



Rapport : Autoroutes de la mer

États des lieux et propositions concrètes

par Henri de Richemont

07/07/2009

INTRODUCTION

Par lettre en date du 28 novembre 2008, Monsieur Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'État chargé des transports, m'a confié une mission de diagnostic et de propositions portant sur le dossier des « autoroutes de la mer » que sa dimension internationale rend d'autant plus complexe.

Dans sa lettre de mission, Monsieur Dominique BUSSEREAU a rappelé que les autoroutes de la mer figurent au titre des priorités de l'action gouvernementale, à la suite du Grenelle de l'Environnement, et que, lors du Conseil informel des Ministres chargés des transports qui s'est tenu à La Rochelle les 1^{er} et 2 septembre 2008, les représentants des Etats membres et la Commission Européenne ont tenu à « réaffirmer leur volonté de développer les autoroutes de la mer ».

Après m'avoir demandé de dresser « un état des lieux à l'échelle européenne des services en cours de fonctionnement en listant les principales caractéristiques », Monsieur Dominique BUSSEREAU m'a demandé, d'une part, « d'identifier les principales difficultés d'ordre technique, réglementaire, économique ou financière, susceptibles de freiner la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer entre la France et ses voisins, et d'autre part, de préconiser les mesures de nature « à accélérer la mise en œuvre des autoroutes de la mer tant au niveau national qu'au niveau communautaire » en veillant « au caractère opérationnel des mesures proposées ».

J'ai mené la mission qui m'a été confiée avec le concours de Monsieur Gérard PATEY, membre du Conseil Général de l'environnement et du développement durable.

Alors que j'étais sénateur, Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN, en octobre 2002, m'avait désigné comme parlementaire en mission auprès de Dominique BUSSEREAU, alors Secrétaire d'Etat aux Transports, afin de réfléchir sur la réforme du pavillon et le développement du cabotage.

J'avais déposé en date du 26 mars 2003 un rapport intitulé « *Un pavillon attractif, un cabotage crédible, deux atouts pour la France* ».

Dans ce rapport, j'avais fait des propositions pour que les « autoroutes de la mer » ne soient plus un « slogan politique commode ».

Considérant qu'il ne peut y avoir d'autoroute de la mer crédible que dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, j'avais indiqué que le véritable objectif est de « prolonger la route sur la mer ».

J'écrivais alors dans mon rapport que :

« On ne demande pas aux usagers de construire les autoroutes et on ne voit pas pourquoi, dans ces conditions, il appartiendrait aux seuls armateurs de supporter le coût et le risque liés à l'ouverture de lignes de cabotage permettant une véritable alternative à la route.

Une telle alternative nécessite des investissements importants qu'aucun opérateur particulier ne peut supporter. C'est la raison pour laquelle il ne peut y avoir de véritables autoroutes de la mer que créées par les pouvoirs publics. »

Soulignant que les autoroutes de la mer ne pouvaient être une véritable et crédible alternative à la route que si elles offraient aux utilisateurs potentiels la fréquence, la pérennité et la régularité, j'indiquais qu'il ne pouvait y avoir d'autoroutes de la mer sans véritable volonté politique.

J'avais alors proposé que l'Etat crée une ligne d'intérêt général sur la façade atlantique et une autre sur la façade méditerranéenne et je préconisais que l'Etat, par l'intermédiaire d'une SEM, construise un nombre suffisant de navires, considérés comme des infrastructures pour assurer une navette entre deux ports, avec plusieurs départs par jour.

Les navires, propriétés de la SEM, seraient exploités par un opérateur maritime, choisi après appel d'offres.

Mes propositions, impliquant la présence de la puissance publique dans la propriété des navires, avaient pour but de crédibiliser le concept « d'autoroute de la mer », qui, à mon avis, ne pouvait présenter une alternative à la route que si elle était le prolongement du réseau routier existant.

Ces propositions qui envisageaient le concept « d'autoroute de la mer » sous l'angle de l'aménagement du territoire, ont été retenues dans la liste des infrastructures de transport prioritaires lors du CIADT de décembre 2003.

Ces propositions sont toutefois globalement restées lettre morte, l'implication de l'Etat dans la création d'une ligne et dans la propriété des navires étant considérée comme « politiquement peu correct » et une atteinte au principe de la libre concurrence.

Toutefois, début 2003, le port de Nantes St Nazaire avait proposé à l'Etat l'idée d'une relation à haute fréquence et à forte capacité entre Montoir de Bretagne, et Bilbao, à proximité du passage pyrénéen où se concentrent les flux.

L'objectif était de soulager les axes routiers atlantiques en voie de saturation et de décongestionner les couronnes des grandes agglomérations dont Bordeaux et le passage de Biarritz, dans les Pyrénées Atlantiques, avec 10 000 véhicules par jour.

Les études réalisées par le port de Nantes St Nazaire démontraient qu'un dixième des trois millions de poids lourds qui empruntent chaque année les axes routiers atlantiques étaient susceptibles d'être transportés par voie maritime. Le potentiel était estimé à 300 000 remorques routières, soit l'équivalent de quatre à cinq millions de tonnes de trafic.

Le port de Nantes St Nazaire avait prévu trois départs par jour avec six navires, ceux-ci pouvant être construits en trois ans.

Le coût du projet était évalué à 400 millions d'euros, soit l'équivalent de quarante kilomètres d'autoroute en plaine.

Un projet de deux autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne a été initié en 2004 et, à la suite d'un appel à projet lancé en 2007 par la Commission intergouvernementale Franco-espagnole (CIG). Deux services d'autoroute de la mer ont été retenus lors de la signature d'une « feuille de route », le 27 février 2009, pour mise en service avant la fin 2009.

LE SERVICE D'ACCIONA TRASMEDITERRANEA.

- Ce service a pour but d'exploiter trois liaisons maritimes Nantes - St Nazaire Vigo, Le Havre-Vigo, Le Havre-Vigo-Algesiras, à partir de 2010
- Il propose, à partir de la mise en service, quatre départs par semaine des deux ports français puis sept départs par semaine
- Accueil des semi-remorques non accompagnées, embarquement des seules remorques sur des navires de capacités comprises entre 140 et 260 semi-remorques, pour une vitesse commerciale de 20 nœuds.

LE SERVICE DE GRIMALDI-LOUIS DREYFUS ARMATEURS

- Ce service a pour but d'exploiter une liaison maritime Nantes – St Nazaire, Gijon
- Propose, à partir de la mise en service, quatre départs par semaine de Nantes – St Nazaire, puis sept départs par semaine, dans les deux sens.
- Ce service est accessible aux semi-remorques en transport accompagné (le chauffeur et tracteur accompagnent la semi-remorque)
- Exploite des navires d'une capacité d'environ 150 remorques pour une vitesse commerciale de 23 nœuds.

Un appel à projets a été également lancé pour des autoroutes de la mer entre la France et le Portugal ainsi qu'un appel à manifestation d'intérêt. Le port de LEIXOES, au Portugal, et les ports de Brest et de Rouen ont montré leur intérêt pour cet appel à projet.

Le fait qu'un projet initié en 2004 n'ait pu se concrétiser qu'en novembre 2008 montre les difficultés à monter un projet d'autoroute de la mer.

La fermeture de liaisons maritimes ouvertes sous le vocable d'autoroutes de la mer a rendu sceptiques chargeurs et transporteurs routiers et beaucoup d'entre eux ne voient aucun intérêt, ni aucune utilité dans la création d'une autoroute de la mer.

Au surplus, le système retenu qui prévoit uniquement des aides au démarrage comporte des limites économiques mais surtout ne permet pas d'assurer la crédibilité des lignes ouvertes grâce à ces aides. En effet, beaucoup d'utilisateurs potentiels craignent que la ligne cesse dès la fin des aides.

L'ouverture du marché européen aux chauffeurs routiers des pays de l'Est pousse les prix du transport routier vers le bas. Ainsi, le transfert modal, au lieu de se faire de la route vers la mer, tend à se faire de la mer vers la route.

Les Etats membres et la Commission européenne semblent avoir pris conscience du fait que les aides au démarrage ne sont pas suffisantes pour assurer le succès des autoroutes de la mer.

En effet, lors de la réunion des Ministres européens des Transports, tenue les 1^{er} et 2 septembre à La Rochelle, Monsieur Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, et Monsieur Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont indiqué que les navires spécifiquement attachés aux autoroutes de la mer pourraient être considérés comme des infrastructures, tout comme les autoroutes ferroviaires.

Le fait de considérer le navire comme une infrastructure, ainsi que je le préconisais dans mon précédent rapport, devra faire évoluer les politiques, aussi bien communautaire que nationale, en ce qui concerne la création des autoroutes maritimes.

Rendre crédible et opérationnel le concept des « autoroutes de la mer » est un impératif car la France est un pays de transit international important pour les poids lourds, de et vers les péninsules ibérique et italienne. Cette situation est de moins en moins supportable, tant du point de vue humain que du point de vue économique et environnemental.

La vraie question est donc de savoir comment les autoroutes de la mer peuvent être une véritable alternative à la route intégrale et concurrencer efficacement celle-ci.

Un représentant de la compagnie K LINE a bien souligné l'enjeu en déclarant récemment dans le Lloyd's List que :

« La préférence pour le transport par camion est logique compte tenu de sa vitesse, de sa disponibilité, de sa flexibilité et du prix mais le futur implique nécessairement une

plus grande participation des liaisons maritimes dans les échanges, à l'intérieur de l'Europe.

A mon avis, toutes les parties intéressées devraient faire un effort pour étudier les formes concrètes de soutien à apporter aux lignes à courte distance, afin de les placer sur le même plan que le transport terrestre en leur permettant d'abaisser ses coûts et de les libérer des contraintes administratives. »

Conformément à la lettre de mission que j'ai reçue, après avoir étudié les conditions qui doivent être réunies pour assurer le succès des autoroutes de la mer, je ferai des propositions pour à la fois modifier la réglementation existante et financer des autoroutes de la mer « durables ».

I) LA DEFINITION DE L'AUTOROUTE DE LA MER N'OBEIT A AUCUN CRITERE ET N'EST NULLEMENT RECONNUE

Le concept d'autoroute de la mer est apparu pour la première fois dans le Livre Blanc de la Commission Européenne de 2001 sur la politique des transports. Sans donner de définition de ce concept, la Commission indiquait qu'il s'agit :

« D'une véritable alternative compétitive aux transports terrestres. »

Le Livre Blanc faisait simplement référence à certaines liaisons maritimes, notamment celles qui permettent de contourner les obstacles naturels.

En fait, toute voie maritime rentrant dans le cadre des programmes d'aides européens peut recevoir une subvention au titre d'autoroute de la mer, même si elle ne répond pas aux caractéristiques d'une véritable autoroute de la mer.

a) La commission européenne définit l'autoroute de la mer soit par des axes géographiques, soit par des objectifs quantitatifs à atteindre.

1) Le programme RTE-T

La première définition officielle des autoroutes de la mer a été donnée dans l'article 12.a des orientations communautaires sur le développement du réseau des transports européens, les transports RTE-T.

Il était indiqué dans ces « orientations communautaires » que :

« Par « autoroute de la mer », on entend les quatre axes maritimes définis au titre du projet prioritaire n° 21 des orientations RTE-T.

1°) Autoroute de la Mer Baltique : reliant les Etats membres riverains de la Mer Baltique à ceux d'Europe Centrale et Occidentale, y compris l'axe passant par le Canal Mer du Nord / Mer Baltique.

2°) Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest reliant le Portugal et l'Espagne à la Mer du Nord et la Mer d'Irlande via l'Arc Atlantique.

3°) Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est reliant la Mer Adriatique à la Mer Ionienne et la Méditerranée Orientale afin d'englober Chypre.

4°) Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée Occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte et se raccordant à l'autoroute de la mer et de l'Europe du Sud. »

Il est indiqué, au surplus, que :

« Pour être éligible à un financement de l'article 12 bis des orientations RTE-T, la demande doit établir que le projet a pour objectif le transfert modal ou la cohésion par concentration des flux de fret sur des itinéraires maritimes en améliorant les liaisons maritimes existantes ou en établissant de nouvelles qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre Etats membres. Le but est de réduire la congestion routière et/ou d'améliorer la desserte des régions et des Etats périphériques et insulaires. Le fret doit être prédominant sans pour autant exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises. »

Ainsi, pour la Commission Européenne, tout projet de liaison maritime ayant pour objet le transfert modal ou la création ou l'amélioration d'une ligne existante peut recevoir un financement au titre des orientations RTE-T concernant les autoroutes de la mer.

Il convient de souligner que, au titre de ce programme, le transfert modal envisagé ne doit obéir à aucune condition.

2) Définition par le programme européen MARCO POLO

Le programme européen MARCO POLO II a défini l'autoroute de la mer comme :

« Toute action novatrice visant à transférer de manière directe du fret de la route vers le transport maritime à courte distance, ou vers une combinaison TMCD/Autres modes où les parcours routiers sont aussi courts que possible. Ces actions peuvent inclure la modification ou la création des infrastructures ancillaires nécessaires à la mise en œuvre maritime intermodal, de très grand volume, et à haute fréquence. »

Il convient de souligner que le programme MARCO POLO II finance parmi cinq types d'action aussi bien le transfert modal que les autoroutes de la mer.

La différence entre transfert modal et autoroute de la mer porte essentiellement sur la durée de l'engagement et l'objectif à atteindre.

Pour le transfert modal, la durée maximale est de trois ans avec un seuil minimum de 250 millions de tonnes kilomètres, alors que pour l'autoroute de la mer, la durée maximale est de cinq ans avec un seuil minimum de 1 milliard 250 millions de tonnes kilomètres.

Il convient également de souligner que le montant unitaire de la subvention par tonne kilomètre transférée, pour le transfert modal, est absolument identique au montant versé pour les autoroutes de la mer.

Ainsi, pour le programme MARCO POLO, une autoroute de la mer se définit principalement par l'importance de l'objectif en ce qui concerne le fret et la durée de l'engagement.

Pour la Commission, il n'y a pas vraiment de différence de nature opérationnelle entre l'autoroute de la mer et le transfert modal.

Tout projet qui répond aux critères de durée et de volume transféré en ce qui concerne le fret peut être qualifié « d'autoroute de la mer » pour autant que les ports de départ et d'arrivée soient identifiés comme ports prioritaires dans les TEN-T.

Il est donc important de souligner qu'au titre du programme MARCO POLO, la Commission n'impose aucune condition chiffrée en ce qui concerne la fréquence des départs et leur régularité.

Au surplus, le programme MARCO POLO n'offre aucune garantie en ce qui concerne la pérennité puisque si l'opérateur ne respecte pas l'engagement en ce qui concerne la durée, il ne sera astreint à aucune pénalité de la part de la Commission européenne et l'aide ne portera que sur les volumes réellement transférés, même si les engagements pris n'ont pas été respectés. Il s'agit d'une aide en fonction des résultats obtenus.

b) Le coordinateur européen, Mr Valente de Oliveira, ne souhaite pas donner de définition du concept d'autoroute de la mer

Le coordinateur européen pour les autoroutes de la mer, Monsieur Luis VALENTE DE OLIVEIRA, consacre une partie de son rapport annuel pour l'année 2008 à la clarification du concept d'autoroute de la mer.

Il écrit que :

« Le Livre Blanc 2001 a introduit le concept d'autoroute de la mer comme service de haute qualité, basé sur la notion de transports à courte distance. Peu de gens savent vraiment ce que signifie ce concept et quels sont les types d'activité qui doivent être considérés comme faisant partie des autoroutes de la mer. »

Le coordinateur croit que le Livre Blanc donne une description suffisante et que toute définition supplémentaire n'est pas nécessaire.

Pour le coordinateur, plus importante qu'une définition, est la clarification des conditions qui doivent être remplies pour obtenir une fluidité de la chaîne logistique en liaison avec la partie maritime de la chaîne.

Il considère que la réalisation de ces conditions peut former une partie du projet d'autoroute de la mer. »

Il rajoute que :

« Définir une autoroute de la mer créera inévitablement des problèmes dans les pays avec beaucoup de ports ou dans les pays avec une structure décentralisée ou dans les pays qui craignent la distorsion de la concurrence. »

Monsieur Valente de OLIVEIRA ajoute dans son rapport qu'après avoir procédé aux auditions de différents acteurs concernés par les autoroutes de la mer sur ce qui fait leur succès ou leur échec, il considère que le facteur le plus important du succès est la fiabilité et que la fréquence ne vient qu'après comme condition du succès.

En fait, le coordinateur européen considère que le concept d'autoroute de la mer ne peut pas être le même pour tout le monde et qu'il faut qu'il y ait une certaine flexibilité afin que les critères retenus soient suffisamment souples pour respecter la diversité et prendre en compte les demandes de tout le monde compte tenu que les problèmes ne sont pas les mêmes dans tous les pays d'Europe.

Le coordinateur européen considère donc que le concept d'autoroute de la mer doit rester flou et ne doit pas obéir à une définition correspondant à des critères précis.

En fait, le concept d'autoroute de la mer peut être un « fourre tout » dans lequel tout le monde trouve son compte.

II) LE CONCEPT D'AUTOROUTE DE LA MER NE PEUT ETRE REDUIT TOTALEMENT A UN SERVICE MARITIME A COURTE DISTANCE (SHORT SEA)

Le concept d'autoroute de la mer est très souvent assimilé à celui de « service maritime à courte distance ».

Comme cela a été indiqué ci-dessus, l'ouverture d'une simple ligne maritime pourra être qualifiée par l'Union Européenne d'autoroute de la mer si elle remplit les critères de durée et d'objectif en ce qui concerne les tonnes kilomètres devant être transférées.

Le concept « d'autoroute de la mer » risque d'être galvaudé à partir du moment où on retrouve sous ce vocable des situations qui ne correspondent en rien à ce que l'on devrait attendre d'une « autoroute de la mer ».

Ne devraient être considérées comme « autoroute de la mer » que les voies maritimes reliant deux Etats membres de l'Union Européenne créant une véritable alternative à la route afin de réduire d'une manière substantielle le nombre de camions sur les routes et autoroutes.

Comme je l'indiquais dans mon précédent rapport du 26 mars 2003, une autoroute de la mer doit, avant tout, être le prolongement de la route sur la mer, ce qui n'est possible qu'avec une fréquence assurée par plusieurs départs par jour et l'assurance de la pérennité de la voie maritime.

Le concept d'autoroute de la mer doit donc être distingué du concept traditionnel de cabotage ou de « service maritime à courte distance » car, comme l'écrit à juste titre « l' Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire » (ACEL) dans la contribution qu'elle m'a adressée :

« Transférer une partie du fret routier vers la mer suppose proposer au transporteur un service complémentaire de la route et performant. Les autoroutes de la mer doivent être perçues non pas comme un choix modal entre la route et la mer mais comme la route par d'autres moyens. »

III) LE MARCHÉ CIBLE DES AUTOROUTES DE LA MER EST TRÈS DIVERSIFIÉ ET N'EST ABSOLUMENT PAS DEMANDEUR.

Les autoroutes de la mer s'adressent principalement aux chargeurs, logisticiens de transport et transporteurs routiers.

Il convient de rappeler que depuis quelques mois, on assiste à un transfert modal inversé, de la mer vers la route, le transport routier offrant des prix de plus en plus bas.

La plupart des transporteurs routiers interrogés au cours de ma mission ont souligné qu'un camion est fait pour rouler et que le marché n'est pas demandeur.

Un de mes interlocuteurs a souligné que le taux de service de la route est de 98% (respect des horaires, fiabilité) et qu'il est excellent sur toute l'Europe.

Les logisticiens de transport et les transporteurs routiers ne sont pas prêts à dégrader le taux de service pour utiliser un mode de transport alternatif car les chargeurs, c'est-à-dire les clients, ne veulent à aucun prix une dégradation du service.

Il m'a été également précisé que les « autoroutes de la mer » sont inappropriées pour le transport des produits de grande consommation car, pour ces produits, les contraintes d'horaire sont très importantes.

Au surplus, 50% des capacités de transport sont aux mains de petites ou moyennes entreprises qui, à priori, ne voient aucun intérêt ou utilité aux autoroutes de la mer, telles qu'elles sont perçues.

Il m'a toutefois été précisé que 80% du transport routier se fait sur une distance de cent cinquante kilomètres et qu'il n'est pas forcément intéressant de mettre un chauffeur sur la route sur une distance de mille kilomètres et que, dans ces conditions, un logisticien de transport peut être intéressé à utiliser un mode de transport alternatif au « tout route ».

Les transporteurs routiers et logisticiens de transport que j'ai rencontrés ont tenu à souligner que même s'ils ne sont pas demandeurs d'autoroutes de la mer, ils sont toutefois prêts à utiliser les services offerts par une liaison maritime à partir du moment où celle-ci est crédible et répond à leur attente.

Ainsi donc, si le marché n'est pas demandeur, il est preneur d'un service existant à partir du moment où celui-ci offre toute sécurité en ce qui concerne la qualité de ce service.

C'est donc bien une politique de l'offre qui conditionne la crédibilité et le succès des autoroutes de la mer car s'il n'y a pas d'offre crédible, il ne peut y avoir d'intermodalité.

Mes interlocuteurs ont insisté sur le fait que seule la volonté politique permet de créer l'offre en ouvrant une autoroute maritime. Cela n'est toutefois pas suffisant car cette « autoroute maritime » ne peut être un succès que si elle remplit les conditions requises par le marché.

Je me propose donc d'énoncer les conditions qui doivent être réunies pour qu'une autoroute de la mer réponde à l'attente du marché.

Cependant, au préalable, je propose de relater ma visite à Trieste où j'ai rencontré un des responsables de la compagnie «UN RORO» qui assure la liaison Istanbul – Trieste.

IV) UN EXEMPLE D'AUTOROUTE DE LA MER REUSSIE : LA LIAISON ISTANBUL – TRIESTE

Les principaux membres de la Fédération des Transporteurs Routiers turcs se sont regroupés pour fonder, en 1994, une compagnie maritime, la société «UN RORO», afin de mettre en place un service maritime entre Istanbul et l'Europe.

Le choix du port européen s'est porté sur Trieste non seulement pour des raisons géographiques mais aussi pour son statut particulièrement intéressant de port franc.

Des quarante-huit membres fondateurs, le nombre des actionnaires est passé à deux cent dix, tous transporteurs routiers turcs, au fur et à mesure de la croissance de la compagnie.

«UN RORO» est l'exemple unique d'une compagnie maritime créée par des transporteurs routiers.

Le montage financier de la société s'est fait sur fonds propres et les investissements cumulés représentaient plus de sept cent millions d'euros entre 1994 et 2007.

La société était bénéficiaire dès la quatrième année d'exploitation et elle a été vendue en 2007 au fond d'investissement américain KKR, pour un montant supérieur à un milliard d'euros.

a) La compagnie «UN RORO» assure des liaisons maritimes caractéristiques d'une véritable autoroute de la mer

La compagnie «UN RORO» opère quatre lignes maritimes entre la Turquie et Trieste.

La ligne maritime pouvant être considérée comme une autoroute de la mer est celle entre Pendik (30 km au Sud d'Istanbul sur la rive d'Asie) et Trieste. Cette ligne est opérée avec six navires, sept départs par semaine et la distance de 1500 miles nautiques est assurée en 54 heures.

Il convient de souligner que la compagnie «UN RORO» ayant décidé de ne transporter que du fret et non des passagers, utilise des navires purement rouliers (RORO), limités par les règlements internationaux au transport de douze passagers maximum. La compagnie ne

transporte donc normalement aucun chauffeur sauf ceux dont les véhicules contiennent des marchandises dangereuses.

Les chauffeurs sont transportés entre Istanbul et Ljubljana par un Airbus A320 affrété (40 000 passages en 2006). Le temps de vol est de une heure trente.

Les chauffeurs routiers mettent eux-mêmes leur véhicule à bord et pendant la durée de la traversée, ils peuvent effectuer quelques tractions locales et ils prennent ensuite l'avion pour arriver en même temps que le navire.

Une fois arrivés à destination, ce sont eux qui reprennent leur véhicule pour le décharger du navire.

Il convient de souligner que sur la ligne opérée par « UN RORO », « véhicule accompagné » signifie remorque plus tracteur mais sans chauffeur.

En ce qui concerne les remorques non accompagnées, qui représentent aujourd'hui près de 60% du trafic, elles sont mises à bord par des dockers salariés de l'agent de la compagnie «UN RORO» qui possède sept tracteurs.

Le coefficient de remplissage varie entre 75% et 85%. En fin de semaine, le coefficient de remplissage est de 100%.

Il convient de souligner que quel que soit le coefficient de remplissage, la compagnie assure le départ d'un navire par jour.

Le responsable de la compagnie «UN RORO», que j'ai rencontré à Trieste, a tenu à souligner que le succès de la ligne est dû, d'une part, à un service journalier et, d'autre part, à la régularité, le départ journalier étant assuré quoiqu'il arrive et quel que soit, encore une fois, l'importance du chargement.

b) Les navires

Le responsable de la compagnie «UN RORO» rencontré à Trieste a indiqué que le coût d'exploitation d'un RO-PAX est beaucoup trop élevé ainsi que son coût de maintenance. C'est la raison pour laquelle la compagnie ne transporte que du fret et n'a jamais envisagé de transporter des passagers.

La compagnie «UN RORO» a ainsi fait construire une flotte de navires très modernes, selon ses propres plans, dans un chantier allemand.

Au fur et à mesure de l'accroissement du trafic, la compagnie «UN RORO» a commandé et mis en service des navires de plus en plus grands.

- 1997 - navires de première génération : capacité 2640 mètres linéaires, 165 remorques, vitesse 15 nœuds.
- 2000 - navires de deuxième génération : capacité 3200 mètres linéaires, 200 remorques, vitesse 19,5 nœuds.
- 2005 - navires de troisième génération : capacité 3550 mètres linéaires, 230 remorques, vitesse 21,5 nœuds.
- 2008 – navires de quatrième génération : capacité 3550 mètres linéaires, 255 remorques, vitesse 21,5 nœuds.

Le coût de chaque roulier construit en Allemagne s'élève à la somme de 55 000 000 €.

c) La compagnie «UN RORO» maîtrise parfaitement l'ensemble de la chaîne de transport et utilise ainsi uniquement des terminaux dédiés, non accessibles à d'autres utilisateurs

La compagnie «UN RORO» opère avec un partenaire local à Trieste qui est quasiment son agent exclusif et exploite un terminal dédié à cette ligne. Elle possède ses propres terminaux en Turquie.

Le nouveau terminal privé de «UN RORO» à Istanbul, inauguré en avril 2005, présente des caractéristiques très intéressantes :

- Capacité annuelle de 120 000 véhicules
- Zone de parking pour 1000 véhicules
- Douanes
- Station service détaxée
- Détecteur de radioactivité
- Entrepôt sous douanes
- Espace chauffeur, cafétéria, salle de repos etc...

L'investissement de ce nouveau terminal s'est élevé à 40 millions d'euros.

d) Système documentaire

Un des problèmes posé par le transfert de cargaisons de la route vers le transport maritime est la complexité relative pour les transports routiers du connaissement maritime par rapport à la lettre de voiture.

La compagnie « UN RORO » émet un connaissement et c'est la limitation propre au transport maritime qui s'applique. Toutefois, les transporteurs routiers ont la possibilité de prendre une assurance complémentaire qui est incluse dans le fret.

Le représentant de «UN RORO» à Trieste m'a indiqué que le document de transport n'est pas un problème.

e) Le cout du transport maritime assure par la compagnie « UN RORO » est inferieur au transport terrestre

La compagnie «UN RORO» fait un « monitoring » par semaine afin d'adapter les tarifs en fonction du prix du gazole.

Le but est que les tarifs soient toujours compétitifs.

Le représentant de la compagnie « UN RORO » rencontré à Trieste a souligné que système mis en place par la compagnie est un succès parce que le transport maritime est moins cher que le transport terrestre et la compagnie est donc compétitive en ce qui concerne les coûts.

f) Résultats commerciaux

Le système mis en place par «UN RORO» a connu un succès rapide. Depuis sa mise en service, la ligne connaît un taux de remplissage dans les deux sens de 75 à 85%, ce qui est exceptionnel dans ce genre d'activité.

La montée en puissance de la ligne est uniquement limitée par la capacité de la compagnie à absorber la croissance du trafic du fait du délai nécessaire pour construire les navires.

Le nombre de camions transférés de la route au transport maritime correspond à 8 milliards de tonnes kilomètres en 2006.

La compagnie «UN RORO» a transporté entre 35 et 40% de tous les camions entre la Turquie et l'Europe de l'Ouest en 1998.

g) Évolution du ratio entre véhicules accompagnés et remorques non accompagnées

Un aspect très intéressant est l'étude sur des déchargements par la compagnie «UN RORO» et l'évolution du ratio entre véhicules accompagnés et remorques non accompagnées.

Chacun sait que cet aspect du transport par mer de véhicules routiers est un des problèmes majeurs auxquels tout opérateur maritime est confronté et est un frein au développement des autoroutes de la mer.

La prise en compte du problème conditionne le type de navire mis en service.

En effet, un navire roulier standard ne peut pas transporter plus de douze passagers (chauffeurs). Au-delà de ce nombre, un navire RO-PAX doit être utilisé et ce type de navire est beaucoup plus coûteux.

Seules les grandes sociétés de transport routier, établies à la fois dans le pays du port de départ et dans celui du port d'arrivée, ont les moyens de mettre en place un système logistique (tracteurs et chauffeurs) permettant de reprendre les remorques aux deux bouts de la chaîne.

Ce type d'organisation prend du temps pour monter en puissance.

Pour répondre à l'attente des ses clients, la compagnie doit transporter non seulement des remorques non accompagnées mais également des véhicules accompagnés. Elle doit donc organiser le transport des chauffeurs pour assurer le succès de la ligne.

Comme cela a été indiqué ci-dessus, la compagnie «UN RORO» a résolu le problème en transportant les chauffeurs par avion.

Son but toutefois est de limiter cette opération très coûteuse en encourageant le transport de remorques non accompagnées.

Entre 1997 et 2007, le pourcentage de remorques non accompagnées transportées par «UN RORO» est passé de 49% à 58%. La progression peut être considérée comme relativement lente. Toutefois, elle est l'illustration de la disparité du marché de transport routier entre grandes sociétés capables de mettre en place le système logistique tracteur et chauffeur aux deux bouts de la chaîne et les petits transporteurs qui n'en ont pas les moyens.

h) Conclusions de l'étude

1. Le concept d'autoroute de la mer est viable d'un point de vue opérationnel à partir du moment où les investissements nécessaires sont réalisés. Ceux-ci sont élevés mais inférieurs aux infrastructures terrestres.

2. Les transporteurs routiers sont prêts à modifier le schéma logistique et s'impliquer dans un projet maritime lorsqu'ils sont convaincus d'y trouver la sécurité, la qualité (au moins un départ par jour) et la régularité, le départ journalier étant assuré quoi qu'il arrive.
3. Un projet d'autoroute de la mer doit regrouper toutes les composantes du transport multimodal, navires, ports, acheminement terrestre, systèmes informatique, documentaire.
4. L'utilisation d'un RORO est beaucoup moins coûteuse qu'un RO-PAX et permet à l'autoroute maritime d'être compétitive par rapport à l'autoroute terrestre.
5. Les véhicules accompagnés transportés représentant aux environs de 50% du fret, il convient de résoudre de façon économiquement viable la question du transport des chauffeurs autrement que par la voie maritime.

V) CONDITIONS A REMPLIR POUR LE SUCCES DES AUTOROUTES DE LA MER

J'ai indiqué précédemment que si le marché n'était pas demandeur, il était toutefois preneur d'une autoroute de la mer existante.

Ainsi, comme l'indique à juste titre Monsieur François MARENDET, ancien Directeur Général du Grand Port de Nantes St Nazaire :

« Les autoroutes de la mer répondent à une politique d'offres. »

Comme je l'ai également indiqué précédemment, il ne suffit pas qu'il y ait offre, il faut encore que cette offre réponde aux conditions requises par le marché pour utiliser les « autoroutes de la mer » existantes.

L'exemple de la ligne «UN RORO» permet d'énoncer les conditions, dont certaines ont déjà été mentionnées dans mon rapport du 26 mars 2003, qui doivent être réunies pour qu'une autoroute de la mer non seulement en soit vraiment une mais également soit un succès.

a) La qualité du service doit être assurée par la régularité et la fréquence

Un de mes interlocuteurs, responsable d'un syndicat de transport routier, a insisté sur le fait que c'est la qualité du service qui est fondamentale. Il a souligné que le prix n'est pas toujours l'élément déterminant. Il considère que si la SNCF a un service dégradé et si ce

service est moins cher, il ne sera pas attractif car c'est la qualité du service qui l'emporte et qu'il ne peut pas y avoir d'alternative intermodale si l'intermodalité n'apporte pas une qualité et une fiabilité de service.

1) La fiabilité requiert la fréquence

Mes interlocuteurs ont tenu à souligner que pour « amorcer la pompe », il faut un départ par jour et que, si au départ on ne crée pas la crédibilité de l'offre, cela ne sert à rien.

Ils ont également insisté sur le fait que ce serait une erreur fondamentale de croire que en commençant tout petit, on peut espérer croître.

Il ressort des auditions auxquelles j'ai procédé que c'est la première marche qui compte, même si c'est la plus lourde à financer et que cette première marche c'est un départ par jour.

Il est donc indispensable d'assurer la crédibilité de l'offre par un départ par jour, dès le lancement de la ligne, en y mettant le prix, si on veut crédibiliser l'offre.

Un départ par jour n'est que la « première marche », l'objectif étant d'atteindre rapidement deux départs par jour dans un deuxième temps et ensuite, beaucoup plus suivant la liaison maritime.

« L'autoroute de la mer » ne peut être un succès que si elle s'apparente à une navette, comme c'est le cas sur le transmanche.

2) La fiabilité requiert également la régularité

Comme l'a indiqué le représentant de «UN RORO», que j'ai auditionné à Trieste, quel que soit le chargement, le navire doit partir au jour et à l'heure prévus.

La qualité du service présuppose donc l'assurance d'une régularité du départ, quel que soit le taux de remplissage.

Le logisticien de transports et le chauffeur routier n'accepteront une autoroute de la mer comme une alternative à la route intégrale que s'ils sont sûrs du départ et de l'arrivée, quoiqu'il arrive.

3) La fiabilité requiert la pérennité

Mes interlocuteurs représentant les syndicats de transporteurs ont également insisté sur le fait que la crédibilité de l'offre passe par sa pérennité.

Mes interlocuteurs ont insisté sur le fait qu'un logisticien de transports ou un chauffeur routier hésitera à choisir la voie maritime s'il craint que cette ligne ferme dans les huit mois ou s'il considère que l'opérateur fermera la ligne au bout de trois ans, après épuisement des subventions.

L'assurance de la pérennité de la ligne est donc un facteur essentiel pour inciter les logisticiens de transports et les chauffeurs routiers à utiliser la voie maritime.

b) Le cout ne doit pas être supérieur au transport terrestre

Même si certains de mes interlocuteurs m'ont indiqué que l'élément déterminant n'est pas le coût mais la qualité, d'autres ont considéré au contraire que le coût est un élément essentiel pour inciter les logisticiens de transports et chauffeurs routiers à choisir la voie maritime et que celle-ci ne doit pas être plus chère que le transport terrestre.

Un de mes interlocuteurs, responsable d'un syndicat de transporteurs routiers, m'a indiqué qu'il fallait trouver un système pour que les coûts de transport maritime soient équivalents à ceux de la route si on veut que l'autoroute de la mer soit attractive.

Mon interlocuteur a souligné que si l'autoroute ferroviaire alpine Aiton Orbassano (Italie), pour une longueur de 70 km, est un succès, c'est dû au fait que le tarif payé par le transporteur s'élève à 301 € aller et retour, c'est-à-dire le même coût que la route.

Il a précisé, toutefois, que le coût de la subvention s'élève à 16 000 000 €, 8 000 000 € versés par l'Etat français et 8 000 000 € versés par l'Etat italien.

Pour rendre l'autoroute de la mer compétitive, il faut donc :

- Baisser les tarifs et l'ensemble des coûts portuaires
- Diminuer les coûts de manutention (auto assistance)
- Prévoir un maximum de services à taux bas

Toutefois, pour réduire les coûts et rendre la voie maritime compétitive, il faut impérativement réduire le coût d'exploitation des navires.

La question essentielle est donc le choix des navires.

c) Le choix des navires

Un ancien commandant qui a navigué à bord d'un ferry assurant la traversée aussi bien de la mer d'Iroise que du Golfe de Gascogne a souligné que :

« L'essentiel c'est le choix et la qualité des bateaux. Il ne faut pas se tromper sur le choix des bateaux. Il faut un bateau adéquat pour traverser le Golfe de Gascogne car cette mer est sérieuse. L'important est donc le choix des bateaux. »

Un armateur m'a indiqué que le navire idéal sur la façade Atlantique est un RO-PAX, pouvant embarquer 150 camions avec une centaine de cabines pour les passagers. Un autre armateur a considéré que le RO-PAX idéal devrait pouvoir charger au moins 250 camions et son prix s'élèverait à 120 000 000 €.

Il m'a été précisé que ce n'est pas la cabine en tant que telle qui coûte cher mais c'est son exploitation.

Certains de mes interlocuteurs m'ont, par contre, indiqué que le RO-PAX était inapproprié sur le Golfe de Gascogne compte tenu du fait qu'il est illusoire de penser que des chauffeurs accepteront de passer onze heures à bord d'un navire avec le risque d'être confrontés au mauvais temps, surtout en hiver.

Ils m'ont également indiqué que peu de passagers sont prêts à utiliser la voie maritime sur le Golfe de Gascogne.

Ils considèrent donc que le seul navire approprié est un navire roulier (RORO).

Il convient de rappeler que la compagnie «UN RORO» a choisi, sur la liaison journalière Istanbul – Trieste, des navires purement rouliers ne transportant pas plus de douze passagers chauffeurs.

La compagnie «UN RORO» a estimé que le navire RO-PAX est un navire beaucoup trop coûteux pour être rentable.

Dans mon rapport du 26 mars 2003, j'avais écrit que :

« il ressort de mes différents entretiens qu'en fonction de la liaison retenue, il est possible d'envisager des RORO non mixtes, avec 150 remorques, d'une vitesse de 22/23 nœuds, le coût de construction unitaire et au titre d'une petite série serait de 30 000 000 €. »

Compte tenu du coût important du RO-PAX ainsi que de sa maintenance, on peut considérer que pour réduire les coûts d'exploitation du navire et permettre de rentabiliser l'autoroute de la mer, il convient, comme l'a fait la compagnie «UN RORO», d'utiliser un navire purement roulier.

Mes interlocuteurs, qui ont l'expérience de naviguer sur le Golfe de Gascogne, m'ont indiqué qu'il faut un navire roulier d'une capacité de 2 000 mètres linéaires avec un équipage d'une dizaine de personnes, pouvant charger 150 remorques, avec une largeur de 26 mètres, 3 niveaux et un seul moteur pour naviguer à 20 nœuds.

Monsieur Philippe BRAULT de BRS m'a indiqué qu'un navire roulier fret, apte à charger 150 remorques de 13 mètres et de 2000 mètres linéaires, avec un seul moteur pour une vitesse de 20 nœuds, pouvait être construit pour un prix autour de 38/40 millions d'euros.

Il pense que :

« Aujourd'hui les chantiers sont beaucoup plus agressifs, y compris les chantiers européens, et montrent beaucoup plus de souplesse sur leurs dispositions à faire de nouveaux designs. Il faut dire que les équipementiers ont aussi contribué en baissant leurs prix et ainsi permettre une nouvelle pression sur les prix des chantiers. »

d) Le navire roulier doit pouvoir charger aussi bien des véhicules accompagnés que des remorques non accompagnées

Dans mon rapport du 26 mars 2003, j'écrivais que :

« Le transport non accompagné doit être la règle pour la traversée du Golfe de Gascogne ».

Je pense que si cela demeure un objectif, il n'est pas possible d'être aussi affirmatif que je l'étais dans mon précédent rapport.

Pour les gros opérateurs, logisticiens de transport disposant d'établissements à chaque bout de la chaîne, gérer le « non accompagné » n'est pas un problème.

Toutefois, comme je l'ai indiqué ci-dessus, en France, 50% des capacités de transport sont aux mains des petites entreprises et les transporteurs espagnols sont généralement de petites entreprises, même s'ils sont souvent les sous-traitants de groupes importants.

Un de mes interlocuteurs m'a indiqué que l'artisan chauffeur routier veut être rassuré en mettant lui-même à bord son camion et veut également le décharger lui-même. Si cette opération est effectuée par quelqu'un d'autre, il a peur pour son camion et il craint également que le collègue qui lui prendra sa remorque à l'arrivée lui prenne également le client.

Comme je l'ai indiqué plus haut, la compagnie «UN RORO» a tout fait pour encourager le transport de remorques non accompagnées.

Toutefois, il convient de rappeler qu'entre 1997 et 2007, le pourcentage de remorques non accompagnées transportées par la compagnie «UN RORO» est passé de 49% à seulement 58%.

La compagnie «UN RORO» continue donc, dix ans après avoir lancé sa ligne, à transporter 40% de véhicules accompagnés.

Ainsi donc, pour que l'autoroute de la mer soit un succès, il faut impérativement que les navires rouliers utilisés puissent charger à la fois des véhicules accompagnés et des remorques non accompagnées.

Il est également fondamental que les chauffeurs routiers puissent charger et décharger eux-mêmes leur véhicule.

e) Prévoir l'acheminement des transporteurs routiers autrement que par la voie maritime

Les navires rouliers préconisés ne disposent que de douze cabines qui peuvent être mises à la disposition de chauffeurs en charge soit de marchandises dangereuses, soit de « reefers », les chauffeurs voulant s'assurer eux-mêmes du maintien de la température requise.

Il faut donc que l'opérateur de l'autoroute de la mer puisse offrir aux chauffeurs leur acheminement au port de destination autrement que par la voie maritime.

Il convient de rappeler que la compagnie «UN RORO» achemine les chauffeurs routiers par voie aérienne.

Il serait donc possible à un opérateur sur la liaison maritime France – Espagne d'offrir un service identique.

Il est également possible d'envisager que l'opérateur maritime fasse transporter les chauffeurs routiers par un car Pullman muni de couchette, l'autocar arrivant au port de destination avant le navire.

f) Nécessité de faire évoluer la législation sociale

Deux types de dispositions coexistent:

- celles relatives au temps de conduite, qui découlent du règlement communautaire 561/2006 du 15 mars 2006 qui s'appliquent tant aux chauffeurs indépendants qu'aux salariés. Le règlement communautaire précise que, lorsque le chauffeur accompagne son

camion sur un car-ferry et qu'il dispose d'une couchette à bord, le temps passé à bord peut être considéré comme du temps de repos. Par contre, aucune dérogation n'est prévue lorsque le chauffeur est transporté en autocar, fût-il équipé de couchettes.

- en ce qui concerne les salariés, la réglementation du travail française s'applique. Dans ce cadre, que le conducteur salarié soit transporté sur un car-ferry, dans un train ou un autocar, le temps ainsi passé est considéré comme du temps de travail. A son arrivée au port de destination, après plus de 11 heures de transport, le chauffeur aura droit à son repos journalier de onze heures, qu'il soit transporté par bateau, par train ou par autocar.

En droit européen, le concept de temps de disponibilité, hors de temps de travail, a été créé par la Directive 2002-15. Ce temps inclut notamment les périodes pendant lesquelles le salarié accompagne un véhicule transporté par car-ferry ou par train. Toutefois, cette nouvelle notion n'a pas été introduite dans le droit du travail français.

Ainsi, si on veut que les autoroutes de la mer soient un succès, il convient impérativement que le temps passé sur un navire, « car ferry » avec couchettes puisse être considéré comme un temps de repos.

Il est donc souhaitable que les négociations entre partenaires sociaux permettent rapidement une transposition de la Directive au droit français. En l'état actuel des textes, en théorie, le chauffeur salarié français ne pourrait reprendre la route dès l'arrivée du bateau.

Il serait souhaitable également d'obtenir une modification de la réglementation européenne afin que le temps passé par un chauffeur routier dans un autocar muni de couchettes puisse, lui aussi, être considéré comme temps de repos.

g) Facilite de transit portuaire

Le coût et les difficultés supposées du transit portuaire jouent contre les autoroutes de la mer. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de faciliter le transit portuaire et en réduire les coûts.

Dans mon précédent rapport, j'avais indiqué que :

« La réussite des autoroutes de la mer passe par la banalisation du transit portuaire. »

J'avais alors indiqué qu'il fallait impérativement :

« Un quai ou un terminal dédié associé à une aire de stationnement,

Réduire les coûts de manutention au strict nécessaire. »

Je précisais également que la licence de capitaine pilote doit pouvoir être donnée à tout capitaine qui fréquente un port et que l'assistance d'un remorqueur ne soit pas obligatoire.

Tout ce que j'ai écrit en 2003 demeure exact. Je dois toutefois ajouter qu'il est absolument impératif que le quai ou le port dédié soit bien indiqué, facilement accessible et relié à un réseau autoroutier.

Au surplus, il est fondamental que les véhicules accompagnés soient chargés et déchargés par leur chauffeur et il est souhaitable que les remorques non accompagnées soient chargés par des dockers, employés soit par l'opérateur maritime soit par son agent, celui-ci étant alors propriétaire des tracteurs.

Il convient d'ajouter que la compagnie «UN RORO» a créé une autoroute ferroviaire grâce à une liaison ferrée Trieste-Salsbourg. La durée du trajet est de six heures avec deux à trois départs quotidiens et 18 000 véhicules ont été transportés en 2006.

Il serait souhaitable de pouvoir également relier le port ou le quai dédié à une liaison ferrée.

h) Un document unique de transport

La convention, préparée dans le cadre de la CNUDCI, qui évoque le document de transport, ne sera ouverte à la signature qu'en septembre 2009 et la durée moyenne pour qu'une convention entre en vigueur est de dix ans. Or, il n'est pas possible d'attendre dix ans. En outre, cette nouvelle convention ne fait pas l'unanimité parmi les professionnels que j'ai rencontrés.

Il est donc impératif de mettre au point, par la voie contractuelle, un document unique pour le transport multimodal en Europe.

B.P.2.S.(Bureau de Promotion pour le Transport Maritime à courte distance) a créé un groupe de travail, présidé par Madame ODIER. Les membres de ce groupe de travail ont considéré que :

« Le problème des autoroutes de la mer ne résidait pas, comme certains le pensent, dans la difficulté de rentabiliser les navires mais dans l'existence d'un marché. C'est la raison pour laquelle il importe de rendre ce marché attractif en attirant les chargeurs et transporteurs routiers. »

On ne peut que souscrire à ces propos.

Le groupe de travail poursuit en indiquant que :

« Cette attractivité n'est pas simplement constituée par des prix compétitifs. Elle repose également sur des procédures simples. Tous les témoignages que nous avons recueillis convergent : chargeurs et transporteurs routiers se plaignent de la complexité des procédures au moment du passage portuaire et disent ne rien comprendre aux régimes successifs de responsabilité. Leur demande est très claire : ils demandent un régime juridique uniforme de bout en bout et un passage portuaire rapide et simplifié. »

La proposition de travail constituée par B.P.2.S est de mettre au point un document de transport dématérialisé et un régime de responsabilité uniforme.

Le groupe de travail propose que :

- Le document soit émis par un opérateur de transport qui assurera la responsabilité du transport de bout en bout. Celui-ci peut être soit un commissionnaire de transport, soit un armateur qui prend alors la qualité d'opérateur de transport.
- Le document de référence n'est pas le connaissement maritime mais la lettre de voiture (CMR).
- L'opérateur de transport, en liaison avec le transporteur maritime, prendra à sa charge la différence de régime entre le transport maritime et le transport terrestre.

En fait, il s'agit de demander à l'opérateur de transport qui émet le document unique de renoncer à se prévaloir de l'article 2 de la Convention CMR qui dispose que le transporteur routier peut se prévaloir des exceptions du droit maritime lorsqu'il y a traversée maritime.

Il convient de rappeler que la limitation prévue dans les « règles de La Haye » s'élève à 2DTS par kilogramme alors que la limitation de la Convention CMR s'élève à 8.33 DTS par kilogramme. La route est donc bien mieux indemnisée que la mer.

Dans ces conditions, l'opérateur maritime s'engagera à ne jamais invoquer l'article 2 de la CMR vis-à-vis de son chargeur. Une telle renonciation est possible car l'article 2 CMR n'est pas dans le public.

Bien entendu, cette différence de responsabilité entre le transport terrestre et le transport maritime sera couverte par une assurance.

L'avantage des propositions formées par le groupe de travail B.P.2.S est de prévoir une responsabilité uniforme de bout en bout. La marchandise sera donc couverte d'une manière uniforme, quel que soit le mode de transport et l'unité de chargement.

Le chargeur sera ainsi rassuré car le transport maritime n'entraînera aucune conséquence négative en ce qui le concerne.

Rien n'empêche que les propositions du groupe de travail soient mises en œuvre rapidement à partir du moment où ces propositions ont un fondement contractuel.

VI) LA REUSSITE DES AUTOROUTES DE LA MER REQUIERT LA MASSIFICATION DES FLUX ET DONC L'INTERVENTION DE L'ETAT.

J'écrivais dans mon rapport du 26 mars 2003 que :

« La massification est incontestablement une condition déterminante pour la réussite des autoroutes de la mer. »

Mes interlocuteurs ont tenu également à souligner que les autoroutes de la mer ne peuvent s'organiser que sur des flux réguliers.

Bien entendu, la massification des flux requiert une offre crédible et compétitive car il sera absolument impossible d'obtenir une massification des flux si l'offre n'est pas attractive.

Toutefois, même si l'offre existe et même si elle est attractive grâce à un départ journalier, il n'en demeure pas moins que l'Etat a un rôle fondamental à jouer pour inciter le marché à choisir les autoroutes de la mer.

J'ai indiqué, au début de ce rapport, qu'il ne peut pas y avoir d'autoroute de la mer s'il n'y a pas de volonté politique et certains de mes interlocuteurs ont même considéré qu'il appartient à l'Etat de « rendre possible le marché ».

Ainsi donc, je considère qu'il n'est pas possible de créer une autoroute de la mer crédible, viable et pérenne s'il n'y a pas une volonté politique de l'Etat d'une part, d'inciter chargeurs et transporteurs routiers à utiliser la voie maritime et, d'autre part, de faire en sorte que la route ne soit pas toujours moins chère que la voie maritime.

a) Incitations à utiliser l'autoroute de la mer

Pour inciter les chargeurs et transporteurs routiers à utiliser la voie maritime, j'avais proposé dans mon précédent rapport que les « 44 tonnes » soient autorisés sur les routes françaises à la condition expresse qu'ils utilisent la voie maritime au cours de leur transit. J'avais également proposé la suppression du péage pour les camions utilisant la voie maritime.

Pour aider à la massification des flux, l'Etat italien a recours au système d'aide éco-bonus.

Ce système a été créé par le gouvernement italien en 2006 pour inciter les transporteurs routiers à utiliser des lignes de transport maritime à courte distance, en alternative à la route.

Ce dispositif s'applique aux transporteurs utilisant les ensembles accompagnés, non accompagnés mobiles.

L'éco-bonus consiste à rembourser les transporteurs routiers une partie du coût d'utilisation d'une ligne de transport maritime courte distance.

L'Etat italien rembourse une partie du transport maritime limitée à 20% du tarif facturé sur les lignes existantes et 30% sur des lignes nouvelles (soutien au démarrage).

L'aide varie en fonction du kilométrage de route évité sur le territoire italien.

Les responsables des syndicats des transporteurs routiers m'ont indiqué que l'éco-bonus peut être une bonne idée, à condition qu'il soit payé dans les délais.

Or, il paraît que l'Etat italien n'a, pour le moment, jamais payé un euro aux transporteurs routiers qui remplissent les conditions du système d'aide éco-bonus.

Je ne vois donc pas comment, dans ces conditions, le système éco-bonus peut atteindre l'objectif fixé.

b) Faire en sorte que la route ne soit pas toujours moins chère que la mer

Mes interlocuteurs transporteurs routiers ont insisté que si la route reste toujours moins chère, aucun transporteur routier n'utilisera la voie maritime.

Dans mon précédent rapport, j'avais proposé une application drastique du code de la route sur le temps de conduite et l'allongement de la durée d'immobilisation du camion en cas d'infraction.

Dans mes entretiens avec les responsables des transporteurs routiers, j'avais indiqué que je considérais qu'une façon d'aider le transfert du fret sur la mer était l'interdiction de doubler pour les camions et de limiter la vitesse à 80 km/h.

Certains de mes interlocuteurs m'ont répondu que de telles mesures seraient une erreur et ne serviraient strictement à rien.

Je ne suis pas persuadé que cela soit effectivement le cas. Ralentir le temps de transit routier peut favoriser l'alternative maritime. En effet, en augmentant la durée du parcours routier, on peut s'interroger sur sa pertinence.

La Directive « Euro-Vignette 2 » est aujourd'hui applicable et chaque Etat peut, en application de cette Directive, mettre en place une taxe poids lourds.

L'Etat a prévu d'appliquer, à partir du 31 décembre 2011, une taxe pesant sur les transporteurs routiers, qualifiée « d'éco-taxe poids lourds ».

Toutefois, cette taxe n'a rien d'environnemental.

En effet, pour établir cette taxe, il sera pris en considération uniquement les coûts d'amortissements et de maintenance des infrastructures. Ainsi, à partir du moment où la taxe dite « poids lourds » ne prend pas en compte les coûts externes tels que la pollution, la sécurité ou l'engorgement, ce n'est pas une éco-taxe.

C'est la raison pour laquelle je préférerais qu'on appelle cette taxe « taxe multimodale » ou « taxe infrastructure ».

Cette taxe sera applicable au réseau national sur le réseau non concédé, c'est-à-dire sur les routes et autoroutes qui ne sont pas à péage.

12 000 km de routes nationales seront concernées par cette taxe ainsi que 3 000 km de routes départementales afin d'éviter le contournement des routes nationales sur lesquelles la taxe s'applique.

Le montant de la taxe sera de 12 centimes en moyenne pondérée par kilomètre et par camion et pèsera également sur les camions vides. En moyenne, chaque camion paiera 1 250 € par mois, soit 3% du coût de transport.

Le rapport prévu est d'un milliard d'euros par an, la rétrocession étant de cent millions aux collectivités locales, le coût de la collecte de soixante dix millions et l'A.F.I.T.F. recevra huit cent quatre vingt millions. Cette nouvelle recette n'est, à ce jour, affectée à aucune dépense spécifique.

On peut espérer que lorsque cette taxe sera mise en œuvre, elle permettra d'éviter que la route soit systématiquement moins chère que l'alternative maritime et ainsi donc incitera chargeurs et transporteurs routiers à utiliser une autoroute de la mer.

VII) DES PROGRAMMES COMMUNAUTAIRES INSUFFISANTES ET INAPPROPRIÉES POUR LA CREATION D'UNE VÉRITABLE AUTOROUTE DE LA MER

Il convient de rappeler que le concept d'autoroute de la mer a été lancé par la Commission Européenne dans son Livre Blanc sur la politique des transports en 2001 pour favoriser le rééquilibrage entre modes de transport.

Messieurs Gérard PATEY, Jean-Marie MILLOUR de BP2S et moi-même avons été reçus, pendant toute une journée à Bruxelles, par les hauts fonctionnaires de la Commission en charge des autoroutes de la mer.

a) Le programme Marco Polo II

Le programme MARCO POLO II finance les cinq types d'actions suivantes :

- Transfert modal
- Actions à effet catalyseur
- Evitement de trafic
- Apprentissage en commun
- Autoroute de la mer

Pour ses volets « transfert modal » et « autoroute de la mer », le programme MARCO POLO II a pour objectif de transférer une partie du trafic routier vers d'autres modes de transport, ferroviaire et maritime.

1. Il convient de rappeler, comme cela a été indiqué précédemment en ce qui concerne le maritime, que le programme MARCO POLO II finance aussi bien le transfert modal que les autoroutes de la mer.

2. Il convient de rappeler que la différence entre transfert modal et autoroute de la mer porte sur la durée d'engagement et le volume à transférer.

Pour le transfert modal, la durée est de trois ans, avec un seuil minimum de 250 millions de tonnes kilomètres, alors que pour l'autoroute de la mer, la durée est de maximum cinq ans avec un seuil minimum de 1 milliard 250 millions de tonnes kilomètres, soit en moyenne 250 millions de tonnes kilomètres par an.

3. Vingt-cinq projets ont été financés au titre du transfert modal et un seul projet a été financé au titre des autoroutes de la mer. Il s'agit de la liaison Zeebrugge – Bilbao.

4. Au titre du volet « autoroute de la mer » du programme MARCO POLO II, les aides de l'Europe et de l'Etat ne peuvent dépasser 35% du coût éligible, c'est-à-dire du coût d'exploitation pendant une durée de cinq ans.

5. La clé de l'ouverture de la subvention « autoroute de la mer » est la suivante :

a) 35% du coût direct d'exploitation pendant cinq ans au maximum (incluant les amortissements ou les coûts de location des navires / trains concernés).

b) La Commission européenne verse, depuis l'appel à proposition 2009, deux euros par cinq cents tonnes kilomètres transférés (précédemment : 1 € par 500 tkms).

Sur la liaison Zeebrugge – Bilbao qui est la seule financée sur le projet « autoroute de la mer » de MARCO POLO II, les coûts éligibles s'élèvent à 90 millions d'euros. Le montant de la subvention prévue est de 6,9 millions d'euros, sur la base de un euros par cinq cents tonnes kilomètres transférées.

Il s'agit d'une aide au démarrage. Dès que l'équilibre économique est atteint et que l'armateur réalise un bénéfice, le versement de la subvention s'arrête.

En ce qui concerne le volet « transfert modal », l'armateur prend moins de risque puisqu'il s'engage uniquement sur trois ans.

La subvention par tonne kilomètre pour l'action « transfert modal » est identique à celle versée pour l'action « autoroute de la mer » c'est-à-dire deux euros par 500 tonnes kilomètres à partir de 2009.

L'avantage du transfert modal est qu'il est moins contraignant : l'objectif à atteindre est de 250 millions de tonnes kilomètres et la durée est plus courte (trois ans).

L'armateur peut solliciter une avance jusqu'à 75% du montant de l'aide.

6. Sur les vingt cinq projets financés au titre du volet « transfert modal », un s'est arrêté au terme des trois ans.

En ce qui concerne les autres projets, ils sont allés au bout sans que la Commission demande de remboursement mais elle a dû procéder à des réajustements lorsque le transfert modal était inférieur à l'engagement.

7. Si l'objectif de tonnes kilomètres n'est pas atteint et le délai n'est pas respecté, il n'y a pas de pénalités et l'Union Européenne paye sur la base du volume effectivement transféré.

Il n'y a donc aucune obligation pour l'exploitant de la ligne de respecter le délai de trois ans ou l'objectif tonnes kilomètres. Ainsi, l'exploitant est toujours assuré d'être payé sur la base de ce qu'il a transféré.

8. Au bout du délai de trois ans, certaines lignes ont continué avec adaptation, d'autres se sont arrêtées.

9. L'Union Européenne ne finance pas des projets qui risquent de mettre en péril des lignes existantes.

« L'agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation » qui dépend de la Commission est en charge de la gestion opérationnelle complète du programme MARCO POLO. Celle-ci vérifie que le transfert modal se fait de la route vers la mer et non de la mer vers la mer.

Cette agence vérifie également qu'il n'y a pas volonté de la part du pétitionnaire de casser les prix. En fait, la Commission veut s'assurer que l'armateur qui présente un dossier ne puisse pas prendre le « business des autres ».

10. Sur la période écoulée, 30% des subventions MARCO POLO sont allées au maritime, 65% sont allées au ferroviaire et 5% au fluvial.

Le programme MARCO POLO II a prévu 450 millions d'euros sur sept ans, de 2007 à 2013.

Pour 2009, la subvention MARCO POLO prévue s'élève à 62 millions d'euros pour l'ensemble des actions.

11. En ce qui concerne les 26 projets à composante maritime soutenus par MARCO POLO, 27% sont ROPAX, 23% RORO et 50% LOLO (conteneurs et vrac).

En 2008, il y a eu 28 projets retenus dont 7 pour le maritime pur et 3 pour le combiné rail-mer.

34 millions d'euros ont été attribués sur un budget disponible de 59 millions d'euros.

12. Les appels à projets pour 2009 devaient être déposés avant le 8 mai 2009 et plusieurs dossiers portant sur le volet « transfert modal » et « autoroute de la mer » ont été déposés. Soixante-dix projets ont été déposés dont 16 maritimes (dont 5 autoroutes de la mer), 4 combinés maritime/fluvial et 2 combinés maritime/ferroviaire. La demande de subvention dépasse de 3,5 fois le budget disponible.

13. Le contrat est conclu avec « l'Agence Exécutive de Compétitivité et d'Innovation » qui dépend de la Commission.

14. Il est important de souligner qu'au cours des dernières années, l'intégralité du budget prévu n'a pas été utilisée faute de projets de qualité et ce qui n'est pas dépensé est rétrocedé au budget communautaire général.

b) Les RTE-T

Les subventions RTE-T pour les autoroutes de la mer sont fixées par l'article 12 bis des orientations RTE-T.

Le taux de subvention s'élève à 20% du financement des infrastructures non mobiles. Les 80% restant sont à la charge de l'Etat ou de la société subventionnées.

Types de projets éligibles

Le projet doit concerner un projet d'intérêt commun de réseaux transeuropéens d'autoroutes de la mer.

Il doit porter sur les équipements (système électronique de gestion ou logistique, équipements de sécurité etc.) et les infrastructures (infrastructures portuaires, infrastructures terrestres et maritimes) située dans deux Etats membres ayant pour objectif le transfert modal afin de réduire la congestion routière.

Le financement ne peut porter que sur des infrastructures non mobiles sauf, exceptionnellement, sous forme d'aide à l'amortissement pour des investissements dédiés.

Ainsi donc, navires, trains et avions ne sont pas considérés comme des infrastructures éligibles au titre du RTE-T.

Le projet doit être soutenu au moins par deux Etats membres. S'il est préférable que les investissements soient effectués dans les deux Etats membres qui soutiennent le projet, il est possible que les investissements soient réalisés sur les infrastructures d'un seul Etat membre, à condition qu'ils soient approuvés par deux Etats.

Les projets qui doivent être présentés par deux Etats membres ne doivent pas être obligatoirement 100% publics.

L'agence TEN-TEA qui procède à l'évaluation des projets et établit des propositions faisant l'objet d'un financement par la DG TREN a examiné, à ce jour, uniquement huit projets « autoroute de la mer » et seuls trois d'entre eux ont été sélectionnés par la Commission.

Les trois projets qui ont été sélectionnés sont les suivants :

- Au port de Zeebrugge : modification des installations portuaires
- En Lituanie : intervention sur les installations portuaires
- Une liaison d'import avec un chemin de fer

Mon interlocuteur m'a indiqué que l'on ne peut qu'être déçu par le contenu des huit propositions dont la majorité était sur la Mer du Nord et la Baltique.

Aucune de ces propositions n'était très forte et les trois propositions retenues étaient seulement raisonnables.

c) Les programmes Marco polo II et RTE-T ont des critères différents pour des objectifs identiques

Les programmes MARCO POLO et RTE-T financent, tous les deux, les autoroutes de la mer. Toutefois, les critères MARCO POLO et RTE-T ne sont absolument pas identiques.

Le programme RTE-T s'adresse normalement aux Etats pour financer les investissements portant sur des infrastructures alors que le programme MARCO POLO II finance les opérateurs industriels et commerciaux via une aide au démarrage, en fait, l'aide à l'exploitation.

d) Les programmes Marco polo ii et RTE-T doivent évoluer pour être efficaces

1. En ce qui concerne les RTE-T, les hauts fonctionnaires de la Commission qui nous ont reçus nous ont tous dit que les orientations actuelles sont insuffisantes et qu'il y a difficulté à identifier des projets, ceux proposés n'étant pas à la hauteur des attentes.

Ils considèrent donc qu'il convient de réexaminer la politique des RTE-T.

2. En ce qui concerne les programmes MARCO POLO, ils nous ont indiqué que les orientations actuelles sont également insuffisantes et portent plus sur des lignes maritimes que sur des autoroutes de la mer.

Ils ont souligné que la notion d'autoroutes de la mer est un concept qu'il convient de transformer en quelque chose de concret, ce qui n'a pas pu être fait jusqu'à présent.

Il convient donc, à leurs yeux, de :

- Donner une définition des autoroutes de la mer
- Traiter les objectifs pour définir les autoroutes de la mer
- Trouver des critères valables pour définir les autoroutes de la mer

Tout le monde s'accorde pour reconnaître que les programmes RTE-T et MARCO POLO n'ont pas atteint tous leurs objectifs et doivent faire l'objet de modifications.

Un représentant de la compagnie K LINE a déclaré récemment au Lloyds List que :

« Le programme européen a peu d'intérêt (little merit). »

Une révision tant du programme MARCO POLO que du RTE-T est en cours en 2009 pour être mis en œuvre en 2010.

e) Des aides d'état qui sont conditionnées par le label Marco Polo ou RTE-T

Les Etats membres peuvent aider au démarrage en subventionnant l'exploitation, le cumul des aides nationales et européennes ne pouvant excéder 35% du coût éligible sur cinq ans.

Il convient toutefois de souligner que si aucune subvention n'est demandée par un armateur à l'Union Européenne soit au titre de MARCO POLO, soit au titre du RTE-T, on tombe dans le système des aides d'Etat et la subvention doit être notifiée à l'Union Européenne et examinée par la Direction des Transports.

Au surplus, si la demande de subvention n'a pas été présentée, soit au titre de MARCO POLO, soit au titre du RTE-T, il n'est pas possible de dépasser le montant de 30% de subvention sur trois ans.

Il faut donc que le projet reçoive le label « autoroute de la mer », soit au titre du RTE-T, soit au titre de MARCO POLO, pour que l'armateur puisse bénéficier d'une subvention de 35% sur cinq ans.

Si le projet n'est pas labellisé « autoroute de la mer » au titre soit de MARCO POLO soit du RTE-T, il s'agit d'une aide d'Etat qui doit être notifiée et validée et l'aide d'Etat ne peut dépasser 30% sur trois ans.

VIII) SEUL LE SIEG PERMET DE FINANCER UNE VERITABLE AUTOROUTE DE LA MER

L'article 16 du Traité CEE reconnaît la nécessité des « **services d'intérêt économique général (SIEG)** ».

Les SIEG ont un caractère économique dès lors qu'ils sont fournis sur un marché.

Selon la jurisprudence de la CJCE, trois conditions doivent être réunies pour qu'un service confié à une entreprise soit qualifié de SIEG :

- Nature économique de l'activité en cause
- Le caractère d'intérêt général du service en cause
- L'investissement explicite de l'entreprise concernée par la puissance publique.

Dans un arrêt ALTMARK du 24 juillet 2003, la CJCE a jugé qu'une compensation financière d'obligation du service public n'était pas une aide d'Etat et échappait à l'obligation de notification si quatre conditions étaient cumulativement remplies :

- Obligation de service public clairement défini
- Paramètres de calcul de la compensation objectifs et transparents ne faisant pas apparaître un avantage économique constitutif d'une concurrence déloyale.
- Niveau de la compensation ajusté à la stricte couverture des coûts liés aux obligations de service public, y inclus un bénéfice raisonnable.
- En cas d'absence d'appel d'offres, le niveau de la compensation doit être fixé par référence à une analyse de coûts d'une entreprise moyenne bien gérée.

La création d'une autoroute de la mer sous forme de SIEG paraît parfaitement répondre aux critères définis par l'arrêt ALTMARK. L'obligation de service public consistant dans l'engagement de desserte à une fréquence donnée, quel que soit le niveau de la demande.

La compensation pour SIEG ne faisant qu'effacer les surcoûts liés aux obligations de service public, l'opérateur maritime d'une autoroute de la mer a donc droit à des compensations des services publics à hauteur des surcoûts engendrés.

Le SIEG permet ainsi d'échapper aux limites financières (taux, plafond, durée) des dispositifs des programmes MARCO POLO et RTE-T qui briment très fortement les possibilités de rééquilibrage modal.

Les autoroutes de la mer remplissant parfaitement les critères de la jurisprudence ALTMARK, toute aide sous forme de compensation est dispensée de l'obligation de notification à la Commission.

Celle-ci se contente, à posteriori, de surveiller que les conditions requises pour qu'il y ait un SIEG, soient réunies.

En conclusion de sa note consacrée au SIEG, publiée en novembre 2007, Monsieur Edouard BERLET écrit que :

« Le recours au SIEG est justifié par l'incapacité du marché à répondre pleinement aux objectifs de rééquilibrage modal et de préservation de l'environnement qui exige le retour des politiques publiques fortes et le durcissement de la réglementation du marché directeur routier ».

Il poursuit en indiquant que :

Il devrait être utilisé pour la mise en place des principaux corridors de trafic dans des zones particulièrement congestionnées, nécessitant de gros transferts route-mer, là où les dispositifs actuels touchent rapidement leurs limites. »

Lors de notre visite à la Commission, les hauts fonctionnaires qui nous ont reçus nous ont indiqué que rien n'empêche d'appliquer le SIEG aux autoroutes de la mer. Il faut toutefois respecter les critères de l'arrêt ALTMARK, et en particulier, les critères suivants :

- que le marché ne donne pas satisfaction
- qu'il y ait intérêt public et qu'il y ait appel d'offres et cahier des charges et
- définition précise de l'obligation de service public

Ils ont souligné que, lorsqu'il y a SIEG, il n'y a pas de limitation de l'aide. Il faut simplement justifier que la subvention serve à compenser le surcoût lié à l'obligation de service public.

La compensation doit être précisée de manière très claire dans le cahier des charges.

La seule façon, donc, d'obtenir des aides supérieures à 35% est de recourir à un SIEG. En fait et en amont, les SIEG offrent l'avantage de permettre de tout faire, à partir du moment où le marché ne donne pas satisfaction, à condition que l'Etat apporte la preuve qu'il compense les frais liés à une obligation de service public.

IX) PROPOSITIONS AU NIVEAU DE L'UNION EUROPEENNE

a) Établir un lien entre les financements Marco Polo et RTE-T

Il convient de rappeler que les conditions à remplir pour bénéficier du financement MARCO POLO sont différentes de celles pour bénéficier du financement du RTE-T.

En effet, comme cela a été indiqué ci-dessus, le programme RTE-T s'adresse aux Etats alors que le programme MARCO POLO II s'adresse aux opérateurs et, par l'aide au démarrage, co-finance l'exploitation.

Les hauts fonctionnaires de la Commission qui nous ont reçus ont indiqué qu'il était souhaitable d'établir un lien entre les financements MARCO POLO et RTE-T qui répondent, aujourd'hui, à deux procédures différentes.

b) Donner une définition du concept d'autoroute de la mer

Il a été indiqué ci-dessus que la Commission énonce le concept d'autoroute de la mer mais refuse d'en donner une définition répondant à des critères objectifs, compte tenu de la grande diversité des situations qui peuvent se présenter.

Les hauts fonctionnaires de la Commission que nous avons rencontrés ont considéré qu'il était souhaitable de donner une définition claire du concept d'autoroute de la mer. Donner une telle définition, toutefois, ne sera pas chose facile compte tenu du fait que sous ce vocable, chaque Etat membre essaie de faire financer des lignes maritimes qui correspondent à leurs besoins nationaux.

Il est proposé que l'Etat intervienne auprès de la Commission pour modifier les règlements RTE-T et MARCO POLO.

c) Modifier les règlements rte-t afin de permettre de financer les navires

Il a été indiqué ci-dessus qu'il n'est pas possible de financer les navires au titre des RTE-T compte tenu du fait que le règlement ne permet pas le financement d'infrastructures mobiles.

Il convient de rappeler que lors de la réunion des Ministres européens des Transports en date du 1^{er} septembre, à la Rochelle, Monsieur Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, ainsi que Monsieur Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont indiqué que :

« Les autoroutes maritimes pourraient être considérées comme des infrastructures tout comme les autoroutes ferroviaires. »

Si les ministres des Transports de l'Union Européenne acceptent de considérer les autoroutes ferroviaires comme des infrastructures, le règlement RTE-T doit logiquement et donc impérativement être modifié afin de permettre de financer soit l'acquisition, soit la construction de navires.

Il est urgent que cette proposition fasse l'objet de la révision à mi-parcours qui aura lieu en 2010 pour être mise en œuvre en 2011.

Le fonctionnaire de la Commission que nous avons rencontré a indiqué que pour modifier le règlement, il conviendra de démontrer que le navire doit être considéré comme équivalent à la route, et non à un camion.

Une telle démonstration ne devrait pas être difficile si on accepte de considérer les navires comme des « infrastructures ».

Au surplus, il convient à nouveau d'insister sur le fait rappelé ci-dessus que l'autoroute de la mer doit être appréhendée dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire et qu'il faut donc considérer qu'une autoroute de la mer n'est rien d'autre que le prolongement de la route sur la mer.

d) modification du règlement Marco Polo

Il a été démontré ci-dessus que si le règlement MARCO POLO peut correspondre aux besoins de financement de lignes maritimes, il est totalement inadapté au financement d'autoroutes de la mer.

Il est important de rappeler que l'intégralité de la subvention prévue au titre du programme MARCO POLO II, en 2008, n'a pas été dépensé faute de projets de qualité et que ce qui n'a pas été dépensé au titre de ce programme a été rétrocédé.

Il convient également de rappeler qu'un seul projet a été financé au titre du volet « autoroute de la mer ».

La Commission a conscience de l'inadaptation du programme MARCO POLO aux besoins du marché, cette inadaptation étant confirmée par le fait que les opérateurs industriels bénéficiant des subventions MARCO POLO ne réalisent que 64% de leurs objectifs en matière de transfert modal.

Dans un communiqué en date du 10 décembre 2008, la Commission reconnaît une baisse d'intérêt du secteur concerné pour les autoroutes de la mer. Elle propose donc de simplifier et d'adapter le programme MARCO POLO II aux nouveaux besoins du marché européen et d'en améliorer l'efficacité.

La Commission a donc proposé, dans le communiqué précité, de :

- « - *Elargir la base des candidats potentiels en abaissant les seuils d'éligibilité et notamment pour les projets visant à limiter le trafic ;*
- *Rendre les programmes plus attrayants pour les candidats en augmentant l'intensité du financement lié au projet, qui passera de 1 à 2 € par 500 tonnes kilomètres de fret routier, transféré et évité ;*
- *Simplifier la gestion du projet afin d'attirer des candidats potentiels qui risqueraient, autrement, d'être découragés par la longueur et la lourdeur des procédures administratives. »*

La Commission compte sur une entrée en vigueur du règlement modifié en 2010.

Ces modifications envisagées visent principalement à essayer d'augmenter le nombre de candidats par l'abaissement des seuils et à rendre le programme plus attractif en faisant passer le financement de 1 à 2 € par 500 tonnes kilomètres transférés, comme cela a été indiqué ci-dessus.

Les propositions de la Commission sont insuffisantes pour relancer et crédibiliser les « autoroutes de la mer ».

En effet, les modifications proposées réussiraient peut-être à augmenter le nombre de candidats mais ne changeraient rien à la qualité décevante des propositions reçues, ni au fait que la philosophie du programme MARCO POLO II est inadaptée à la création d'une véritable autoroute de la mer pérenne, susceptible de concurrencer la route intégrale d'une manière efficace et crédible.

e) Créer un éco-bonus européen

Dans les pages précédentes de mon rapport, j'ai indiqué que le succès d'une autoroute de la mer était conditionné par, d'une part, la présence d'une offre de qualité qui crée le marché et, d'autre part, par une incitation à massifier les flux.

J'ai précisé que l'éco-bonus appliqué en Italie, tout au moins dans son principe, est l'illustration de ce qui convient de faire pour massifier les flux à partir du moment où il s'agit de subventionner les chargeurs et transporteurs routiers qui utilisent la voie maritime et donc de les inciter à utiliser l'intermodalité, celle-ci étant devenue attractive.

Il a été indiqué que, dans le système italien, le montant de l'éco-bonus est dépendant du nombre de kilomètres évités sur le territoire traversé.

Il est bien évident que si l'éco-bonus était mis en place en France, pays de transit, les autorités françaises verseraient des sommes très importantes à des chargeurs et des transporteurs routiers, souvent étrangers, afin de les inciter à éviter la traversée du territoire, lors d'échanges ne concernant pas la France.

Dans ces conditions, il me paraît plus juste et plus normal que ce soit l'Union Européenne qui verse une subvention aux chargeurs et transporteurs routiers, au titre de l'éco-bonus.

Il convient de rappeler que le budget prévu pour le programme MARCO POLO II n'est pas entièrement consommé.

Dans ces conditions, je suggère que le gouvernement français propose à la Commission Européenne de modifier le règlement MARCO POLO afin de rajouter au dispositif existant un dispositif éco-bonus versé aux transporteurs routiers qui, au lieu de traverser un ou plusieurs Etats membres, décideraient d'utiliser l'autoroute de la mer.

Un tel dispositif aurait pour effet de massifier les flux et donc de rentabiliser les autoroutes de la mer.

Ce dispositif pourrait devenir le sixième type d'action du programme MARCO POLO.

On peut ainsi se demander si pour les armateurs et autres opérateurs de transport, il ne serait pas plus intéressant que l'Union Européenne, au lieu de subventionner les déficits

d'exploitation, subventionne les chargeurs et/ou transporteurs routiers, par le biais d'un éco-bonus européen, afin de les inciter à utiliser l'intermodalité.

En effet, s'il y avait un report massif des camions sur la voie maritime, les subventions à l'exploitation seraient alors inutiles.

Toutefois, dans un premier temps, il convient simultanément de maintenir l'aide à l'exploitation et de créer une aide à la massification des flux par la voie de l'éco-bonus.

X) PROPOSITION POUR LA CREATION, A PARTIR DES COTES FRANCAISES, D'UNE VERITABLE AUTOROUTE DE LA MER

J'ai souligné à plusieurs reprises, dans ce rapport, qu'il ne peut pas y avoir d'autoroutes de la mer crédibles, attractives et donc compétitives, s'il n'y a pas de volonté politique.

J'ai également indiqué qu'il appartient à l'Etat sinon de créer, tout au moins de susciter l'offre car il n'y a pas de marché sans offre.

J'ai ajouté qu'une politique de l'offre, toutefois, ne sera crédible que si elle débouche sur une autoroute de la mer attractive en mettant en place au moins un départ par jour au début, et assurée d'être pérenne.

J'ai indiqué ci-dessus que je pense que le seul outil véritablement adapté à la création d'une autoroute de la mer est le SIEG.

Le SIEG peut permettre soit de subventionner l'exploitation, soit la construction de navires par des puissances publiques.

a) Première alternative : la puissance publique crée un SIEG pour subventionner le surcoût d'exploitation de l'autoroute de la mer

La Puissance Publique qui décide l'ouverture d'une autoroute de la mer peut être soit l'Etat ou plusieurs Etats, soit les collectivités territoriales et les groupements qui en dépendent, soit les autorités portuaires. Mais les trois peuvent être réunis.

La Puissance Publique crée alors un SIEG et subventionne le surcoût d'exploitation lié à l'obligation d'assurer, dès le début, un départ par jour avec un objectif de deux départs par jour dans un délai proche.

1) . Appel à projets pour retenir l'exploitant de l'autoroute de la mer

L'exploitant sera retenu après un appel à projets au niveau européen qui comportera l'obligation d'assurer un départ par jour avec un objectif de deux départs par jour, deux ans après l'ouverture de la ligne.

L'exploitant devra transporter véhicules accompagnés et remorques non accompagnées.

2) La Puissance Publique devra être associée au choix du navire

Même si un SIEG est créé, l'objectif est que la ligne soit rentable et compétitive à terme.

Si les navires choisis au départ sont inadaptés ou si les conditions d'exploitation sont onéreuses, non seulement la ligne ne sera jamais rentable mais les coûts d'exploitation étant prohibitifs, la subvention d'équilibre apportée par la Puissance Publique sera prohibitive.

C'est la raison pour laquelle la Puissance Publique qui décide l'ouverture d'une autoroute de la mer doit, dès le départ, contrôler l'investissement en participant au choix et au type de navire.

3) Le financement des navires

Après modifications du règlement RTE-T, l'exploitant qui construit les navires pourra bénéficier d'une subvention au titre du programme RTE-T.

4) La subvention d'équilibre

La subvention d'équilibre versée par la Puissance Publique ne sera pas plafonnée. Elle devra seulement couvrir les seuls surcoûts du service public résultant de l'obligation d'assurer, dès l'ouverture de la ligne, un départ par jour.

La Puissance Publique dispose donc de la latitude nécessaire pour permettre la réussite de l'autoroute de la mer.

Le seul inconvénient d'un tel schéma est qu'il n'assure pas la pérennité de la ligne.

En effet, il convient de souligner que le montant de la subvention versée par la Puissance Publique devra être établi dès le début de la création du SIEG et qu'il ne sera pas possible de modifier ce montant au cours de l'exploitation.

Ainsi, si le déficit d'exploitation résultant de l'obligation d'assurer un, puis deux départs par jour est supérieur à ce qui a été prévu, l'opérateur maritime aura toujours la possibilité de retirer son ou ses navires, malgré les pénalités encourues, au cas où elles existeraient.

b) Deuxième alternative : dissocier la propriété des navires de leur exploitation

Les hauts fonctionnaires de la Commission, ont reconnu que la pérennité est un élément essentiel pour garantir le succès d'une autoroute de la mer.

Plusieurs de mes interlocuteurs représentant les transporteurs routiers m'ont indiqué qu'aucun logisticien de transport ne choisira la voie maritime s'il y a un risque qu'elle ferme six mois après son ouverture.

Dans mon précédent rapport du 26 mars 2003, j'avais indiqué que pour que l'autoroute de la mer soit un succès, il faut séparer l'infrastructure de l'exploitation et que l'Etat, par l'intermédiaire d'une S.E.M., construise un nombre suffisant de navires pour assurer une navette entre deux ports, les navires étant exploités par un opérateur maritime, choisi après appel d'offres européen.

Tous mes interlocuteurs m'ont indiqué que seule la présence de la puissance Publique dans la propriété des navires garantit la pérennité d'une éventuelle autoroute de la mer car elle rassure les utilisateurs potentiels.

Je préconise donc que la Puissance Publique construise les navires affectés à une ligne d'intérêt général sous forme d'autoroute de la mer et crée un SIEG pour faire exploiter la ligne par un opérateur privé, désigné après appel d'offres.

1) Les précédents

a) Le précédent de la ligne Dieppe - Newhaven

Le département de la Seine Maritime a créé le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche, le «SMPAT», pour relancer le ferry Dieppe – Newhaven suite à l'arrêt de l'exploitation par P&O STENA, survenu en 1999.

Les navires acquis initialement étant peu adaptés à la ligne, le département a décidé de les remplacer et de faire l'acquisition à crédit-bail de deux nouveaux navires (car ferry).

Des mises en concurrence ont été publiées pour l'exploitation de la ligne et celle-ci a été confiée à la société LOUIS DREYFUS ARMATEURS.

Une notification de la délégation de service public aux délégataires a été effectuée le 2 janvier 2007 et l'exploitation de la ligne par LOUIS DREYFUS TRANSMANCHE FERRIES (LDTF) a débuté le 3 mars 2007.

LDTF exploite la ligne Dieppe-Newhaven à ses risques et périls sous la forme d'un affermage et prend à sa charge l'intégralité du risque et des frais liés à l'exploitation de la liaison maritime.

Les obligations de service public porte sur la régularité, les fréquences ainsi que la qualité de service.

Pour les années 2007 et 2008, le délégant, c'est-à-dire le département de Seine Maritime, s'est engagé sur des comptes d'exploitation prévisionnels et sur le montant des compensations de service public, l'engagement pris étant ferme et ces montants ne pouvant être ultérieurement revus à la hausse.

Compte tenu de l'intérêt du service de transport maritime en lui-même, l'activité de dessertes maritimes entre Dieppe et Newhaven constitue bien un service économique général (SIEG), au sens du droit communautaire.

La société LDTF, chargée de ce SIEG, a été investie par une autorité publique d'une mission particulière d'intérêt général, par un acte officiel de puissance publique.

b) Le précédent de la ligne maritime Trieste – Slovénie – Croatie

En date du 21 février 2006, la Commission a approuvé une mission de service public pour une ligne maritime Italie, Trieste – Slovénie – Croatie, qui s'inscrit dans une problématique identique à celle de la ligne Dieppe – Newhaven.

c) Le règlement cabotage avec les îles

Il convient de souligner que le règlement européen cabotage avec les îles permet, sans aucun problème, le financement de navires par les Etats membres.

Ce qui est possible pour les liaisons continent – îles devrait être possible pour les liaisons intracommunautaires.

En effet, un haut fonctionnaire de la Commission a indiqué, lors des auditions, que dans le cadre d'un SIEG, il n'y aurait aucun obstacle à ce qu'un Etat achète plusieurs navires pour les faire exploiter par un opérateur privé, à condition bien entendu que les critères de l'arrêt ALTMARK soient réunies.

2) La propriété des navires et leur financement

a) Propriété des navires assurée par la collectivité publique ou sous forme d'un partenariat Public-Privé

En ce qui concerne la propriété de navires, deux possibilités sont ouvertes :

- Soit, après décision d'ouvrir une autoroute de la mer, la Puissance Publique construit les navires et en est seule propriétaire,
- Soit les navires sont construits par une SEM, dans laquelle la Puissance Publique est majoritaire, à côté de l'exploitant, locataire de ces navires.

Dans les deux cas, le futur exploitant choisi après appel d'offres, devra être consulté avant la décision portant sur le type et les caractéristiques des navires à construire.

b) Le financement des navires

- Le financement par le recours aux RTE-T

Il a été indiqué ci-dessus qu'il a été suggéré à l'Etat français de demander la modification du programme RTE-T afin de permettre le financement des infrastructures mobiles, c'est-à-dire des navires.

Si ce règlement est effectivement modifié dans ce sens, l'Etat pourra donc obtenir de l'Union Européenne un financement à hauteur de 20%. Il conviendra, toutefois, qu'il obtienne l'accord d'un autre Etat membre, même si cet Etat ne construit pas lui-même des navires.

- Le solde financé par la « taxe poids lourds » ou « taxe infrastructure » ou « taxe multimodale ».

J'ai indiqué ci-dessus que la taxe qualifiée d'éco-taxe pesant sur les poids lourds doit entrer en vigueur en 2011.

J'ai précisé que je considérais qu'il convenait de nommer cette taxe « taxe multimodale », son but étant d'encourager la multimodalité ou « taxe infrastructure ».

J'ai indiqué ci-dessus que le revenu attendu de cette taxe sera de 880 millions par an.

Je tiens à préciser qu'un navire roulier coûte autour de 38 à 40 millions d'euros. Si la ligne d'intérêt général doit être opérée par quatre navires, le coût de construction de ces quatre navires, étalé sur quatre ans, est infime par rapport au rapport attendu de la taxe qui, encore une fois, est de 880 millions par an.

Il convient de souligner qu'un kilomètre d'autoroute coûte 8 millions d'euros. Le coût d'un navire roulier équivaut donc à 5 km d'autoroute.

Le produit de la taxe poids lourds n'étant pas affecté, je propose que l'Etat demande à l'AFITF de réserver les sommes nécessaires à la construction de navires affectés à une autoroute de la mer.

3) L'exploitation de la ligne

L'exploitant de la ligne, désigné après appel d'offre, devra assurer dès le début un départ par jour avec un objectif de deux départs dans un délai rapproché et devra transporter des véhicules accompagnés et des remorques non accompagnées.

L'exploitant de la ligne versera un loyer avec un taux basé sur une durée d'amortissement de dix à quinze ans.

Les deux situations suivantes doivent être envisagées :

- Soit la collectivité publique est propriétaire des navires. Dans ce cas, dans le cadre du SIEG, elle consent un loyer réduit, voire nul, durant les deux premières années d'exploitation.
- Soit une SEM est propriétaire des navires. Dans ce cas, l'Etat, dans le cadre du SIEG, subventionne l'exploitation

c) Augmenter les contraintes de la route pour inciter chargeurs et transporteurs routiers à utiliser les autoroutes de la mer

Pour inciter chargeurs et transporteurs routiers à utiliser les autoroutes de la mer et donc à massifier les flux, il serait souhaitable de prendre les mesures suivantes :

- limitation de la vitesse à 80km/h, y compris sur autoroutes
- interdiction de dépassement, y compris sur autoroutes
- renforcement des restrictions de circulation :

Les week-ends et certaines autres périodes,

Et/ou à certaines heures (augmentation de l'amplitude horaire "interdiction de circuler"),

Et/ou pour certaines catégories de marchandises (par ex. produits dangereux),

Et/ou dans certaines zones (par ex. passages des Alpes et des Pyrénées),

Ces mesures devant impérativement s'accompagner (en parallèle) de la création d'un réseau de parkings spécifiquement aménagés et sécurisés pour les poids lourds, et bien sûr de contrôles routiers renforcés pour tous les véhicules en transit, pas seulement pour les poids lourds français.

Ces mesures seront "naturellement" favorables au transfert modal et la co-modalité route-mer en Europe, et donc aux autoroutes de la mer, mais aussi aux objectifs des "Grenelle" (de l'environnement, et de la mer) en matière de transport durable et de sécurité routière.

XI) FAIRE DES B.P.2.S DES OUTILS DE SOUTIEN AUX AUTOROUTES DE LA MER

Vingt deux pays en Europe disposent d'un « bureau de promotion du Shortsea shipping » (B.P.2.S.). Il serait souhaitable d'assurer une meilleure coordination renforcée entre les 22 B.P.2.S existants pour qu'ils puissent tenir un langage plus fort afin de communiquer efficacement sur les autoroutes de la mer et crédibiliser le concept.

Leur rôle et leurs moyens devraient donc être renforcés pour avoir un impact significatif sur le marché en mettant en valeur les atouts des autoroutes de la mer pour tous les acteurs de la chaîne de transport.

Je remercie Monsieur Jean Marie Millour, délégué général de B.P.2.S. France pour l'aide qu'il m'a apportée tout au long de ma mission.



CONCLUSIONS

Dans les conclusions de mon rapport du 26 mars 2003, j'indiquais que certains pourraient trouver libérales mes propositions concernant le pavillon et d'autres, dirigistes ou étatiques mes propositions concernant le cabotage.

A l'époque, l'intervention de l'Etat était considérée comme « politiquement incorrecte ».

Les mentalités ont toutefois évolué et l'Etat apparaît à nouveau incontournable.

La France est peut-être un des rares pays européens qui connaît depuis longtemps la notion d'obligation de service public. Il est heureux que cette notion ait été transposée en droit communautaire sous forme de SIEG.

Je suis persuadé que si on ne considère pas l'autoroute maritime comme répondant à l'intérêt général, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, elle ne restera qu'un concept vague et flou servant de base à des demandes de subvention.

J'ai indiqué qu'il appartenait à l'Etat de créer l'offre. Il ne peut s'agir toutefois de n'importe quelle offre, celle-ci devant assurer la qualité et la pérennité, conditions indispensables pour assurer la crédibilité de l'autoroute de la mer, créée par la volonté politique.

Encore une fois, je pense que seul un tel dispositif qui implique la présence de l'Etat dans la propriété des navires, permettra de remplir les trois conditions qui sont indispensables au succès des autoroutes de la mer : pérennité, fréquence et régularité.

Le rôle de l'Etat ne se limite pas toutefois à la création de l'offre. Il lui appartient également de permettre la massification des flux, d'une part, par une politique d'incitation à utiliser l'alternative maritime et, d'autre part, en faisant en sorte sur la route ne soit pas toujours moins chère que la mer.

C'est la raison pour laquelle, même s'il n'est pas possible d'obtenir un éco-bonus européen, il serait souhaitable que l'Etat crée un éco-bonus pour les autoroutes de la mer franco-françaises.

Il est également fondamental que l'Etat prenne les dispositions nécessaires pour éviter que la route soit toujours moins chère que la mer.

J'ai indiqué également dans ce rapport que les programmes RTE-T et MARCO POLO sont insuffisants et inadaptés et j'espère que les propositions de modification formulées dans ce rapport seront retenues et que le gouvernement français interviendra auprès de la Commission afin de permettre ces modifications.

Des professionnels pourront considérer comme erronées certaines de mes propositions telles que, par exemple, le choix du navire. Sur la base de mes auditions et de ma visite à Trieste,

j'ai cherché à réduire les coûts d'exploitation d'une autoroute de la mer afin d'en assurer la rentabilité et de lui permettre d'être compétitive par rapport à la route.

Même si toutes mes propositions ne sont pas retenues, j'espère qu'elles pourront contribuer à faire en sorte que l'autoroute de la mer ne soit plus un concept flou et que, demain, le fait de prolonger la route sur la mer ne soit plus une utopie ou un rêve mais une réalité.

La France, pays de transit, a l'obligation de recourir à tous les moyens pour trouver une alternative viable, crédible et efficace.

Toutefois, les « autoroutes de la mer » ne doivent pas dispenser l'Etat de procéder aux aménagements routiers qui sont nécessaires car il est absolument inadmissible qu'aujourd'hui des axes européens sur notre territoire ne soient pas à deux fois deux voies.

Il appartient donc à la France, pays de transit avec ses trois façades maritimes, de jouer un rôle moteur pour faire évoluer, au niveau européen, le concept d'autoroute de la mer et son financement. J'espère que demain, il sera démontré que la mer peut aussi recevoir des autoroutes pérennes et rentables.



Fait à Paris, le 26 mai 2009

Henri de RICHEMONT

RESUME DES PROPOSITIONS

I. FAIRE EVOLUER LES PROGRAMMES EUROPEENS

- A) Donner une définition du concept « autoroute de la mer » répondant à des critères objectifs
- B) Etablir un lien entre les financements MARCO POLO et RTE-T
- C) Créer un éco-bonus européen qui deviendrait le sixième type d'actions du programme MARCO POLO
- D) Modifier le règlement du programme RTE-T pour permettre le financement de la construction des navires, ceux-ci étant considérés comme des infrastructures

II. CREER UNE AUTOROUTE DE LA MER SOUS FORME DE SIEG SUR CHAQUE FACADE DE NOTRE TERRITOIRE

- A) Première alternative : la Puissance Publique subventionne l'exploitant sous forme de SIEG

- 1. L'exploitant choisi après appel d'offres aura l'obligation d'assurer un départ par jour, dès l'ouverture de la ligne, et de transporter véhicules accompagnés et remorques non accompagnés.*
- 2. La Puissance Publique devra être associée au choix des navires.*
- 3. Le financement de l'acquisition ou de la construction des navires avec une subvention RTE-T, après modification du programme.*
- 4. Versement d'une subvention d'équilibre couvrant le surcoût lié à l'obligation de service public d'assurer un départ par jour.*

- B) Deuxième alternative : dissocier la propriété des navires de leur exploitation

- 1. La Puissance Publique construit et est propriétaire des navires, soit directement, soit sous forme de partenariat public – privé, par l'intermédiaire d'une SEM, dans laquelle elle est majoritaire.*
- 2. Navires financés par le programme RTE-T, après modification, et par le produit de la taxe « poids lourds ».*
- 3. L'exploitant doit assurer un départ par jour et transporter véhicules accompagnés et remorques non accompagnés.*
- 4. Soit la Puissance Publique est propriétaire directement des navires, elle consent, dans le cadre du SIEG, un loyer réduit, voire nul, à l'exploitant.*
- 5. Soit la SEM est propriétaire et la Puissance Publique verse à l'exploitant, locataire des navires, une subvention d'équilibre.*

III. PRENDRE DES MESURES INCITATIVES ET CONTRAIGNANTES POUR EVITER QUE LA ROUTE SOIT TOUJOURS MOINS CHERE QUE LA MER

Liste des personnalités rencontrées

M. Michel WACHENHEIM	directeur de cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des transports
M. Hervé MARTEL	conseillers technique du Ministre du MEEDDAT
M. Patrick VIEU	directeur des services de transport au MEEDDAT
Mme Florence PAJON	chef de la mission intermodalité fret à la DST
M. Christian LOCQ	adjoint au chef de la mission de la flotte de commerce
M. Laurent PROBST	chef de la mission du financement des infrastructures
M. Louis FERNIQUE	chef de la mission de la tarification
M. Stéphane KHELIF	secrétaire général de l'AFITF
M. Eudes RIBLIER ¹	président d'Armateurs de France
Mme Anne-Sophie AVE	déléguée générale d'Armateurs de France
M. Fernand BOZZONI	président de BP2S
M. Jean-Marie MILLOUR	délégué général du BP2S
Mme Françoise ODIER	juriste au BP2S
M. Jean-Marc ROUE	président de Brittany Ferries
M. Philippe LOUIS-DREYFUS	président de Louis-Dreyfus Armateurs (LDA)
M. Christophe SANTONI	directeur général de LD Lines
M. Edouard BERLET	Ancien Délégué Général d'Armateurs de France
M. Joseph HARDOUIN	Expert maritime, capitaine de 1ère classe
M. Francis VALLAT	Président de l'IFM et du "Cluster Maritime Français"
M. Philippe BONNEVIE	délégué général de l'AUTF
M. Hervé CORNEDE	délégué général de TLF
M. Fabrice ACCARY	délégué au développement durable de la FNTR
M. Alain POUYET	Schenker France
M. Philippe MANGÉARD	président du COE
Mme Marie-José NAVARRE	déléguée générale COE
M. Patrick MARESCHAL	Président du Conseil Général de Loire Atlantique et Président de l'ACEL
M. François MARENDET	Ancien Directeur Général du GPMNSN
M. Pierre GUENANT	Ancien Président du GPMNSN
Mme Gaëlle ROUGERON	Déléguée Générale de l'ACEL
M. Philippe DEISS	Président du directoire du grand port maritime de Rouen
M. Bruno VERGOBBI	délégué de l'union des ports de France
M. Alain GAUTRON	Associé Norton Rose
M. Philippe BRAULT	B.R.S.
M. Jean-Pierre HISTRIMONT	Consultant M.L.T.C.
M. Philippe de DIETRICH	Consultant Commission européenne
M. Luis VALENTE DE OLIVEIRA ²	coordonnateur européen pour les autoroutes de la mer
Mme Anne HOUTMAN	directrice en charge des SIEG
M. Jonathan SCHEELE	directeur des réseaux transeuropéens
M. Fotis KARAMITSOS	directeur du transport maritime
M. Christopher NORTH	chef de l'unité RTE-T à l'EACI
M. Patrick VANKERCKHOVEN	chef de l'unité Marco Polo à l'EACI

¹ En vert, les organisations membres de BP2S

² En bleu, les personnalités rencontrées avec l'aide de BP2S

Lexique des sigles utilisés

SEM : Société d'Économie Mixte

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement Des Territoires

RTE-T : Réseau Trans-Européen de Transport

TMCD : Transport Maritime à Courte Distance

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International

DTS : Droit Tirage Spéciaux

AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport

DG TREN : Direction Générale des TRansports et de l'Énergie

CJCE : Cour de justice des Communautés européennes

SMAPT : Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche

DST : Direction des Services de Transports

IFM : Institut Français de la Mer

AUTF : Association des Utilisateurs de Transports de Fret

TLF : Transport et Logistique de France

FNTR : Fédération Nationale des Transporteurs Routiers

ACEL : Association Communautaire de L'Estuaire de La Loire

GPMNSN : Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire