



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 26839

Texte de la question

Le cabotage maritime est promis à un fort développement. D'une part, on s'oriente vers une augmentation du nombre de porte containers de 8 000 TEU et plus ; or, seuls certains ports pourront accueillir de tels navires, entraînant des transbordements plus nombreux sur des « feeders » à destination d'autres ports. D'autre part, la Communauté européenne et les autorités françaises pèsent pour que se développent les « autoroutes de la mer », ce qui aura aussi pour conséquence de multiplier le nombre de ces mêmes « feeders ». Or, selon une étude conjointe du Loyd's Register et d'Ocean Shipping Consultants, 42 % des navires actuels de moins de 1 500 TEU ont plus de 15 ans. Pourtant, ce sont de tels navires qui sont nécessaires pour faire face aux besoins d'un cabotage en développement. De plus, toujours selon les mêmes sources, 1700 nouveaux porte-conteneurs seront nécessaires d'ici à 2010, dans la gamme 500-1500 TEU (585 pour remplacement et 1130 en supplément). C'est un marché très important qui s'ouvre, évalué à plus de 200 navires par. Il serait particulièrement regrettable que notre pays, qui affiche une volonté politique de développer le cabotage, ne puisse participer à ce qui constitue un véritable enjeu industriel, en se positionnant pour obtenir une part significative de ce marché. M. Daniel Paul demande donc à Mme la ministre déléguée à l'industrie les orientations qu'elle entend prendre en ce domaine, afin de relancer et d'encourager des lieux de production dans notre pays.

Texte de la réponse

La demande de navires porte-conteneurs est actuellement très élevée. Elle a représenté 37 % des commandes mondiales au cours des neuf premiers mois de l'année 2003. Elle se porte principalement vers les chantiers asiatiques et surtout coréens du fait des prix bas pratiqués et des délais de livraison de plus en plus courts. La Corée du Sud, qui a considérablement accru ses capacités de construction navale, possédait 61 % du carnet de commandes mondial au milieu de 2003 pour ce type de navire. Des commandes de porte-conteneurs, bien moins importantes, sont aussi passées en Allemagne (5,5 % du carnet mondial), au Danemark (2,8 %) et dans une moindre mesure aux Pays-Bas (0,4 %). Les chantiers de ces pays sous-traitent par ailleurs une très grande partie de la construction de leurs coques en Europe de l'Est. Ces commandes sont en fait passées par des armements allemands ou danois qui sont parmi les plus actifs dans ce secteur au niveau mondial. Compte tenu de ce marché orienté essentiellement vers la Corée du Sud et l'Asie et, dans une faible mesure, vers des chantiers européens dont certains sont fortement liés à leurs armateurs, ce type de navire n'est plus construit en France depuis une quinzaine d'années. La création et le développement des autoroutes de la mer pourraient en revanche nécessiter la construction de navires rouliers spécialisés susceptibles d'être construits en France. Le rapport remis en mars 2003 par M. Henri de Richemont, sénateur, préconise en particulier le développement du cabotage maritime et la création de lignes d'intérêt général à partir des façades atlantique et méditerranéenne et à destination d'un autre État. À la suite du comité interministériel de la mer d'avril 2003, le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a lancé une étude de faisabilité d'une autoroute de la mer entre un port du Nord de l'Espagne et un port de la façade atlantique française, dont les résultats seront connus d'ici fin mars 2004. Par ailleurs, les autoroutes de la mer seront évoquées au cours du

prochain comité interministériel de l'aménagement du territoire. Pour leur part, les Chantiers de l'Atlantique viennent d'établir une étude précise de navires rouliers destinés à cette ligne ou à la ligne méditerranéenne qui pourrait être créée entre l'Italie, la France et l'Espagne. En tout état de cause, le Gouvernement demeure attentif à l'évolution de ce marché compte tenu des opportunités de construction qui pourraient intéresser les chantiers français de construction navale.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26839

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : industrie

Ministère attributaire : industrie

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 20 octobre 2003, page 7957

Réponse publiée le : 6 janvier 2004, page 122