

## DOSSIER

### AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES SERVICES RO-RO

*Ce dossier comporte quelques réflexions sur les avantages et les inconvénients des services ro-ro en Méditerranée faites par M. Leonardo Carbone, directeur délégué de Grimaldi Logística España, dans le cadre de la conférence RO-RO MED 2001.*

*Les services roll-on roll-off revêtent une importance de plus en plus grande dans les échanges de marchandises entre les deux rives de la Méditerranée occidentale et comme réponse à la congestion croissante des infrastructures terrestres en Europe. Entre autres avantages, les services ro-ro contribuent à rentabiliser les flottes des transporteurs par route, car ils leur permettent d'élargir leur rayon d'action, de limiter les investissements en véhicules et de réduire leurs coûts d'exploitation. En revanche, les difficultés essentielles pour le commerce ro-ro sont la structure même du secteur du transport par route, l'image du transport maritime à courte distance, les gros investissements en flotte et le coût élevé au début d'un service - en particulier dans des ports de moindre importance -, le manque d'espace approprié et d'assistance dans les ports, les tarifs portuaires et des conditions excessives en matière de documentation.*

#### Avantages des services ro-ro

- **Rayon d'action plus étendu pour les camions et les remorques**

Grâce à l'étendue des services ro-ro en Méditerranée, les opérateurs de transport par route peuvent élargir leur rayon d'action en choisissant un port de chargement et de déchargement approprié à l'origine et à la destination du chargement. Même si cela est surtout vrai pour la Méditerranée orientale, ça l'est aussi pour la Méditerranée dans son ensemble, qui compte plus de 40 ports dans 13 pays différents proposant des services ro-ro interméditerranéens.

Les pays du Maghreb méritent une mention spéciale. En effet, ils reviennent à l'orientation ro-ro à cause de la constitution, dans leur propre pays, de flottes de transport qui sont utilisées pour exporter, des produits périssables, par exemple, non seulement aux pays européens les plus proches, mais aussi à ceux du nord de l'Europe, en entrant par l'Espagne, la France et l'Italie.

- **Économie d'échelle dans l'utilisation des flottes de véhicules**

Cet avantage est particulièrement vrai pour les opérateurs de grande et moyenne taille. À titre d'exemple, pour transporter 75 tonnes de carreaux de faïence de Castellón (centre de production en Espagne) à Sassuolo (son équivalent italien), il faudrait 3 camions, ce qui représenterait un investissement total d'environ 300 000 €. Pour transporter le même chargement jusqu'au port, l'embarquer pour un trajet maritime de courte distance, le décharger et le transporter à nouveau par route jusqu'à destination, il faut 2 têtes motrices (une à chaque extrémité du parcours) et 3 remorques, et l'investissement total serait d'environ 195 000 €. La différence de coût des équipements est de 105 000 €, car le même tracteur peut livrer les 3 remorques au port ou depuis le port en deux jours.

- **Réduction des coûts variables**

Il s'agit là d'un autre des aspects intéressants pour les opérateurs logistiques. L'utilisation du transport ro-ro permet une réduction considérable des coûts d'essence, de composants des véhicules et de conducteurs. En principe, plus la distance est grande, plus l'économie réalisée peut être importante.

- **Possibilité de transporter, à moyens égaux, un volume de chargement plus important**

Voyons le cas d'un opérateur qui prête des services à une industrie chimique ayant besoin d'un nombre fixe d'embarquements par jour à destination de la Turquie et qui avait des problèmes à cause du manque d'équipements. En utilisant un service de transport maritime à courte distance de l'Adriatique à Cesme, l'opérateur a pu organiser sa chaîne logistique : chargement des remorques à l'usine, entreposage dans le port avant l'embarquement, embarquement et livraison à destination. Il répond ainsi à la demande de son client, avec 25% du coût de l'équipement dont il aurait eu besoin pour prêter le service de transport par route. En outre, le coût était également de 30% inférieur à un service FCL porte à porte.

## Inconvénients des services ro-ro

- **L'image du transport maritime à courte distance**

Comme le signale la Commission Européenne, l'un des principaux obstacles au développement du transport maritime à courte distance semble être la perception ou l'image que nous avons du transport maritime, considéré comme un mode de transport dépassé, lent et complexe, pouvant surtout être utilisé pour des grandes opérations de transport en vrac. Selon un sondage effectué auprès d'entreprises de navigation sur les principaux critères de sélection d'un transporteur, le transport maritime à courte distance satisfait entièrement les conditions de sécurité du chargement, tandis que les conditions de durée, de flexibilité et de fréquence sont médiocres et que la fiabilité est moyenne.

- **La structure du secteur du transport par route**

Pour s'adapter au commerce ro-ro, les transporteurs doivent d'une part aménager leurs flottes afin d'avoir moins de camions complets et davantage de remorques. Cela implique aussi souvent d'ouvrir des bureaux dans les différents pays approvisionnés ou d'établir des accords avec des transporteurs locaux pour conduire les remorques.

Par ailleurs, un fort pourcentage de camions appartient à des petites compagnies ou à des individus qui vivent pratiquement dans leur camion. Il est difficile de les reconverter pour qu'ils s'adaptent aux stratégies ro-ro, à moins qu'ils ne travaillent pour des opérateurs de petite taille.

- **Le gros investissement des entreprises de navigation**

Il est très coûteux de commencer de nouvelles routes ou d'améliorer les routes existantes. Dans le cas des nouvelles routes, les compagnies de navigation doivent être prêtes à supporter des pertes considérables jusqu'à ce que le service soit viable. Cela est particulièrement vrai pour un service à un port secondaire où, apparemment, le volume de commerce ne justifie pas le service.

Il faut également tenir compte d'un autre aspect important. Certaines routes maritimes sont pratiquement en concurrence avec le transport par route. Grandi Navi Veloci de Barcelone à Gênes est dans ce cas. La distance entre Barcelone et Milan peut être couverte par route en moins de 20 heures ; le navire de Barcelone à Gênes met 16 heures, auxquelles il faut ajouter le trajet Gênes-Milan, plus le temps de passage par le port. L'avantage pour l'opérateur est le coût d'investissement inférieur dans sa flotte et, selon le fret, l'économie réalisée sur les coûts de voyage (péages, essence). En revanche, l'entreprise doit investir dans des navires plus rapides et ayant une plus grande capacité, si le volume commercial le permet.

- **Les services dans le port**

Il s'agit probablement de la plus grande difficulté pour la compétitivité des services ro-ro. En ce qui concerne la libéralisation des services portuaires, les pays de la Méditerranée ont évolué plus lentement que ceux de l'Europe du Nord et, en conséquence, les compagnies de navigation se voient pénalisées par un nombre de facteurs qui font obstacle à leur compétitivité. Certains de ces facteurs sont :

Les infrastructures : Sans parler du problème de l'accès aux ports par route, il est très important de disposer dans le port d'une assistance appropriée pour les embarcations de transport maritime à courte distance, avec des terminaux spécialisés, le cas échéant. Dans le commerce de cabotage, il est négatif, pour les nécessités du client, de trop attendre pour amarrer ou commencer les opérations.

Les impôts portuaires : Il existe dans de nombreux ports, outre une taxe d'amarrage de l'embarcation, un impôt sur le chargement, selon le type de marchandise. Cet impôt n'est pas appliqué au transport par route.

Le lamanage : Dans la plupart des ports, le lamanage est obligatoire et souvent cher. Il est possible de penser qu'un capitaine de navire qui fait la même route au moins une fois par semaine est capable d'amarrer l'embarcation sans cette assistance, ce qui permettrait de faire des économies.

L'arrimage : Dans la plupart des pays méditerranéens, ces services continuent à fonctionner en régime de monopole ou de semi-monopole, ce qui empêche de négocier des aspects comme la composition des brigades et leurs coûts. Il faut savoir que souvent, les services ro-ro ont besoin des services d'arrimage à la fin de la journée pour s'adapter aux nécessités du commerce, où les heures supplémentaires sont inévitables et le coût élevé.

Bureaucratie et documentation : Bien que certains progrès aient été faits, la documentation nécessaire pour le commerce de cabotage ro-ro est encore abondante. Outre le BL, il faut présenter d'autres documents à la douane, aux terminaux et à l'Autorité Portuaire.