
III Une politique de transport ambitieuse pour développer la compétitivité de la France



La politique des transports connaît depuis fort longtemps un partage entre l'Etat et les collectivités locales.

C'est d'abord le cas dans le domaine des infrastructures. Le réseau routier national représente aujourd'hui environ 38.000 km, c'est-à-dire 4% des routes françaises, 37% étant constitués de voiries départementales (350.000 km) et 59% de voiries communales (560.000 km).

De moindre ampleur, le transfert aux régions des voies navigables représente toutefois environ 12% (1.000 km) du réseau français.

Certains ports, plus particulièrement dans le domaine de la pêche et de la plaisance, ont également été transférés. La situation est de même nature dans le domaine aéroportuaire où l'Etat contrôle, toutefois, encore 115 plates-formes sur les 170 aérodromes français⁷⁵.

Les compétences exercées par les collectivités ne se limitent pas à la création ou à la gestion d'infrastructures. Elles sont également devenues dans différents domaines Autorité Organisatrice de Transports, qu'il s'agisse de transports urbains ou de transports interurbains, le transfert, après expérimentation, des TER aux régions marquant la dernière avancée en la matière.

Cette situation se reflète également dans la structure financière de la politique des transports comme cela a pu être évoqué précédemment.

Amplifié en 1972 puis en 1982 et 1983⁷⁶, le partage des compétences va connaître une nouvelle évolution dans le cadre de la nouvelle étape de la décentralisation.

Les perspectives en matière de décentralisation dans le secteur des transports concernent les points suivants :

- **les infrastructures routières**

Le réseau routier national non concédé, d'une longueur totale d'un peu plus de 30.000km est constitué pour un tiers de grands axes d'intérêt national et/ou internationale, généralement à 2x2 de type autoroutier ou non et pour un tiers de routes servant aux échanges locaux. Dans le cadre du nouveau transfert de voirie, l'Etat conserverait le réseau concédé ainsi que les grands axes d'intérêt national, soit un peu moins de la moitié de l'ensemble du réseau routier national y compris réseau concédé. Entre 10 et 20.000 km de routes servant à des échanges plus locaux pourraient être transférés .

- **les voies navigables et ports intérieurs**

Encore majoritairement sous la responsabilité de l'Etat et confié pour sa gestion à l'établissement public des voies navigables de France (VNF), ce réseau pourrait être très largement transféré aux collectivités locales. L'Etat conserverait la responsabilité du réseau à grand gabarit sur lequel s'effectue l'essentiel du transport de marchandises.

⁷⁵ Dans le secteur des ports et des aéroports, la loi démocratie de proximité a toutefois récemment introduit une évolution en permettant, dans un cadre expérimental, le transfert aux régions des ports d'intérêt national et aux collectivités le transfert de certaines catégories d'aérodromes civils.

⁷⁶ Un important déclassement de la voirie nationale en voirie départementale est par exemple intervenu en 1972.

- **les ports**

Dans le prolongement des dispositions de la loi « Démocratie de proximité » de février 2002, la décentralisation de tous les ports d'intérêt national (PIN) pourrait intervenir. Dans le même temps, une évolution du statut des ports autonomes devrait permettre de mieux associer les collectivités concernées à leur développement.

- **les aéroports**

Comme pour les ports, il pourrait être envisagé de décentraliser la compétence d'autorité concédante pour la plupart des aéroports, l'Etat conservant sa responsabilité sur un réseau national restreint aux grandes plates-formes métropolitaines (Paris, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Clermont-Ferrand...).

Ce futur partage, qui obéit très largement au nouveau principe de subsidiarité désormais inscrit dans notre constitution, dessine plus clairement les responsabilités qui devraient incomber désormais à chacun des acteurs du système.

Les collectivités locales en récupérant la très grande majorité des réseaux d'infrastructures et des équipements portuaires et aéroportuaires auront à veiller au maillage fin du territoire et à la « diffusion », à partir des nœuds qui structurent désormais le système des transports.

Mais, l'Etat conserve des responsabilités essentielles.

Alors que le secteur des transports est largement ouvert sur le marché, l'Etat reste l'acteur de la régulation, qu'il s'agisse du cadre législatif et réglementaire qui organise le secteur et des activités de contrôle, garantissant le respect des règles et la sécurité, ou encore à travers sa position d'actionnaire de grands opérateurs des transports.

L'Etat garde également des responsabilités éminentes pour assurer la cohérence des choix politiques et des capacités stratégiques, notamment à travers la réalisation de grands projets d'infrastructure.

La décentralisation accrue n'est aucunement incompatible avec le maintien de cadre de coordination et de rationalisation des choix publics. Les infrastructures, réseaux et équipements de portée stratégique, appellent de tels exercices de cohérence et, par conséquent, d'arbitrage. Par ailleurs, c'est à travers la localisation de ses services « rares » et la gestion des grandes entreprises nationales, que l'Etat continuera d'accompagner le développement régional.

Par contre, la France ayant fait le choix européen, elle doit désormais en tirer les conséquences en intégrant les exigences économiques et spatiales de l'Europe dans ses politiques d'aménagement du territoire et des transports.

Alors que les pays voisins peuvent concentrer leur action sur un nombre limité d'objectifs qui valorisent leur économie et leur compétitivité comme la Hollande avec le port de Rotterdam et ses accès, la Suisse avec la gestion environnementale du transit de fret pour préserver son économie touristique, l'Allemagne avec l'ouverture vers les pays de l'Est -, notre pays s'est souvent laissé aller à disperser ses investissements entre des objectifs multiples.

Ce particularisme français, lié à la géographie mais aussi à la volonté de ne pas creuser l'écart entre les territoires dans une perspective égalitariste, peut devenir dangereux, voire contre productif : en retardant les investissements indispensables à notre compétitivité.

Notre pays serait alors doublement pénalisé. D'abord, en perdant ou en affaiblissant des positions ou des territoires stratégiques dans le développement économique comme la position mondiale de l'Ile-de-France, la place dans le commerce intercontinental des ensembles portuaires tels que ceux de la Seine et de Marseille, le potentiel européen du quart Sud-Est (pôle Rhône-alpin et façade méditerranéenne).

Pour valoriser ses territoires dans l'espace européen et atténuer le handicap de sa faible densité, la France doit désormais concentrer ses efforts d'aménagement du territoire et des transports sur un nombre limité d'enjeux stratégiques :

- Le développement d'un système logistique qui préserve la compétitivité du site France en Europe et dans le monde, à travers l'ensemble de ces dimensions, places portuaires, grands corridors et franchissements, nœuds d'échanges.
- La qualité de l'accessibilité des métropoles à vocation intercontinentale.
- La performance de nos portes d'entrée internationales.

En restant vigilante avec les collectivités locales désormais responsables au premier chef du maillage fin du territoire pour que ni la périphéricité, ni l'enclavement, ni les frontières, ne constituent pour certaines régions, un handicap à leur accessibilité, et en ayant la préoccupation de rendre aux mécanismes de marché tout leur rôle dans le champ de la décision publique.



III Une politique de transport ambitieuse pour développer la compétitivité de la France

III-1 Renforcer l'efficacité du système logistique

III.1 – Renforcer l’efficacité du système logistique

Le développement des territoires en Europe a été marqué par la concentration de l’activité sur un nombre limité de pôles démographiques et économiques, façonnés au cours des siècles par la géographie et l’histoire.

Ainsi, l’espace situé au cœur de l’Europe et délimité par les métropoles de Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg, rassemble aujourd’hui 40% de la population et 50% de la richesse sur 20% de la superficie communautaire même si le dynamisme des villes européennes est en train de corriger ce constat.

Ce mouvement de concentration des implantations humaines a été conforté, voire accentué, par la disponibilité et les performances des moyens de transports au cours des derniers siècles : les transports maritimes et fluviaux, le chemin de fer, et, plus récemment, l’automobile et le camion.

Parallèlement, la massification des flux et les récents progrès technologiques ont fait chuter les coûts de transports à longue distance. Cet abaissement des coûts a été bénéfique au développement économique de nombreux Etats périphériques, développement désormais à l’origine d’une croissance considérable des flux de transports en provenance ou à destination de ceux ci.

La constitution d’un espace économique européen et la disparition des effets frontières qui freinaient les échanges entre pays ont également entraîné un très fort accroissement de ces flux.

De par sa position géographique, mais aussi son poids économique et démographique, la France est partie prenante aux principaux courants d’échanges en Europe. Elle occupe une place privilégiée dans la géographie communautaire des réseaux notamment transeuropéens de transports, compte tenu de sa situation particulière au sein du territoire européen qui en fait un élément central pour de nombreuses liaisons entre les pays du Nord et ceux du Sud de l’Europe. Elle est le point de passage obligé pour relier la péninsule ibérique au reste du territoire européen et un passage privilégié pour le Royaume Uni et l’Italie. Et même si le prochain élargissement va déplacer le centre de gravité de l’Union, cette situation ne sera pas sensiblement transformée. Elle pourrait même se renforcer par la nécessité de devoir relier davantage les régions périphériques entre elles d’une part et au reste de l’Europe d’autre part.

Cette position, à « la croisée des chemins », à son revers. Elle fait de notre pays un espace de transit.

Comment, dès lors, traiter ce transit en croissance sur le territoire français autrement qu’à travers des enjeux de fluidification ? Pourra-t-on mieux utiliser notre situation de carrefour au cœur de l’Union sans développer les nuisances qui l’accompagnent et que les français ne veulent plus accepter ? Saura-t-on, alors que l’on pourrait assister à la saturation des grands ports de l’Europe du Nord, attirer des activités logistiques à forte valeur ajoutée, créatrices de richesses et d’emplois ?

L'avenir de nos grandes places portuaires, à la croisée des flux maritimes et terrestres, le traitement des corridors européens à travers une politique réellement multimodale et une approche stratégique des nœuds du système que sont les plates-formes logistiques et les chantiers de transports combinés sont désormais au cœur de ces questions.

A - Le transport maritime, les places portuaires et leurs prolongements terrestres

• L'Europe et le transport maritime de marchandises :

Le trafic maritime mondial de marchandises a augmenté d'environ 60% entre 1980 et 1999, passant de 7,4 milliards de tonnes (trafic total entrées et sorties) à 11,7 milliards de tonnes. Le trafic total des ports européens (entrées et sorties) est évalué à 3 milliards de tonnes. L'Europe engendre ainsi près du tiers du trafic maritime mondial.

La mer est le premier moyen de transport de fret entre l'UE et le reste du monde. En import comme en export, elle assure environ 60% des tonnages et 40% de la valeur des échanges de marchandises extra-communautaires.

A l'intérieur de l'Europe, le transport maritime remplit également une fonction importante : après la route qui assure 45% des tonnages et près de 62 % de la valeur, la mer vient en seconde position avec 28% des tonnages et 22% de la valeur des échanges intra-communautaires. Et si on la mesure en tonnes-kilomètres, sa part modale devance celle de la route. Le transport maritime joue donc d'ores et déjà un rôle très important à l'intérieur de l'Union.

Par type d'origine-destination, 9% seulement des tonnages traités correspondent à des trafics intérieurs des ports sur leurs marchés nationaux. Ces trafics nationaux de cabotage maritime présentent toutefois des profils très différents selon les Etats. En Espagne, en Italie, au Danemark, au Royaume-Uni, ils sont plus répandus que la moyenne européenne, alors que la France fait peu appel au cabotage maritime intérieur (moins de 6% des tonnes totales qu'elle achemine par la mer).

Si l'on excepte ces trafics purement nationaux, l'analyse par pays du volume et des types de tonnages traités permet de mieux comprendre le rôle de certains membres de l'Union dans le commerce extérieur et le schéma d'approvisionnement européen. Pour les échanges maritimes extra-communautaires qui représentent environ 1,5 milliard de tonnes par an, les Pays-Bas arrivent en tête de classement (19%) avec l'Italie (18%), suivis par le Royaume-Uni (15%), la France (13%), l'Espagne (9%), et à égalité l'Allemagne et la Belgique (8%). Pour les échanges maritimes intra-communautaires qui atteignent près de 900 millions de tonnes annuelles, le classement est sensiblement différent, la toute première place revenant au Royaume-Uni (23%), suivis par les Pays-Bas (13%), l'Allemagne et la France (11% respectivement), puis la Belgique qui devance légèrement l'Espagne (6% et 5%).

Ces chiffres soulignent, sans surprise, le rôle prédominant joué par les ports du Benelux dans le système portuaire européen.

Baignée par la Manche, l'océan atlantique et la méditerranée, dotée de la plus longue étendue de côtes après celle de l'Espagne parmi les pays de l'Union, la France est présente dans ces flux mais ne montre pas de très grande disposition à utiliser le transport maritime⁷⁷.

Les échanges internationaux par ce mode sont pourtant en croissance rapide depuis 20 ans et ne donnent pas de signes d'essoufflement.

Le trafic de conteneurs, qui concerne des produits de plus forte valeur, représente un enjeu particulier : depuis le début des années 1990, son taux de croissance avoisine 10% par an.

Au plan européen, le trafic de conteneurs montre une organisation où « les main ports » [ports pivots, concentrent le trafic intercontinental, relayé par un trafic local, le « feederling », vers les ports secondaires. Aux grands ports polyvalents de Rotterdam, Hambourg, et Anvers, s'ajoutent des ports spécialisés comme Gio Tauro, Brême, Felixtowe, Algésiras (tableau page 20).

Dans ce domaine la France a pris un retard considérable. Les corridors de fret créés à l'échelle européenne n'ont fait qu'orienter les trafics de conteneurs vers les ports les plus équipés, y compris vers des ports satellites tels que Brême, Lisbonne, Barcelone ou Valence. Les principaux ports français restent à l'écart relativement à la croissance du marché. Le Havre est en 9^{ème} position européenne pour le tonnage de conteneurs. Marseille en 13^{ème} position. Malgré une hausse de près de 4% ces dernières années, leur activité cumulée reste près de 2 fois inférieure au seul port d'Anvers.

Désormais, les plus grands armateurs mondiaux⁷⁸ se regroupent et mettent sur le marché des navires de plus en plus gros capables de transporter 8 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP). Des géants des mers qui ne tolèrent ni attente ni délai. Les porte-conteneurs de grande capacité utilisent un nombre réduit d'escales. Les dessertes maritimes ont été réorganisées entre les ports pivots et des ports satellites. Une vive concurrence s'est donc installée sur le « range » d'Europe du Nord. La future hiérarchie portuaire en dépend.

Les ports doivent désormais offrir une accessibilité 24 heures sur 24, un tirant d'eau de 14,50 mètres (que seul Le Havre est capable d'offrir avec Rotterdam), une longueur de quai suffisante, des équipements de manutention efficaces pour un minimum de temps de séjour au port. Les escales doivent être réalisées dans des ports garantissant un nombre minimum de conteneurs manutentionnés (au moins 15% de la capacité du navire, soit 600 à 1200 boîtes), de manière à diminuer les coûts unitaires et à réduire globalement les frais financiers

⁷⁷ En 2000, les 18 ports métropolitains traitant dans l'année plus de 1 million de tonnes, ont chargé et déchargé 339 millions de tonnes au total, soit environ le même tonnage cumulé que le seul port de Rotterdam. Les cinq ports autonomes représentent 80% de cette activité : Marseille 94 Mt (28%), Le Havre 67,5 Mt (20%), Dunkerque 45 Mt (13%), Nantes-Saint-Nazaire 32 Mt (9%), Rouen 23 Mt (7%), Bordeaux 9 Mt (3%), parmi les douze ports d'intérêt national métropolitains, Calais avec 32 Mt (9%) se singularise par une contribution significative au tonnage total, les autres ports y contribuant à raison de 2% (La Rochelle-Pallice) ou de 1% et moins.

⁷⁸ La question du pavillon français n'a pas été abordée ici, mais elle fait l'objet de travaux détaillés avec des propositions dans le rapport rendu par M. de Richemont, sénateur de la Charente (mars 2003). On rappellera seulement la faiblesse de la situation française. Alors que la France se situe (selon les données au 4^{ème} ou 5^{ème} rang mondial du commerce, elle n'est qu'au 29^{ème} rang par sa flotte qui ne représente que 0,4 % du tonnage mondial.

d'immobilisation du capital de l'énorme stock flottant que constituent un navire et son chargement.

Pour rester compétitifs les armateurs ont joué sur les économies d'échelle permises par la taille des navires et donc massifié les flux de conteneurs en les concentrant sur certains ports. Ces derniers doivent alors impérativement rationaliser leurs dessertes. Aujourd'hui, le prix d'un transport maritime concerne à 80% la partie terrestre. C'est sur ce point que se joue la compétitivité. Dans l'optique logistique des chargeurs ce sont des chaînes globales de transport qui sont en concurrence et non plus des ports, d'où l'intérêt d'optimiser les services de pré et post acheminement.

Tous les ports du « range » nord-européen conçoivent aujourd'hui leur action stratégique de captation du marché par une irrigation ferroviaire ou fluviale de ou vers leur port. Cette stratégie est axée sur trois vecteurs : une interface portuaire, des corridors et des infrastructures terrestres performantes.

- **Perspectives d'évolution des trafics des ports français et les enjeux de leurs dessertes terrestres :**

Les scénarios d'évolution des trafics portuaires de la France établis pour les 20 prochaines années vont de + 0,5 à + 3% par an. Croissance qui amènerait le total de ces trafics entre 380 et 540 Mt contre 333 Mt en 1999. Les vracs liquides (160 Mt en 1999) seraient stables ou en faible croissance de 0 à 2% soit 160 à 230 Mt en 2020. Les vracs solides (84 Mt) seraient en faible croissance de 1 à 2,5% soit 100 à 130 Mt en 2020. Les marchandises diverses 89 Mt en croissance plus soutenue de 1,5 à 5% devraient atteindre en 2020, 120 à 180 Mt. Les trafics conteneurisés, 23 Mt, connaîtraient quant à eux la plus forte croissance de l'ordre de 5% ou davantage par an.

Le trafic de conteneurs est en conséquence devenu un enjeu sur lequel tous les ports tentent de se positionner. La croissance générale des échanges avec l'hinterland terrestre et la croissance des tailles des escales sont des facteurs de massification des transports terrestres de pré et post-acheminement pour lesquels le transport ferroviaire est appelé à jouer un rôle plus important sur l'ensemble des régions desservies. C'est cependant sur les régions les plus éloignées, et en particulier sur les régions cibles des trains navettes que la part du fer se développera de façon la plus significative. Le développement de la part modale du fer, recherché dans le cadre d'un scénario du développement durable, et l'extension de l'hinterland, recherchée par les ports, vont donc de pair.

Le présent chapitre ne traite que des deux ports français qui se distinguent des autres par la nature et l'importance de leurs trafics. Ceux-ci sont examinés un peu plus loin.

Le port du Havre

Le Havre est un port directement ouvert sur le large, sans chenal ni écluse à franchir, ses bassins profonds ne sont guère affectés par les marées. En outre, cette situation géographique évite à de nombreux navires de s'engager dans le détroit de la mer du Nord, l'un des passages les plus dangereux et les plus fréquentés (environ 200 bateaux par jour) au monde, ceci permettant un gain de temps et donc d'argent et limitant grandement le risque de collision avec d'autres embarcations. De plus, le port havrais est particulièrement bien positionné pour servir de première ou de dernière escale de déchargement/chargement aux trafics entre le

continent américain et l'Europe du Nord et à des trafics empruntant les routes Nord-Sud. Ces atouts combinés à une politique de développement ambitieuse devraient peser dans la concurrence qui se livre actuellement dans le « range » d'Europe du Nord.

Avec le programme « Port 2000 », l'objectif du port havrais est d'accroître son activité, en particulier de doubler son trafic de conteneurs grâce à l'accueil des plus gros navires porte-conteneurs actuels et futurs et en favorisant une interface rapide entre les modes de transports terrestres et maritimes.

Le port autonome estime que le doublement du nombre de conteneurs s'accompagnera d'évolutions de la part modale :

En milliers d'EVP

	Transbordement	Rail	Voie d'eau	Route	Total
1998	181	162	14	962	1 319
2005	450	293	54	1 455	2 252
2010	753	548	90	1 623	3 014

En pourcentage

	Transbordement en % du total	en % de la partie terrestre			Total
		Rail	Voie d'eau	Route	
1998	14	14	1	85	
2005	20	16	3	81	
2010	25	24	4	72	

Cette perspective dépendra aussi d'une desserte ferroviaire améliorée qui jouera un rôle essentiel dans l'approfondissement de l'hinterland du Havre vers l'Europe du Nord et de l'Est.

La desserte du port du Havre aujourd'hui : un développement continu des infrastructures autoroutières et des infrastructures ferroviaires saturées

La desserte autoroutière du Havre a longtemps été tributaire du passage par la région parisienne, élément clé de son hinterland, dont la saturation a pu être considérée comme un handicap vis-à-vis de ses principaux concurrents. Cette desserte s'est peu à peu diversifiée, y compris à travers de récentes décisions, par des itinéraires permettant d'éviter les engorgements parisiens, avec :

- vers le Nord et l'Est, la réalisation de l'autoroute A29 en voie d'achèvement ;
- vers le Sud-Est, la RN 154 aménagée progressivement à 2 fois 2 voies dans le cadre des contrats de plan et l'autoroute A 19 pour laquelle une consultation en vue de sa concession vient d'être lancée ;
- vers le Sud, l'autoroute A 28 qui a été récemment concédée ;
- vers l'Ouest, la rocade des estuaires aujourd'hui achevée.

Ainsi, le dossier d'enquête publique de Port 2000 soulignait qu'« à l'évidence, les flux de poids lourds liés à l'activité conteneurs pourront profiter sans risque de surcharge des grandes capacités offertes par le réseau autoroutier sur lequel le Port du Havre peut dorénavant s'appuyer pour desservir les grands pôles économiques qui forment son hinterland proche ou de moyenne distance ».

Il n'en est par de même pour les autres modes :

- Le dossier mettait en avant la saturation de la voie ferrée Rouen - Mantes et de la grande ceinture, dont dépendent les liaisons entre Le Havre et les points nodaux ferroviaires franciliens, la ligne Rouen - Amiens n'étant utilisée que pour les relations avec le point nodal de Metz via Valenciennes et pour les trains de et vers Lille. Les premiers travaux réalisés dans le cadre du contrat de plan sur les tronçons Motteville - Montérolier-Buchy et Paris – Mantes, n'amélioreront que marginalement cette situation.
- Si la Seine ne pose pas de problème de capacité, l'absence d'écluse fluviale pour la desserte de Port 2000 imposera un brouettage des conteneurs par navettes multi-remorques routières entre le terminal maritime et le terminal fluvial projeté, ce qui nuira à la compétitivité du mode fluvial tant en termes de coût d'exploitation qu'en termes de délai.

Cet état de fait qui lie le destin du projet Port 2000 au transport routier pour le pré et post-acheminement semble pour le moins contradictoire avec son modèle économique sous-jacent qui prévoit l'accueil de porte-conteneurs de 6 000 ou 8 000 EVP qui pour justifier une escale au Port du Havre doivent y décharger et charger au moins 600 à 1200 EVP.

Cette attitude tranche avec les choix des ports d'Anvers et de Rotterdam qui, en sus de leur desserte fluviale, ont choisi de construire, des lignes ferroviaires dédiées, la « Betuwe line » et le « Rhin d'acier » en cohérence avec la plus grande massification des échanges maritimes et la taille de leur hinterland.

Si, un scénario au fil de l'eau pourrait se contenter d'une desserte routière, un scénario du développement durable privilégiera deux priorités : la création d'un axe à priorité fret au débouché du port du Havre sur lequel pourrait s'appuyer un système de trains-navettes et le développement de l'usage de la voie d'eau.

Ce faisant le scénario du développement durable participe également d'une ambition logistique des ports. Si un hinterland peu profond peut se satisfaire du seul transport routier, la volonté de l'étendre passe par des transports massifiés, par exemple de trains-navettes.

Au-delà des projets routiers cités précédemment, nous apparaissent prioritaires par rapport aux enjeux que l'Etat devrait porter sur l'accessibilité du port du Havre :

La constitution d'un axe ferroviaire à priorité fret au débouché du port du Havre

Des solutions ferroviaires ont été esquissées avec l'idée d'une plus grande utilisation comme axe à priorité fret, du contournement ferroviaire nord de l'Ile de France par Amiens, Reims, Vitry-le-François avec deux prolongements rejoignant l'axe fret principal au nord à Lérerville et au Sud à Culmont Chalindrey.

Il pourrait être initié dans un premier temps par l'aménagement d'un itinéraire à dominante fret entre Le Havre et Paris, par Motteville, Montérolier, Buchy, Serqueux et Gisors . Une première phase jusqu'à la zone de Pontoise-Achères permettrait, en complément de la voie d'eau, une desserte de la région parisienne en conteneurs maritimes.

La poursuite de l'aménagement de cet axe vers l'Est dans un deuxième temps faciliterait l'acheminement de trains issu de l'Italie du Nord, qu'ils passent par Lyon ou par la Suisse.

Le système de trains-navettes fret : un outil pour élargir l'hinterland du port du Havre

Les trains navettes ont pour objet d'offrir des services de transport combiné réguliers et directs spécifiquement réservés au post et pré-acheminement de conteneurs maritimes vers et depuis le port,

Par exemple, sur le port du Havre, la société Le Havre Shuttle propose quatre navettes de ce type :

- LHS Strasbourg Express opérée par CNC : trois navettes hebdomadaires
- LHS Lille Express opérée par CNC et ICF : cinq fréquences hebdomadaires
- LHS Bourgogne Express opérée par CNC : cinq fréquences hebdomadaires
- LHS Milan Express opérée par Novatrans : six fréquences hebdomadaires.

Des projets existent pour ouvrir de tels services vers Mulhouse et Munich.

L'objectif est de gagner grâce à ces navettes, à leur coordination avec les escales maritimes et à la position du port du Havre, entre deux et trois jours par rapport aux ports de la mer du Nord, comme l'illustre l'exemple suivant au départ de Strasbourg :

EXPORT			
Vers l'Amérique du Nord - Le Havre en dernière escale			
Train Strasbourg	Arrivée Le Havre	Escale	Armement - Service
MARDI	MERCREDI	MERCREDI	MSC+ACL North Atlantic GRAND ALLIANCE+AMERICANA S.+ACL PAX (MISC+H.LLOYD+NYK+P&O+OOCL) + (LYKES + TMM) SLCS ROUTE 1 (CANADA MARITIME + CAST + OOCL+HAPAG LLOYD)
		JEUDI	MSC+ACL Gulf YANG MING+COSCO+K' LINE AUE
JEUDI	VENDREDI	VENDREDI	UNITED ALLIANCE AWP (HANJIN+SENATOR LINES +UASC+NORASIA+CSAV)
		SAMEDI	GRAND ALLIANCE+AMERICANA SHIPS GASS (MISC+H.LLOYD+P&O+OOCL) + (LYKES + TMM)
SAMEDI	LUNDI	LUNDI	EVERGREEN Pandulum NUE
		MARDI	MAERSK+CMA-CGM+TNWA APX (NOL/APL+MOL+HYUNDAI)

Le développement du trafic fluvial sur la Seine

La Seine assure traditionnellement le lien entre la région parisienne et son port. Elle permet d'acheminer 12 % des marchandises entrant dans la région parisienne, soit une part non négligeable compte tenu des problèmes de saturation que connaît la région.

Au delà du transport des pondéreux qui constituent la base des transports fluviaux, l'enjeu est aujourd'hui de mettre en place des transports de conteneurs performants, notamment dans la perspective de Port 2000.

Le transport fluvial des conteneurs au sortir du Port du Havre est en constante augmentation, 6 300 EVP en 1995, 14 000 EVP en 1998, 38 000 EVP en 2001. Ces 38 000 EVP sont constitués de deux trafics :

- 13 000 EVP sont acheminés entre les ports du Havre et de Rouen par des convois affrétés à la demande de certains armements ;
- 25 000 EVP sont acheminés entre Le Havre et Gennevilliers par le GIE LOGISEINE qui offre un service régulier d'une fréquence de trois départs par semaine.

La poursuite de ce développement, et notamment le saut qu'il pourrait faire avec Port 2000, risque d'être pénalisés, notamment à cause des surcoûts qu'ils devra supporter du brouettage nécessaire dans le port.

Si elle fait encore aujourd'hui l'objet d'études techniques et financières, qui ne permettront pas d'en disposer à l'ouverture de Port 2000, la réalisation d'une écluse fluviale pour la desserte de Port 2000 semble inéluctable. Dans l'attente, une réelle mutualisation des surcoûts de brouettage entre les trois modes, routier, ferroviaire et fluvial, est à mettre en œuvre pour éviter les distorsions de concurrence, qu'entraînerait le report de la réalisation de l'écluse.

Le canal Seine-Nord, même s'il s'inscrit d'abord dans un corridor Nord-Sud, n'est pas neutre pour le port du Havre et le développement du transport fluvial sur la Seine.

D'un côté, le canal Seine-Nord est vu comme un danger pour le développement du port du Havre et notamment de Port 2000, puisqu'il est susceptible de détourner des trafics du bassin parisien vers les ports de la mer du Nord. Cette crainte mérite d'être fortement relativisée si l'on considère les dates d'échéance des deux projets : 2005 pour Port 2000, 2015 dans une vision optimiste pour le canal Seine-Nord. En effet, soit le port du Havre s'est imposé au cours de la période 2005-2015, et le canal Seine-Nord serait alors un atout pour toucher un plus large hinterland, soit le port n'y est par parvenu et effectivement, le canal Seine-Nord permettra l'acheminement de trafic vers les ports du Nord, tirant les conséquences de l'échec du port du Havre. Nous nous plaçons résolument dans la première branche de l'alternative.

D'un autre côté, les armateurs qui souhaitent investir sur le transport fluvial sur la Seine risquent d'être dissuadés ou pénalisés par la situation de « cul-de-sac » du fleuve, qui ne permet pas à la flotte de s'en échapper pour suivre les évolutions des marchés. Le canal Seine-Nord en reliant la Seine au réseau fluvial européen permettrait cette optimisation de la gestion des flottes susceptibles de baisser les coûts d'exploitation sur la Seine et d'attirer de nouveaux armateurs.

Le port de Marseille

Les atouts géographiques du Port de Marseille sont en quelque sorte contraires à ceux du Havre. Dernier port au fond du golfe du Lion, il impose un détour aux navires sur le trajet Est-Ouest transitant par le canal de Suez. Ceux-ci peuvent donc lui préférer les ports spécialisés conteneurs que sont Algésiras en Espagne ou Gioia Tauro en Italie situés sur leur route directe. Cela ne condamne pas pour autant les autres ports, que ce soient Valence, Barcelone, Gênes ou Marseille, dès lors qu'ils savent tirer profit, grâce à des systèmes de transports terrestres performants, de leur proximité avec les bassins industriels. De plus, pour les trafics à

destination ou en provenance du Maghreb, dont la dynamique économique ne cesse de croître, le port phocéén peut être la porte méridionale de l'Europe vers le Nord de l'Afrique.

Le port de Marseille souhaite en particulier basé son développement sur la croissance du transport de conteneurs à travers son projet de doublement du linéaire de quai dédié (projet Fos IIXL) et le plan stratégique de l'entreprise qui lui est lié et qui vise en particulier à améliorer la qualité de services offerts par le port ainsi que ses démarches commerciales. Comme pour le port du Havre, son développement passe par une meilleure maîtrise des pré et post acheminements terrestres grâce à la mise en place d'un réseau de navettes ferroviaires, et au développement de l'offre de transport fluvial sur tout le bassin Rhône-Saône

Plusieurs projets peuvent contribuer à terme à la desserte du port de Marseille :

- Autoroute Fos – Salon pour l'accès proche du port de Fos,
- La fluidification du corridor Espagne – Europe du Nord par Lyon,
- Tunnel ferroviaire du Montgenèvre
- Electrification de Valence – sillon alpin

Parmi ces projets, nous apparaît prioritaire par rapport aux enjeux que l'Etat devrait porter sur l'accessibilité du port de Marseille, la fluidification du corridor Nord-Sud, notamment pour les modes fluviaux (vers Lyon-Terminal et Pagny sur la Saône) et ferroviaire pour la mise en place de trains navettes

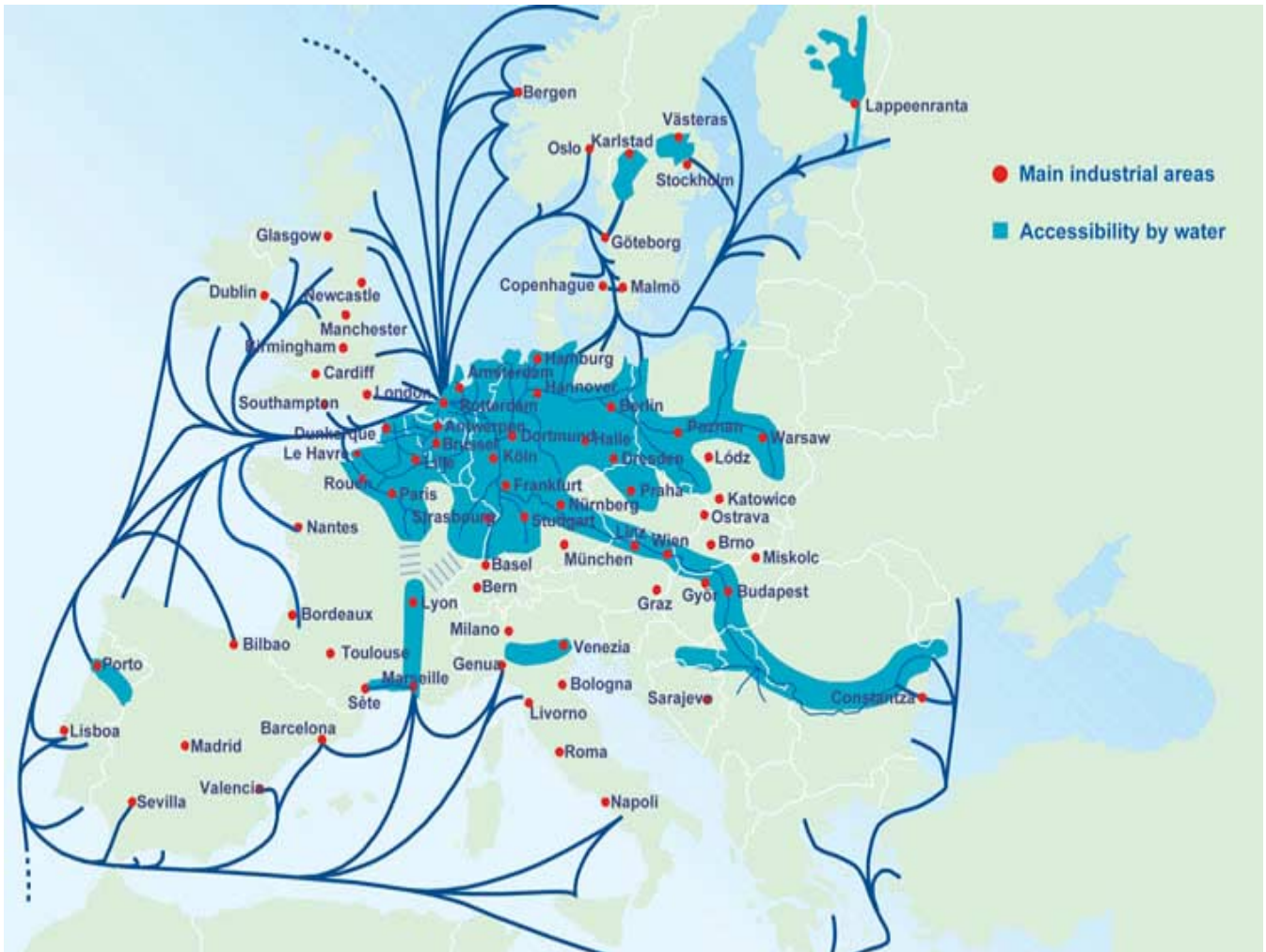
Les mesures liées à cette priorité sont détaillées dans les paragraphes consacrés à ce corridor.

- **Le cabotage maritime et les autoroutes de la mer :**

La carte suivante présente l'ensemble des régions susceptibles d'être desservies par le projet européens d'autoroutes des mers. Elles intègrent en France, comme dans les autres pays concernés, plusieurs ports maritimes de grande et moyenne importance (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Bordeaux) ainsi qu'une série de ports intérieurs (Rouen, Paris, Strasbourg), faisant émerger un schéma fluvio-maritime européen.

La mise en place de ces autoroutes de la mer serait d'une importance essentielle pour le système de transport européen, puisqu'elles répondent à un concept de corridors maritimes sans goulet d'étranglement infrastructurel et sans barrière administrative, connectés à des interfaces intermodales de façon à assurer un transfert vers les autres modes de transport. En complément d'axes majeurs ferroviaires à priorité fret qui restent à achever, ces corridors maritimes pourraient contribuer à absorber une partie des croissances attendues du trafic.

Les autoroutes des mers



Source : INE.

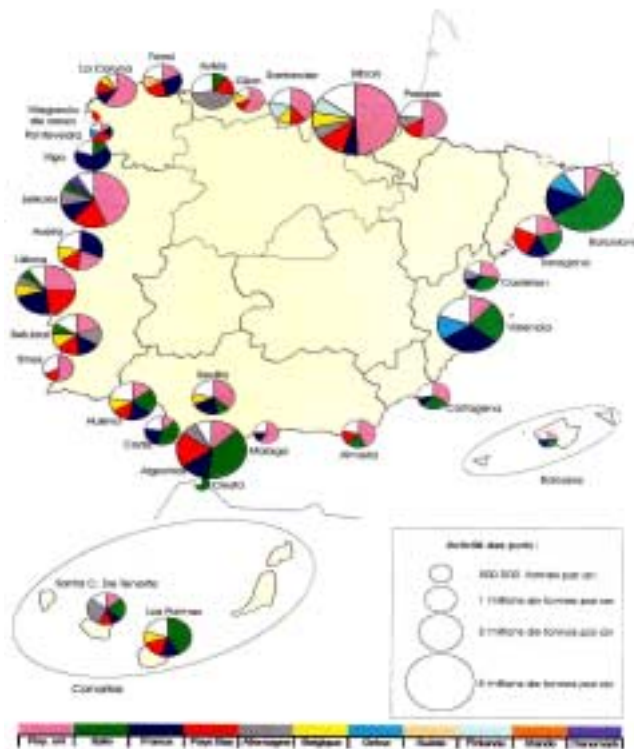
Bien que nous manquions de statistiques suffisamment fiables et précises sur l'activité de cabotage maritime en Europe, les données disponibles indiquent qu'elle s'est considérablement développée entre 1990 et 1997 (le trafic a augmenté de 23% en tonnes-kilomètres).

Les données fournies par les autorités de 15 ports européens, montrent qu'entre 1993 et 1997, la composante du transport maritime à courte distance qui a connu l'essor le plus rapide a été le trafic conteneurisé avec une croissance de 44% en tonnage, ce qui est largement supérieur à la croissance globale pour ce mode (16%) observée dans ces mêmes ports.

Le transport maritime à courte distance peut être un mode compétitif sur un segment de marché non négligeable et éviter de mettre sur la route certains trafics à longue distance notamment de transits ou de semi-transits routiers internationaux. Il pourrait se développer grâce à des incitations et des solutions logistiques appropriées.

L'expérience d'un pays comme l'Espagne où le transport maritime intra-communautaire connaît une croissance très forte, plus forte même que celle du transport routier, notamment avec le Royaume-Uni et l'Italie, en mobilisant la plupart de ses ports, petits ou grands, est l'un des exemples à l'appui de cette perspective.

PRINCIPAUX PORTS DE LA PÉNINSULE IBERIQUE
Trafics maritimes de marchandises avec l'Europe - Année 2000



Le cabotage se heurte toutefois encore à de nombreux obstacles. La navigation au sein de l'Union européenne est soumise à des règles nombreuses (de pilotage, de remorquage, de lamanage...) et des contrôles particuliers (douaniers, sanitaires, phytosanitaire). Ces procédures douanières et administratives vis à vis des navires constituent un premier frein et contribuent à accroître le coût total du cabotage. Il existe une multitude de documents et opérations nécessaires au voyage ; alors que les routiers ne connaissent plus ces limites depuis longtemps⁷⁹.

Les coûts portuaires sont un autre frein au développement. Les caboteurs et les bateaux fluvio-maritimes sont souvent assimilés à des navires au long cours et restent soumis aux mêmes exigences.

Aujourd'hui peu d'armateurs disposent des moyens nécessaires au démarrage de lignes de cabotage. Or, la rentabilité d'un caboteur ne serait atteinte qu'à partir de 75% de remplissage, ce qui suppose une période longue d'installation ou les aides publiques devront être maintenues.

Le cabotage n'a pas seulement besoin d'un « fond de cale » pour exister, il lui faut également trouver un « trafic de retour ».

⁷⁹ Les camions pour traverser la Communauté européenne de part en part ne sont tenus qu'à la possession d'un seul titre en l'occurrence le T2 pour justifier d'un chargement.

Le Sénateur Henri de Richemont venant de consacrer un rapport approfondi à cette question, le parti pris ici a été de ne pas en traiter mais de renvoyer aux conclusions de ce rapport.

« Objet de toutes les attentions politiques, (le cabotage) n'est pas toujours bien compris et il est souvent mal vendu et peu soutenu (...)le cabotage n'a d'avenir que s'il relève d'une véritable politique d'aménagement du territoire, ce qui signifie une implication volontariste des pouvoirs publics »⁸⁰.

Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre effective du bureau français de promotion du cabotage maritime, créé en janvier 2001, illustrent à leur façon le caractère insuffisant des soutiens dont bénéficie encore aujourd'hui le cabotage.

Les initiatives prises par la Commission en faveur du développement des transports alternatifs à la route pourront elles changer cette donne ? Un plan d'aides va être mis en place pour la période 2003-2008, à travers le programme Marco Polo. Sa mission est d'encourager toute initiative facilitant un transfert de la route vers les autres modes, mais le montant accordé à ce plan paraît toutefois en retrait des véritables enjeux à traiter.

Nous partageons l'idée développée dans le rapport précité sur la nécessité d'une véritable autorité organisatrice capable, à travers la création de « lignes d'intérêt général », d'asseoir progressivement le développement du cabotage. Peut-être faudra t-il qu'une telle autorité ne soit pas simplement franco-française, mais de dimension européenne, l'enjeu du cabotage pour notre pays étant tout autant d'écarter les trafics de transit que le développement d'un mode alternatif à la route pour traiter nos propres marchandises ou renforcer nos positions portuaires.

- **Les transports fluviaux et fluvio-maritimes :**

La part modale de la voie d'eau en France (3%) est, on le sait, inférieure au niveau européen (7%) et, bien sûr, aux parts modales belge (12 %), allemande (15 %) ou néerlandaise (36%). La topographie a évidemment son rôle dans ce constat mais pas seulement.

La France ne peut utiliser la voie d'eau que dans les zones "mouillées", desservies par un cours d'eau ou un canal de grande ampleur. Mais, la présence d'infrastructures modernes, dans certaines des régions de France, y fait remonter notre part moyenne de 3% à des proportions notables :

- sur l'axe traversé par la Seine, la part modale fluviale avoisine 10 %. L'Ile de France en particulier a recours intensément à ce mode pour son approvisionnement. Le trafic fluvio-maritime sur la Seine atteint 600.000 tonnes par an.
- sur les axes mosellan et rhénan, cette part représente entre 15 % et 20 % du trafic.

Les meilleurs taux de croissance sont à mettre à l'actif des trois bassins du Nord, de la Moselle et du Rhin, dont l'essentiel du trafic se fait à l'international. La voie fluviale a connu ces dernières années une progression insuffisamment soulignée (22% pour les derniers chiffres).

⁸⁰ H. de Richemont dans « un pavillon attractif, un cabotage crédible. Deux atouts pour la France »

Parmi les ports intérieurs européens, on retrouve en tête du classement trois grands ports maritimes néerlandais et belges, dénotant les fortes synergies fluvio-maritimes, plus marquées qu'en France où les ports intérieurs les mieux classés sont ceux de Paris (5^{ème} position) et de Strasbourg (7^{ème}).

Trafic des ports intérieurs (millions de tonnes)

marchandise chargée et déchargée (transport par voie d'eau et fluvio-maritime)

Port, Pays	1995	2001	Port, Pays	1995	2001
Rotterdam (NL)	n.a	n.a	Bruxelles (B)	5.1	3.7
Anvers (B)	54.2	72.3	Kehl (D)	3.1	3.4
Amsterdam (NL)	n.a	n.a	Thionville Illange (F)	n.a	3.3
Liège (B)	13.7	n.a	Frankfurt am Main	3.6	3.2
Paris (F)	20.3	18.5	Mulhouse Ottmarsheim	n.a	3.1
Duisburg (D)	n.a	13.6	Rouen (F)	n.a	3.1
Strasbourg (F)	9.7	9.6	Krefeld (D)	3.4	3.1
Cologne (D)	6.8	9.6	Sarlouis/dillinen(D)	2.5	3.0
Mannheim (D)	7.7	8.3	Dortmund (D)	5.4	3.0
Ludwigshafen (D)	8.2	7.6	Magdebourg (D)	2.4	2.8
Karlsruhe (D)	10.3	6.2	Vanerhamm (S)	n.a	n.a
Charleroi (B)	3.7	5.6	Dusseldorf (D)	3.0	2.5
Neuss (D)	4.9	4.7	Andernach (D)	2.6	2.5
Heilbronn (D)	4.9	4.4	Hanau (D)	2.2	2.4
Le Havre (F)	n.a	3.9	Regensburg (D)	2.1	2.2
NV Zeekanaal, Brabant	8.5	n.a	Metz (F)	n.a	1.8
			Mondelange Richemont (F)	n.a	1.7

Source : European Federation of Inland Ports, national source

Les synergies fluvio-maritimes n'expliquent cependant pas tout. Si les produits transportés par voie fluviale sont généralement des produits de faible valeur, qui limitent son rôle sous l'angle de la nature des marchandises, il se confirme aujourd'hui que la voie d'eau élargit sa zone de pertinence au transport de conteneurs.

Pour Rotterdam, premier port mondial, qui a traité plus de 62 millions d'EVP en 2001 soit plus de 150 000 par jour, la part modale du transport fluvial dans l'acheminement des conteneurs est de l'ordre de 40 %.

En France, le réseau devrait voir sa distance moyenne s'allonger et ses atouts se renforcer avec les progrès de l'interopérabilité du réseau transeuropéen (en juillet 1996, l'Europe a adopté des lignes directrices dont l'objectif est de mettre en place, sur la base des voies navigables existantes, un réseau de voies navigables interopérable et rationnel, sur le plan économique et écologique).

et enfin noter les intéressantes perspectives d'évolution technologique du transport fluvio-maritime. Aujourd'hui, ce trafic est surtout le fait de « caboteurs de mer » -c'est-à-dire des bateaux « maritimes »- qui pénètrent à l'intérieur des terres aussi loin qu'ils le peuvent. Mais

l'avenir appartient, selon tous les experts, aux navires fluvio-maritimes, à caractéristiques essentiellement fluviales mais en mesure de naviguer sur les côtes maritimes. Pour beaucoup, ce mode de transport (très actif, sur le Rhin, pour le commerce avec les pays de la mer Baltique) devrait devenir rapidement un mode de transport « terrestre » à part entière ayant vocation à occuper une place significative dans nos systèmes modaux⁸¹. Le fluvio-maritime partie intégrante du cabotage maritime s'avère bien adapté pour le transport de conteneurs et pour la mise en place du projet européen « d'autoroutes des mers ».

Les projets concernant la voie d'eau portent, d'une part, sur l'entretien du réseau⁸²(point déjà évoqué dans ce rapport) et, d'autre part, sur l'opportunité de créer une nouvelle liaison à grand gabarit entre le bassin de la Seine et celui de l'Escault, ouvrant vers Anvers (Projet Seine Nord). Ce projet est examiné au titre des aménagements multimodaux dans le chapitre consacré aux corridors mais également dans le cadre de l'avenir du port du Havre traité précédemment.

*
* *

Avec la croissance des échanges mondiaux de produits et celle des activités logistiques liées à l'évolution des organisations industrielles, les ports sont devenus des éléments clés d'une stratégie économique, un maillon essentiel de la chaîne logistique créatrice de richesse.

Les marges de progrès sont encore réelles pour les ports français dont le rang mondial ou européen reflète mal la position française dans le commerce internationale. Une des clés de l'amélioration de leurs performances réside dans une meilleur organisation de leur desserte terrestre.

⁸¹ On rappellera par exemple que le Rhône pourrait supporter huit fois plus de trafic, ce qui contribuerait à diminuer le nombre de poids lourds sur l'autoroute, sans toutefois suffire à réduire significativement les problèmes de saturation de cet axe, principalement due aux flux de véhicules légers. .

⁸² Ces besoins portent sur les barrages, la restauration du réseau marchandises(voie de la réserve pour aléas et des co-financements attendus des collectivités locales à 790 millions d'euros sur la période 2007-2020.

B - Les corridors européens

- **La concentration des flux sur certains corridors**

Fruit de la géographie physique et économique, un corridor de transport est défini comme un ensemble d'itinéraires multimodaux (route, fer, voie navigable, cabotage maritime) supportant le transport de flux internationaux d'une certaine importance.

Ainsi, le couloir Rhône-Saône, entre la Bourgogne et Avignon draine les flux du nord de l'Europe (Allemagne et Benelux) vers la Méditerranée (Espagne et Côte d'Azur) sur deux ou trois itinéraires autoroutiers, trois itinéraires ferroviaires et un axe fluvial, soit environ 10 000 poids lourds et 100 trains de fer par jour.

Cette définition reprend celle de la contribution de la CEMT à l'occasion de la deuxième conférence paneuropéenne des transports (Crète, mars 1994) : « les corridors ont pour objet [...] de mettre en évidence les principales relations de transport dans un contexte paneuropéen. Ils se présentent donc sous forme de larges bandes pouvant atteindre 100 km, voire même 200 km de part et d'autre de leur axe. Ils ont un caractère multimodal et ne préjugent en rien des différents modes de transports appelés à desservir les relations ainsi déterminées ».

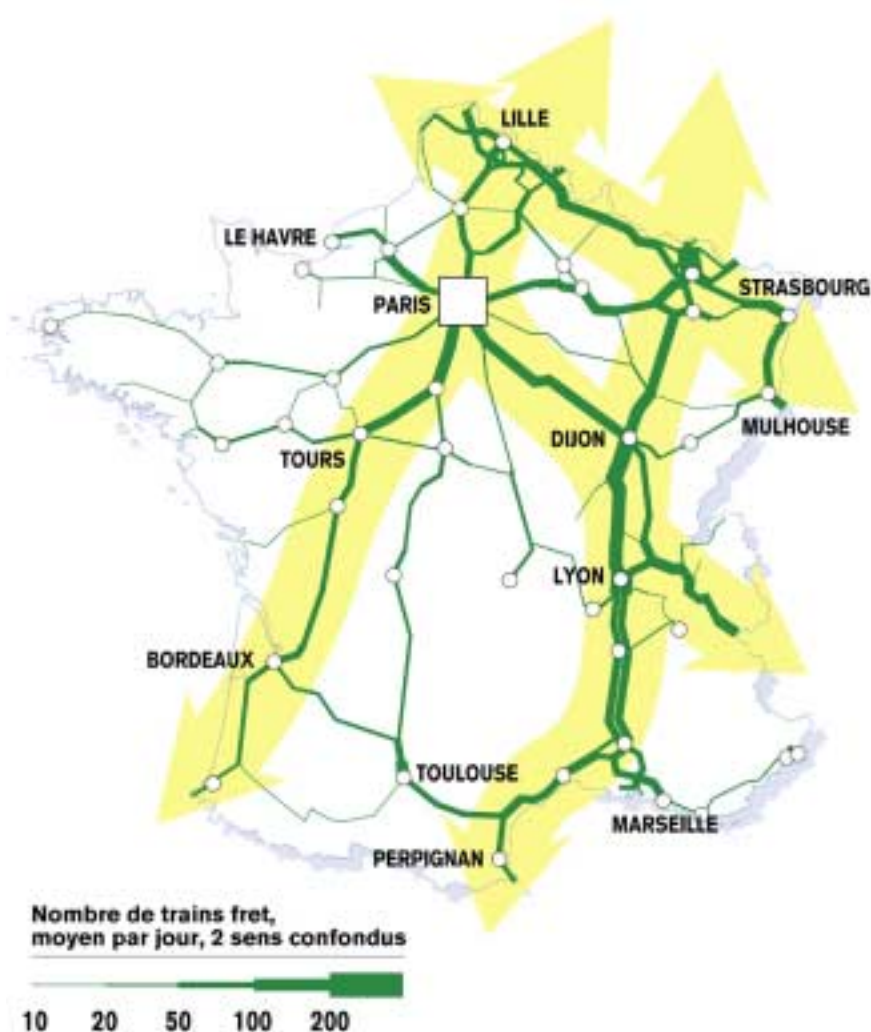
Les corridors européens



La géographie des corridors européens en France est dominée par deux axes principaux, qui ressortent de l'analyse des flux de poids lourds en transit à travers notre pays, mais également de l'examen des flux de fret ferroviaire :

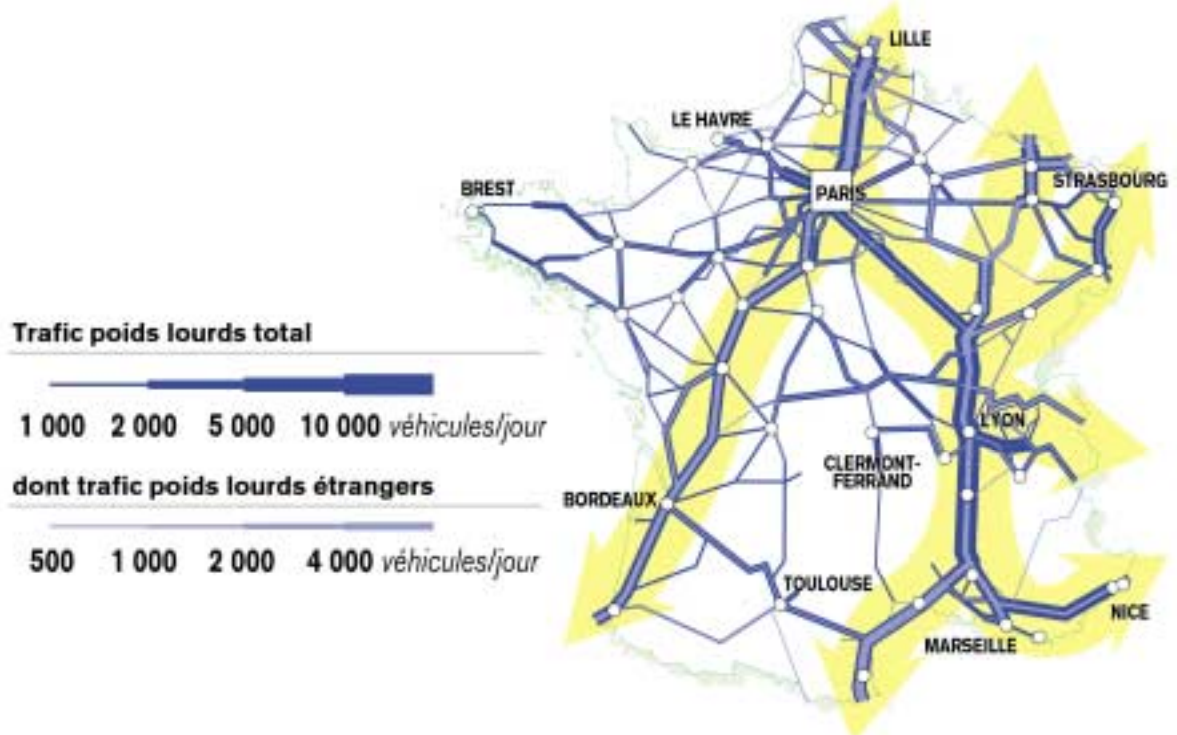
- de la Grande-Bretagne et du Benelux , vers Lille, Paris, Bordeaux et l'Espagne ;
- du Benelux et d'Allemagne, vers l'Alsace et la Lorraine, puis le Val de Saône, le sillon rhodanien, le Languedoc et l'Espagne, avec des prolongements vers l'Italie par les Alpes du Nord et par Marseille et Nice.

Les grands corridors de transport : le fret ferroviaire



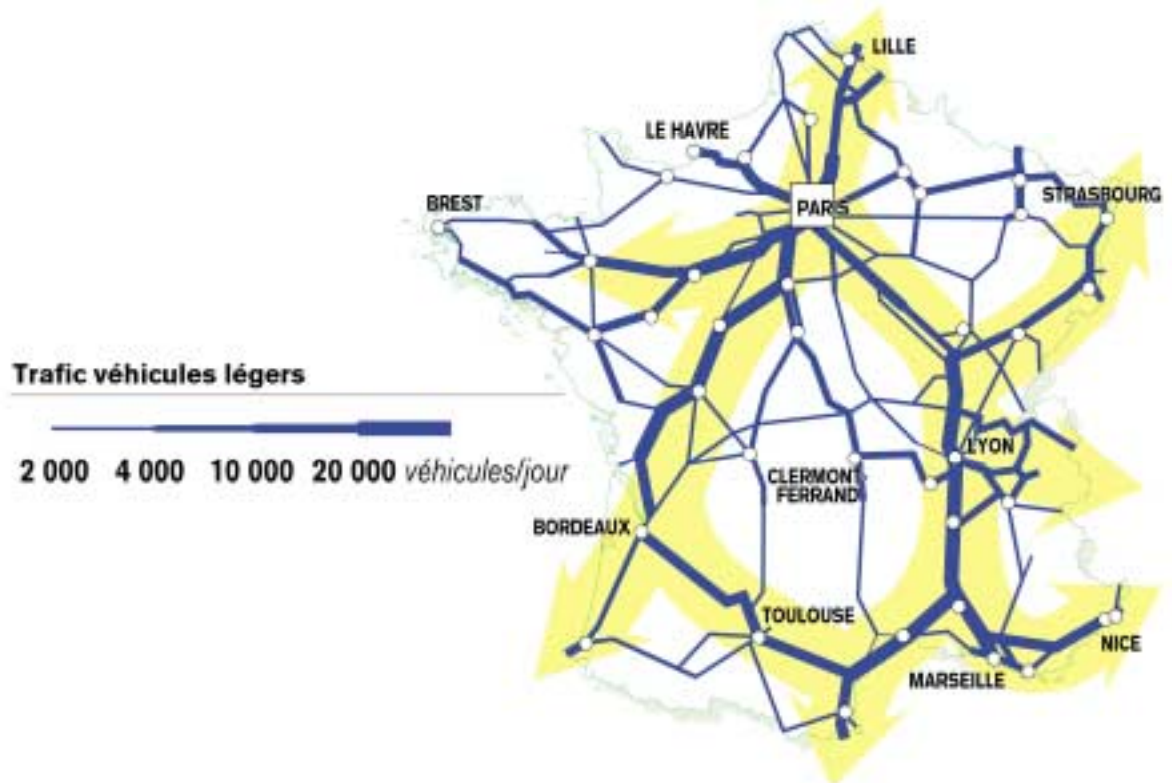
Source : SNCF (1998)

Les grands corridors de transport : les poids lourds



Source : SETRA - Enquête Juin 1996 – Juin 1997

Les grands corridors de transport : les véhicules légers



Source : SETRA - Enquête Juin 1996 – Juin 1997

Ces deux corridors décrits plus en détail par la suite sont complétés par des axes où les circulations sont plus spécialisées :

- un axe qui va du Nord – Pas de Calais vers l’Est (voie ferrée Dunkerque – Lille – Metz – Strasbourg et autoroutes A26/A5), principalement défini par les transports de marchandises ;
- un axe qui va de la Basse – Seine vers Lyon en passant par Paris, dominé par l’intensité des circulations nationales ;
- deux axes dominés par les flux de voyageurs de Paris vers l’Ouest, et de Toulouse vers Narbonne.

• L’évolution des corridors avec l’ouverture de l’Europe vers L’Est

L’ouverture de l’Union européenne et l’approfondissement des relations avec les pays de l’Est ne sera pas sans conséquence sur la géographie des corridors.

La méthode des « chemins minimaux » permet de donner une première approche imparfaite de cette évolution. Il s’agit de rechercher, sur la base du réseau routier existant et de vitesses conformes aux réglementations en vigueur, le chemin minimal qui sépare deux villes données, puis de compter, sur chaque tronçon du réseau routier, le nombre de chemins minimaux qui lient un ensemble de villes données.

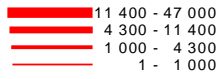
Deux exercices prospectifs ont été menés.

Le premier exercice a consisté à étudier quelle pourrait être l’évolution des corridors de transit à travers la France en identifiant les chemins minimaux qui relient les régions européennes, hors la France, de l’Union des 15, puis de l’Union des 27. La différence entre ces deux cartes esquisse les itinéraires préférentiels que pourraient choisir les transporteurs. Ce sont les flux issus d’Espagne (et du Maghreb) qui restent surdéterminants. Ils induisent toujours deux flux principaux de part et d’autre de la barrière pyrénéenne. On constate toutefois :

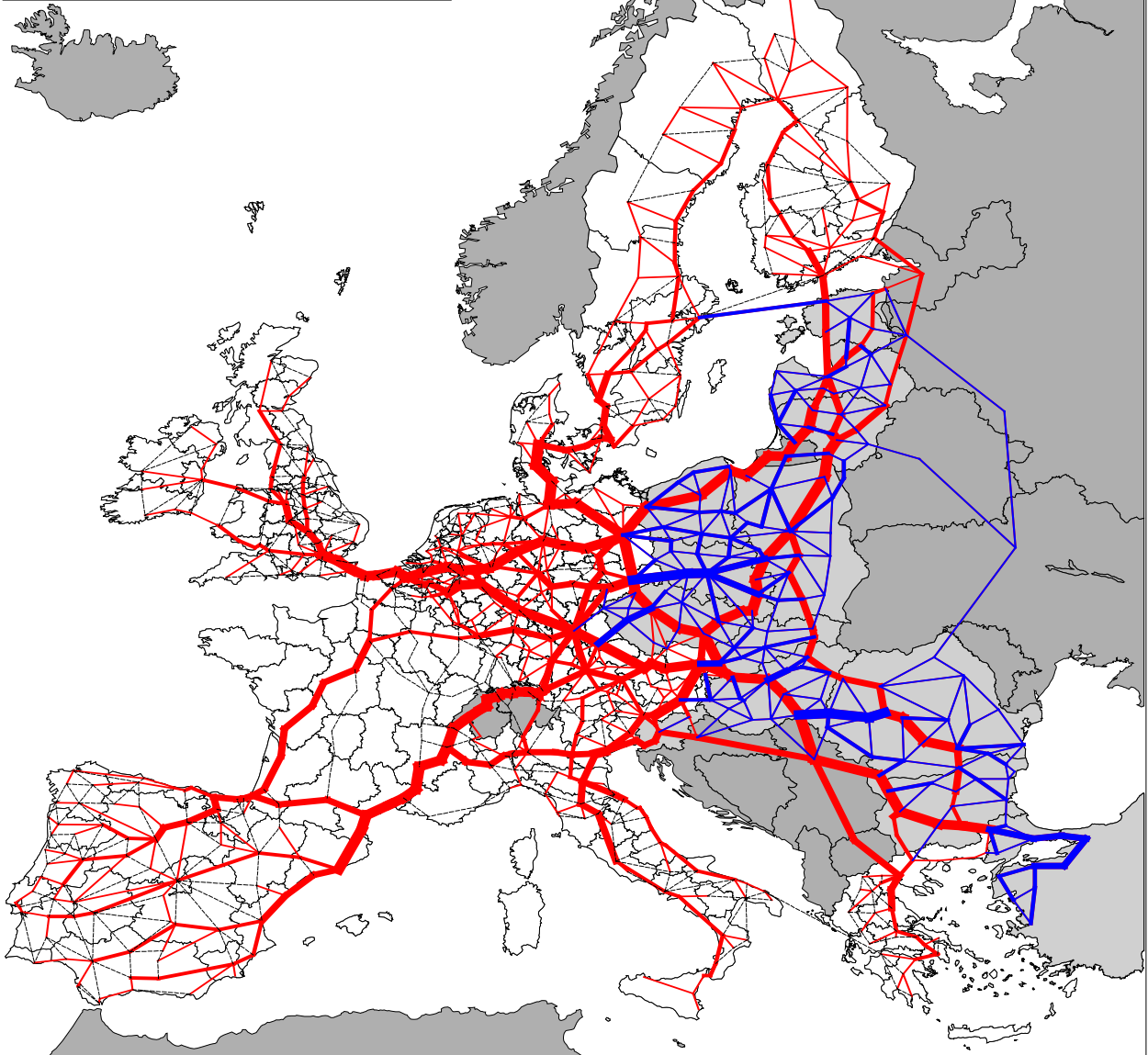
- une modification du corridor situé à l’Est de la France : l’essentiel de la croissance concerne la partie sud de l’axe de Barcelone à Valence, où les flux prennent la direction des pays de l’Europe centrale et orientale par Grenoble – Turin et la plaine du Pô, ou par Grenoble – Genève et le Piedmont suisse. C’est donc la partie sud du corridor Est, qui est déjà la plus saturée, qui verra son trafic encore augmenter.
- la persistance du corridor par Bordeaux et Paris, qui se sépare alors en deux flux vers le Nord (autoroute A1) et l’Est (autoroute A4).

IMPACT DES NOUVEAUX MEMBRES SUR LES CORRIDORS DE TRAFIC DE TRANSIT
A TRAVERS LA FRANCE
(EN NOMBRE DE CHEMINS MINIMAUX)

Différence absolue entre le nombre de chemin
utilisé par l'Europe des 27 et l'Europe des 15



Chemin utilisé uniquement par les nouveaux membres



Source : Philippe Mathis pour la DATAR

IMPACT DES NOUVEAUX MEMBRES SUR LES CORRIDORS DE TRAFIC
AU DEPART DE LA FRANCE
(EN NOMBRE DE CHEMINS MINIMAUX)

Différence absolue entre le nombre de chemin
utilisé par l'Europe des 27 et l'Europe des 15

2 100 - 5 130
720 - 2 100
220 - 720
1 - 220

----- 0

Chemin utilisé uniquement par les nouveaux membres

