

## **Le transport maritime à courte distance : enjeux locaux, connexions mondiales**

Arnaud SERRY, Maître de conférences et  
Laurent LÉVÊQUE chercheur UMR IDEES

Université du Havre

Cet ouvrage rassemble les contributions au **Colloque DEVPORT** consacré au **Transport Maritime à Courte Distance (TMCD) qui s'est tenu les 19 et 20 mai 2016**. Le sous-titre du colloque « mythe ou avenir du transport régional », illustre les enjeux du TMCD dans un univers des transports qui doit répondre à deux objectifs qui semblent antagonistes : la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique et la recherche de la flexibilité et du moindre coût. L'objectif est de mobiliser différentes approches disciplinaires se référant à cette thématique de l'activité maritime au niveau international pour éclairer ces enjeux. Les politiques de transport et le financement de l'Union Européenne, ainsi que les innovations techniques et organisationnelles du transport maritime, créent des nouvelles opportunités pour le transfert des trafics terrestres vers la mer et pour la création des nouveaux services maritimes régionaux.

### **Le transport maritime de courte distance**

Il n'est pas inutile de rappeler quelques évidences. Le transport maritime de courte distance, ou « Short Sea Shipping » s'exerce le long des côtes d'un continent ou entre des îles. Protéiforme et désigné diversement selon les circonstances, le cabotage maritime peut être national ou international. Cabotage, feeding, merroutage, autoroute de la mer et transport

maritime de courte distance sont les termes les plus couramment employés pour qualifier ce mode de transport. Des concepts comme la continuité territoriale, l'intermodalité, le report modal, le bilan carbone des chaînes logistiques sont au cœur des débats qui stimulent la recherche de nouvelles solutions technologiques, économiques et règlementaires.

Dans une économie mondialisée où les chaînes logistiques se conçoivent de porte à porte, le TMCD est complémentaire du transport interocéanique. La dynamique du transport maritime pousse vers la concentration du fret sur des « Hubs » régionaux pour alimenter les lignes maritimes à l'import ou à l'export. Ceci représente une opportunité additionnelle pour le développement des lignes TMCD en réalisant la fonction du « *feeding* ».

En Europe, les volumes de fret transportés par mer et par route sont à peu près équivalents, mais le TMCD doit développer davantage le transport de produits manufacturés et ne pas rester le principal mode uniquement pour le transport de vrac. Ceci implique une diversification des équipements portuaires spécialisés destinés aux navires rouliers et à la manutention des conteneurs relevant des services TMCD, de même qu'une spécialisation des lignes en fonction des marchés de transport ciblés. Là où celle-ci est possible, les questions liées à la continuité entre navigation maritime et fluviale méritent d'être posées. Pour être plus efficace, le développement de lignes de transport maritime à courte distance suppose également l'organisation par les transporteurs d'un suivi de la chaîne de transport et de la part des états, la simplification des formalités administratives.

La croissance de la navigation à courte distance pose également d'autres questions comme la régulation de la circulation maritime, les pratiques d'opération et de financement des lignes TMCD, les types de services les mieux adaptés pour une zone géographique ou un marché spécifique, ou encore, les conditions concurrentielles minimales pour son développement. Elle peut devenir un élément principal de la structure des flux continentaux, à condition cependant de trouver un cadre organisationnel, législatif et technique qui puisse permettre un relais terrestre performant des services de TMCD.

La contribution du transport maritime aux pollutions de l'air et de l'eau a entraîné de nouvelles réglementations comme la directive « soufre » qui se met en place dans les eaux communautaires. Elle provoque des mutations dans les modes de propulsion des navires (passage au GNL) qui vont considérablement changer la physionomie du transport maritime et des ports dans les années à venir. Enfin, on ne peut évoquer le transport à courte distance sans aborder la question de la desserte des territoires insulaires. Quel modèle économique adopter pour des services qui se situent généralement hors du marché ? Quels impacts sociaux et économiques sur les populations concernées ?

## Structure de l'ouvrage

Cet ouvrage implique plus de trente auteurs dans une vision pluridisciplinaire du transport maritime à courte distance. Il se décompose en cinq grandes parties. Il s'ouvre ainsi sur la question des impacts environnementaux du transport maritime et de la planification (en anglais). La seconde partie intègre des approches du transport maritime à courte distance dans le cadre européen et à sa proximité. La troisième partie porte sur les questions de fiabilité, sécurité et optimisation des circulations maritimes. La quatrième partie (en anglais) intègre des réflexions de niveau régional dans le cadre européen. Enfin la cinquième et dernière partie propose une analyse renouvelée du TMCD en Afrique de l'Ouest.

### Partie 1 : Transport maritime à courte distance, environnement et planification

**Esa Hamalainen** aborde les relations entre transport maritime et considérations environnementales en examinant et en discutant l'exactitude des estimations des coûts de transport maritime dans les zones d'émission contrôlée de soufre (SECA), zones maritimes dans lesquelles des contrôles stricts des navires marchands ont été établis par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour minimiser les émissions d'oxydes de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx). Revue de littérature et analyse de nombreuses données indiquent clairement que la directive de soufre n'a pas eu d'impacts forts sur l'industrie maritime en raison de la baisse de prix du brut.

**Olli-Pekka Brunila et al.** s'attardent sur le cas des ports qui ne peuvent plus éviter les préoccupations environnementales, en raison de la réglementation croissante visant à contrôler la pollution du transport maritime, ainsi que des débats publics intensifiés. L'auteur interroge plus particulièrement le cas Baltique en s'appuyant sur un travail d'enquête auprès des autorités portuaires. En résulte une vision précise des méthodes d'adaptation des ports aux nouvelles contraintes environnementales et la mise en évidence de « bonnes pratiques » ou de prise de conscience, notamment en termes de économies.

**Radovan Zobenica, Vladislav Maraš et Zoran Radmilovic** mettent en avant les potentialités de nombreux pays européens disposant d'un réseau fluviomaritime considérable. Ils insistent sur les possibilités d'optimiser l'utilisation des voies navigables intérieures en combinaison avec le transport maritime. Cela a des conséquences régionales, étant donné que des zones n'ayant jusqu'à présent pas accès direct à la mer peuvent échapper

à leur position d'enclave grâce à l'utilisation du transport fluvial, mode respectueux de l'environnement.

**Nataša Tomić-Petrović** complète l'approche environnementale avec un développement sur la question des relations entre le shipping et le réchauffement climatique. L'approche de l'auteur est originale puisqu'elle s'appuie en partie sur l'analyse des politiques mises en place par la Serbie, état enclavé, au sujet des émissions par les transports maritimes. Elle pose ainsi également la question de la relation entre transport fluvial et maritime et du report modal.

Pour conclure cette partie, **Xavier Martínez de Osés**, nous oriente vers la question de la planification de l'espace maritime qui consiste à planifier où et quand les activités humaines se déroulent en mer, afin de garantir autant que possible leur efficacité et leur durabilité. La planification de l'espace maritime fait intervenir toutes les parties concernées de manière transparente dans la planification des activités maritimes. Il analyse la planification d'itinéraire dans les trafics maritimes à courte distance reliant la péninsule ibérique et les îles Baléares dans un scénario de planification de l'espace maritime. Il émet ainsi des propositions pour une meilleure coexistence entre le trafic maritime et la protection des zones sensibles de l'environnement.

## Partie 2 : Transport maritime à courte distance dans les mers européennes

**Anne-Solène Quiec** approche le transport maritime de courte distance via les acteurs et leurs jeux en mettant en avant la manière dont les compagnies maritimes de TMCD exercent un lobby auprès des institutions concernées ou encore la place que prennent ces entreprises dans la gouvernance des ports nord-européens par le biais de leurs stratégies ou de leurs investissements notamment pour l'ouverture de nouvelles lignes.

**Delphine Blanchard** aborde une autre branche de TMCD, celle de l'insularité et des espaces frontaliers maritimes. Dans le cadre de l'espace transmanche, elle interroge sur la contribution du transport maritime passager courte distance à l'intégration territoriale des espaces frontaliers maritimes. Elle étaye son par l'analyse de la structuration de l'espace transmanche, en mobilisant les résultats d'une enquête réalisée en 2013 auprès des passagers des lignes Dieppe/NewHaven, Le Havre/Portsmouth et Calais/Douvres pour étudier l'origine/Destination de ces flux, leur fréquence, leur motif. Enfin, elle intègre les stratégies des compagnies maritimes transmanche dans l'étude de ces processus d'intégration territoriale.

**Ouail Oulmakki** s'intéresse à la mer méditerranée en changeant cette fois d'échelle portuaire et en glissant vers la question des hubs. Dans le cadres des restructurations profondes en matière d'investissements en infrastructures portuaires que connaît la région, il présente les principales caractéristiques de la stratégie de hubs en méditerranée. Ensuite, il discute les principaux éléments de compétitivité portuaire appliqués au port de Tanger-Med et son rôle dans les flux maritimes internationaux.

**Arnaud Serry** traite également indirectement de la relation entre hubs portuaires et transport maritime à courte distance. En se basant sur une analyse fine des réseaux maritimes dans la région baltique, et sur une étude de l'offre de services réguliers et des trafics portuaires, ainsi que par leurs cartographies, l'auteur met en avant les caractéristiques de ce marché régional typique des façades maritimes dites secondaires et des périphéries intégrées. Il dégage ainsi le rôle des hubs nord-européens et les phénomènes de régionalisation, voire de sous régionalisation qui s'inscrivent dans cet espace.

### Partie 3 : Fiabilité, sécurité et optimisation de la circulation maritime

**Hassan Barkhadle Gilbert** nous fait voyager du *détroit du pas de Calais à celui de Bab-El-Mandeb* en axant son développement sur la question de la sécurité. En effet, un tiers du commerce mondial transit par le détroit. Le climat d'insécurité et d'instabilité de la région est-africaine dû à la piraterie somalienne au large du golfe d'Aden, mais aussi au développement du terrorisme au large de la péninsule arabique, a accentué le niveau de dangerosité et d'insécurité du détroit de Bal-El-Mandab, et donc fragilisé le commerce mondiale. Pour l'auteur, le Maillon Portuaire de Djibouti, concoure à la sécurisation de la chaîne logistique globale, qui transite par le détroit de Bal-El-Mandab, et donc contribue à sa performance sécuritaire. Il identifie et présente les déterminants performants du maillon portuaire de Djibouti qui contribuent à la sécurisation de cette chaîne logistique globale.

**Laurent Lévêque** aborde la question de la fiabilité du transport maritime à partir d'une source de données originale, les signaux AIS émis par les navires de plus de 300 tonnes, qui nécessite un traitement particulier pour en extraire des informations pertinentes pour traiter cette problématique. Les techniques utilisées se situent au croisement entre le « Big data », l'analyse de réseau et les systèmes d'information géographique. Bien que leur finalité première soit d'assurer la sécurité des navires en rendant visible en continu leur position, ces informations s'avèrent pertinentes pour étudier la circulation maritime à travers ses différentes échelles géographiques et temporelles. Ainsi ces données ouvrent la porte à de nom-

breuses études longitudinales (quand on disposera de plusieurs années de recueil de signaux) ou transversales.

**Thibaut Démare et al.** traitent la question des organisations logistiques connectées aux entrées maritimes de marchandises en utilisant les outils de simulation des systèmes complexes appliqués à un exemple celui de la vallée de la Seine. Ce modèle repose sur la reconnaissance d'une interface maritime, les ports de l'estuaire de la Seine, et d'une interface terrestre, la métropole parisienne, premier bassin de consommation français. L'intérêt de la simulation est de pouvoir tester de manière dynamique les effets de différentes stratégies d'acteurs sur les trafics et l'utilisation des équipements logistiques ; terminaux et entrepôts. Du fait de son caractère flexible, ce modèle ouvre la voie à de nombreuses utilisations y compris opérationnelles et à des extensions spatiales, par exemple pour comparer le fonctionnement de deux systèmes concurrents.

#### Partie 4 : Regional studies

**Javier Gesé, Alfred Baird et Kathryn Stewart** présentent une analyse globale des autoroutes de la mer en Espagne dans le cadre de chaînes de transport intermodal et envisagent une approche alternative pour aider les décideurs et les parties prenantes à atteindre une haute performance des routes de transport de marchandises incluant les autoroutes de la mer. A partir d'une étude empirique poussée du cas des autoroutes de la mer en Espagne, ils ont développé un questionnaire destiné aux acteurs du transport. L'analyse et l'alignement des résultats obtenus permet une compréhension beaucoup plus complète des autoroutes de la mer, de leur potentiel et limites, la structuration d'un modèle alternatif, et des recommandations politiques.

**Marina Zanne, ElenTwrdy, Maja Stojaković, et Boštjan Žlak** reviennent également sur le potentiel su *short sea shipping*, potentiel encore sous exploité aujourd'hui. Les auteurs réévaluent ainsi le potentiel économique, technique, financier et environnemental du transport maritime à courte distance dans la région adriatique et ionienne afin d'étendre l'utilisation du TMCD dans la région.

**Elen Twrdy, Marina Zanne et Bojan Beškovec** nous permettent ensuite de changer d'échelle en déterminant les caractéristiques du transport d'automobiles via le port de Koper en Slovénie. En outre, ils comparent les résultats obtenus à la performance des autres terminaux importants dédiés à l'automobile en méditerranéenne et en Europe et analysent les possibilités pour le port de Koper d'atteindre l'objectif de devenir une passerelle européenne pour les flux d'automobiles.

**Jelena Belova** et **Rima Mickiene** concluent cette partie en analysant le trafic conteneurisé en mer Baltique. Elles mettent en avant la dynamique des échanges de conteneurs et la formation d'une demande de transport maritime à courte distance à laquelle se raccroche une demande de développement de centres de distribution de conteneurs. Elles zooment particulièrement sur le cas du port lituanien de Klaipeda pour rappeler ce lien entre TMCD et plateforme de redistribution des conteneurs.

## Partie 5 : Le transport maritime à courte distance en Afrique de l'Ouest

**Messan Lihoussou** s'interroge sur l'efficacité des corridors de transports ouest-africains qui limitent leur capacité à intégrer la chaîne logistique internationale et vise à montrer que le report de trafic de la route vers les voies d'eau pourrait contribuer à l'essor des échanges commerciaux régionaux et à l'attractivité de la destination ouest-africaine. Dans la réalité, le transport maritime sur courte distance (TMCD) essentiellement côtier en Afrique de l'Ouest, concerne les trafics de cabotage liés au transbordement et aux importations des produits localement fabriqués. Il met notamment en avant que les coûts de passage portuaire très élevés et la corruption de l'administration douanière aux postes frontaliers, n'encouragent l'expansion du TMCD.

**Komla Edoh** poursuit l'analyse du potentiel du port de Lomé, cette fois à l'échelle du Golfe de Guinée. Il y analyse le jeu et l'influence des grands opérateurs maritimes et portuaires dans la redéfinition du profil des ports, des relations interportuaires, de la redirection et reconfiguration des grands flux mondiaux et interrégionaux à partir des mouvements des différents types de navires.

**Estelle Kabran *et al.*** nous réorientent vers la question de la sécurité maritime mais à une échelle « locale », celle de la lagune Ébrié à Abidjan et pose donc la question de la très courte distance maritime. Deux types de transport y assurent le déplacement des populations. Ce sont le transport moderne offert par la SOTRA et le transport artisanal que proposent les pinassiers. Si le transport moderne se pratique dans des conditions de sécurité requises, ce n'est pas le cas pour le transport artisanal pourtant, largement utilisé. Par l'enquête, elle montre les raisons qui amènent les populations à utiliser le transport lagunaire artisanal malgré le caractère d'insécurité qu'il présente.

**Brice Aké & Joseph Kablan** traitent également du cas d'Abidjan mais principalement sous l'angle de l'arrière-pays et du transit terrestre des pays sans littoral en Afrique de l'Ouest. Il étudie la place d'Abidjan et de son corridor de desserte dans la région. Il vise à montrer les forces et les faiblesses du transit des pays de l'hinterland via le port d'Abidjan et mettre

en exergue les stratégies opérationnelles pour le repositionnement du port d'Abidjan sur ce marché.

**Lohoua Flavient Dago *et al.*** concluent ce chapitre consacré à l'Afrique de l'Ouest en montrant l'importance croissante des échanges inter-États côtiers. Ces derniers se font par le biais d'un réseau routier dégradé, ce qui illustre la nécessité de la mise en place d'un service de cabotage en Afrique de l'Ouest en vue de développer les échanges entre les États ouest africains. Il montre que le développement du cabotage est une opportunité pour l'essor du transport maritime ouest africain et que ce cabotage nécessite la mise en place d'une flotte sous régionale à travers les investissements émanant du secteur privé national.