domaine : il convient de rappeler que le Comité Interministériel de la Mer (C.I.M.), réuni le 1er avril 1998 sous la présidence du Premier Ministre, a arrêté un ensemble de mesures destinées à créer les conditions d'un environnement économique favorable au renforcement de la compétitivité de nos ports ; l'une des mesures concerne l'amélioration de la chaîne de transport terrestre de fret à destination ou en provenance des ports maritimes français, dans la perspective notamment des schémas de services de " transport de marchandises ".

Les questions spécifiques à chaque mode ont été examinées au sein de sous-groupes spécialisés comprenant tous les intervenants de la chaîne[2]. Par ailleurs, plusieurs directeurs ou responsables de ports ont été auditionnés individuellement, afin d'identifier leurs besoins et les initiatives prises en matière de desserte portuaire.

Le présent rapport rend compte pour chacun des modes, routier, ferroviaire, fluvial et maritime, des travaux menés, **et récapitule, sous forme de quatre listes d'actions concrètes, les besoins prioritaires qui ont été identifiés.**

Ces actions privilégient volontairement les aspects liés à la qualité de service et à l'exploitation par rapport à ceux liés aux investissements d'infrastructures. Elles ont toutes pour objectif de développer le trafic, d'attirer ou de fixer les activités logistiques et industrielles liées aux ports français.

[1] Voir en annexe la liste des participants à ces travaux

[2] En ce qui concerne le cabotage maritime, les conclusions des travaux organisés par ailleurs entre le CCAF et l'UPACCIM ont été repris dans le présent rapport.

Actions à mettre en œuvre pour améliorer la desserte routière des ports français

Prendre les dispositions réglementaires permettant de favoriser la desserte routière des ports français

- Accorder la dérogation à 44 tonnes au moins pour les trafics conteneurisés, sans attendre une révision des directives européennes relatives au développement du transport combiné, et l'appliquer au transport multimodal transocéanique.
- Faciliter la possibilité d'accorder, en fonction des besoins, des dérogations spécifiques : dérogations de circulation le week-end, autorisation de circulation d'ensembles routiers exceptionnels sur certaines voies du domaine public maritime et en zone portuaire…

Veiller à ce que les opérations de brouettage routier dans les zones portuaires puissent être effectuées dans des conditions réelles de libre concurrence

Eliminer les sources de distorsion de concurrence résultant de dispositions fiscales qui sont défavorables au passage par les ports français (assiette de la taxe professionnelle, …)

Aménager les infrastructures routières et autoroutières intéressant la desserte des ports français

- **A court terme**, prendre en compte les aménagements suivants, considérés comme prioritaires, lors des travaux de préparation des contrats de plan Etat-Régions en cours d'élaboration :

  - Achever la liaison Le Havre – Saint Quentin
  - Aménager le contournement Sud de Paris (RN154+A160)
  - Aménager ou achever des axes Est-Ouest pour les ports de la façade Atlantique, notamment :
    - Nantes-Angers-Tours-Bourges
    - Bordeaux-Clermont
  - Prendre en compte, en liaison avec les collectivités territoriales concernées, les besoins liés à la desserte de proximité et aux congestions urbaines
    - Amélioration des accès : aménagements A16/A25 pour Dunkerque, accès routiers à Port 2000, raccordements entre la pénétrante Sud III et les terminaux portuaires à Rouen, raccordements des ports du Languedoc-Roussillon à l'A9, aménagements entre Fos et Salon…
    - Aménagements sur le réseau national et local : contournement de Lille, RN171 entre Saint-Nazaire et Laval, …

- **A moyen terme,** et en particulier dans le cadre des schémas de services, maintenir les priorités annoncées sur les autres dessertes routières des ports français, notamment la liaison Baie de Seine – Ile de France dans la perspective de la desserte de Port 2000.

Suivre la mise en place de ces actions

Actions à mettre en œuvre pour améliorer la desserte ferroviaire des ports français

Améliorer la qualité et la productivité de l'offre ferroviaire

Améliorer le niveau de service découlant de l'exploitation et de l'organisation du fret ferroviaire

- Clarifier les rôles respectifs de RFF, la SNCF, et la CNC pour permettre de déterminer leurs responsabilités en cas de dysfonctionnement
- Affecter du personnel et des matériels de traction, et améliorer la capacité globale de ces derniers
- Améliorer la circulation des informations et la traçabilité
- Gérer les pointes et les dysfonctionnements
- Organiser les travaux d'entretien du réseau en tenant compte des contraintes du fret et non des seuls voyageurs

Faciliter l'accès au marché de nouveaux opérateurs de transport combiné qualifiés

Améliorer l'équilibre entre trafics fret et voyageurs

- Attribution et maintien de sillons nécessaires aux besoins des dessertes portuaires
- Attribution de priorités là où elles sont nécessaires

Sur ce point, l'Etat doit avoir un discours déterminé et cohérent par rapport aux politiques régionales sous peine de condamner la desserte ferroviaire des ports, et plus généralement le développement du fret ferroviaire (vigilance vis-à-vis du développement des services TER dans toutes les régions, vis-à-vis des trafics voyageurs sur la Grande Ceinture Parisienne…).

- Définition de péages d'infrastructures adaptés

Inciter à un partage des risques commerciaux entre acteurs portuaires et acteurs ferroviaires

- Mettre en place des mécanismes incitatifs au lancement d'offres nouvelles
- Dégager des aides financières nouvelles pour le développement des offres de services de transport combiné fer/mer vers les ports français
- Susciter la passation de contrats entre les différents acteurs sur des durées adaptées permettant le versement des aides au lancement, le partage des risques et des espérances de gain et la clarification des engagements de chacun (tarifs-qualité-volume-pénalités)
- Encourager la constitution de centrales d'achat pour les services de transport combiné mer/fer, en permettant notamment des prises de participation croisées public/privé dans des délais commercialement acceptables

Redéfinir les conditions dans lesquelles peuvent être optimisés les chargements et mouvements ferroviaires dans les ports

- Liberté de manutention et de traction de ces activités ferroviaires
- Amélioration des regroupements pour optimiser les opérations d'éclatement

Aménager et développer les infrastructures ferroviaires intéressant la desserte des ports français

- **A court terme**, confirmer les priorités suivantes dans le cadre des contrats de plan Etats-Régions et des schémas de services

  - Prise de décision sur les modalités de financement du raccordement ferroviaire des terminaux de Port 2000 au réseau ferré national
  - Aménagements des chantiers de transport combiné mer/fer
  - Définition d'un régime juridique et financier clair pour l'aménagement et l'entretien des voies ferrées des ports
  - Travaux nécessaires au maintien et au développement de capacité fret sur l'artère Nord-Est
  - Maintien et développement de la capacité fret offerte par la Grande Ceinture
  - Contournement Nord de l'Ile-de-France
  - Désaturation des nœuds ferroviaires lyonnais et dijonnais
  - Travaux nécessaires au maintien et au développement de la capacité fret sur Nîmes-Montpellier

- **A moyen terme,** programmer les projets en fonction d'une analyse de trafics par axe, et afficher les ports français dans le schéma de freeways européens

Suivre la mise en place de ces actions

Actions à mettre en œuvre pour améliorer la desserte fluviale des ports français

Améliorer l'accueil des unités fluviales dans les ports français, de façon à limiter le coût de la rupture de charge pour les acheminements fluviaux

- Veiller à ce que les opérations de manutention dans les zones portuaires puissent être effectuées dans les conditions les plus économiques possible : manutention, introduction de souplesse et limitation des temps d'attente, formation des personnels..
- Permettre des allègements des contraintes d'ordre réglementaire, dès que les conditions réelles de navigation le permettent : obligation de pilotage, délimitation du champ d'application de l'obligation d'embarquement des inscrits maritimes

Encourager la présence de terminaux spécialisés et d'équipements de manutention adaptés

- Poursuivre et intensifier les équipements permettant de développer des trafics fluviaux vers les ports français (politique commerciale de VNF, recours au FITTVN,...)
- Encourager les ports maritimes à participer à cette démarche, avec par exemple la mise en place de programmes pluriannuels de modernisation de leurs équipements
- Optimiser l'interface entre le mode fluvial et Port 2000

Soutenir le développement du transport de marchandises sur le réseau fluvial

- Dégager des aides financières nouvelles pour le développement des offres de services de transport combiné fluvial/mer vers les ports français
- Moderniser et entretenir le réseau
- Favoriser l'embranchement des sites industriels ou de stockage sur les voies d'eau

Aménager les infrastructures fluviales intéressant la desserte des ports français

- Les projets à réaliser en priorité sont ceux qui permettent une mise à niveau des principales infrastructures existantes.
- A terme, l'intégration progressive du réseau français dans le réseau européen assurera la pérennité du transport fluvial.

Suivre la mise en place de ces actions

Actions à mettre en œuvre pour développer le cabotage maritime dans les ports français

Le cabotage maritime peut être dans certains cas un substitut aux accès terrestres, participant à une réduction de la congestion des modes terrestres et assurant un accès au trafic international de l'ensemble des régions. Les mesures suivantes sont nécessaires à ce titre.

Engager une action de sensibilisation

- Reconnaître le cabotage maritime comme l'une des composantes du transport multimodal
- Sensibiliser les industriels importateurs et exportateurs, les commissionnaires de transport, les transporteurs routiers, en vue d'un développement du transport combiné route/mer
- Sensibiliser les collectivités locales, qui peuvent y avoir un intérêt en termes d'aménagement du territoire et de désengorgement routier

Poursuivre l'action d'amélioration de la qualité et de la compétitivité du passage portuaire adapté au cabotage

- Poursuite de l'action générale de modernisation du passage portuaire engagée depuis 1992
- Encouragement à une politique adaptée de droits de ports
- Action concertée en faveur de la modernisation du pilotage et du remorquage

Procéder à certaines adaptations réglementaires

- Adoption de la dérogation à la norme de 44T de PTCA pour les acheminements portuaires (c.f. fiche sur la desserte routière)
- Adoption de règles et pratiques de dédouanement et de contrôle équivalentes à celles du transport terrestre

Développer progressivement la flotte spécialisée dans le cabotage

- Utiliser les possibilités ouvertes par la mise en place du GIE fiscal
- Développer des projets liés au cabotage dans les programmes de recherche français et européens (PCRD)

Suivre la mise en place de ces actions

La situation des ports français face à la concurrence internationale

Avec ses 5000 kilomètres de côtes et ses trois façades maritimes, la France est remarquablement placée pour jouer le rôle de carrefour des échanges de l'Europe avec le monde.

Néanmoins, malgré ces conditions naturelles favorables, le système portuaire français n'a pas gagné les parts de marché que celles-ci devraient lui permettre d'attendre de sa compétitivité, bien qu'il ait fait, sur le long terme et globalement, jeu égal avec ses principaux concurrents. Sa situation s'est nettement détériorée sur certains trafics et sur certaines parties du territoire. Aussi, le repositionnement de nos ports au sein du Grand Marché Européen constitue-t-il un enjeu national en matière d'activité économique et d'emplois. En effet, comme toutes les grandes infrastructures de transport, les ports constituent des outils essentiels de l'aménagement du territoire. Face à la concentration des sites de production et des lieux de consommation, ils sont un instrument de rééquilibrage intérieur et des gisements d'emplois, dont l'impact est certainement plus important que celui des infrastructures linéaires.

Le nombre d'emplois liés aux ports français est chiffré à 38.000 pour les emplois directs, à 200.000 pour les emplois indirects et induits dans les bassins d'emplois locaux (dont 76.000 emplois industriels). Ces emplois exercent, en outre, un effet d'entraînement sur le reste de l'économie, qui compense, et au-delà, les baisses d'emplois industriels.

Le système portuaire français est confronté à la concurrence des ports européens**, qui sont mieux placés sur les axes de pénétration terrestre**, d'où l'ampleur des trafics français captés par les ports étrangers concurrents. Les flux de marchandises échangées par la France avec les pays tiers et acheminées par l'intermédiaire des autres pays de l'Union Européenne, entraînent un manque à gagner considérable pour les ports français et pour l'économie nationale.

En 1996, l'ensemble des échanges de la France avec des pays tiers acheminés à partir des autres Etats membres, s'est élevé à 190 milliards de francs (dont 127 milliards de francs pour les importations indirectes et 63 milliards de francs pour les exportations indirectes), ce qui représente 25 millions de tonnes de marchandises (dont 19,5 millions pour les importations indirectes).

Pour évaluer le manque à gagner pour les ports français et l'économie nationale, il est nécessaire de connaître la part du transport maritime dans les flux précédents. Elle est délicate à évaluer, car le mode de transport à la frontière communautaire n'est pas connu lorsque les formalités de dédouanement ne sont pas faites en France ou est parfois mal renseigné dans l'autre cas. Cependant, le trafic indirect par voie maritime a été évalué en 1996 à 101 milliards de francs et à 15 millions de tonnes. Ces 15 millions de tonnes de flux indirects constituent un manque à gagner pour la filière portuaire française. Un ordre de grandeur de la valeur ajoutée correspondante qui échappe ainsi aux ports français peut être estimé à 1 milliard de francs de chiffre d'affaires, et l'on peut considérer également que le nombre d'emplois directs concernés est de l'ordre de 2000. Une évaluation des emplois indirects peut également être faite[3].

Au total, on peut estimer que ce sont environ 15.000 emplois qui pourraient être induits par une reconquête des flux indirects par voie maritime.

[3] **Ces chiffres sont le résultat d'évaluations menées par la DGDDI et la DTMPL. Reposant sur plusieurs hypothèses, ils doivent être considérés comme des ordres de grandeur.**

Les enjeux de la desserte terrestre des ports

Dans le cadre d'un transport le plus souvent de bout en bout, les ports maritimes sont l'interface entre le transport maritime et les différents moyens de transport intérieur, cette dernière expression devant être prise dans son sens le plus large et désignant aussi bien les voies navigables, le rail, la route et le cabotage maritime.

Les ports constituent le maillon essentiel d'une chaîne de transport multimodale vers lequel doivent converger les divers modes de transport intérieur. Parmi les facteurs de la compétitivité des ports, la qualité de cette desserte est déterminante. C'est, en effet, sur le transport de pré- et post-acheminement que peuvent être réalisés aujourd'hui d'importants gains de productivité, en termes de temps (et de respect des délais), et surtout de coût de transport.

Dans le cas, par exemple, de l'acheminement de conteneurs, le coût de l'acheminement terrestre d'un conteneur peut, sur des distances de cinq cents kilomètres, représenter deux à trois fois le coût de son passage portuaire.

Pour certains types de trafic, en particulier pour les trafics intercontinentaux de conteneurs, les grandes lignes maritimes sont désormais contraintes d'escaler dans un nombre limité de ports. La réduction du nombre d'escales et leur massification impliquent une extension des régions européennes desservies à partir du port, extension favorisée par l'intégration progressive de l'économie européenne. Elles impliquent également le recours accentué aux modes de transport privilégiés pour les grandes quantités et les grandes distances, que sont notamment le cabotage maritime, les transports fluviaux et ferroviaires.

Or, l'essentiel des pré- et post-acheminements des ports français se fait par la route (actuellement environ 85%).

- En effet, l'hinterland des ports français reste insuffisamment développé par rapport aux pays de l'Union Européenne où il existe une réelle synergie entre modes. Or, dans la concurrence exacerbée qu'ils se livrent entre eux, tous les ports européens consacrent un effort considérable à l'extension de leur hinterland. Leur stratégie repose sur trois axes :
  - l'amélioration de l'interface portuaire, afin de transformer les terminaux portuaires en véritables terminaux multimodaux dotés de connexions ferroviaires et fluviales performantes,
  - le développement des infrastructures ferroviaires et la qualité du service offert au passage du fret sur le réseau ferré,
  - la multiplication de services directs et réguliers reliant les ports aux principales destinations européennes (navettes,…).

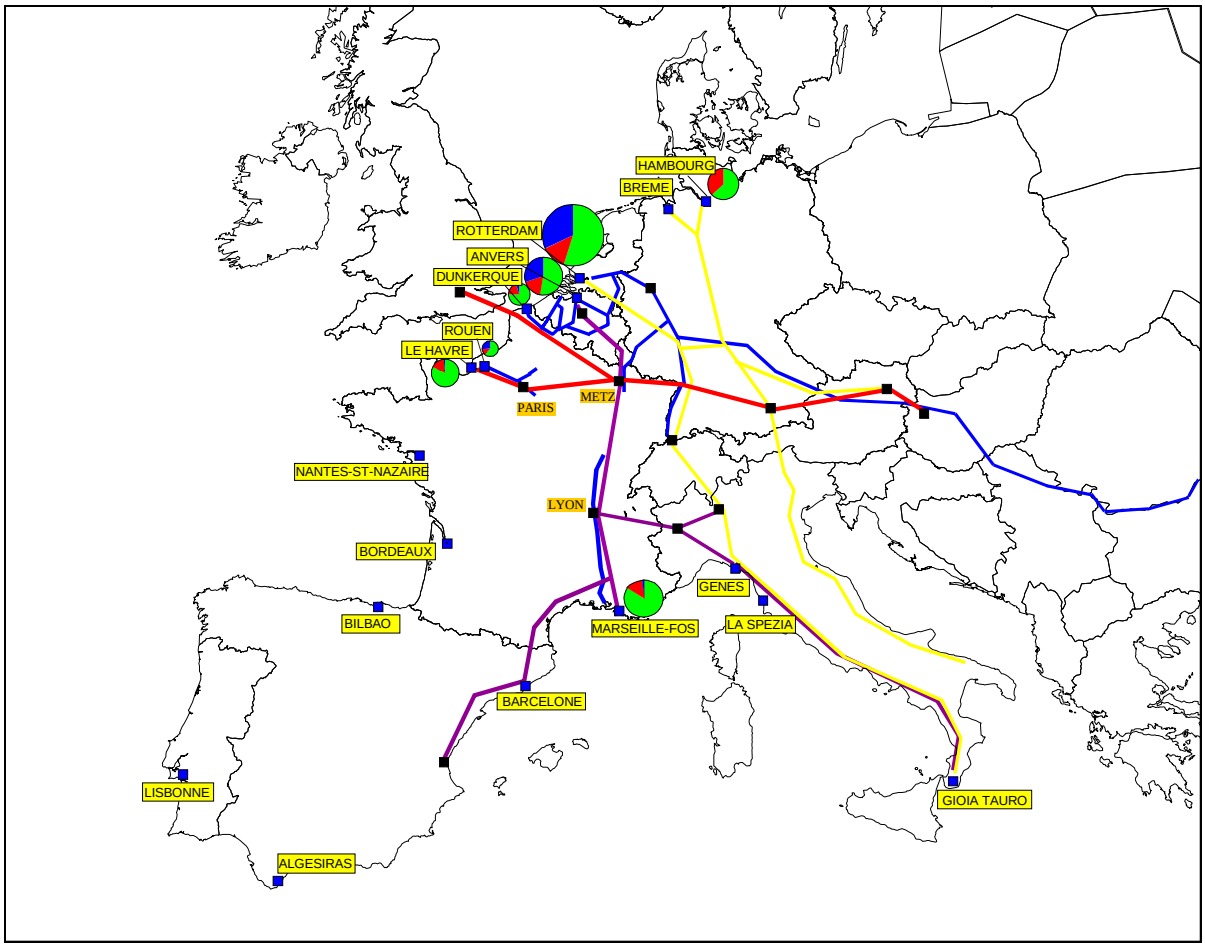
La question de la stratégie et des actions concrètes de la SNCF et de RFF et des opérateurs de transport combiné à court et moyen terme est donc vitale pour l'avenir des ports français. En effet, si les pré- et post-acheminements ferroviaires des ports français représentent un bon tiers du fret ferroviaire international sur notre territoire, ils offrent un potentiel de croissance de plusieurs milliards de tonnes-kilomètres. C'est pourquoi, il importe que la SNCF et RFF soient des acteurs à part entière du développement du transit des marchandises dans les ports français.

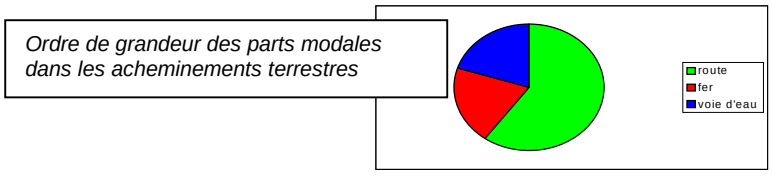
De même, les efforts pour promouvoir les plates-formes portuaires en tant que plates-formes de transport combiné par excellence doivent être intensifiés, d'autant que les espaces nécessaires sont généralement disponibles. Il convient que ces dernières puissent bénéficier des mêmes conditions favorables que le transport combiné rail-route.

Enfin, les ports maritimes français sont désavantagés par rapport aux ports de Rotterdam et d'Anvers dans l'utilisation de la voie fluviale pour le pré- et post-acheminement de marchandises (en moyenne, moins de 5% des pré-et post-acheminements des ports français contre, par exemple, 35% à Rotterdam). Cet écart

s'explique essentiellement par le potentiel moindre offert par le réseau français par rapport aux réseaux du Nord de l'Europe, ainsi que par la tradition en matière de pratique du transport fluvial des ports du Benelux. Mais des évolutions positives sont en cours, et des actions doivent être mises en œuvre pour les confirmer.

La carte ci-après met bien en évidence le retard des ports français en matière d'extension de leur hinterland.





Légende :

	Port maritime
	Voie fluviale

Corridors ferroviaires trans-européens de fret

	Belgique – Luxembourg – Italie – Espagne
	« Nord – Sud Freeways»
	Royaume-Uni – Hongrie

Comparaison du nombre de rotations hebdomadaires de trains fret existant de/ou vers les ports de la rangée nord européenne :

Année	Anvers	Hambourg	Le Havre	Rotterdam
1996	236	268	15	280
1997	275	274	18	307
1998	280	274	18	318

Source : Port Autonome du Havre

Les ports français souffrent d'abord d'un handicap structurel. Leur hinterland naturel n'est pas très riche ; or les axes européens de transport dépendent du poids économique des différentes régions. Le marché industriel de la Ruhr est 3 fois supérieur à celui de la France, qui est égal à celui de l'Italie, mais est beaucoup plus dilué (le marché italien étant concentré au Nord). Pour améliorer leur compétitivité et gagner des parts de marché, les ports français doivent donc :

- attirer dans leur hinterland le maximum d'implantations d'activités (d'où l'intérêt notamment d'encourager le développement de plates-formes logistiques sur nos ports),
- améliorer la qualité et le prix des services offerts à la fois pour le passage portuaire et pour les acheminements terrestres, afin d'aller chercher les marchandises beaucoup plus à l'est. La concurrence est rude sur ce point du fait de la présence d'un axe fluvial structurant rhénan et d'une large avance des ports du Nord dans la mise en place de services ferroviaires performants vers l'Allemagne et les pays de l'Est.

Desserte routière des ports

Besoins en dispositions réglementaires

En l'absence de dispositif statistique adapté, les ordres de grandeur des pré- et post-acheminements portuaires peuvent être estimés à partir du recoupement de diverses sources et hypothèses. A ce jour, l'acheminement du commerce extérieur transitant par un port français est comptabilisé dans le transport routier national (ce qui n'est pas le cas si le même trafic transite par un port étranger).

La part des acheminements portuaires serait de l'ordre de 30% du poids réel du commerce international dans le trafic routier, avec un acheminement portuaire par route du commerce extérieur de l'ordre de **24 milliards de tonnes-km**.

On comprend donc l'incidence des réglementations du transport routier sur la compétitivité des ports français.

L'action la plus urgente concerne l'harmonisation des conditions de concurrence au plan européen qui est indispensable face à la compétition existante entre les ports européens et les opérateurs dans le cadre du marché européen des transports.

1.1) Dérogation à 44 tonnes

La dérogation au poids total roulant autorisé (40 tonnes) permettant la circulation à 44 tonnes pour les transports combinés par voie ferrée et par voie d'eau n'a pas fait l'objet d'un texte spécifique pour la voie maritime.

Sans attendre la révision des directives européennes relatives au développement du transport combiné, il convient de prendre les dispositions nécessaires, c'est-à-dire d'accorder la dérogation de circulation à 44 tonnes, au moins pour les trafics conteneurisés, dans tous les cas où un véhicule utilise la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, un parcours maritime quelqu'il soit, mais excédant 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectue le trajet initial ou terminal routier dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau[4] à partir du port maritime d'embarquement ou de débarquement.

Situation actuelle

- L'article R55 du Code de la Route et l'arrêté du 9 octobre 1986 fixant les conditions de son application autorisent la dérogation à 44 tonnes dans le cas d'un transport combiné rail/route ou fluvial/route sur le territoire national ou avec un Etat membre et avec certaines limitations.
- L'arrêté du 21 février 1995 transcrit la directive européenne 92/106 qui définit la notion de transport combiné : rail/route, fluvial/route et **mer/route** pour le camion, la remorque, la semi-remorque, la caisse mobile ou le conteneur, avec les limitations suivantes :
  - rayon de 150 kms pour le fluvial/route et le mer/route, gare appropriée la plus proche pour le fer/route
  - parcours maritime supérieur à 100 kms pour le mer/route
  - il ne peut s'agir que de parcours entre Etat membres

Les difficultés posées aux ports français par cette législation

- Il y a une forme d'incohérence entre les textes qui pénalise le transport combiné mer/route au bénéfice des autres formes de transport combiné, ce qui est contradictoire avec la volonté affichée de développement du cabotage maritime entre pays européens.

[4] Certains experts recommandent même 200 à 250 kms, mais la proposition retenue représente un minimum indispensable.

- En effet, même si la notion de transport combiné a été élargie au mer/route, la dérogation à 44 tonnes reposant sur cette définition du transport combiné n'a pas été élargie au mer/route.
- En fait, la France a transcrit la directive européenne, mais ne l'a pas appliquée, au contraire d'autres Etats membres, dans les dérogations accordées aux trafics portuaires, ce qui crée une distorsion de concurrence au détriment des ports français.
- Dans d'autres grands ports européens, le camion à 44 tonnes est autorisé pour tous les types de trafics mer/route, **y compris lorsque le trajet maritime est intercontinental** (autorisation générale à 44t en Belgique, à 50t aux Pays-Bas, projets d'autorisation à 44t en 2003 en Grande-Bretagne).
- Une dérogation à 44 tonnes qui excluerait les trajets maritimes transocéaniques serait largement insuffisante.

  De toute façon, elle limiterait les possibilités de transport maritime à courte distance, et elle exclurait le cas des feeders pour lequel le trajet intracommunautaire maritime est assimilé à une partie du trajet intercontinental. Il est par exemple absurde que des marchandises importées dans la région de Bordeaux puissent circuler en 44 t si elles sont passées par le port de Barcelone et si elles empruntent le train entre Barcelone et Bordeaux, alors qu'elles ne peuvent pas le faire si elles arrivent au port de Bordeaux **directement par voie maritime ou par feeder**.

Accorder la dérogation demandée ne poserait pas de difficultés majeures par rapport à la politique globale des transports de l'Etat et redonnerait aux ports français un atout compétitif

Questions soulevées	Réponses apportées
La distorsion de concurrence au détriment des ports français a-t-elle un réel impact ?	Les trafics qui bénéficieraient de cette dérogation pourraient paraître assez faibles en nombre, mais ils sont fondamentaux pour le commerce extérieur de la France (chimie de base, sidérurgie, métallurgie, agroalimentaire ..). Cependant, le fait de ne pas bénéficier de cette autorisation, alors que les ports concurrents en bénéficient, joue certes à la marge, mais avec un effet de levier multiplicateur. En effet, pour quelques conteneurs " lourds ", un chargeur est tout naturellement amené à détourner l'ensemble de sa marchandise vers le port d'un autre Etat membre où il est assuré de ne pas se heurter à ce type de réglementation. Ce sont les quelques conteneurs " lourds " d'une escale qui peuvent faire manquer cette escale à un port français. Ce sont même quelques conteneurs " lourds " potentiels qui pourraient conduire un armateur à organiser certaines de ses rotations en privilégiant d'autres ports que les ports français. Par conséquent, même si les trafics en jeu sont faibles, c'est l'ensemble des trafics existants et potentiels des ports français qui est fragilisé. L'impact positif d'une mesure d'extension pour les ports français est donc difficile à mesurer car il ne concerne pas seulement les trafics " lourds ", mais il est certain, et ne constitue après tout qu'une mesure de rattrapage vis-à-vis des ports concurrents. Les 4 tonnes supplémentaires, qui représentent un gain de productivité de près de 20 %, sont souvent des arguments commerciaux utilisés par les transitaires étrangers, particulièrement au fait des limitations de la réglementation française.

	L'impact actuel de la distorsion de concurrence est donc double : **1) Impact portuaire** Les ports français estiment que la mesure demandée serait un argument intéressant pour récupérer du trafic conventionnel détourné. Le port de Rouen serait, par exemple, particulièrement intéressé par cette mesure pour du trafic papetier. Par ailleurs, le fait de détourner à l'export des trafics vers des ports étrangers (parce qu'à la marge il y a quelques trafics lourds), peut entraîner le détournement des trafics à l'import dans une perspective d'équilibrage des flux (le phénomène est clair dans le nord de la France avec les trafics des VPCistes). 2) **Impact industriel** Les trafics " lourds " concernent essentiellement les exportations, notamment dans les secteurs de la chimie, de la sidérurgie De nombreux trafics potentiellement intéressés par le " 44 tonnes " sont des trafics à l'exportation pour lesquels l'empotage en conteneurs ne peut avoir lieu en sortie d'usine, mais dans une zone logistique portuaire. Outre l'impact positif sur l'emploi dans la filière portuaire française et plus généralement dans la filière logistique française, l'impact industriel d'une mise à niveau par rapport aux filières concurrentes est lui aussi non négligeable, bien que difficile à chiffrer, puisqu'il s'agit de potentiel d'activités récupérables sur le territoire français. Un chargeur a intérêt à regrouper les flux de ses usines françaises avec ceux de ses usines des pays voisins, et à ne pas passer par un port français. La production peut suivre ensuite une tendance identique, avec une délocalisation dans ces mêmes pays. Une mise à niveau des conditions de concurrence en France par rapport aux autres pays européens peut permettre de renverser cette tendance.
La distorsion de concurrence est-elle réelle dans la mesure où les transporteurs routiers venant d'autres ports européens font l'objet des mêmes restrictions et des mêmes contrôles que les transporteurs routiers venant des ports français ? Les actions mises en œuvre pour améliorer l'efficacité de ces contrôles ont d'ailleurs été rappelées lors des travaux du groupe. *Si la dérogation était accordée, les mêmes difficultés de contrôle s'appliqueraient aux camions venant des ports français*	La libre circulation des camions étrangers en infraction sur le territoire français est déjà massive (donc accorder la dérogation demandée aux ports français ne conduirait pas à un afflux supplémentaire de camions étrangers dans les zones frontalières telles que le nord de la France) pour les raisons suivantes : • Les contrôles sont encore insuffisants, et notamment vis-à-vis des transporteurs non-français. *Non, du fait du systématisme du contrôle lors du passage par le port.* • Un transporteur belge contrôlé peut ne pas être verbalisé s'il prétend rejoindre une plate-forme fer/route ou fluviale belge (par exemple Mouscron), alors qu'il transporte des marchandises pour un port maritime belge. • En fait, pour contourner l'absence de dérogation dans les ports français, même pour une entreprise située à moins de 150 km d'un port français, soit l'on charge à 44 tonnes sur un port étranger en étant en infraction, l'on charge à 44 tonnes sur une plate-forme ferroviaire ou fluviale proche pour acheminer la marchandise vers un port non-français (*exemple cité au groupe de travail d'une usine située à 50 kms de Dunkerque*) . Certes dans ce dernier cas, on peut

Accorder cette dérogation peut-elle entraîner une circulation massive supplémentaire de véhicules avec un poids total en charge de 44 tonnes sur les axes routiers français ?	considérer que le transport est réalisé de façon légale et écologique puisqu'il emprunte le fer ou la voie d'eau ; mais il n'emprunte pas un parcours maritime, lui aussi écologique, plus direct et plus naturel, et surtout qui aurait créé une activité pour les opérateurs des ports français (sans oublier que très probablement le transport routier sera réalisé dans ce cas par un transporteur routier non-français et organisé par un transitaire non-français[5]). • L'extension du 44 tonnes pour les transports combinés mer/route modifie peu la " couverture " géographique actuelle des autorisations à 44t accordées dans un rayon de 150 kms autour des plates-formes fer/route et fluvial/route. • L'extension du 44t pour les transports combinés mer/route dans un rayon inférieur à 150 kms ne représente qu'un faible pourcentage de camions roulant effectivement à 44 tonnes par rapport au trafic routier de marchandises. Ce pourcentage a été estimé, dans le cas du transport de conteneurs, à 0.8%. • On assiste de plus en plus à une limitation par les armateurs du poids des conteneurs sur certaines destinations. • En tout état de cause, la charge à l'essieu reste limitée à 13 t et l'impact sur les chaussées équivalent. • En outre, le nombre de véhicules circulant sera réduit (en moyenne 1 pour 5) sur ce type de transport.
Accorder la dérogation à 44 tonnes au transport combiné mer/route peut-elle pénaliser le transport combiné rail/route ?	Le domaine de pertinence des deux modes est très différent. En effet, le transport combiné fer/route doit s'exercer, pour être rentable, sur une distance de l'ordre de 500 kilomètres, donc nettement supérieure aux 150 kilomètres sur lesquels devrait opérer le transport combiné mer/route avec la dérogation à 44 tonnes demandée. Au contraire, une complémentarité pourrait s'exercer, dans le but de prendre des parts de marché au transport routier à longue distance.

La mesure consistant à accorder la dérogation demandée à 44 tonnes est considérée comme prioritaire dans les travaux faisant l'objet du présent rapport compte tenu, d'une part de son enjeu pour la compétitivité des ports français, et d'autre part de son faible coût au regard de la politique des transports du gouvernement (mesure purement réglementaire, n'entraînant pas un trafic supplémentaire important de camions à 44 tonnes sur les axes routiers du territoire et n'entraînant pas une prise de parts de marché aux transports combinés rail/route).

[5] *Le gouvernement français a initié en 1997 des travaux en vue de chercher à améliorer la compétitivité du transport routier français. Un groupe de travail rassemblant les professions du transport routier, les chargeurs et les administrations compétentes a remis ses conclusions …/…*

en mars 1998.Une partie de ces conclusions porte sur la nécessité de développer l'intermodalité, en soulignant l'importance des transports routiers terminaux associés à un autre mode de transport, sans se limiter au transport combiné " rail/route ", en préconisant notamment de mettre fin aux différences de traitement entre les transports intérieurs à destination des ports français et les transports internationaux à destination des ports voisins.

1.2) Autres mesures à caractère réglementaire

- Il convient de faciliter, en mettant en place des procédures simplifiées et accélérées, la possibilité d'accorder des dérogations pour la circulation de week-end lorsque les conditions d'exploitation des terminaux maritimes justifient une telle disposition.

- Pour augmenter la productivité des transports routiers entre plusieurs zones d'une même place portuaire, et faciliter des circulations dont la densité croissante est facteur d'insécurité, il convient autant que possible d'autoriser la circulation d'ensembles routiers exceptionnels sur certaines voies des domaines publics maritimes, voire même sur certaines voies de circulation reliant les zones portuaires à des zones industrielles proches.

Demandes de dérogation pour l'utilisation d'ensembles routiers exceptionnels dans les zones portuaires

Plusieurs ports français ont demandé de telles dérogations. La raison en est principalement la diminution des coûts de brouettage entre les zones portuaires, voire entre les terminaux et les zones logistiques voisines, et la massification des flux lors de ces transports.

Par exemple, le Port du Havre a fait une demande de dérogation pour la circulation d'ensembles routiers de 4 EVP sur la zone industrialo-portuaire (itinéraires bien définis à l'intérieur du domaine public maritime).

D'autres ports européens ont déjà largement expérimenté ou utilisé ce type de technique :

- le port de Hambourg mène avec une dérogation particulière une expérience de transport régulier entre les terminaux à conteneurs de Hambourg et de Lübeck distants de 67 kms à l'aide de camions avec un conteneur de 20' tirant une remorque chassis avec un conteneur de 40'.
- le port de Rotterdam envisage d'expérimenter la circulation dans la zone portuaire de véhicules de 32m de long et jusqu'à un poids total roulant de 70 tonnes.

De telles demandes rentrent dans le cadre de la réglementation des transports exceptionnels. Trois niveaux de besoins doivent être distingués :

- Circulation en site propre dans la zone portuaire
  Ce cas ne soulève aucune difficulté car la circulation se fait sur des voies non ouvertes à d'autres trafics (ceci est déjà expérimenté entre deux terminaux du port du Havre).
- Circulation à l'intérieur du domaine public maritime, mais sur des voies ouvertes à d'autres trafics
  Ce cas soulève plus de difficultés et une autorisation doit être demandée à la Préfecture. Il convient de préciser que l'on entre dans le cadre d'un compromis entre l'ouverture du DPM à la circulation (ce qui est le cas dans certains ports, mais pas tous) et la nécessité d'optimiser les opérations de brouettage.
- Circulation sur des voies hors du domaine public maritime, par exemple pour rejoindre une zone industrielle ou logistique proche de la zone portuaire
  Dans ce cas aussi, une dérogation doit être accordée par la Préfecture.

Il n'existe pas d'obstacle majeur pour accorder ce type de dérogation. Le décret relatif à la réglementation des transports exceptionnels prévoit dans son article 51 le cas des transports de conteneurs. Cependant, les demandes doivent être instruites par les Préfets (Directions Régionales de l'Equipement) : vérification de l'homologation de ces ensembles

routiers par les services des Mines, restrictions imposées à leur circulation (vitesse, axes empruntés…)

Le groupe de travail a conclu à l'utilité de faciliter l'accord de ce type de dérogation, tout en respectant les contraintes de sécurité nécessaires. En effet, la recherche de toutes les actions susceptibles de diminuer les coûts de brouettage dans les ports français (qui sont très pénalisants : à titre d'exemple, 20 kms de brouettage au Havre coûte 1100-1200F contre 550F à Anvers) peut renforcer la compétitivité des ports français et y attirer des activités logistiques.

1.3) Mesures à caractère fiscal

Il serait nécessaire de résoudre un problème fiscal qui est source de distorsion de concurrence en défaveur des ports français. Il concerne l'assiette de la taxe professionnelle, les transports routiers comportant le franchissement d'une frontière terrestre bénéficiant d'une réduction, dont ils ne bénéficient pas pour un acheminement vers les ports français.

En effet, les modalités spécifiques de réduction de la taxe professionnelle en matière de transport sont les suivantes :

- Le décret n° 75-975 du 23 octobre 1975 qui a été pris pour l'application de la loi n° 75-678 du 29 juillet 1975 fixe les conditions d'application de la taxe professionnelle au secteur des transports routiers **:**

  "La valeur locative de l'ensemble des véhicules dont dispose une entreprise de transport ou de pêche maritime, ainsi que de leurs équipements et matériel de transports, est retenue proportionnellement à la part, dans les recettes hors taxes de l'entreprise, de celles qui correspondent à des opérations effectuées dans les limites du territoire national et soumises à la TVA. Toutefois, lorsque le trafic assuré par l'entreprise est principalement en provenance de France ou à destination de la France, la proportion retenue ne peut être inférieure au dixième. Les salaires du personnel affecté aux véhicules sont retenus dans les mêmes proportions".

Les opérations de transport international bénéficient d'une réduction de la taxe professionnelle pour la partie internationale de leurs activités. La taxe professionnelle des transporteurs français peut faire l'objet d'une réduction allant jusqu'à 90 %. A titre d'exemple, un transport de pré- et post-acheminement entre Lille et Anvers bénéficie d'une réduction de la taxe professionnelle sur la partie internationale du transport, alors que pour la même opération de pré- et postacheminement terrestre entre Lille et Le Havre, il n'y a aucune réduction de la taxe professionnelle.

D'après une étude menée par le Port Autonome du Havre, on constate que la réduction de la taxe professionnelle peut représenter jusqu'à 0,156 F/Km.

Les transporteurs routiers français qui effectuent des opérations sur les ports étrangers ne subissent pas cette charge, alors que ceux qui réalisent pleinement ces opérations sur les ports français la subissent.

Il serait souhaitable que les opérations de transport de pré- et post-acheminement portuaire soient considérées comme des transports internationaux.

Pratiques commerciales

Les zones logistiques deviennent des outils indispensables. Les chargeurs ayant de plus en plus tendance à confier à des entreprises spécialisées la gestion de leurs

approvisionnements et de la distribution de leurs produits, le secteur de la logistique se développe de façon significative.

On constate donc dans les grands ports européens le développement de zones logistiques qui rencontrent un succès significatif, à Barcelone, à Anvers et à Rotterdam notamment. Les grands ports français (Distriport à Marseille, Le Havre, Rouen, Dunkerque…) ont également créé des zones logistiques, mais celles-ci n'arrivent pas toujours à séduire les entreprises.

La difficulté majeure est sans conteste le manque de clarté, dans les pratiques locales, sur les limites de l'intervention de la main-d'œuvre dockers dans ces zones logistiques, qui, par nature, sont aménagées dans les enceintes portuaires, et des mouvements sociaux subséquents qui sont la hantise d'entreprises de plus en plus contraintes par leurs obligations de résultats et de délais d'acheminements minutés.

Les activités de transport sur un port sont notamment constituées de flux d'échanges de conteneurs – appelés aussi brouettage – d'une zone à une autre à l'intérieur du domaine portuaire.

Il est important que les entreprises qui opèrent dans les ports traitent les opérations de brouettage portuaire dans des conditions de libre concurrence économiques, sans souffrir d'obligation d'emploi, jouir d'une situation de monopole ou abuser d'une quelconque position dominante[6].

L'adaptation de l'offre des ports et de nos pratiques devrait pouvoir convaincre les nombreuses entreprises à la recherche d'implantations logistiques nouvelles de choisir les ports français. Le nombre d'emplois ainsi créé et l'impact de ces zones sur le niveau de trafic des ports devraient également mobiliser les régions portuaires à la recherche d'une offre adaptée.

Aménagement des infrastructures routières et autoroutières intéressant la desserte des ports

Le développement du réseau autoroutier français depuis les années 60 et jusqu'à une période relativement récente a eu pour but de faciliter les grands courants d'échanges européens, essentiellement orientés Nord-Sud (axe Paris-Lyon-Marseille) ou radiaux autour de Paris. Cette orientation n'a pas toujours coïncidé avec les besoins spécifiques des ports français : ainsi, ceux de la façade Manche-Atlantique ont parfois tardé à bénéficier d'une desserte terrestre de qualité, par insuffisance de flux générés par les régions alentour et l'hinterland de ces ports.

Pour autant, plusieurs importantes dessertes terrestres autoroutières ont été réalisées : les ports de Rouen, et dans une moindre mesure du Havre, ont été reliés à l'agglomération parisienne, celui de Marseille à la vallée du Rhône et au-delà avec l'A7.

Le Schéma Directeur Routier National du 1er Avril 1992, qui constituait jusqu'à présent le cadre de développement à long terme du réseau autoroutier français, a marqué un infléchissement sensible prenant en compte la desserte terrestre des ports français. On peut citer à cet égard :

- la programmation d'un certain nombre de dessertes transversales Ouest-Est, permettant de relier des ports situés sur la façade atlantique à leur arrière-pays et élargir ainsi leur hinterland ;
- un grand axe assurant une continuité autoroutière de Dunkerque à Bayonne à proximité du littoral ;
- es grands contournements autoroutiers de Paris, au Nord (A29) et au Sud (A28), au bénéfice notamment des ports du Havre et de Rouen, pour contourner l'obstacle de la région parisienne.

[6] Il est clair qu'il ne s'agit en aucune manière de porter atteinte aux règles fixées par la loi du 9 juin 1992 sur les opérations de chargement et de déchargement des navires.

Un certain nombre d'aménagements et la réalisation de chaînons manquants sont encore à prévoir pour améliorer la qualité de la desserte routière des ports français, et devront être pris en compte dans le cadre de la préparation des prochains contrats de plan Etat-Régions. De même, si les travaux de préparation sur les schémas de services menés au sein des services déconcentrés de l'Etat ont montré que la desserte portuaire était de mieux en mieux intégrée au sein des objectifs relatifs aux transports, **il reste à traduire ces orientations dans les faits**.

Un groupe de travail, présidé par M.Belmain, a remis en 1996 un rapport détaillant les besoins des ports maritimes français en matière de desserte terrestre. Ce rapport contient notamment une analyse de l'arrière-pays de chaque port et la liste des besoins exprimés en matière d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Ce rapport reste la référence de toutes les réflexions menées sur ce sujet.

Les principales priorités qui ont été identifiées lors des travaux faisant l'objet du présent rapport, et notamment au travers des auditions d'acteurs des principaux ports français sont :

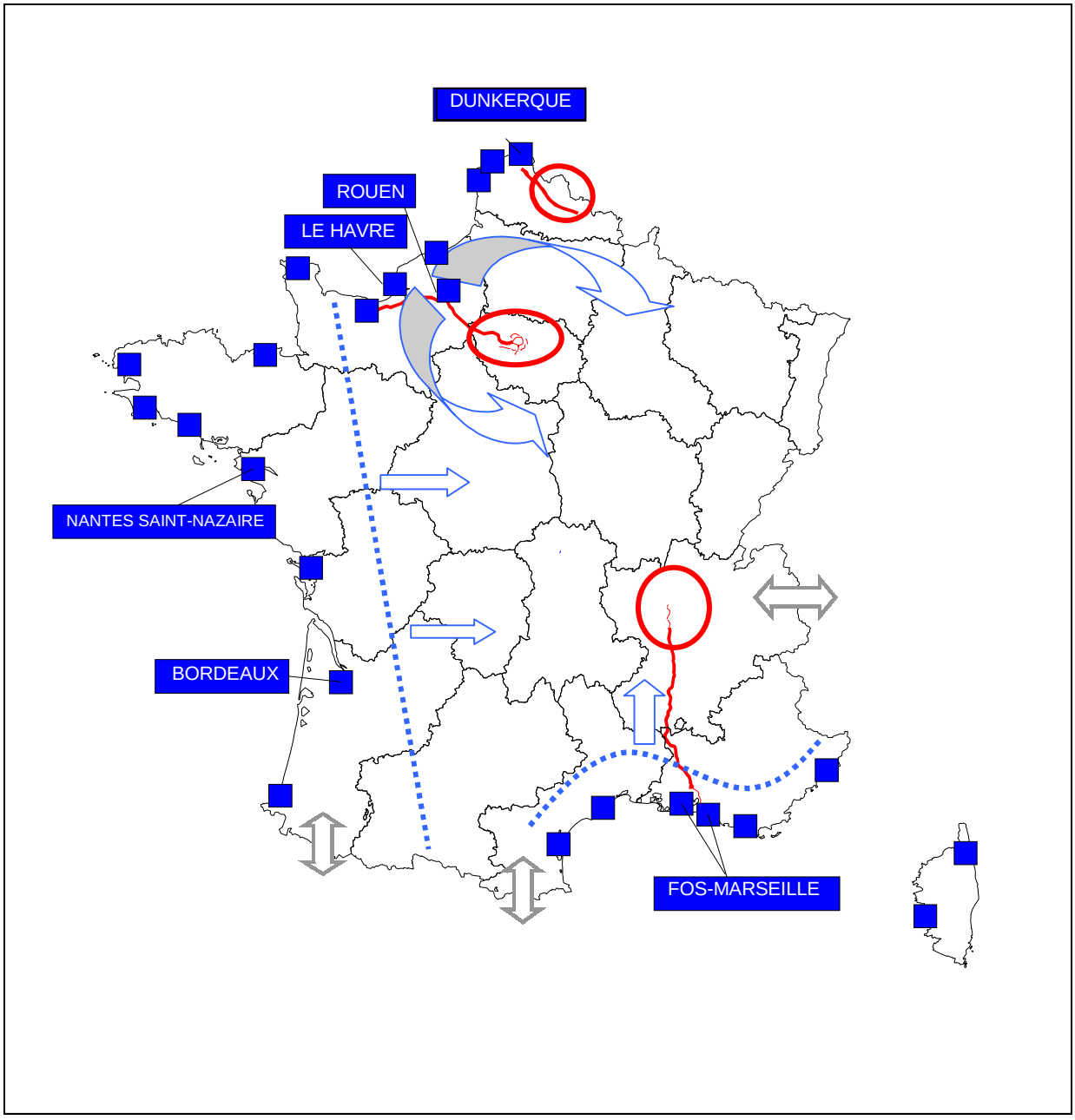
- L'achèvement de la liaison Le Havre – Saint Quentin
- L'aménagement d'un contournement sud de Paris (RN 154)
- L'aménagement ou l'achèvement des axes Est-Ouest pour les ports de la façade Atlantique, notamment :
  - Nantes-Angers-Tours-Bourges
  - Bordeaux-Clermont

Il convient également de ne pas négliger les dessertes routières à courte et moyenne distance :

- Amélioration des accès : aménagements A16/A25 pour Dunkerque, accès routiers à Port 2000, raccordements entre la pénétrante Sud III et les terminaux portuaires à Rouen, raccordement des ports du Languedoc-Roussillon à l'A9, aménagements entre Fos et Salon…
- Aménagements sur le réseau national et local : contournement de Lille, RN171 entre Saint-Nazaire et Laval, …

A moyen terme, et en particulier dans le cadre des schémas de services, il conviendra de maintenir les priorités annoncées sur les autres dessertes routières des ports. C'est le cas, par exemple, de la réalisation d'une nouvelle infrastructure entre Rouen et l'autoroute A16 dans le but d'améliorer la qualité de service de l'autoroute A13 à terme et d'offrir un nouveau débouché vers l'est pour les ports normands.

Carte des besoins en dessertes routières



Légende :

- Port maritime
- Axe routier d'intérêt pour les ports et soumis à un problème de congestion
- Zone soumise à un problème de congestion
- Problème des traversées alpines et pyrénéennes
- Nécessité de contourner l'agglomération parisienne pour les ports haut-normands
- Besoins d'amélioration des dessertes routières à moyenne distance

Enjeux de la desserte ferroviaire des ports maritimes et perspectives de croissance à l'horizon 2010-2020

La part actuelle des acheminements terrestres de nos ports dans la fonction internationale du fret ferroviaire est importante et méconnue. Les enjeux de leur développement sont souvent sous-estimés, et en particulier le développement des synergies entre les ports nationaux et leur desserte ferroviaire constitue un moteur essentiel de développement conjoint du fret ferroviaire et du trafic portuaire.

1.1) Enjeu actuel des acheminements portuaires pour les trafics de fret ferroviaire

Les pré- et post-acheminements des trafics des ports français représentent un enjeu important pour le mode ferroviaire.

On constate notamment l'importance de la synergie avec le mode ferroviaire, dont un cinquième de l'activité fret est lié aux ports français. En tenant compte des industries portuaires, ce pourcentage doit se monter environ à un tiers.

Chiffres estimés pour 1998 :

- Activité fret SNCF : 52 milliards de tonnes-kilomètres
- Activité fret internationale : 21 milliards de tonnes-kilomètres
- Activité de pré- et post-acheminements portuaires : **11 milliards de tonnes-kilomètres (trafics du commerce extérieur essentiellement, pour 10 M² t km ; transit pour environ 1 M² de t km).**

En l'absence d'outils d'observation réguliers au plan national, il n'est pas possible de commenter l'évolution des acheminements terrestres sur les vingt dernières années autrement que par un commentaire qualitatif : la tendance globale de perte de compétitivité du ferroviaire s'est trouvée partiellement atténuée pour les trafics de vracs solides, mais l'opportunité présentée par la croissance des marchandises diverses a profité à la route, alors que le ferroviaire aurait pu y prendre une meilleure place. Il paraît choquant de constater que la part de marché du mode ferroviaire sur les acheminements terrestres des trafics des ports français est comparable à la part de marché du mode ferroviaire sur la globalité des trafics fret, alors que les trafics maritimes présentent l'immense avantage de fournir des trafics déjà massifiés (un navire de quelques dizaines de milliers de tonnes représente quelques dizaines de trains). Il y a donc un potentiel largement sous-exploité, essentiellement en raison du faible niveau de service ferroviaire.

Le programme de travail des statistiques nationales de transport devrait contenir des études sur ce thème, de façon à pouvoir disposer pour l'avenir d'instruments de mesure et de méthodologies plus fines que les reconstitutions tentées ci-dessus.

1.2) Perspectives à l'horizon 2010-2020

D'après les estimations DTMPL/SES de croissance des trafics portuaires, si l'on suppose conservées les parts modales actuelles des acheminements portuaires, les trafics portuaires pourraient induire à l'horizon 2020 une croissance du fret ferroviaire de l'ordre de 3 à 9 milliards de tonnes-kilomètres.

Ces estimations tendancielles sont établies sans tenir compte de l'évolution de la compétitivité des ports français, qui a récemment permis et doit encore permettre de récupérer des trafics supplémentaires. Plus directement que les trafics intérieurs, les trafics portuaires se situent dans un contexte de concurrence internationale. De plus, c'est à travers la synergie avec leur desserte terrestre que les ports peuvent accroître leur trafic.

Les trafics des ports français sont d'autant plus intéressants pour la SNCF que la pérennité du recours à la SNCF paraît beaucoup moins aléatoire, dans un contexte de concurrence ferroviaire de plus en plus exacerbée.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, les trafics de pré- et post-acheminement des marchandises transitant par les ports français constituent un enjeu socio-économique nettement plus important que celui des trafics de pur transit ferroviaire.

La DTMPL a essayé d'estimer l'impact d'une amélioration de la synergie mer/fer pour quelques grands trafics ciblés (conteneurs du port du Havre, pondéreux du port de Dunkerque), et cela confirme que plusieurs milliards de tonnes-kilomètres supplémentaires pourraient ainsi être acheminés par voie ferroviaire d'ici 2020. En outre, un scénario de politique multimodale favorisant le développement des acheminements ferroviaires des trafics des ports français permettrait d'augmenter la part de marché du ferroviaire, accroissant ainsi à l'horizon 2020 le trafic ferroviaire fret de l'ordre de 5 à 13 M de t km (+15% de part de marché relative), jusqu'à 9 à 18 M² de t km (+40% de part de marché relative), amenant respectivement à des trafics d'acheminement portuaire par fer de 16 à 24 M² de t km jusqu'à 20 à 29 M² de t km.

L'exemple ci-après illustre que des gains de part de marché sont tout à fait envisageables, même sur les trafics portuaires dont la dynamique de croissance est la plus forte.

Estimations de croissance des trafics ferroviaires dans les acheminements de conteneurs des ports français *: cas des trafics de conteneurs au Havre.*

La SNCF prévoit un taux de croissance annuel de 6,4% pour le trafic de transport combiné au départ et à l'arrivée des ports du Havre et de Marseille. Les hypothèses du port du Havre dans le cadre du projet Port 2000 aboutissent pour les pré- et post acheminements ferroviaires de conteneurs à des taux de croissance annuels moyens entre 1997 et 2010 de 9,9% en hypothèse haute et 7,2% en hypothèse basse.

Cette divergence est due à l'appréciation de la part modale du fer, puisque le port du Havre envisage un accroissement progressif de celle-ci jusqu'à 25% des acheminements terrestres en hypothèse haute et 23% en hypothèse basse lors de l'année 2010. Le port lie le projet Port 2000 à un développement de la desserte ferroviaire, notamment pour élargir son hinterland ferroviaire, condition sine qua non de la massification espérée. ***La SNCF base ses projections sur une stabilisation de la part modale aux niveaux actuels, sans prendre en compte la synergie des chaînes multimodales.***

Par ailleurs, les affectations des projections de trafic par segment de ligne faites par la SNCF reposent en général sur la répartition actuelle des flux par axe. Dans le cas du potentiel de croissance du trafic de conteneurs du projet Port 2000, la croissance des acheminements ferroviaires est subordonnée à la possibilité de mise en place de trains vers des destinations nouvelles, et notamment plus à l'Est (Allemagne du Sud, Autriche, Europe de l'Est…). Les affectations projetées doivent tenir compte de ces éléments afin de ne pas sous-estimer les trafics potentiels sur des axes Ouest-Est actuellement non encore très utilisés (exemple : contournement fret de l'Ile-de-France). Il faut également pouvoir tenir compte de l'éventuelle résorption de goulets d'étranglement.

Il convient également de ne pas négliger le potentiel de croissance de certains trafics conventionnels. Les projections globales de la SNCF adoptent un taux de croissance annuel moyen de 1,6% pour le transport conventionnel ferroviaire. Il est inférieur à celui estimé par la DTMPL avec le SES dans l'exercice de préparation des schémas de services, pour les trafics de marchandises diverses et de vracs solides. Utiliser un taux agrégé présente également des inconvénients, car cela ne permet pas de faire apparaître certaines spécificités de marchés régionaux ou interrégionaux à fort potentiel, donc pour lesquels la croissance est prévue plus soutenue. Cela ne met donc pas en évidence d'éventuels problèmes de capacité sur certains axes ferroviaires concernés par ces trafics. C'est le cas, par exemple, de l'artère Nord-Est pour les trafics de pondéreux du port de Dunkerque.

Trafics de pondéreux à Dunkerque

Du fait de la fermeture prochaine des mines de Lorraine et des efforts marqués du port de Dunkerque pour asseoir sa compétitivité sur les trafics de pondéreux, le trafic ferroviaire de charbon pourrait fortement accroître les tonnages ferroviaires du port. Selon l'étude Oresys/Lysis[7], se fondant notamment sur des interviews ciblées d'entreprises de la région Lorraine, la croissance globale prévue d'ici 2002 pourrait se situer entre 9 et 27%. En taux de croissance annuel moyen, l'augmentation serait comprise entre 2,5% et 5,9%.

L'ambition du port est manifeste sur ces marchés, et est soutenue par plusieurs arguments, tels les conditions médiocres de circulation ferroviaire entre la France et la Belgique, ainsi que les délais du transport par mode fluvial depuis Rotterdam. La possibilité d'accroître les trafics depuis Dunkerque ou de conserver le fonds de clientèle existant suppose des améliorations concertées de l'infrastructure portuaire ou ferroviaire. Le PAD prévoit des investissements afin d'améliorer la réception de ces types de pondéreux, mais il s'agit pour le maillon ferroviaire de dégager des capacités suffisantes et d'améliorer la qualité de l'offre.

Cette hypothèse de développement de trafic est d'autant plus réaliste qu'une politique volontariste récente menée conjointement par le port de Dunkerque et la SNCF a permis de récupérer 1 million de tonnes de trafic de minerai de fer, transitant auparavant par Rotterdam, ce qui donne un trafic total actuel de 3,6 millions de tonnes de minerai de fer pour la Lorraine, réceptionnés par Dunkerque qui a ainsi acquis 80 % du marché lorrain.

L'ensemble de cet acheminement ferroviaire de vrac solide vers la Lorraine représenterait en tonnes-kilomètres un total de :

5,5 millions x 400 = 2 200 millions de TK soit 2,2 milliards de TK en 2005.

Cette perspective de croissance pose le problème de la réponse à ces nouveaux besoins tant en termes de capacités de traction que de disponibilité de sillons sur l'artère ferroviaire Dunkerque-Lorraine.

Besoins des trafics portuaires vis-à-vis de l'exploitation et du développement des services ferroviaires

Les besoins sont d'abord des besoins d'amélioration des services en matière organisationnelle et commerciale.

De façon générale, il convient également de noter que les travaux du groupe de travail ont souvent mis en évidence la nécessité de clarifier les rôles respectifs des différents acteurs ferroviaires (RFF, SNCF, CNC…) pour permettre de déterminer leurs responsabilités en cas de dysfonctionnement.

Il convient de préciser que même si l'urgence du développement de la desserte ferroviaire des ports du Havre et de Marseille pour les trafics de conteneurs a été l'une des préoccupations fortes des réflexions menées dans ce groupe de travail, les autres trafics et les autres ports ont également besoin de services ferroviaires de qualité.

Il convient de rappeler à ce sujet que les volumes des trafics ferroviaires des ports français au regard de la desserte à longue distance se répartissent à peu près de façon équitable sur chacune des grandes façades littorales.

2.1) Besoins à court terme liés à l'exploitation des services ferroviaires offerts aux trafics portuaires

- Nécessaire amélioration de la qualité des services

La difficulté de faire face aux augmentations de trafics enregistrées en 1997 et les conflits sociaux de 1998 ont dégradé de façon très sensible le service de SNCF Fret. Le manque de fiabilité et les surcoûts induits ont détourné certains clients vers la route.

[7] *" L'Acheminement des pondéreux entre le Port de Dunkerque et la Lorraine ",* Oresys/Lysis, 1998, étude effectuée pour le Port Autonome de Dunkerque.

Cette dégradation se répercute sur la compétitivité des acheminements terrestres de trafics portuaires.

Il est bien sûr évident que des questions similaires de qualité de service se posent pour le passage portuaire proprement dit. Voir également sur ce sujet le § III (partage des risques commerciaux entre acteurs portuaires et acteurs ferroviaires).

Le renforcement des performances des ports français passe par une action de tous les acteurs portuaires, et les professions qui contribuent à l'accueil et aux services aux navires et aux marchandises sont évidemment concernées. La réforme de la manutention de 1992 a été un premier pas vers une modernisation de cette activité, même si beaucoup de choses restent à faire. Dans le cadre du dernier Comité Interministériel de la Mer, différentes mesures ont été prises visant à améliorer la compétitivité de ces professions.

L'amélioration de la qualité des services ferroviaires dans les acheminements portuaires doit vraisemblablement passer par la mise en place de moyens pour le fret, une organisation face aux pointes et aux dysfonctionnements qui ne se traduisent pas systématiquement par le fait de " garer les trains de fret ", bref par l'apparition d'une véritable " culture fret " avec adéquation des matériels et méthodes d'exploitation aux besoins du fret.

Exemples illustratifs :

Durant les grèves de l'été 1998, des retards importants ont été constatés sur les navettes ferroviaires au départ du port du Havre et à destination de Lyon et Lille.

Des erreurs dans les gares de destination sont parfois rapportées pour des trains acheminant des trafics depuis les ports français, et conduisant à des " pertes temporaires " de trains.

Une analyse des retards au départ des trains de pondéreux à Dunkerque a identifié les causes suivantes :

- ***embouteillage sur le faisceau du port***
- ***retards liés au contrôle sécurité***
- ***retards liés au manque de lanternes en queue de train***
- ***retards liés à l'encombrement de l'embranchement particulier***
- ***retards d'arrivée des machines***
- ***retards liés au manque de mécaniciens***
- ***retards des trains retours et donc accumulation successif de retards***

Dysfonctionnements constatés en 1998 pour l'acheminement des trafics céréaliers à La Rochelle, Sète…

Arrêt des services ferroviaires de ferroutage de Novatrans entre Cherbourg et l'Italie (Novare). Les dysfonctionnements accumulés (en 1998, sur 178 trains programmés, 53 ont été annulés et 11 retards importants ont été constatés sur 43 arrivées à Cherbourg) ont conduit à limiter le service à 2 allers/retours au lieu de 3 au premier semestre 1998, puis à le supprimer.

Sont donc cités ci-dessous, à titre d'exemples et probablement de façon non exhaustive, quelques points qui, " vu du client portuaire " c'est-à-dire " vu des chargeurs utilisant ou susceptibles d'utiliser le mode ferroviaire pour leurs acheminements vers ou depuis des ports français " nécessitent une amélioration du niveau de service offert :

- Amélioration de la gestion des travaux

Les gros travaux sont en général connus plusieurs mois à l'avance et cela permet de prévenir les clients des conséquences sur les horaires et de renégocier de nouveaux horaires. Il est important que leur programmation permette de limiter la réduction du nombre de sillons, et donc de la capacité et des performances des lignes qu'ils concernent.

Les “ blancs travaux ” (entretien courant et glissant) nécessitent une gestion au quotidien. Leur programmation doit permettre d’éviter d’aggraver les retards.

- Amélioration de la gestion des matériels nécessaires au départ “ à l’heure ” des trains

Pour pallier ses dysfonctionnements, la SNCF a étendu les horaires d’ouverture de ses gares de triage et de ses ateliers d’entretien. Elle a mis en place un PC national fret afin de mieux coordonner la circulation des trains et les relais de mécaniciens.

Le manque de motrices est souvent mis en avant dans les exemples concrets illustratifs des dysfonctionnements constatés par les clients des ports français. Il implique forcément une perte de souplesse et d’optimisation de l’utilisation des sillons.

La SNCF a annoncé la commande de 120 locomotives fret avec une livraison de 30 prévue dès 2001. En revanche, ces motrices seraient uniquement électriques et une grande partie serait tri-courant, c’est-à-dire spécifique aux trafics transfrontaliers. On peut se demander si ces investissements ne sont pas davantage favorables à la desserte des ports voisins concurrents, si les surcoûts d’investissement et d’exploitation de ce type de matériels ne seront pas payés par les trafics nationaux des ports français et si de nouvelles générations d’autres types de motrices ne seraient pas plus adaptées à la desserte ferroviaire de nos ports (en particulier, examiner la question du diesel, voire des motrices mixtes diesel-électrique).

La gestion des wagons peut également poser des problèmes notamment en période de gestion des pointes. En outre, il conviendrait de se comparer à la concurrence dans les pays voisins. Ainsi, il semble que la Deutsche Bahn utilise des wagons de capacité supérieure de 50%, et des trains qui peuvent être 2 à 2,5 fois plus lourds que le maximum actuel SNCF.

La gestion d’autres types de matériels, qui peut apparaître mineure au premier abord, peut être à l’origine de dysfonctionnements importants. C’est le cas de la gestion des lanternes de queue de train (un train ne peut pas partir s’il n’est pas muni à l’arrière de deux lanternes rouges).

Une réflexion précise sur les orientations techniques à prévoir pour les acheminements des trafics portuaires (traction diesel vs traction électrique, trains plus lourds et plus longs sur certaines sections “ dédiées fret ”…) est nécessaire en vue de l’adéquation des moyens en matériels à mettre en place dans les années à venir.

- Amélioration de la capacité en nombre de mécaniciens et de la gestion de leur mise à disposition

Certains retards ou annulations de trains de fret au départ ou à l’arrivée de ports français s’expliquent par le manque de conducteurs de motrices. Des formations par la SNCF sont en cours, mais le temps nécessaire à ces formations (18 mois) ne permet pas une grande réactivité. De plus, il convient qu’en cas de pointe de trafics ou de dysfonctionnements, ce ne soit pas systématiquement les trains de fret qui soient pénalisés.

- Amélioration de la circulation des informations

Des équipements de motrices, notamment avec des systèmes GPS, permettent d’ores et déjà de connaître le positionnement des trains, et d’informer notamment les clients. L’importance de la gestion d’informations peut être illustré par un exemple récent de problème causé justement par le manque d’informations : un train en provenance de Dunkerque destiné aux HBL a été acheminé sur Pont-à-Mousson qui a démarré son déchargement avant de s’apercevoir de l’erreur.

La SNCF doit gérer un phénomène difficile qui est celui de l’effet “ boule de neige ” des dysfonctionnements. En effet, un incident sur une section de ligne (arrivée tardive d’un mécanicien, train étranger non repéré à son arrivée sur le réseau français,…) peut perturber tout le trafic.

- **La qualité de service doit également être améliorée au niveau de l'interface mer-fer** par une redéfinition des conditions dans lesquelles peuvent être regroupées dans les ports les unités de charge ferroviaires. Cela nécessite :
  - une amélioration des regroupements pour optimiser les opérations d'éclatement,
  - une liberté de manutention et de traction de ces activités.

2.2) Nécessaire équilibrage des trafics fret et voyageurs

- La gestion actuelle du système ferroviaire donne la priorité aux services de voyageurs pour l'affectation du personnel et des matériels de traction, les règles de priorité, l'organisation des travaux d'entretien et le tracé des sillons.

- Attribution des sillons

Par ailleurs, les demandes de capacité des services voyageurs augmentent, notamment dans des secteurs où le trafic est déjà saturé (grande rocade parisienne, sillon mosellan, région Rhônes-Alpes) ou pour lesquels les perspectives de croissance, notamment en matière de trafics d'acheminements portuaires, sont importantes (ex : artère Nord-Est).

Les trafics des ports français sont et seront toujours davantage en compétition en termes d'attribution de sillons avec les trafics en transit avec les autres pays européens et avec les TER. La mise en place de TER cadencés est très consommatrice de sillons.

Il est primordial qu'un véritable arbitrage soit effectué et que soient dégagées sur les itinéraires concernés les capacités suffisantes pour permettre le développement attendu des trafics portuaires.

De façon générale, il est nécessaire que la politique en matière d'attribution des sillons soit explicitée et orientée de façon à augmenter la qualité et le nombre de sillons fret, voire à identifier des axes dédiés aux trafics fret.

Les ports français sont particulièrement inquiets du projet de remise en service voyageurs de certains tronçons de la Grande Ceinture. Même si les conclusions d'étude d'impact de ce type de mesures sur le trafic fret (c.f. " rapport Desbazeille ") se veulent rassurantes et suggèrent de mettre en place des mesures de précautions (par exemple, l'utilisation de services rythmés plutôt que cadencés moins pénalisants pour le fret, la non-ouverture aux trafics voyageurs dans le créneau 22h-24h pendant une phase d'observation, la réalisation d'investissements pour maintenir la capacité nécessaire aux trafics fret), la crainte d'un non-respect à terme de ces principes de précaution, dans un contexte de politique des transports ferroviaires qui a toujours donné la priorité aux trafics voyageurs est une crainte récurrente des professionnels portuaires et plus généralement des professionnels du transport de fret.

- Les péages d'infrastructures

Il convient d'être particulièrement attentif à l'impact des nouvelles tarifications du réseau sur les conditions de développement du transport ferroviaire de fret, en particulier pour les acheminements portuaires. Toute tarification ne peut en effet qu'avoir un impact sur les stratégies d'investissement et d'allocation de sillons, et donc sur les choix des clients finaux.

Il importe que le niveau de tarification soit concurrentiel par rapport aux autres modes, et notamment le mode routier, et concurrentiel par rapport aux itinéraires européens concurrents. Les trafics continentaux impliquant un passage portuaire constituent à ce titre un enjeu important pour le système de tranport national (il est préférable que soit choisi un parcours empruntant un port français et la voie ferrée qu'un parcours empruntant un port étranger et le mode routier).

Dans les réflexions sur les tarifications, il convient de veiller à ce que la fonction fret soit traitée différemment de la fonction voyageurs. Le fret engendre des coûts nettement moindres que le trafic voyageurs et paie très lourdement le résultat d'une politique ferroviaire tournée presqu'exclusivement vers la fonction " voyageurs ". Ainsi, lorsqu'un train de fret doit passer par une zone saturée, c'est souvent faute d'infrastructures, de matériel performant et de politique d'utilisation du réseau qui permettraient des vitesses

commerciales plus élevées évitant les heures chargées. Ce coût se traduit en attente et en manque de fiabilité.

A l'intérieur même de l'activité " fret ", il faut veiller à ne pas pénaliser certains trafics, sous couvert par exemple du principe de " capacité contributive ". On peut craindre en effet que sur un axe saturé, ce soient les trafics fret les plus rémunérateurs qui aient le plus de facilités à obtenir les rares sillons. Si c'était le cas, cela mettrait en péril des trafics ferroviaires de conventionnels au départ et à l'arrivée de nombreux ports français, même de plus petite taille. **C'est en effet la somme de ces trafics qui constitue un précieux " fonds de commerce " pour SNCF Fret (trafics de 3.7 Mt de minerais et de 1 Mt de charbon à Dunkerque, trafics ferroviaires de céréales, bois et pâtes à papier pour un total de 1 Mt à La Rochelle, 1 Mt également à Sète, 1,3 Mt à Bayonne, 3,5 Mt à Rouen…*)*

2.3) Les priorités en matière de développement du réseau doivent refléter une politique volontariste de développement des acheminements ferroviaires des trafics des ports français

C'est volontairement que nous ne développons cette partie relative aux investissements nécessaires qu'après les questions relatives à des mesures organisationnelles. En effet, avant de poser les questions de capacité des lignes ferroviaires, il faut s'assurer que l'on ne peut pas accroître cette dernière par d'autres mesures : vitesse relative des différentes catégories de trains,…

La situation des ports français appelle des mesures relativement urgentes pour accroître l'attractivité de leur offre. Or la réalisation d'infrastructures lourdes, même si elle est nécessaire, demande beaucoup de temps. Il y a là une source d'inertie de l'ordre de 10 ans. Or, si aucune autre mesure n'est prise dans le domaine de l'exploitation, d'ici 10 ans, le risque est fort qu'il soit trop tard à la fois pour les ports français et pour le transport de fret ferroviaire.

La préparation des " schémas de services transports " intéresse particulièrement la desserte des ports maritimes, car elle doit permettre de pallier les inconvénients habituellement constatés :

- le cloisonnement des réflexions intra-modales reste très marqué : ainsi la prise en compte des acheminements portuaires est inégale selon les régions, les analyses en matière de desserte ferroviaire fret ne traitent pas systématiquement du potentiel actuel et futur des trafics portuaires, les projets ferroviaires voyageurs ne sont pas toujours examinés au regard des incidences sur le fret, les réflexions sur le transport combiné restent souvent confinées au seul cas du rail-route et les plates-formes de transport combiné traitées indépendamment des plates-formes portuaires ;
- la connaissance quantitative et prospective des flux de marchandises (pôles de génération régionaux, transit,…) est inégalement développée et, en particulier, les acheminements terrestres des trafics portuaires ne sont pas ou sont peu mesurés : il conviendrait d'inclure cette préoccupation dans tous les recueils de données, et en premier lieu, ceux effectués par les services de l'Etat ;
- la fonction-clef assurée par les ports en matière d'ouverture internationale pour l'économie régionale, qu'ils ont en commun avec les aéroports, est beaucoup trop peu développée . Trop souvent, seule la problématique voyageurs est mise en avant sur ces thèmes.

Le secteur portuaire est particulièrement concerné par la démarche " schémas de services " en raison de la forte dimension intermodale qui le caractérise. Le caractère " multimodal " de cette démarche doit en effet permettre d'intégrer des priorités nationales, telles que l'amélioration de la desserte terrestre des ports nationaux.

Dans le cadre des contrats de plan devraient en conséquence émerger des projets contribuant à la priorité de la politique de transport nationale qui vise à améliorer la desserte terrestre de nos ports : ceci concerne non seulement l'infrastructure, mais peut aussi toucher au montage de projets plus globaux, dans le cadre du développement du transport combiné dont, rappelons-le,

font partie intégrante les transports mer/mode terrestre. Les prochains contrats de plan devraient être appréhendés dans une approche " niveau de services " plus large que la seule dimension " infrastructures ".

- **A court terme**, en matière d'infrastructures, il est important que puissent être pris en considération les aménagements qui ont tout de même été identifiés comme prioritaires pour la desserte ferroviaire des ports maritimes :
  - **-aménagements nécessaires des chantiers de transport combiné mer/fer.** Ainsi, le projet Port 2000 doit-il impérativement prendre en compte la nécessité d'optimiser la desserte ferroviaire des futurs terminaux. Le groupe de travail considère comme une priorité la clarification des modalités de financement du raccordement ferroviaire des terminaux de Port 2000 au réseau ferré national. **Mais plus généralement, des aménagements des voies ferrées des ports seront toujours indispensables pour faire évoluer l'organisation des voies de quais au fur et à mesure des mutations des ports.** La réforme ferroviaire a entraîné de nouvelles difficultés en ce qui concerne les modalités juridiques et financières des aménagements des voies ferrées des ports. Il est important que la résolution de ces difficultés soit considérée comme une priorité. **De façon générale, les efforts pour promouvoir les plates-formes portuaires en tant que plates-formes de transport combiné par excellence doivent être intensifiés. Il convient que ces dernières puissent bénéficier des mêmes conditions favorables que le transport combiné rail-route.**
  - **-aménagements essentiels au maintien et au développement de capacité fret nécessaires aux trafics portuaires sur certains axes : artère Nord-Est, passage par la Grande Ceinture, Nîmes-Montpellier**
  - **-contournements des points saturés identifiés et intéressant la desserte des ports (Ile-de-France), désaturation des nœuds lyonnais et dijonnais …**

- **A moyen terme**, il convient de programmer les projets en fonction d'analyses par axe et d'intégrer les ports français dans le réseau transeuropéen de transport :
  - détermination de lignes " dédiées fret ", sur lesquelles peuvent être utilisées des solutions techniques alternatives (trains plus longs, léger ralentissement des trains de voyageurs,…), et être mises en place des diminutions substantielles des coûts d'exploitation, ceux-ci étant, à l'heure actuelle, basés sur des critères de sécurité liés aux voyageurs.

    Réseau Ferré de France étudie actuellement les grands itinéraires de fret qui nécessiteront un traitement à l'horizon des schémas de services. Ce traitement ne se limite pas à l'augmentation de capacité sur les axes proches de la saturation, mais comporte aussi le développement d'itinéraires alternatifs. Une telle stratégie, là où elle est possible, a l'intérêt d'augmenter la robustesse du réseau et la fiabilité de l'exploitation (existence d'alternatives) et peut être plus économique. Parmi ceux-ci peut être cité l'axe Le Havre – Rouen – Amiens – Dijon parcourable par des trains diesel ou électriques après compléments d'électrification, qui rejoint également l'axe Calais-Amiens-Tergnier pouvant constituer un axe alternatif à l'artère Nord-Est.
  - localisation des " ports secs " sur lesquels peuvent s'appuyer les ports français pour élargir leur hinterland.

Partage de risques commerciaux entre les acteurs portuaires et les acteurs ferroviaires dans un contexte de concurrence européenne exacerbée

Même si ce point pourrait paraître ne concerner que la politique et la stratégie des " entreprises " portuaires et ferroviaires au sens large, l'Etat doit constater les freins et les obstacles qui existent dans ce domaine, et les intégrer comme variables à ses

projections de développement combiné des trafics portuaires et des trafics ferroviaires. On devrait même pouvoir envisager qu'il subordonne son intervention à des progrès substantiels dans ces domaines. Il s'agit notamment de son intervention en matière de développement du réseau (dont il finance partiellement les investissements) et en matière d'organisation (l'Etat devant fixer, avec la contrainte européenne de plus en plus forte, les règles du jeu en termes d'ouverture à la concurrence et d'objectifs pour le gestionnaire d'infrastructures) .

Les ports français sont souvent considérés à tort par les acteurs ferroviaires et du transport combiné rail-route comme des clients captifs, peu intéressants et beaucoup moins attractifs que leurs grands concurrents des pays voisins. En réaction à l'impact médiatique très fort des réactions portuaires suscitées par des décisions concrètes (corridor Muizen-Lyon, hausses tarifaires sur les navettes,…), les acteurs ferroviaires et rail-route multiplient les déclarations apaisantes, sans forcément un réel effet. Il y a souvent un énorme fossé entre les discours et les faits.

Par rapport à leurs homologues européens, l'analyse des acteurs ferroviaires et rail-route concorde sur la nécessité de raisonner à l'échelle européenne et non nationale, mais leurs stratégies se distinguent par deux choix fondamentalement différents. D'une part, ils misent tout sur une coopération entre grands réseaux ferroviaires nationaux, sans libéralisation au sens où l'entend la Commission (pour de multiples raisons historiques, sociales, culturelles,…). D'autre part, ils ne développent pas en pratique de synergie avec leurs principaux clients nationaux afin d'assurer leurs arrières et de consolider leur marché. Or les ports français sont un élément-clef, tant du point de vue des trafics nationaux qu'internationaux, pour développer des trafics en en conservant la maîtrise.

Sur le plan ferroviaire, le choix consistant à tout miser sur une coopération entre grands réseaux ferroviaires nationaux sans libéralisation est battu en brèche par l'action persistante de la Commission, dont la conception finira par l'emporter, et par des décisions d'alliances entre des opérateurs ferroviaires européens en matière de fret ferroviaire.

En matière de rail-route, sur les marchés nationaux, les atouts traditionnels de maîtrise des réseaux " capillaires " terminaux " vont disparaître rapidement, d'une part en raison de la libéralisation, déjà faite en théorie pour les trafics internationaux bien que les transpositions de directives soient très retardées et discutables (l'impatience de la Commission se traduit d'ailleurs par un renforcement des directives existantes), d'autre part en raison du morcellement extrême et de la précarité de la profession routière en France, et en raison de l'internationalisation rapide de l'information en matière de transports. La maîtrise des " chantiers ferroviaires et rail-route " n'est plus un atout en contexte libéralisé, car ils constituent des " ressources premières " dont l'accès doit être libre et équitable, tout traitement discriminatoire étant sanctionnable (et sanctionné comme le montrent de multiples décisions de la Cour Européenne de Justice). Cette ouverture des chantiers rail-route français aux opérateurs étrangers doit pouvoir s'accompagner d'une ouverture réciproque des terminaux étrangers pour les opérateurs français.

En matière portuaire s'ajoute pour la CNC un autre facteur de divergence : la CNC se place en tant que commissionnaire de transport et ressent à double titre le développement des trafics mer/rail/route à partir des ports français comme une concurrence réduisant les trafics gérés par ses propres plates-formes.

Les travaux menés dans le cadre de ce présent rapport font apparaître l'importance pour les ports français de l'ouverture à la concurrence des prestations ferroviaires.

Ainsi, la reprise du terminal à conteneurs du port de Dunkerque par Inter Ferry Boats (IFB), filiale de la SNCB, a-t-elle permis l'intégration du port de Dunkerque dans le réseau NEN (North European Network), opéré conjointement par IFB, CNC et Terminal Athus. Ce service de transport combiné offre des liaisons quotidiennes vers ou depuis les

ports secs d'Athus, Duisbourg, Liège, Lille-Mouscron, via le " hub " de Muizen, au nord de Bruxelles.

Cette ouverture souhaitable à la concurrence n'exclut pas la construction de partenariats solides entre les opérateurs portuaires français et l'opérateur de transport combiné ayant actuellement un quasi-monopole, à savoir la CNC.

Ces partenariats doivent notamment être encouragés de façon à éviter les difficultés trop souvent rencontrées dans la mise en place de services de transport ferroviaire dans les acheminements terrestres des ports français:

- Difficultés et lenteurs de la mise en place de ces services, souvent entretenues par des débats peu constructifs sur les vertus comparées des systèmes point nodal/navette.
- Difficultés de l'appréhension mutuelle et des modalités de répartition des risques au démarrage de ces services qui doivent en général faire l'objet d'une aide au démarrage.
- Négociations commerciales faisant l'objet de fréquentes remises en cause.

Dans le cas des services de transport combiné, la difficulté de mise en place s'explique justement par les difficultés liées à la prise de risque au démarrage.

Dans le cas des transports de marchandises conventionnelles, une difficulté peut être, par exemple, pour des ports de petite taille, mais qui cependant, compte tenu de la structure de leurs trafics, ne sont pas si secondaires à l'échelle du fret ferroviaire, d'identifier des interlocuteurs ferroviaires susceptibles de réaliser des montages avec eux.

De façon générale, plutôt que de " s'observer " avec méfiance, les acteurs portuaires et ferroviaires devraient s'attacher à identifier ensemble les forces et les faiblesses de leurs concurrents et des filières fluviales et ferroviaires à partir des autres ports européens, de façon à monter prioritairement les services les plus prometteurs.

En fait, en raison de la disparition rapide de leurs atouts traditionnels, seuls l'amélioration du service (en qualité et en prix) et la consolidation des liens avec les clients (et notamment les clients communs aux ports français et aux opérateurs ferroviaires) peuvent permettre aux acteurs ferroviaires et rail-route nationaux de se maintenir et de se développer à l'avenir.

Il est clair que les mutations déjà engagées et qui vont se poursuivre dans les chemins de fer européens vont avoir un impact fort sur l'avenir des différents ports européens.

Le lien très étroit entre le devenir des ports français et la stratégie des acteurs ferroviaires français, voire même le devenir de ces derniers, est la plupart du temps ignoré . *" Les ports français considèrent à juste titre l'amélioration de leurs services ferroviaires comme une priorité. Dans le meilleur des cas, le statu quo se ferait à l'avantage des ports qui accèdent à la voie rhénane. Le pire des cas, celui d'une forte amélioration des dessertes ferroviaires des ports du Nord Continent et de défaillances sérieuses des services ferroviaires français, pourrait bien conduire à l'échec des ports français.*

Il est évident que la qualité de la desserte terrestre des ports français ne constitue que l'une des variables de leur compétitivité. Cette dernière repose également sur la qualité de l'offre portuaire elle-même. A cet égard, il est certain que les grands ports français n'ont pas toujours été à la hauteur des attentes.

Ce n'est pas tellement les caractéristiques techniques ou les équipements qui sont en cause. Sur ce plan, les ports français sont souvent à parité avec leurs compétiteurs et présentent même des supériorités indiscutables : qualité des accès, disponibilité d'espace…

En revanche, les ports français ont souvent " pêché " sur le plan de la fiabilité, de la qualité et de la régularité de leurs prestations, ainsi que de leurs coûts de passage. La

fiabilité a souvent été mise en cause par des grèves de différents corps de métiers portuaires.

Le même constat peut être fait sur les coûts des ports français, notamment en matière de manutention. Ces coûts, aujourd'hui en baisse sensible, sont néanmoins encore élevés face à certains grands ports concurrents.

Les ports français sont encore très pénalisés par une insuffisante massification pour le trafic conteneurs : les tailles d'escale des ports du Nord sont très souvent supérieures à celles des ports français. Il en résulte pour l'armateur un coût d'escale ramené à l'unité très différent.

La qualité des opérations des ports français n'a donc pas toujours atteint le niveau des ports les plus performants. Il s'agit des performances absolues, mais aussi de la dispersion de ces performances.

Ces faiblesses de l'offre portuaire sont connues. Des actions énergiques ont été entreprises en vue de progresser. *Le redressement sera d'autant plus rapide que l'offre des ports sera attractive, et notamment les qualités actuelles et potentielles de leur desserte terrestre.*

Tout est lié. Les acteurs du transport feront des choix fondés sur les qualités du port et de ses opérations et sur les qualités des dessertes terrestres de ce port. Pour que des services ferroviaires fréquents, économiques et efficaces puissent être offerts, il faut des niveaux de service portuaire élevés, une meilleure utilisation des opportunités commerciales des trafics actuels, une massification suffisante pour certains trafics. Inversement, l'existence de moyens de transport terrestre attractifs est une condition de développement des trafics portuaires. La coordination des acteurs portuaires et ferroviaires est un élément essentiel pour les deux modes.

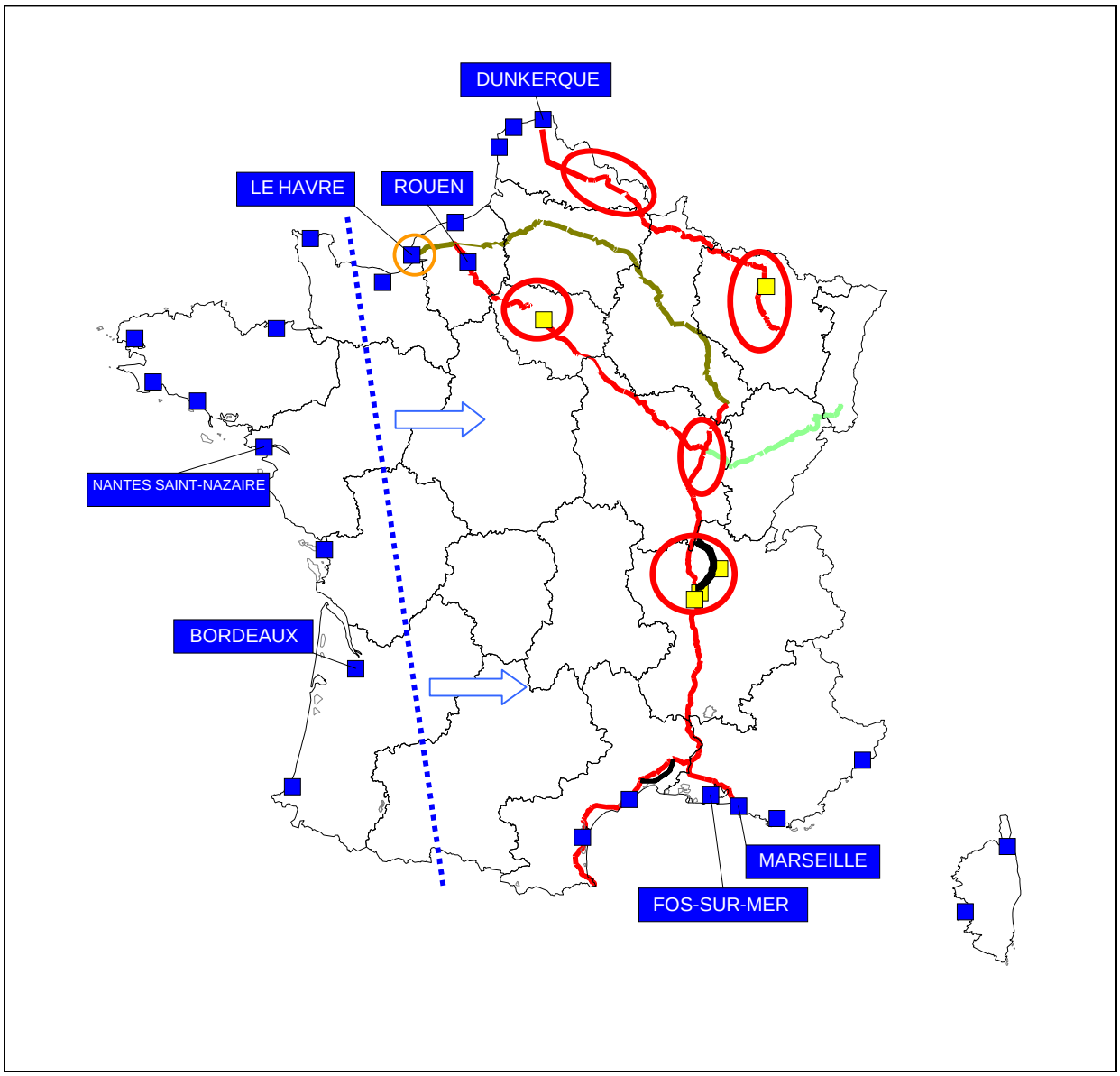
C'est en fait un ensemble de conditions qui devra être rempli simultanément pour inverser le cours des choses et favoriser la mise en place d'un scénario favorable. Il faut refuser le schéma habituel et conditionnant les comportements des acteurs des sphères portuaires et ferroviaires consistant à attribuer un rôle déterminant aux seules stratégies de l'autre camp et à en attendre des engagements décisifs. Plutôt que de raisonner en déterminant et déterminé, il faut rechercher des formes cohérentes de dispositions maritimes, portuaires et ferroviaires se traduisant par le développement conjoint des trafics portuaires et ferroviaires de la France[8] ".

Afin de développer le partenariat entre opérateurs portuaires et opérateurs ferroviaires, il pourrait être notamment envisagé les actions suivantes :

- Mettre en place des mécanismes incitatifs au lancement d'offres nouvelles
- Dégager des aides financières nouvelles pour le développement des offres de services de transport combiné fer/mer vers les ports français
- Susciter la passation de contrats entre les différents acteurs sur des durées adaptées permettant le versement des aides au lancement, le partage des risques et des espérances de gain et la clarification des engagements de chacun (tarifs-qualité-volume-pénalités). C'est déjà le cas pour certaines liaisons (Le Havre-Strasbourg, par exemple).
- Encourager la constitution de centrales d'achat pour les services de transport combiné mer/fer, en permettant notamment des prises de participation croisées public/privé dans des délais commercialement acceptables.

[8] Conclusions d'une étude menée par Catram pour le compte de la DRAST et de la DTMPL en 1998 sur l'adéquation entre la qualité des services de transport ferroviaire offerts aux ports et les perspectives de croissance de ces derniers.

Carte des besoins en services de transport ferroviaire concernant les ports français



Légende

- Port maritime : besoins d'amélioration de l'interface mer/fer
- Projet « Le Havre Port 2000 »
- Point nodal ferroviaire
- Axe confronté à des problèmes de capacité ou de qualité de service
- Zone sensible pour l'acheminement de fret : problèmes de saturation ou de conflit entre le transport de fret et le transport de voyageurs
- Ports de la façade atlantique : besoins de dessertes ferroviaires de qualité vers l'Est
- Port du Havre et de Marseille-Fos : étendre le marché vers l'Europe continentale (stratégie de ports avancés et promotion d'un transport ferroviaire efficace)

- Investissements de capacité fret prioritaires (contournements de Lyon et de Nîmes-Montpellier)
- Itinéraire à priorité fret souhaitée
- Itinéraire à priorité fret souhaitée à moyen terme

Desserte fluviale des ports

Les ports maritimes français subissent un important retard par rapport aux ports de Rotterdam et d'Anvers dans l'utilisation de la voie fluviale pour le pré- et postacheminement de marchandises (en moyenne, moins de 5% des pré- et post-acheminements des ports français, contre, par exemple, 35% à Rotterdam). La faible part de la voie d'eau dans la desserte terrestre des ports maritimes français s'explique par différents facteurs liés à l'infrastructure fluviale, aux pratiques commerciales et aux conditions d'accueil des bâtiments fluviaux dans les ports maritimes.

Des évolutions positives, qui seront décrites ci-après, sont toutefois constatées et doivent être à encourager[9].

Il est important de développer autant que possible la voie d'eau dans les acheminements de nos ports, car cette dernière présente de nombreux avantages : fiabilité (c'est le mode terrestre le mieux adapté aux contraintes du " just-in-time " , qui ne signifie pas le plus rapidement possible), faible coût, grande capacité, préservation de l'environnement, fidélisation des clients, sécurité, facilité du transport des colis lourds, des opérations de soutage ...

Amélioration de l'interface entre le mode fluvial et le mode maritime dans les ports français

1.1) Amélioration de l'accueil des unités fluviales dans les ports français, de façon à limiter le coût de la rupture de charge pour les acheminements fluviaux

Le transport fluvial souffre parfois de temps d'attente qui lui sont préjudiciables, les priorités de mise à disposition des terminaux ou des personnels étant établies en défaveur de la voie d'eau. Des mesures d'amélioration peuvent être envisagées (exemple : système de rendez-vous mis en place par les manutentionnaires anversois).

Dans les ports, les conditions de manutention des marchandises acheminées par le mode fluvial s'avèrent pénalisantes : surcoûts trop importants de brouettage, manque de souplesse, insuffisance des formations des personnels à ces trafics un peu spécifiques, etc...

Il est important que les entreprises qui opèrent dans les ports puissent traiter les bateaux fluviaux dans des conditions de libre concurrence économiques, sans souffrir d'obligation d'emploi, jouir d'une situation de monopole ou abuser d'une quelconque position dominante.

Le développement conjoint par les partenaires concernés de la plate-forme des Tellines montre qu'il est possible de récupérer des trafics de céréales jusqu'alors assurés par camions à destination des ports étrangers du Nord pour les acheminer par le port de Marseille et par la voie fluviale.

De plus, la navigation d'unités fluviales dans les bassins des ports maritimes est parfois soumise à des contraintes d'ordre réglementaire lourdes qui ne sont pas toujours cohérentes avec les difficultés réelles de navigation observées localement. Un allègement peut dans certains cas être possible dans les deux secteurs suivants :

- obligations de pilotage
- délimitation du champ d'application de l'obligation d'embarquement des inscrits maritimes

1.2) La présence de terminaux spécialisés et d'équipements de manutention adaptés

Il est souvent reproché aux ports français l'inadéquation des outillages portuaires pour la manutention des bateaux fluviaux dans le secteur des vracs, et l'inexistence d'outillage

[9] On peut également noter l'importance des trafics fluvio-maritimes, qui utilisent une partie des services des ports maritimes, au moins pour assurer la sécurité de la navigation. A titre indicatif, ce trafic représente sur la Seine plus de 100 millions de tonnes km.

fluvial pour le secteur des conteneurs, ce qui pénalise les cadences et les coûts des ruptures de charge.

Des évolutions positives ont cependant été constatées et doivent être encouragées.

Ainsi, les concours Transbord ont permis d'ouvrir les industriels à de nouvelles démarches. La priorité a été notamment donnée aux projets économiques susceptibles de conforter la voie d'eau dans son rôle de vecteur de développement des ports français.

1997 a vu la mise en service d'une grue de transbordement direct navires-péniches pour des farines en sacs pré-élingués au port de Rouen (investissement global de 20 millions de francs), la réalisation d'un poste de chargement de farines à Corbeil (montant global investi de 12 MF), la réalisation d'une plate-forme d'interface fluvio-maritime au port de Fos, sur le site des Tellines (investissement global de 26 millions de francs), la réalisation d'un poste de manutention de matériaux de construction et composants de ciment au Teil sur le Rhône, générant un trafic de 130 000 tonnes par an entre ce site et les ports de Fos et de Sète .

A Dunkerque, un poste de transbordement direct navires-péniches de pondéreux, avec une installation de pesage intégré, dont les résultats attendus sont d'environ 90.000 tonnes par an, a été primé comme lauréat dans le cadre du concours Transbord 97.

Il conviendrait de poursuivre de telles démarches et d'encourager les ports maritimes à mettre en place des programmes pluriannuels de modernisation de leurs équipements.

Le projet Port 2000 devrait montrer l'exemple en intégrant de façon compétitive le mode fluvial au sein d'un nouveau terminal dédié. La localisation d'un terminal fluvial derrière les terminaux maritimes fait espérer une meilleure complémentarité des deux modes à l'image de ce qui existe déjà à Anvers et Rotterdam. Les études actuellement menées sous le pilotage du port du Havre, en concertation avec les professionnels du transport fluvial, ont pour objet la recherche d'une optimisation de la desserte fluviale de Port 2000.

Continuité du soutien au développement du transport de marchandises sur le réseau fluvial

Des actions similaires à celles qui sont préconisées dans les ports maritimes doivent pouvoir être menées sur l'ensemble du réseau fluvial.

2.1) Dégager des aides financières nouvelles pour le développement des offres de services de transport combiné fluvial/mer vers les ports français

Les lignes régulières de transport fluvial de conteneurs à partir des ports français ont en effet enregistré des résultats encourageants, mais plusieurs handicaps (distance insuffisante, taux de remplissage…) impliquent le besoin d'une aide au démarrage. La possibilité d'offrir une desserte trimodale est un atout important dans la compétitivité des ports à conteneurs.

2.2) Modernisation et entretien des voies d'eau existantes

Un effort de maintenance et de modernisation du réseau actuel doit aider à combler le retard dans la desserte fluviale des ports français : dragages, modernisations d'écluses, relèvement d'ouvrages d'art pour améliorer le tirant d'air…

2.3) Politique favorisant l'embranchement des sites industriels ou de stockage sur les voies d'eau

Les coûts du transport fluvial restent souvent pénalisés par la nécessité d'un préacheminement routier, avec le surcoût de transbordement qui s'ensuit.

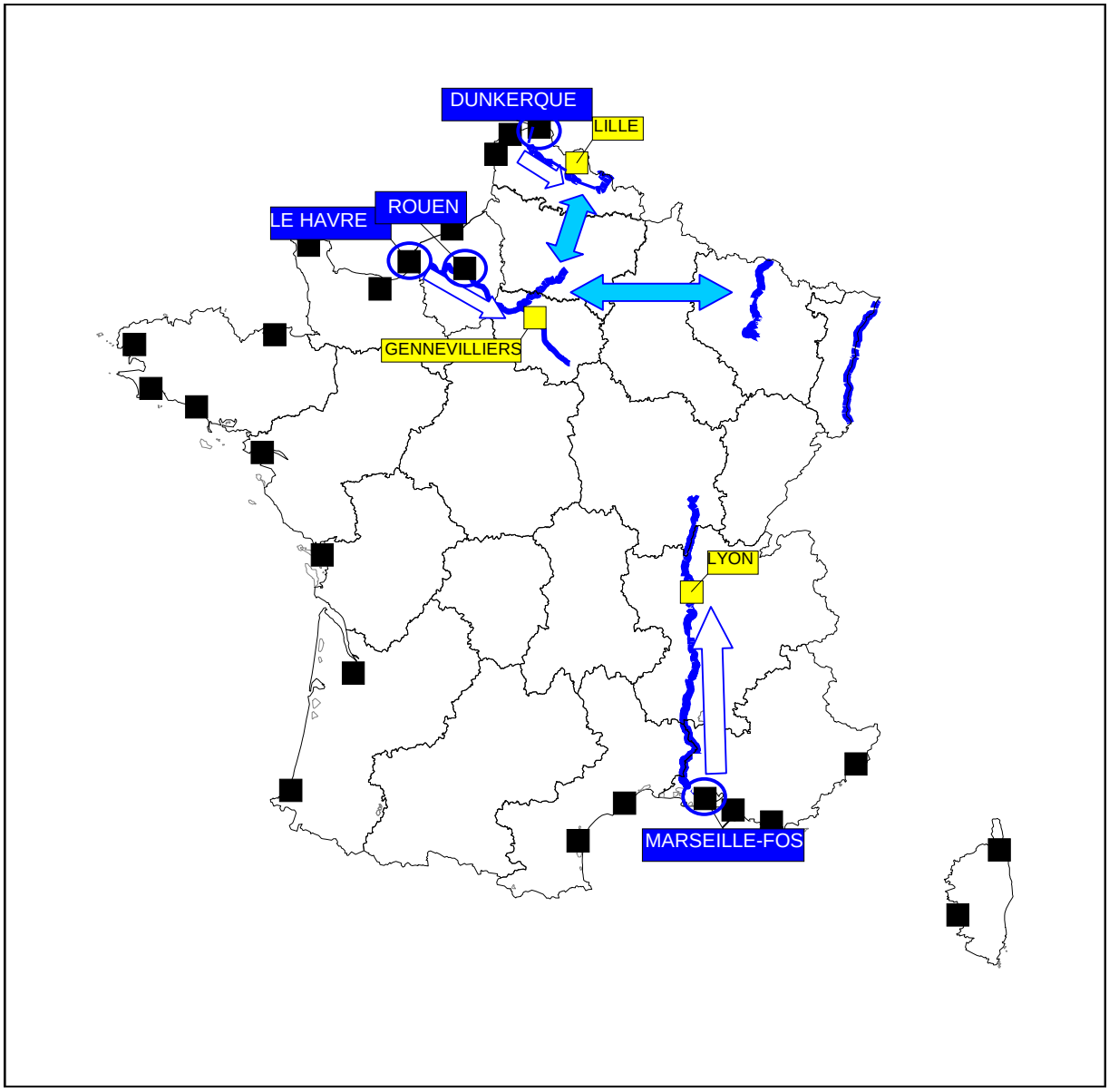
Aménagement des infrastructures fluviales intéressant la desserte des ports français

Les projets à réaliser en priorité sont ceux qui permettent une mise à niveau des principales infrastructures existantes (par exemple, une mise au gabarit du tirant d'air du canal Dunkerque-Valenciennes).

Plusieurs décisions ont été prises ou le seront prochainement en matière d'infrastructures fluviales, et l'impact de ces décisions sur les trafics des ports maritimes français doit être largement pris en compte.

A terme, l'intégration progressive du réseau français dans le réseau européen assurera la pérennité du transport fluvial. Dans le cadre notamment de la démarche des schémas de services, il est important de mettre en regard les impacts respectifs des différents projets d'infrastructures dans la région Nord-Est de la France sur les hinterlands routier, ferroviaire et fluvial des 3 ports français concernés.

CARTE DES DESSERTES FLUVIALES DES PORTS MARITIMES



Légende :

- Port maritime
- Port fluvial
- Axe fluvial de gabarit > 1000t
- Projets Seine Nord / Seine Est
- Besoins d'un bon niveau de service pour le transport fluvial
- Besoins d'amélioration de l'interface mer / fluvial

Le développement du cabotage maritime dans les ports français

Les transports maritimes à courte distance en Europe recouvrent :

- les trafics de cabotage national entre deux ports d'un même pays,
- les trafics internationaux intraeuropéens (dont l'origine et la destination sont des ports européens),
- les trafics européens faisant partie des voyages interocéaniques.

Ils se présentent comme une alternative intéressante aux transports terrestres, dès lors que ces transports comportent un segment situé en Europe.

Le cabotage maritime présente de nombreux avantages :

- il atténue l'encombrement des réseaux terrestres,
- il peut faciliter l'intégration des pays d'Europe Orientale,
- il est respectueux de l'environnement. Tous modes confondus, les transports sont responsables de 25 % des émissions de CO2 au niveau mondial. Ces 25 % se répartissent en[10] :
  - transports maritimes 7 %
  - transports aériens 12 %
  - véhicules routiers 75 %
  - autres modes 6 %
- il s'agit d'un mode de transport économe en énergie,
- il est intéressant pour le transport des marchandises dangereuses,
- il permet de réduire le coût unitaire du transport,
- il s'agit d'un transport économique. Les infrastructures portuaires représentent des budgets d'investissements limités au regard des investissements ferroviaires ou routiers. Transport et ports maritimes sont peu consommateurs d'espaces naturels.
- il constitue un gisement d'emplois importants (près de 60 % de l'emploi des navigants français par exemple). Il faut aussi tenir compte de sa contribution au chiffre d'affaires des secteurs de l'assurance, du courtage, du transit, des activités logistiques.

Le transport maritime à courte distance assure environ 32 % des échanges de marchandises intracommunautaires.

Pour qu'il puisse contribuer à résoudre les problèmes de transports actuels et futurs, il convient de renforcer sa compétitivité par rapport à la route.

Afin de développer le cabotage maritime dans les ports français, des mesures peuvent être préconisées dans différents domaines.

Poursuivre l'action d'amélioration de la qualité et de la compétitivité du passage portuaire adapté au cabotage

La lenteur qui caractérise encore aujourd'hui le transport maritime est en grande partie due au maillon portuaire. La compétitivité du transport maritime à courte distance est souvent conditionnée par la durée du séjour des navires dans les ports, la durée de transit de la marchandise en zone portuaire, la qualité de l'interface avec les modes de transport terrestre.

1.1) Pour que le cabotage puisse se positionner, il est impératif d'améliorer les liaisons entre les ports et leur hinterland. Le transport maritime à courte distance doit donc être

[10] Source : Conférence Européenne des Ministres des Transports

intégré à la planification des infrastructures de transport et les ports maritimes doivent être intégrés aux réseaux transeuropéens en temps qu'interfaces multimodales.

1.2) Le cabotage maritime peut être compétitif à condition que le coût de la rupture de charge dans les ports soit minimisé : délais les plus courts possibles, infrastructures et équipements et techniques de manutention adaptés… Dans cet objectif, des dotations du Fonds d'intervention pour les transports terrestres et les voies navigables devraient pouvoir encourager le développement du cabotage.

1.3) Afin de diminuer le coût de la rupture de charge portuaire, il est indispensable de poursuivre l'action d'amélioration de la qualité et de la compétitivité du passage portuaire :

- poursuite de l'action générale de modernisation du passage portuaire engagées depuis 1992,
- encouragement à une politique adaptée des droits de port
- action concertée en faveur de la modernisation du pilotage et du remorquage, et donc de l'abaissement de leurs coûts.

Procéder à certaines adaptations réglementaires

2.1) Adoption de la dérogation à 44 tonnes de PTCA pour les acheminements portuaires.

Au sein de l'Union Européenne, l'harmonisation des normes est réalisée par le biais de directives qui laissent aux Etats membres une marge d'interprétation dans la mise en œuvre des principes agréés au niveau communautaire. Il n'est pas indifférent pour la concurrence entre ports communautaires et pour les perspectives de recours au cabotage maritime que la France limite le poids des ensembles routiers à 40 tonnes dans les acheminements portuaires, alors que d'autres pays accordent des autorisations à 44 tonnes ou 50 tonnes.

2.2) Adoption des règles et pratiques de dédouanement et de contrôle équivalentes à celles du transport terrestre.

Les problèmes de transit douanier et autres formalités administratives (contrôles sanitaires, par exemple) sont souvent cités comme constituant des obstacles majeurs au développement du cabotage maritime. Ce dernier doit, par conséquent, être pris en compte dans les plans d'actions entre le Ministère en charge des ports maritimes et la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects d'une part, le Ministère de l'Agriculture et la Pêche d'autre part (plans " Douanes-Ports " et " Agriculture-ports ").

Engager des actions de sensibilisation pour combler le déficit en terme d'image de marque de ce mode de transport

3.1) Reconnaître le cabotage maritime comme l'une des composantes du transport multimodal.

L'absence d'informations statistiques rend difficile, pour les Pouvoirs Publics, l'appréciation de la réalité du transport maritime à courte distance.

Ainsi, le trafic de cabotage à partir des ports français représentait en 1995 :

- près de 20 Mt entre ports français
- plus de 115 Mt avec les autres pays de l'Union européenne (y compris le cabotage national) dont 42 MT de trafic pétrolier et plus de 35 Mt de trafic roulier -transmanche.

Ces chiffres, si on les rapproche des données des autres modes de transport (20 Mt d'échanges entre la France et les autres pays de l'Union par voie ferrée et 130 Mt par voie routière) montrent que le cabotage maritime est loin d'être négligeable.

A titre d'illustration, en 1997, le mode maritime représentait 22% des échanges entre la France et la Péninsule Ibérique, contre 5% seulement pour le mode ferroviaire.

Le Grand Sud Est échange 33,6 Mt avec les pays européens. L'Italie (11,7 Mt), l'Espagne (6 Mt) et l'Allemagne (4,6Mt) sont les principaux partenaires. La route assure 51,3% de ces flux, mais le maritime 38,3%. Plus précisément, le mode maritime traite 53,1% des échanges de la région PACA avec l'Union Européenne et 44% des échanges de la région Languedoc-Roussillon.

Il convient d'améliorer la connaissance des trafics et des potentiels de développement.

3.2) Engager une action de sensibilisation auprès des industriels importateurs et exportateurs, des commissionnaires de transport, des transporteurs routiers, en vue d'un développement du transport combiné route/mer.

Les procédures maritimes et portuaires paraissent encore trop complexes par rapport au recours à un transport routier. Il faut faire évoluer ces procédures vers la simplification, l'informatisation. Il faut également se rapprocher au maximum des réglementations du transport terrestre.

3.3) Engager une action de sensibilisation auprès des collectivités locales qui peuvent y avoir un intérêt en termes d'aménagement du territoire et de désengagement routier.

Développer progressivement la flotte spécialisée dans le cabotage

Le cabotage ne requiert pas de navires spéciaux. S'il s'agit généralement d'un bateau plus petit que les navires de ligne, ceci est plutôt la résultante de la dimension des ports fréquentés et du volume des trafics (recherche de la rentabilité). Il peut exiger des équipements adaptés aux trafics effectués. De plus, il doit pouvoir bénéficier des progrès de la technique maritime.

En France, le développement de la flotte spécialisée dans le cabotage peut être facilité par :

- les possibilités ouvertes par le GIE fiscal
- les programmes de développement communautaire (PCRD).

Annexe

Participants au groupe de travail sur la desserte des ports maritimes
Conseil National des Transports (Mars à Juin 1999)

- Transport Logistique de France
  - Monsieur CHABRERIE, Président Fédéral
  - Monsieur CORNEDE, Délégué Général et Madame AUBAUD
- Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes
  - Monsieur PIETRI, Délégué Général et Monsieur SUBLET
- Conseil National des Transports
  - Madame MURRET-LABARTHE, Monsieur ROBERT, Monsieur BOURGEOIS
- SNCF Fret
  - Monsieur JENOUDET
- Réseau Ferré de France
  - Monsieur FAUCHER
- Compagnie Nouvelle des Conteneurs
  - Monsieur JOSSELIN, Monsieur DANCOISNE
- Groupement Havrais des Armateurs et Agents Maritimes
  - Monsieur ALLAIN-LAUNAY, Monsieur BALGUERIE
- Compagnie Générale Maritime
  - Madame GOUVERNAL
- Association des Utilisateurs de Transport de Fret
  - Monsieur BONNEVIE, CCMF
- Voies Navigables de France
  - Monsieur GADENNE
- Confédération Générale du Travail
  - Monsieur BILLIEN
- Direction des Transports Terrestres
  - Monsieur ARKI
  - Monsieur MARCHADOUR
  - Monsieur HUMBERTJEAN
  - Monsieur DIVRY
  - Madame CHERTON, Madame OLIVIER
- Direction des Routes
  - Monsieur CAMBILLARD
- Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
  - Monsieur COLIN, Monsieur CHAZEAU
- Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral
  - Madame PROVOST, Monsieur DINH, Monsieur MEUNIER